



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 30.1.2013
COM(2012) 31 final

2013/0016 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

privind siguranța feroviară

(Reformare)

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2013) 8 final}

{SWD(2013) 9 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

1.1. Evoluții recente ale politicilor UE în domeniul feroviar

Comisia, în Cartea albă din 28 martie 2011 intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” și-a conturat viziunea asupra instituirii unui spațiu feroviar unic european și a clarificat faptul că acest obiectiv presupune crearea pieței interne a transportului feroviar, în care întreprinderile feroviare pot să furnizeze servicii fără a fi inutil împovărate de obstacole de ordin tehnic sau administrativ.

În plus, în concluziile Consiliului European din ianuarie 2012 se subliniază importanța declanșării potențialului de creare de locuri de muncă pe care îl prezintă o piață unică integrată complet, inclusiv în ceea ce privește industriile de rețea¹. Mai mult, Comunicarea Comisiei privind acțiunile pentru stabilitate, creștere și ocuparea forței de muncă, adoptată la 30 mai 2012², subliniază importanța reducerii suplimentare a sarcinii de reglementare și a barierelor la intrarea pe piață în sectorul feroviar, formulând recomandări specifice fiecărei țări în această direcție. În aceeași ordine de idei, la 6 iunie 2012, Comisia a adoptat Comunicarea privind o guvernanță mai bună pentru piața unică, în care se subliniază încă o dată importanța sectorului transporturilor³.

În ultimul deceniu, piața feroviară din UE a cunoscut modificări impresionante, introduse treptat prin trei „pachete legislative feroviare” (și câteva acte de însoțire) destinate să deschidă piețele naționale și să sporească interoperabilitatea la nivelul UE și competitivitatea căilor ferate, păstrând totodată un nivel ridicat de siguranță. Însă, în ciuda dezvoltării considerabile a „acquis-ului UE” prin care se instituie o piață internă pentru serviciile de transport feroviar, ponderea transportului feroviar în cadrul modurilor de transport în interiorul UE continuă să fie modestă. Prin urmare, Comisia a planificat să prezinte cel de-al patrulea pachet legislativ feroviar pentru a spori calitatea și eficiența serviciilor de transport feroviar prin eliminarea obstacolelor rămase pe piață. Prezenta directivă este o componentă a celui de-al patrulea pachet legislativ feroviar și vizează înlăturarea barierelor de ordin administrativ și tehnic rămase, în special prin stabilirea unei abordări comune în ceea ce privește normele de siguranță și de interoperabilitate, în scopul creșterii economiilor de scară realizate de întreprinderile feroviare care își desfășoară activitatea în UE, preconizându-se scăderea costurilor administrative și accelerarea procedurilor administrative, precum și evitarea discriminării disimulate.

1.2. Cadrul juridic pentru siguranța feroviară

Pentru a continua eforturile de instituire a unei piețe unice a serviciilor de transport feroviar, este necesar să se instituie un cadru comun de reglementare pentru siguranța feroviară. Până în prezent, statele membre au elaborat norme și standarde de siguranță în principal la nivel național, pe baza conceptelor tehnice și operaționale naționale. În același timp, diferențele de principii, abordare și cultură au făcut dificilă depășirea barierelor tehnice și realizarea operațiunilor de transport internațional.

¹ http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf.

² COM(2012) 299 final.

³ COM(2012) 259 final.

Directiva 91/440/CEE, Directiva 95/18/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare⁴ și Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței⁵ au furnizat demersurile incipiente către reglementarea pieței europene de transport feroviar prin deschiderea pieței pentru servicii internaționale de transport feroviar de marfă. Cu toate acestea, dispozițiile privind siguranța s-au dovedit a fi insuficiente, iar diferențele dintre cerințele de siguranță aplicate în statele membre au afectat funcționarea optimă a transportului feroviar în Uniune.

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 taxe pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței⁶ a reprezentat o îmbunătățire substanțială în direcția stabilirii unui cadru comun de reglementare pentru siguranța feroviară. Directiva a instituit un cadru de armonizare a conținutului normelor de siguranță, a certificării de siguranță a întreprinderilor feroviare, a sarcinilor și rolurilor autorităților de siguranță și a anchetării accidentelor, care să descurajeze statele membre să persiste în elaborarea, la nivel național, a unor norme și standarde de siguranță bazate pe concepte tehnice și operaționale interne.

1.3. De ce să se modifice Directiva 2004/49/CE?

Articolul 10 alineatul (7) din Directiva 2004/49/CE prevede că „Înainte de 30 aprilie 2009 agenția evaluează dezvoltarea certificării de siguranță și prezintă Comisiei un raport cu recomandări privind o strategie de trecere la un certificat de siguranță comunitar unic” care să înlocuiască actualul sistem cu două părți (A și B). Elaborarea și implementarea certificatului unic de siguranță UE a fost dintotdeauna un obiectiv pe termen lung. Nu s-a pus niciodată problema introducerii sale, ci a momentului în care aceasta va avea loc.

În raportul intermediar din 2009, Agenția Europeană a Căilor Ferate (denumită în continuare „agenția”) a explicat că este prea devreme să facă o recomandare și că este nevoie de mai multe informații pentru a asigura o dezbatere fundamentată. În iulie 2012, agenția a transmis un raport care conținea o recomandare pentru strategia de migrare⁷.

În urma recomandării agenției, Comisia consideră că actualul cadru de reglementare este suficient de matur pentru a migra progresiv către „certificatul unic de siguranță”. Ținând cont de acest obiectiv, rolul autorităților naționale de siguranță trebuie revizuit, iar responsabilitățile trebuie realocate între ele și agenție.

Revizuirea directivei privind siguranța feroviară este de asemenea o ocazie de adaptare a textului pentru a se ține cont de evoluția pieței feroviare în cadrul căreia au fost creați noi actori sau entități profesionale. Lecțiile învățate din accidente feroviare grave demonstrează că acești actori pot să își asume responsabilități importante în ceea ce privește siguranța. În trecut, întreprinderile feroviare integrate vertical erau capabile să controleze intern calitatea tuturor proceselor, precum întreținerea materialului rulant sau operațiunile de încărcare. Tendința actuală de externalizare a activităților sau serviciilor determină apariția unor noi

⁴ JO L 143, 27.6.1995, p. 70.

⁵ JO L 75, 15.3.2001, p. 29.

⁶ JO L 164, 30.4.2004, p. 44.

⁷ *Recommendation on the migration to a single EU safety certificate, ERA/REC/10/2011, 3.7.2012.*

actori care sunt supuși unor presiuni economice și financiare din ce în ce mai mari, în vreme ce controlul intern scade. Acest lucru poate avea consecințe asupra siguranței dacă nu se stabilește o modalitate nouă de monitorizare prin intermediul dispozițiilor contractuale sau de altă natură, care să asigure că măsurile de control al riscurilor sunt implementate corespunzător de toți actorii implicați.

Un alt motiv important pentru modificarea textului îl constituie normele naționale în materie de siguranță. A fost instituit un grup operațional care a analizat aceste chestiuni. La elaborarea prezentei propuneri, s-a ținut seama de constatările acestui grup.

Alte modificări ale textului sunt legate de:

- Clarificarea dispozițiilor existente și crearea unor noi definiții, menite a îmbunătăți coerența cu dispozițiile similare prevăzute în Directiva XX privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (denumită în continuare „directiva privind interoperabilitatea”).
- Modificări datorate evoluției cadrului legislativ: dispoziții referitoare la normele naționale, precum și trimiteri la proceduri ale comitetelor și acte delegate.
- Modificări de redactare: consolidarea modificărilor anterioare aduse textului directivei, renumerotarea articolelor și anexelor, eliminarea dispozițiilor caduce și trimiterile la alte componente ale celui de-al patrulea pachet feroviar.

2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

DG MOVE a elaborat o evaluare a impactului care vine în sprijinul propunerilor legislative de îmbunătățire a eficienței și competitivității spațiului feroviar unic european în domeniul interoperabilității și siguranței.

În iunie 2011 a fost creat un Grup de coordonare a evaluării impactului (IASG). Toate DG-urile au fost invitate să participe la acest grup, însă principalele servicii interesate au fost DG ENTR, EMPL, SG, SJ, HR, RTD, BUDG, REGIO, ENER și ELARG.

Serviciile Comisiei au discutat permanent cu reprezentanții sectorului despre evoluția spațiului feroviar unic european. În 2010-2011, ele au realizat și o evaluare ex post a Regulamentului nr. 881/2004 de instituire a agenției.

Pentru a sprijini Comisia în procesul de evaluare a impactului, unui consultant extern i s-au încredințat sarcinile de pregătire a studiului aferent evaluării impactului și de realizare a unei consultări orientate a părților interesate.

Această consultare orientată a început la 18 noiembrie 2011 cu un sondaj pe internet care s-a încheiat la 30 decembrie 2011, fiind urmat de întrevederi cu cele mai importante părți interesate și de un atelier al părților interesate, care a avut loc în februarie 2012.

Data fiind natura tehnică a inițiativei, nu s-a derulat nicio consultare publică. Comisia s-a preocupat însă de consultarea tuturor părților interesate în timp util și discuțiile au acoperit toate elementele esențiale ale inițiativei.

În Raportul de evaluare a impactului⁸ sunt prezentate mai multe informații despre acest proces și despre rezultatul consultărilor cu părțile interesate.

⁸ Documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește propunerile legislative ce vizează eliminarea ultimelor barierele administrative și tehnice în domeniul interoperabilității și al siguranței pe piața feroviară a UE.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

Prezenta secțiune prezintă observații și explicații amănunțite cu privire la modificările importante ale textului directivei. Modificările de redactare și modificările evidente nu sunt comentate.

CAPITOLUL I

Articolul 1: Nu există observații.

Articolul 2: adaptarea domeniului de aplicare pentru a se obține o mai mare coerență cu directiva privind interoperabilitatea.

Articolul 3: definiții noi și câteva modificări în sensul creșterii coerenței cu definițiile similare utilizate în directiva privind interoperabilitatea.

CAPITOLUL II

Articolul 4: clarificări la adresa rolului și responsabilităților verigilor din lanțul feroviar pentru a se ține seama de evoluția recentă a pieței și de cadrul juridic.

Articolele 5, 6 și 7: actualizări datorate evoluției cadrului legislativ.

Articolul 8: adaptarea dispozițiilor referitoare la normele interne pentru a se ține seama de evoluția cadrului juridic (adoptarea STI) și alinierea la directiva privind interoperabilitatea.

Articolul 9: nu există observații.

CAPITOLUL III

Articolul 10: introducerea sistemului de certificat unic de siguranță pentru întreprinderile feroviare, care să înlocuiască fostul sistem de certificare de siguranță și cele două părți ale acestuia, respectiv partea A și partea B.

Articolul 11: adaptarea fostului articol 11 la procesul de avansare către certificatul unic de siguranță, ținând cont de noul rol al agenției.

Articolul 12: fostul articol 11, fără modificări majore.

Articolul 13: nu există observații.

Articolele 14 și 15: actualizarea renumerotării fostului articol 14a.

Fostul articol 15: caduc.

CAPITOLUL IV

Articolele 16-18: modificări care țin seama de noul rol al autorităților naționale de siguranță în procesul de avansare către certificatul unic de siguranță și realocarea responsabilităților între aceste autorități și agenție.

CAPITOLUL V

Articolul 19: nu există observații.

Articolul 20: clarificări care să sublinieze rolul cooperării dintre organismul național de anchetă și autoritățile judiciare în cazul anchetării unui accident.

Articolele 21-25: nu există observații.

CAPITOLUL VI

Articolul 26: dispoziție nouă privind actele delegate, ținând seama de intrarea în vigoare a Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene.

Articolul 27: modificarea procedurii comitetelor, ținând seama de intrarea în vigoare a Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene.

Articolul 28: fostul articol 31 actualizat.

Articolul 29: fostul articol 32 fără observații.

Fostul articol 26: caduc.

Fostele articole 29 și 30 din Directiva 2004/49/CE privesc modificări ale Directivei 95/18/CE și ale Directivei 2001/14/CE. Ele vor eveni caduce la intrarea în vigoare a reformării primului pachet legislativ feroviar prin care se abrogă aceste două directive.

Articolul 30: dispoziții tranzitorii.

Articolul 31: articol privind rolul avizelor și recomandărilor agenției.

Articolul 32: fostul articol 33 cu clarificări în ceea ce privește transpunerea.

Articolul 33: abrogarea Directivei 2004/49/CE, reformate.

Articolul 34: fostul articol 34 privind intrarea în vigoare, adaptat.

Articolul 35: fostul articol 35 privind destinatarii, adaptat.

ANEXA I : fosta anexă I, cu câteva adaptări.

Fosta anexă II: caducă, în urma modificării normelor naționale.

Fosta anexă III: caducă, în urma introducerii unui act de punere în aplicare.

Fosta anexă IV: caducă, în urma introducerii sistemului de certificat unic de siguranță UE.

Fosta anexă V: caducă, în urma introducerii unui act de punere în aplicare.

Noua anexă II: tabel de corespondență.

↓ Rectificare, JO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptat)
--

2013/0016 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

privind siguranța feroviară

(Reformare)

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul ~~de instituire a Comunității Europene~~ privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul ~~71~~  91  alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene¹,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European²,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor³,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerent 1
(adaptat)

~~Pentru a continua eforturile de instituire a unei piețe unice pentru serviciile de transport feroviar, inițiate prin Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare⁴, este necesar să se instituie un cadru comun de reglementare pentru siguranța feroviară. Până în prezent, statele membre au elaborat norme și standarde de siguranță în principal la nivel național, pe baza conceptelor tehnice și operaționale naționale. În același timp, diferențele de principii, abordare și cultură au făcut dificilă depășirea barierelor tehnice și realizarea operațiunilor de transport internațional.~~

↓ nou

(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 siguranței⁵ a fost modificată substanțial. Întrucât urmează să se efectueze modificări suplimentare, este necesar să se procedeze la reformarea acesteia, din motive de claritate.

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

³ JO C , , p. .

⁴ ~~JO L 237, 24.08.1991, p. 25, modificată de Directiva 2001/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 75, 15.3.2001, p. 1).~~

⁵ JO L 164, 30.4.2004, p. 44.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerent 2
(adaptat)

~~Directiva 91/440/CEE, Directiva 95/18/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare⁶ și Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței⁷ reprezintă primii pași către reglementarea pieței europene de transport feroviar prin deschiderea pieței pentru servicii internaționale de transport feroviar de marfă. Cu toate acestea, dispozițiile privind siguranța s-au dovedit a fi insuficiente, rămânând diferențe între cerințele de siguranță, ceea ce afectează funcționarea optimă a transportului feroviar de marfă în Comunitate. Armonizarea conținutului normelor de siguranță, a certificării siguranței întreprinderilor feroviare, a sarcinilor și rolurilor autorităților de siguranță și a anchetării accidentelor are o importanță specială.~~

↓ nou

- (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 sarcinilor și rolurilor organismelor naționale de certificare și a procedurilor de investigare a accidentelor. Cu toate acestea, pentru a avansa către instituirea pieței unice a serviciilor de transport feroviar, este necesară o revizuire temeinică a directivei.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerent 3
(adaptat)

~~Metrourile, tramvaiele și alte sisteme feroviare urbane se supun în multe state membre normelor de siguranță locale sau regionale și sunt deseori controlate de autoritățile locale sau regionale, nefiind acoperite de cerințele privind interoperabilitatea sau licențierea comunitară. În plus, tramvaiele sunt deseori supuse legislației privind siguranța rutieră și de aceea este posibil să nu fie acoperite în întregime de normele de siguranță feroviară. Din aceste motive și în conformitate cu principiul subsidiarității stabilit în articolul 5 din tratat, statele membre ar trebui să poată exclude aceste sisteme feroviare locale din domeniul de aplicare al prezentei directive.~~

↓ nou

- (3) Metrourile, tramvaiele și alte sisteme feroviare urbane se supun în multe state membre normelor de siguranță locale sau regionale și sunt adeseori controlate de autoritățile locale sau regionale, nefiind vizate de cerințele privind interoperabilitatea sau autorizarea în Uniune. În plus, tramvaiele sunt în general reglementate de legislația

⁶ ~~JO L 143, 27.06.1995, p. 70, modificată de Directiva 2001/13/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 75, 15.3.2001, p. 26).~~

⁷ ~~JO L 75, 15.03.2001, p. 29. Directivă astfel cum a fost modificată prin Decizia 2002/844/CE a Comisiei (JO L 289, 26.10.2002, p. 30).~~

privind siguranța rutieră și de aceea este posibil să nu fie vizate integral de normele de siguranță feroviară. Din aceste motive, sistemele feroviare urbane trebuie excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive, fără a împiedica statele membre să aplice, dacă consideră de cuviință, dispozițiile acestora la sistemele lor feroviare urbane, aplicând principiul voluntariatului

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerent 4
(adaptat)

~~Nivelurile de siguranță din sistemul feroviar comunitar sunt în general ridicate, în special în comparație cu transportul rutier. Este important ca siguranța să fie cel puțin menținută în cursul etapei actuale de restructurare, care va separa funcțiile întreprinderilor feroviare anterior integrate și care va deplasa sectorul feroviar de la autoreglementare la reglementare publică. În conformitate cu progresul tehnic și științific, siguranța ar trebui îmbunătățită în continuare, în măsura în care este rezonabil din punct de vedere practic și ținând cont de competitivitatea modului de transport feroviar.~~

↓ nou

(4) Nivelurile de siguranță din sistemul feroviar al Uniunii sunt în general ridicate, în special în comparație cu transportul rutier. În conformitate cu progresul tehnic și științific, siguranța ar trebui îmbunătățită în continuare, în măsura în care este rezonabil din punct de vedere practic și ținând cont de competitivitatea modului de transport feroviar.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptat)

(5) ~~Toți cei care exploatează~~ Principalii actori din sistemul feroviar, gestionarii 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. Statele membre ar trebui să facă o distincție clară între această responsabilitate imediată pentru siguranță și sarcina autorităților ☒ naționale ☒ de siguranță de a oferi un cadru național de reglementare și de controlare a performanței tuturor operatorilor.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerent 6
(adaptat)

~~Responsabilitatea gestionarilor de infrastructură și a întreprinderilor feroviare pentru exploatarea sistemului feroviar nu împiedică alți actori, precum producătorii, furnizorii de întreținere, operatorii de vagoane, prestatorii de servicii și entitățile achiziitoare să și asume răspunderea pentru propriile produse sau servicii în conformitate cu dispozițiile Directivei 96/48/CE a Consiliului din 23 iulie 1996 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză⁸ și ale Directivei 2001/16/CE a Parlamentului European și a~~

⁸ JO L 225, 17.09.1996, p. 6.

↓ nou

- (6) Responsabilitatea administratorilor de infrastructură și a întreprinderilor feroviare în ceea ce privește exploatarea sistemului feroviar nu trebuie să împiedice alți actori (precum producătorii, transportatorii, expeditorii, manipulatorii, entitățile care se ocupă de întreținere, furnizorii de servicii de întreținere, deținătorii de vagoane, prestatorii de servicii și câștigătorii licitațiilor) să își asume responsabilitatea pentru produsele și serviciile pe care le furnizează. Pentru a evita riscul neasumării adecvate a responsabilității, fiecare actor trebuie să poată răspunde pentru procesul de care se ocupă. Fiecare actor din sistemul feroviar trebuie 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 vehiculului, dosarul de întreținere, trasabilitatea operațiunilor de încărcare și avizele de expediție.
-

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerent 7
(adaptat)

~~Cerințele privind siguranța subsistemelor rețelelor feroviare transeuropene sunt prevăzute în Directiva 96/48/CE și Directiva 2001/16/CE. Cu toate acestea, aceste directive nu definesc cerințe comune la nivel de sistem și nu abordează în detaliu reglementarea, gestionarea și controlul siguranței. Când vor fi definite niveluri minime de siguranță a subsistemelor prin specificații tehnice de interoperabilitate (STI), va fi din ce în ce mai important să se stabilească obiective de siguranță și la nivelul sistemului.~~

↓ nou

- (7) Întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și entitatea însărcinată cu întreținerea trebuie să se asigure că atât contractorii, cât și alte părți implementează măsuri de control al riscurilor. În acest scop, ele trebuie să aplice metodele de monitorizare prevăzute de metodele de siguranță comune (MSC). Contractorii lor trebuie să aplice acest proces prin intermediul dispozițiilor contractuale. Pentru 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 trebuie să divulge dispozițiile contractuale la cererea Agenției Europene a Căilor Ferate (denumită în continuare „agenția”) sau a autorității naționale de siguranță în contextul activităților de supraveghere.

⁹ ~~JO L 110, 20.04.2001, p. 1~~

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerent 8
(adaptat)

~~Obiectivele de siguranță comune (OSC) și metodele de siguranță comune (MSC) ar trebui introduse treptat pentru a asigura menținerea și, atunci când și unde este necesar și rezonabil din punct de vedere practic, îmbunătățirea unui nivel ridicat de siguranță. Acestea ar trebui să furnizeze instrumente de evaluare a nivelului de siguranță și performanță ale operatorilor la nivel comunitar, precum și în statele membre.~~

↓ nou

(8) Obiectivele de siguranță comune (OSC) și MSC au fost introduse treptat pentru a asigura menținerea și, atunci când și unde este necesar și rezonabil din punct de vedere practic, îmbunătățirea unui nivel ridicat de siguranță. OSC trebuie 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 OSC și pentru a se facilita monitorizarea performanței siguranței feroviare.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerent 9
(adaptat)

~~Informațiile privind siguranța sistemului feroviar sunt rare și în general nu sunt disponibile publicului. Astfel, este necesar să se stabilească indicatori de siguranță comuni (ISC) pentru a evalua conformitatea sistemului cu OSC și pentru facilitarea monitorizării performanțelor de siguranță feroviară. Cu toate acestea, definițiile naționale referitoare la ISC se pot aplica în cursul unei perioade de tranziție și de aceea ar trebui luată în considerare măsura dezvoltării definițiilor comune ale ISC la elaborarea primului set de OSC.~~

↓ nou

(9) Normele naționale, care adeseori se bazează pe standarde tehnice naționale, au fost înlocuite treptat de normele bazate pe standarde comune, stabilite prin OSC, MSC și specificațiile tehnice pentru interoperabilitate (STI). Pentru eliminarea obstacolelor care stau în calea interoperabilității, numărul normelor naționale trebuie redus ca urmare a extinderii sferei STI la întregul sistem feroviar al Uniunii și la închiderea punctelor deschise din STI. În acest scop, statele membre trebuie să își mențină actualizat sistemul de norme naționale, să elimine normele caduce și să informeze Comisia și agenția în acest sens.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerent 10
(adaptat)

~~Normele interne de siguranță, care deseori se bazează pe standarde tehnice, ar trebui înlocuite treptat cu normele bazate pe standarde comune, stabilite prin STI. Introducerea unor norme interne specifice noi care nu se bazează pe asemenea standarde comune ar trebui menținută la~~

~~un nivel minim. Noile norme interne ar trebui să corespundă legislației comunitare și să faciliteze trecerea la o abordare comună a siguranței feroviare. În consecință, toate părțile interesate ar trebui să fie consultate înainte ca un stat membru să adopte o normă internă de siguranță care cere un nivel de siguranță mai ridicat decât OSC. În asemenea cazuri, un nou proiect de normă ar trebui supus examinării Comisiei, care ar trebui să adopte o decizie dacă se pare că proiectul de normă nu este în conformitate cu legislația comunitară sau constituie un mijloc de discriminare arbitrară ori o restricție deghizată asupra operațiunilor de transport feroviar între statele membre.~~

↓ nou

(10) Ținând seama de abordarea graduală pentru eliminarea obstacolelor din calea interoperabilității sistemului feroviar și, prin urmare, de timpul necesar pentru adoptarea STI-urilor, ar trebui să fie adoptate măsuri pentru a se evita o situație în care statele membre adoptă noi reglementări naționale ori inițiază proiecte care sporesc diversitatea sistemului actual. Sistemul de management al siguranței este instrumentul recunoscut pentru prevenirea accidentelor și întreprinderilor feroviare le revine responsabilitatea de a lua măsuri corective imediate pentru a împiedica repetarea accidentelor. Statele membre nu trebuie să reducă responsabilitatea întreprinderilor feroviare prin stabilirea unor norme naționale noi imediat după producerea unui accident.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerent 11
(adaptat)

~~Situația actuală, în care normele interne de siguranță continuă să joace un rol, ar trebui să fie privită ca o etapă de tranziție, ducând în final la o situație în care se vor aplica normele europene.~~

↓ nou

(11) În cursul îndeplinirii sarcinilor și a responsabilităților lor, gestionarii de infrastructură și întreprinderile feroviare trebuie să pună în aplicare un sistem de management al siguranței, care să îndeplinească cerințele UE și să cuprindă elemente comune. Informațiile privind siguranța și implementarea sistemului de management al siguranței trebuie prezentate agenției și autorității naționale de siguranță din statul membru respectiv.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerent 12
(adaptat)

~~Elaborarea de OSC, MSC și ISC, precum și necesitatea de a facilita progresul în direcția unei abordări comune a siguranței feroviare, fac necesar sprijinul tehnic la nivel comunitar. Agenția Feroviară Europeană instituită de Regulamentul (CE) nr. 881/2004 din al Parlamentului European și al Consiliului (CE)¹⁰ este înființată pentru a emite recomandări~~

¹⁰ JO L 164, 30.4.2004, p. 44.

~~privind OSC, MSC și ISC și măsuri ulterioare de armonizare, precum și pentru monitorizarea evoluției siguranței feroviare în Comunitate.~~

↓ nou

(12) Pentru a se asigura un nivel ridicat de siguranță feroviară și condiții egale pentru toate întreprinderile feroviare, acestea trebuie supuse acelorași cerințe de siguranță. O întreprindere feroviară titulară a unei licențe? trebuie să dețină un certificat de siguranță pentru a obține accesul la infrastructura feroviară. Certificatul de siguranță trebuie să dovedească că întreprinderea feroviară și-a instituit propriul sistem de management al siguranței și că este capabilă să respecte standardele și normele de siguranță relevante. În ceea ce privește serviciile de transport internațional, ar trebui să fie de ajuns ca sistemul de management al siguranței să fie aprobat doar o singură dată la nivelul Uniunii.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerent 13
(adaptat)

~~În cursul îndeplinirii sarcinilor și a responsabilităților lor, gestionarii de infrastructură și întreprinderile feroviare ar trebui să pună în aplicare un sistem de gestionare a siguranței, îndeplinind cerințele comunitare și cuprinzând elemente comune. Informațiile privind siguranța și punerea în aplicare a sistemului de management al siguranței ar trebui prezentate autorității de siguranță din statul membru în cauză.~~

↓ nou

(13) Metodele armonizate bazate pe Directiva 2004/49/CE au fost elaborate pentru a fi aplicate întreprinderilor feroviare 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 pe întreg teritoriul Uniunii. Trecerea la un certificat unic de siguranță ar trebui să facă sistemul feroviar mai eficient și mai eficient prin reducerea poverii administrative suportate de întreprinderile feroviare.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerent 14
(adaptat)

~~Sistemul de management al siguranței ar trebui să țină cont de faptul că Directiva 89/391/CE a Consiliului din 12 iunie 1989 privind punerea în aplicare de măsuri pentru promovarea îmbunătățirii securității și sănătății lucrătorilor la locul de muncă¹¹ și directivele sale individuale relevante sunt în întregime aplicabile protecției sănătății și securității lucrătorilor ocupați în transportul feroviar. De asemenea, sistemul de management al siguranței ar trebui~~

¹¹ JO L 183, 29.06.1989, p. 1,

~~să țină cont de Directiva 96/49/CE a Consiliului din 23 iulie 1996 de apropiere a legislațiilor statelor membre privind transportul feroviar de mărfuri periculoase¹²;~~

↓ nou

(14) Certificatul unic de siguranță trebuie eliberat pe baza dovezii că întreprinderea feroviară și-a instituit propriul sistem de management al siguranței. Furnizarea acestei dovezi poate presupune, pe lângă inspecțiile la fața locului și la sediul întreprinderilor feroviare, și supravegherea menită a evalua dacă întreprinderea feroviară continuă să își aplice corect sistemul de management al siguranței după ce i s-a acordat certificatul unic de siguranță.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerent 15
(adaptat)

~~Pentru a asigura un nivel ridicat de siguranță feroviară și condiții egale pentru toate întreprinderile feroviare, acestea ar trebui supuse aceluiași cerințe de siguranță. Certificatul de siguranță ar trebui să dovedească că întreprinderea feroviară și-a instituit propriul sistem de management al siguranței și că este capabilă să respecte standardele și normele de siguranță relevante. Pentru serviciile de transport internațional ar trebui să fie suficient să se aprobe sistemul de management al siguranței într-un stat membru și să se asigure valabilitatea comunitară a aprobării. Pe de altă parte, respectarea normelor interne ar trebui certificată suplimentar în fiecare stat membru. Obiectivul final ar trebui să fie instituirea unui certificat de siguranță comun cu valabilitate comunitară.~~

↓ nou

(15) Fiecare administrator de infrastructură are o răspundere esențială pentru proiectarea, întreținerea și exploatarea sigură a rețelei sale feroviare. Administratorul de infrastructură trebuie să primească autorizația de siguranță din partea autorității naționale de siguranță în ceea ce privește sistemul de management al siguranței și întrunirea cerințelor de siguranță.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerent 16
(adaptat)

~~În plus față de cerințele de siguranță stabilite în certificatul de siguranță, întreprinderile feroviare licențiate trebuie să respecte cerințele interne, compatibile cu dreptul comunitar și aplicate într-un mod nediscriminatoriu, referitoare la sănătate, securitate și condiții sociale, inclusiv dispozițiile legale referitoare la timpul de conducere, precum și la drepturile lucrătorilor și consumatorilor prevăzute în articolele 6 și 12 din Directiva 95/18/CE.~~

¹² ~~JO L 225, 17.09.1996, p. 25, modificată ultima dată de Directiva 2003/29/CE a Comisiei (JO L 90, 8.4.2003, p. 47).~~

↓ nou

- (16) Certificarea personalului de tren reprezintă adesea o barieră insurmontabilă pentru nou-intrați. Statele membre trebuie să se asigure că facilitățile pentru formarea și certificarea personalului feroviar necesare pentru a îndeplini cerințele normelor interne sunt disponibile întreprinderilor feroviare care intenționează să își desfășoare activitatea în rețeaua relevantă.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerent 17
(adaptat)

~~Fiecare gestionar de infrastructură are o răspundere esențială pentru proiectarea, întreținerea și exploatarea sigură a rețelei sale feroviare. În paralel cu certificarea de siguranță a întreprinderilor feroviare, gestionarul de infrastructură ar trebui să fie supus autorizării de siguranță de către autoritatea de siguranță cu privire la sistemul său de management al siguranței și alte dispoziții pentru îndeplinirea cerințelor de siguranță.~~

↓ nou

- (17) Entitatea responsabilă cu întreținerea trebuie certificată pentru vagoanele de marfă. În cazul în care entitatea responsabilă cu întreținerea este un administrator de infrastructură, această certificare trebuie inclusă în procedura pentru autorizarea siguranței. Certificatul emis unei astfel de entități ar garanta îndeplinirea de către aceasta a cerințelor cu privire la întreținere, prevăzute în prezenta directivă, pentru fiecare vagon de marfă aflat în răspunderea sa. Certificatul ar trebui să fie valabil pe întreg teritoriul Uniunii și ar trebui emis 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 implementa controalele în întreaga Uniune.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerent 18
(adaptat)

~~Statele membre ar trebui să depună eforturi pentru asistarea solicitanților care doresc să intre pe piața ca întreprinderi feroviare. În special, acestea ar trebui să furnizeze informații și să acționeze prompt atunci când primesc cereri de certificare a siguranței. Pentru întreprinderile feroviare care operează servicii de transport internațional, este important ca procedurile să fie similare în diferite state membre. Deși certificatul de siguranță va conține părți naționale în viitorul apropiat, ar trebui, cu toate acestea, să fie posibilă armonizarea părților comune ale acestuia și facilitarea creării unui model comun.~~

↓ nou

- (18) Autoritățile naționale de siguranță trebuie să fie complet independente din punct de vedere organizatoric, juridic și decizional față de întreprinderile feroviare, de administratorii de infrastructură și de entitățile contractuale. Ele trebuie să își

desfășoare activitatea într-un mod deschis și nediscriminatoriu și să coopereze cu agenția la crearea unui spațiu feroviar unic și să coordoneze criteriile decizionale. Pentru creșterea eficienței, două sau mai multe state membre pot decide să unească personalul și resursele autorităților naționale de siguranță respective.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerent 19
(adaptat)

~~Certificarea personalului feroviar și autorizarea admiterii în circulație a materialului rulant utilizat pentru diferitele rețele naționale sunt deseori bariere insurmontabile pentru noii veniți. Statele membre trebuie să se asigure că facilitățile pentru formarea și certificarea personalului feroviar necesare pentru a îndeplini cerințele normelor interne sunt disponibile întreprinderilor feroviare care solicită un certificat de siguranță. Ar trebui instituită o procedură comună pentru autorizarea admiterii în circulație a materialului rulant utilizat.~~

↓ nou

(19) Atunci când unei autorități naționale de siguranță i se solicită să supravegheze o întreprindere feroviară stabilită în mai multe state membre, celelalte autorități naționale de resort trebuie informate în acest sens de către agenție, care trebuie să asigure coordonarea necesară a activităților de supraveghere.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerent 20
(adaptat)

~~Timpul de conducere și perioadele de odihnă pentru mecanicii de tren și personalul feroviar care efectuează sarcini de siguranță au un impact important asupra nivelului de siguranță al sistemului feroviar. Aceste aspecte intră sub incidența articolelor 137-139 din tratat și sunt deja supuse negocierilor dintre partenerii sociali în cadrul Comitetului de dialog sectorial instituit în conformitate cu Decizia 98/500/CE a Comisiei¹³.~~

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerent 21
(adaptat)

~~Dezvoltarea unui sistem feroviar comunitar sigur necesită instituirea unor condiții armonizate pentru eliberarea licențelor corespunzătoare mecanicilor de tren și personalului însoțitor de bord care efectuează sarcini de siguranță, pentru care Comisia și-a anunțat intenția de a propune o legislație nouă în viitorul apropiat. În ceea ce privește alte categorii de personal cu sarcini critice pentru siguranță, calificările acestora sunt deja în curs de a fi specificate în temeiul Directivelor 96/48/CE și 2001/16/CE.~~

¹³ Decizia 98/500/CE a Comisiei din 20 mai 1998 privind instituirea Comitetelor de dialog sectorial menite să promoveze dialogul între partenerii sociali la nivel european (JO L 225, 12.8.1998, p. 27).

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerent 22
(adaptat)

~~În noul cadru de reglementare comun pentru siguranța feroviară, ar trebui instituite în toate statele membre autorități naționale pentru reglementarea și controlarea siguranței feroviare. Pentru a facilita cooperarea dintre acestea la nivel comunitar, acestora ar trebui să li se dea aceleași sarcini și responsabilități minime. Autorităților naționale de siguranță ar trebui să li se acorde un grad înalt de independență. Acestea ar trebui să și îndeplinească sarcinile în mod deschis și nediscriminatoriu pentru a ajuta la crearea unui sistem feroviar comunitar unic și să coopereze pentru coordonarea criteriilor lor de decizie, în special în privința certificării de siguranță a întreprinderilor feroviare care exploatează servicii de transport internațional.~~

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerent 23
(adaptat)

(~~2320~~) Accidentele feroviare grave sunt rare. Cu toate acestea, acestea pot avea consecințe dezastruoase și pot preocupa publicul cu privire la performanțele de siguranță ale sistemului feroviar. În consecință, toate aceste accidente ar trebui anchetate din perspectiva siguranței pentru a evita repetarea lor, iar rezultatele anchetelor ar trebui publicate. Alte accidente și incidente ☒ trebuie de asemenea să facă obiectul anchetelor atunci când ☒ ar putea fi precursori semnificativi ai unor accidente grave și de asemenea ar trebui supuse unor anchete privind siguranța, dacă este necesar.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerent 24

(~~2421~~) O anchetă privind siguranța trebuie separată de ancheta judiciară a aceluiași incident și trebuie să aibă acces la dovezi și martori. Aceasta ar trebui realizată de un organism permanent, independent de organizațiile din sectorul feroviar. 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 legată de autoritatea națională de siguranță sau autoritatea de reglementare din motive organizaționale sau de structură juridică. Anchetele sale ar trebui desfășurate într-un mod cât mai deschis. Pentru fiecare incident, organismul de anchetă ar trebui să stabilească grupul de anchetă relevant, având competența necesară pentru găsirea cauzelor imediate și a celor subiacente.

↓ nou

(22) Pentru a îmbunătăți eficiența activităților unui organism de anchetă și pentru a-l ajuta să își îndeplinească sarcinile, organismului de anchetă trebuie să i se permită accesul rapid la locul unui accident și, dacă este necesar, în bună cooperare cu autoritatea judiciară. Rapoartele privind anchetele și orice concluzii și recomandări oferă informații cruciale pentru îmbunătățirea siguranței feroviare și ar trebui publicate la nivelul Uniunii. Recomandările de siguranță ar trebui urmate de destinatarii lor, iar măsurile luate ar trebui raportate organismului de anchetă.

(23) Statele membre trebuie să stabilească norme privind sancțiunile aplicabile nerespectării dispozițiilor prezentei directive și să se asigure că acestea sunt puse în aplicare. Sancțiunile respective trebuie să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare.

(24) Deoarece obiectivele acțiunilor propuse în prezenta directivă, respectiv coordonarea activităților din statele membre pentru reglementarea și controlul siguranței și pentru anchetarea accidentelor, precum și stabilirea unor obiective de siguranță comune, a unor metode comune de siguranță, a unor indicatori comuni de siguranță și a unor cerințe comune pentru certificatele unice de siguranță, nu pot fi atinse în mod suficient de statele membre și, în consecință, datorită dimensiunii acțiunii, pot fi mai bine atinse la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității stabilit la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității stabilit la același articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerent 25
(adaptat)

~~Rapoartele privind anchetele și orice concluzii și recomandări oferă informații cruciale pentru îmbunătățirea siguranței feroviare și ar trebui publicate la nivel comunitar. Recomandările de siguranță ar trebui urmate de destinarii lor, iar măsurile luate ar trebui raportate organismului de anchetă.~~

↓ nou

(25) Pentru a completa sau a modifica anumite elemente neesențiale ale prezentei directive, Comisiei trebuie să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din tratat în ceea ce privește metodele comune de siguranță și revizuirea acestora și revizuirea indicatorilor comuni de siguranță și a obiectivelor comune de siguranță. 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 trebuie să asigure transmiterea simultană, promptă și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.

(26) Pentru a asigura condiții uniforme pentru implementarea prezentei directive, Comisiei trebuie să i se confere competențe de punere în aplicare în ceea ce privește cerințele pentru sistemul de management al siguranței și elementele aferente, revizuirea sistemului de certificare a entităților responsabile de întreținerea vagoanelor de marfă și extinderea lor la materialul rulant, precum și conținutul principal al raportului de anchetă a accidentelor și incidentelor. Competențele menționate trebuie exercitate în conformitate cu 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 Comisie¹⁴e.

(27) Obligația de a transpune prezenta directivă în dreptul intern trebuie să se limiteze la dispozițiile care reprezintă o modificare de fond în raport cu directiva anterioară.

¹⁴ JO L 55, 28.2.2011, p.13.

Obligația de a transpune dispozițiile care rămân neschimbate rezultă din directiva anterioară.

- (28) Prezenta directivă nu trebuie să aducă atingere obligației statelor membre privind termenele de transpunere în dreptul intern a directivelor menționate în anexa IV, partea B.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerent 26
(adaptat)

~~Deoarece obiectivele acțiunii propuse, respectiv coordonarea activităților din statele membre pentru reglementarea și controlul siguranței și pentru anchetarea accidentelor, precum și stabilirea la nivel comunitar a unor obiective de siguranță comune, a unor indicatori comuni de siguranță și a unor cerințe comune pentru certificatele de siguranță, nu pot fi atinse în mod suficient de statele membre și, în consecință, datorită dimensiunii acțiunii, pot fi mai bine atinse la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității stabilit în articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității stabilit în același articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.~~

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerent 27
(adaptat)

~~Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor de exercitare a competențelor executive conferite Comisiei¹⁵.~~

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerent 28
(adaptat)

~~Prezenta directivă are ca scop reorganizarea și reunirea legislației comunitare relevante privind siguranța feroviară. În consecință, dispozițiile pentru certificarea de siguranță a întreprinderilor feroviare care au fost stabilite anterior în Directiva 2001/14/CE ar trebui abrogate, împreună cu toate referințele la certificarea de siguranță. Directiva 95/18/CE a inclus cerințe privind calificările de siguranță ale personalului operațional și privind siguranța materialului rulant care sunt acoperite de cerințele privind certificarea de siguranță din prezenta directivă și care, în consecință, nu ar trebui să mai facă parte din cerințele de licențiere. O întreprindere feroviară licențiată ar trebui să dețină un certificat de siguranță pentru a i se acorda acces la infrastructura feroviară.~~

¹⁵ JO L 184, 17.07.1999, p. 23.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerent 29
(adaptat)

~~Statele membre trebuie să stabilească norme privind sancțiunile aplicabile nerespectării dispozițiilor prezentei directive și să se asigure că acestea sunt puse în aplicare. Sancțiunile respective trebuie să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare.~~

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptat)
⇒ nou

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiect

~~Obiectul prezentei directive este de~~ ☒ Prezenta directivă conține dispoziții menite ☒ a asigura dezvoltarea și ameliorarea siguranței pe căile ferate ~~comunitare~~ ☒ ale Uniunii ☒ și un acces îmbunătățit la piață pentru serviciile de transport feroviar prin:

- (a) armonizarea structurii de reglementare în statele membre;
- (b) definirea responsabilităților actorilor ☒ din sistemul feroviar ☒;
- (c) elaborarea de obiective de siguranță comune și metode de siguranță comune în vederea ~~unei mai bune armonizări~~ ⇒ eliminării treptate ⇐ a normelor interne;
- (d) solicitarea instituirii, în fiecare stat membru, a unei autorități ☒ naționale ☒ de siguranță și a unui organism de anchetare a accidentelor și incidentelor;
- (e) 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 ~~operaționale~~ ⇒ funcționale ⇐. Aceasta acoperă cerințele de siguranță pentru sistem ca întreg, inclusiv gestionarea sigură a infrastructurii și a traficului, precum și interacțiunea dintre întreprinderile feroviare ⇒ , ⇐ și gestionarii de infrastructură ⇒ și alți actori din sectorul feroviar ⇐.

2. ⇒ Următoarele sisteme se exclud din domeniul de aplicare a prezentei directive: ⇐

~~Statele membre pot exclude de la aplicarea măsurilor adoptate pentru punerea în aplicare a prezentei directive:~~

- (a) metrourele, tramvaiele și ~~alte~~ sistemele feroviare ușoare urbane;

(b) rețelele care funcțional sunt separate de restul sistemului feroviar și destinate numai exploatării unor servicii de călători locale, urbane sau suburbane, precum și întreprinderile feroviare care funcționează exclusiv pe aceste rețele;

☒ 3. Statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al prezentei directive: ☒

(a) infrastructura feroviară privată ⇒ și vehiculele care sunt utilizate exclusiv pe o astfel de infrastructură, atunci când ea ⇐ există exclusiv în folosul proprietarului pentru propriile operațiuni de transport;

⇒ (b) infrastructura și vehiculele rezervate pentru o utilizare strict locală, istorică sau turistică. ⇐

↓ 2008/110/CE articolul 1.1

~~"(d) vehicule de patrimoniu care operează pe rețelele naționale, cu condiția să respecte normele și reglementările naționale în materie de siguranță, în vederea asigurării unei circulații sigure a unor astfel de vehicule;~~

~~căilor ferate de epocă, muzeale sau turistice care operează pe propria rețea, inclusiv atelierele, vehiculele și personalul.~~

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

~~(a) „sistem feroviar” înseamnă totalitatea subsistemelor pentru zone structurale și operaționale, definite în directivele 96/48/CE și 2001/16/CE, precum și gestionarea și exploatarea sistemului ca întreg;~~

↓ nou

(a) „sistem feroviar” înseamnă sistemul feroviar al Uniunii, astfel cum este definit la articolul 2 din Directiva [xx privind interoperabilitatea sistemului feroviar];

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16

~~„gestionar de infrastructură” înseamnă orice organism sau întreprindere responsabilă în special de instituirea și întreținerea rețelei feroviare sau a unei părți a acesteia, definite în articolul 3 din Directiva 91/440/CEE, care poate, de asemenea, include gestionarea sistemelor de control și siguranță a infrastructurii. Funcțiile gestionarului de infrastructură pe o rețea sau o parte a unei rețele pot fi alocate unor diferite organisme sau întreprinderi;~~

↓ nou

(b) „administrator de infrastructură” înseamnă administratorul infrastructurii, astfel cum este definit la articolul 2 din Directiva 2001/14/CE¹⁶;

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptat)

⇒ nou

(c) „întreprindere feroviară” înseamnă întreprinderea feroviară definită la ⇒ articolul 2 din ⇐ Directiva 2001/14/CE și orice altă întreprindere publică sau privată, a cărei activitate este de a furniza transport feroviar de bunuri și/sau pasageri, tracțiunea fiind asigurată de această întreprindere, inclusiv întreprinderile care asigură numai tracțiunea;

(d) „specificatie tehnică pentru interoperabilitate (STI)” înseamnă ~~specificatiile~~ o specificatie care acoperă fiecare subsistem sau parte a unui subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și pentru a asigura interoperabilitatea ~~sistemelor sistemului feroviar transeuropean de mare viteză și convenționale~~ definite ⇒ la articolul 2 din Directiva xx ⇐ în ~~Directiva 96/48/CE și Directiva 2001/16/CE;~~ ⇒ privind interoperabilitatea sistemului feroviar; ⇐

(e) „obiective de siguranță comune (OSC)” înseamnă nivelurile de siguranță care trebuie cel puțin atinse de diferite părți ale sistemului feroviar (precum sistemul feroviar convențional, sistemul feroviar de mare viteză, tunelurile feroviare lungi sau liniile utilizate exclusiv pentru transportul de mărfuri) și de sistem ca întreg, exprimate în criterii de acceptare a riscurilor;

~~(f) „metode de siguranță comune (MSC)” înseamnă metodele ce trebuie elaborate pentru descrierea modului de evaluare a nivelurilor de siguranță, realizării obiectivelor de siguranță și a conformității cu alte cerințe de siguranță;~~

⊗ (f) „metode de siguranță comune (MSC)” 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; ⊗

(g) „autoritate ⊗ națională ⊗ de siguranță” înseamnă organismul național răspunzător de sarcinile referitoare la siguranța feroviară în conformitate cu prezenta directivă sau orice organism ~~binațional~~ cărui ⊗ mai multe ⊗ statele membre i-au încredințat aceste sarcini pentru a asigura un regim de siguranță unificat ~~pentru infrastructurile specializate transfrontaliere;~~

(h) „norme interne ~~de siguranță~~” înseamnă toate normele ⇒ obligatorii ⇐ cuprinzând cerințe de siguranță feroviară ⇒ sau cerințe tehnice ⇐ impuse la nivelul statelor membre și aplicabile ~~mai multor~~ întreprinderilor feroviare, indiferent de organismul emitent;

(i) „sistem de ~~gestionare~~ administrare a infrastructurii” înseamnă organizarea și aranjamentele stabilite de un ~~gestionar~~ administrator de infrastructură sau de o întreprindere feroviară pentru a asigura gestionarea sigură a operațiunilor sale;

¹⁶ JO L 75, 15.3.2001, p. 29.

(i) „anchetator principal” înseamnă o persoană responsabilă de organizarea, desfășurarea și controlul unei anchete;

(k) „accident” înseamnă un eveniment neprevăzut, nedorit sau neintenționat sau un lanț specific de asemenea evenimente care are consecințe dăunătoare; accidentele se împart în următoarele categorii: coliziuni, deraieri, accidente la treceri de nivel, accidentări ale persoanelor produse de materialul rulant în mișcare, incendii și altele;

(l) „accident grav” înseamnă orice coliziune sau deraiere de trenuri, ducând la decesul a cel puțin o persoană sau vătămări grave a cinci sau a mai multor persoane sau pagube importante ale materialului rulant, infrastructurii sau mediului și orice alt accident similar cu un impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra gestionării siguranței; prin „pagube importante” se înțeleg pagube care pot fi evaluate imediat de organismul de anchetă la un total de cel puțin 2 milioane EUR;

(m) „incident” înseamnă orice eveniment, altul decât un accident sau accident grav, asociat cu exploatarea trenurilor și afectând siguranța ~~în exploatare~~ ☒ operațiunilor ☐.

(n) „anchetă” 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;

(o) „cauze” înseamnă acțiuni, omisiuni, evenimente sau condiții ori o combinație a acestora care au dus la accident sau incident;

~~(p) „agenție” înseamnă Agenția Feroviară Europeană, agenția comunitară pentru siguranța feroviară și interoperabilitate;~~

☐ nou

(p) „sistem feroviar urban” înseamnă un sistem de transport pe cale ferată urban sau suburban, cu o capacitate mai mică și cu o viteză mai mică decât sistemele feroviare de tonaj greu și decât sistemele de metrou, dar cu o capacitate mai mare și cu o viteză mai mare decât sistemele de tramvai. Sistemele feroviare urbane 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 pe distanțe mari și nici cu traficul de marfă;

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptat)
☒ nou

(q) „organisme notificate” înseamnă organismele responsabile pentru evaluarea conformității sau a ~~calității potrivite~~ adecvării pentru utilizare a constituenților de interoperabilitate sau pentru evaluarea procedurii CE pentru verificarea subsistemelor, ~~definite în directivele 96/48/CE și 2001/16/CE;~~

(r) „constituenți de interoperabilitate” înseamnă orice componentă elementară, grup de componente, subansamblu sau ansamblu complet de echipamente încorporate sau destinate încorporării într-un subsistem de care depinde direct sau indirect interoperabilitatea sistemului feroviar ~~de mare viteză sau convențional~~, definite ☒ la articolul 2 din Directiva xx privind interoperabilitatea sistemului feroviar ☒ în

~~directivile 96/48/CE și 2001/16/CE. Noțiunea de „constituent” acoperă atât obiectele tangibile, cât și pe cele intangibile, precum programele de calculator;~~

↓ 2008/110/CE articolul 1.2
(adaptat)
⇒ nou

„deținător” înseamnă persoana sau entitatea care, fiind proprietarul unui vehicul sau având dreptul de a-l utiliza, exploatează acest vehicul ca mijloc de transport și care este înregistrată ca atare în ~~Registrul național al vehiculelor~~ ⇒ registrul național al vehiculelor menționat la ⇨ ~~(RNV) prevăzut la articolul 33 din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008~~ ⇨ articolul 43 din Directiva xx privind ⇨ interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (reformare)¹⁷; ~~(denumită în continuare „Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar”);~~

(t) „entitate responsabilă de întreținere” înseamnă o entitate care răspunde de întreținerea unui vehicul și care este înregistrată ca atare în registrul național al vehiculelor;

(u) „vehicul” înseamnă un vehicul feroviar care circulă pe propriile roți pe liniile de cale ferată, cu sau fără tracțiune, ⇒ în configurație fixă sau variabilă ⇨. Un vehicul este alcătuit din unul sau mai multe subsisteme structurale și funcționale ~~sau din una sau mai multe părți ale acestor subsisteme;~~

⇓ nou

(v) „producător” înseamnă orice persoană fizică sau juridică care fabrică un constituent sau un subsistem de interoperabilitate ori care subcontractează procesul de fabricație a acestor elemente, comercializându-le ulterior sub propriul său nume sau sub propria sa denumire comercială;

(w) „expeditor” înseamnă întreprinderea care expediază mărfuri fie în nume propriu, fie în numele unui terț;

(x) „încărcător” înseamnă orice întreprindere care încarcă mărfuri ambalate, inclusiv mărfuri periculoase, containere mici sau cisterne portabile, pe un vagon sau pe un container ori care încarcă un container, un container-cisternă sau o cisternă mobilă pe un vagon;

(y) „încărcător vrac” înseamnă orice întreprindere care încarcă mărfuri, inclusiv mărfuri periculoase, într-o cisternă (vagon-cisternă, vagon cu cisternă demontabilă, cisternă mobilă sau container-cisternă) pe un vagon, cisternă mare sau mică pentru transport în vrac, vagon-baterie sau containere de gaz cu elemente multiple.

¹⁷

~~JO L 191, 18.07.2008, p. 1,~~

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptat)
⇒ nou

CAPITOLUL II

DEZVOLTAREA ȘI MANAGEMENTUL SIGURANȚEI

Articolul 4

⇒ Rolul actorilor din sistemul feroviar la dezvoltarea și îmbunătățirea ⇒ ~~Dezvoltarea și~~
~~îmbunătățirea~~ siguranței feroviare

1. Statele membre ⇒ și agenția ⇐ se asigură că siguranța feroviară este în general menținută și, când este rezonabil din punct de vedere practic, îmbunătățită în mod continuu, ținând cont de dezvoltarea legislației comunitare ☒ Uniunii ☒ și de progresul tehnic și științific și acordând prioritate prevenirii accidentelor grave.

~~Statele membre se asigură că normele de siguranță sunt stabilite, aplicate și respectate în mod deschis și nediscriminatoriu, susținând dezvoltarea unui sistem unic de transport feroviar european.~~

~~2. Statele membre se asigură că măsurile de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare țin cont de necesitatea unei abordări sistemice.~~

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptat)
→₁ 2008/110/CE articolul 1.3
⇒ nou

2. Statele membre se asigură că responsabilitatea exploatarea sigură a sistemului feroviar și a controlului riscurilor asociate cu acesta aparține gestionarilor de infrastructură și întreprinderilor feroviare, obligându impunându-le să:

- a) să pună în aplicare măsurile necesare de control al riscurilor, dacă este cazul în cooperare,
- b) să aplice normele ☒ Uniunii și normele ☒ interne și ~~standardele naționale~~ de siguranță,
- c) să instituie sisteme de management al siguranței în conformitate cu prezenta directivă.

Fără să aducă atingere răspunderii civile în conformitate cu cerințele legale ale statelor membre, fiecare gestionar de infrastructură și fiecare întreprindere feroviară este responsabilă de partea sa de sistem și de exploatarea în siguranță a acestuia, inclusiv aprovizionarea cu materiale și contractarea de servicii, față de utilizatori, clienți, lucrătorii implicați și terți.
⇒ Sistemele de management al siguranței ale administratorilor de infrastructură și întreprinderilor feroviare țin cont și de riscurile aferente activității terților. ⇐

~~34. Aceasta nu aduce atingere răspunderii fiecărui~~ ☒ Fiecare ☒ producător, furnizor de întreținere, →₁ deținător ←, prestator de servicii și entitate achizitoare, ~~legate de asigurarea faptului~~ ☒ se asigură ☒ că materialul rulant, instalațiile, accesoriile, și echipamentele și serviciile furnizate de aceștia respectă cerințele și condițiile de utilizare specificate, astfel

încât pot fi puse în funcțiune în mod sigur de întreprinderea feroviară și/sau de gestionarul de infrastructură.

↓ nou

4. Toți actorii care au un rol relevant în operațiunile de siguranță implementează măsurile necesare de control al riscurilor, dacă este cazul în cooperare cu ceilalți. În afară de întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură, printre acești actori se numără și:

- (a) entitățile responsabile de întreținerea vehiculelor;
- (b) expeditorii, încărcătorii și încărcătorii în vrac, care participă la siguranța operațiunilor de încărcare;
- (c) producătorii, care sunt responsabili de proiectarea și fabricarea de vehicule feroviare, piese, componente și subansambluri sigure, de infrastructura feroviară, de aspectele energetice și de sistemul de control-comandă de cale, precum și de elaborarea documentației preliminare de întreținere pentru vehicul.

5. Întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și entitățile responsabile de întreținere se asigură că măsurile de control al riscului sunt aplicate de contractori. În acest scop, întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și entitățile responsabile de întreținere aplică metodelor comune pentru procesele de monitorizare stabilite de Regulamentul (UE) nr. 1078/2012¹⁸. Contractorii aplică acest proces prin intermediul aranjamentelor contractuale. Întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură și entitățile responsabile de întreținere divulgă aranjamentele contractuale la cererea agenției sau a autorității naționale de siguranță.

6. Dacă un actor al sistemului feroviar identifică un risc la adresa siguranței, generat de defecțiuni, de neconformități de fabricație sau de funcționarea defectuoasă a echipamentelor tehnice, informează părțile implicate asupra existenței riscului, pentru a le permite să ia măsurile corective necesare în vederea asigurării permanente a performanței de siguranță a sistemului feroviar.

7. În cazul schimbului de vehicule între întreprinderile feroviare, toți actorii fac schimb de informații care sunt relevante pentru exploatarea în condiții de siguranță. Se consideră informații relevante, printre altele, informații privind statutul și istoricul vehiculului, elementele dosarelor de întreținere, trasabilitatea operațiunilor de încărcare și avizele de încărcare. Informațiile puse la dispoziție trebuie să fie suficient de amănunțite pentru a permite evaluarea riscurilor ce pot apărea în exploatarea vehiculului de către întreprinderea feroviară.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptat)

Articolul 5

Indicatori de siguranță comuni

¹⁸ JO L 320, 17.11.2012, p. 8.

1. Pentru a facilita evaluarea atingerii ISC și pentru a permite monitorizarea dezvoltării generale a siguranței feroviare, statele membre colectează informații privind indicatorii de siguranță comuni (ISC) prin rapoarte anuale ale autorităților naționale de siguranță prevăzute în articolul 18.

~~Primul an de referință pentru ISC este 2006; aceștia sunt raportați în raportul anual pentru anul următor.~~

ISC sunt stabiliți în conformitate cu anexa I.

↓ nou

2. Comisiei i se conferă competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolului 26 în ceea ce privește revizuirea anexei I, în special actualizarea ICS ținând cont de progresele tehnice și adaptarea metodelor comune de calcul al costurilor accidentelor.

↓ 2008/110/CE articolul 1.4
(adaptat)

~~2. Până la 30 aprilie 2009, se revizuieste anexa I, în special pentru a include definițiile comune ale ISC și metodele comune de calcul al costului accidentelor. Respectiva măsură, destinată să modifice elementele necesare ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 27 alineatul (2a).~~

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16

Articolul 6

Metode de siguranță comune

↓ 2008/110/CE articolul 1.5(a)
(adaptat)

~~1. Până la 30 aprilie 2008, Comisia adoptă o primă serie de MSC care să acopere cel puțin metodele descrise la alineatul (3) litera (a). Procesul verbal trebuie publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.~~

~~Până la 30 aprilie 2010, Comisia adoptă o a doua serie de MSC care să acopere restul metodelor descrise la alineatul (3). Acestea se publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Măsurile respective, destinate să modifice elementele necesare ale prezentei directive prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 27 alineatul (2a).~~

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptat)
⇒ nou

~~2. Proiectele de MSC și proiectele de MSC revizuite sunt elaborate de agenție în temeiul mandatelor care sunt adoptate în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 27 alineatul (2).~~

~~Proiectele de MSC se bazează pe o examinare a metodelor existente în statele membre.~~

~~31. MSC descriu modul în care nivelul ☒ nivelurile ☐ de siguranță, și atingerea obiectivelor de siguranță, precum și conformitatea cu alte cerințe de siguranță, sunt evaluate prin elaborarea și definirea următoarelor elemente:~~

~~(a) evaluarea riscului și metode de evaluare;~~

~~(b) metode de evaluare a conformității cu cerințele din certificatele de siguranță și autorizațiile de siguranță emise în conformitate cu articolele 10 și 11;~~

~~și~~

↓ 2008/110/CE articolul 1.5(b)

~~"(c) În măsura în care nu se află încă sub incidența STI, metode pentru a verifica dacă subsistemele structurale ale sistemului feroviar sunt exploatate și întreținute în conformitate cu cerințele esențiale relevante;~~

↓ nou

(c) metode de supraveghere ce trebuie aplicate de autoritățile naționale de siguranță și metode de monitorizare ce trebuie aplicate de întreprinderile feroviare, de administratorii de infrastructură și de entitățile responsabile pentru întreținere;

(d) orice alte metode care acoperă un proces al sistemului de management al siguranței și care trebuie armonizate la nivelul Uniunii.

↓ 2008/110/CE articolul 1.5(c)

~~4. MSC sunt revizuite periodic luându-se în considerare experiența dobândită prin aplicarea lor și dezvoltarea generală a siguranței feroviare și a obligațiilor statelor membre prevăzute la articolul 4 alineatul (1). Respectiva măsură, destinată să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printre altele prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 27 alineatul (2a).~~

↓ nou

2. Comisia va emite mandate agenției pentru elaborarea noilor MSC menționate la alineatul 1 litera (d), să revizuiască și să actualizeze tuturor MSC pentru a ține seama de evoluțiile tehnologice sau de cerințele de ordin social și să facă recomandările relevante Comisiei.

La elaborarea recomandărilor, agenția va ține cont de opinia utilizatorilor și a părților interesate. Recomandările trebuie să conțină un raport asupra rezultatelor acestei consultări și un raport referitor la impactul noilor MSC care urmează a fi adoptate.

3. MSC se revizuiesc la intervale regulate, ținându-se cont de experiența dobândită prin aplicarea lor și de dezvoltarea globală a siguranței feroviare, în vederea menținerii în general și, în măsura posibilului, a îmbunătățirii permanente a siguranței.

4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate de stabilire a MSC și MSC revizuite, în conformitate cu articolul 26.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptat)

5. Statele membre efectuează orice modificări necesare la normele lor interne ~~de siguranță~~ ținând cont de adoptarea și revizuirea MSC.

Articolul 7

Obiective de siguranță comune

~~1. OSC sunt elaborate, adoptate și revizuite în conformitate cu procedurile stabilite în prezentul articol.~~

~~2. Proiectele de OSC și proiectele de OSC revizuite sunt elaborate de agenție în temeiul mandatelor care sunt adoptate în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 27 alineatul (2).~~

↓ 2008/110/CE articolul 1.6(a)
(adaptat)

~~(3) Primul set de proiecte de OSC se bazează pe o examinare a obiectivelor existente și a performanțelor în domeniul siguranței din statele membre și asigură că performanțele de siguranță actuale ale sistemului feroviar nu sunt reduse în nici un stat membru. Aceste proiecte se adoptă de către Comisie până la 30 aprilie 2009 și se publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Respectiva măsură, destinată să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printre altele prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 27 alineatul (2a).~~

~~Al doilea set de proiecte de OSC se bazează pe experiența câștigată cu primul set de OSC și din punerea lor în aplicare. Aceste proiecte reflectă domeniile prioritare în care trebuie îmbunătățite condițiile de siguranță. Aceste proiecte se adoptă de către Comisie până la 30 aprilie 2011 și se publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Respectiva măsură, destinată să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printre altele prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 27 alineatul (2a).~~

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptat)

~~1.4.~~ OSC definesc nivelurile ☒ minime ☒ de siguranță care trebuie ~~cel puțin~~ atinse de diferite părți ale sistemului feroviar și de sistem ca întreg în fiecare stat membru, exprimate în criterii de acceptare a riscului pentru:

- (a) riscuri individuale referitoare la călători, personal, inclusiv personalul contractanților, utilizatorii trecerilor de nivel și alții și, fără să aducă atingere normelor interne și internaționale existente de răspundere civilă, riscuri individuale legate de persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare;
- (b) riscuri societale.

↓ nou

2. Comisia emite un mandat agenției pentru elaborarea OSC revizuite și pentru a face recomandările relevante Comisiei.

3. OSC se revizuiesc periodic, ținându-se cont de dezvoltarea generală a siguranței feroviare. Acestea reflectă domeniile prioritare în care trebuie îmbunătățite condițiile de siguranță.

4. Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate de stabilire a OSC revizuite, în conformitate cu articolul 26.

↓ 2008/110/CE articolul 1.6(b)
(adaptat)

~~5. OSC se revizuiesc periodic, ținându-se cont de dezvoltarea generală a siguranței feroviare. Respectiva măsură, destinată să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printru altele prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 27 alineatul (2a).~~

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptat)

~~5.6~~ Statele membre aduc toate modificările necesare normelor lor interne de siguranță pentru a atinge cel puțin OSC și orice OSC revizuite, în conformitate cu calendarul de punere în aplicare anexat acestora. Statele membre notifică aceste norme Comisiei în conformitate cu articolul 8 ~~alineatul (3)~~.

Articolul 8

Norme interne de siguranță

~~În aplicarea prezentei directive, statele membre instituie norme interne obligatorii de siguranță și se asigură că acestea sunt publicate și puse la dispoziția tuturor gestionarilor de infrastructură, întreprinderilor feroviare, solicitanților de certificat de siguranță și solicitanților unei autorizații de siguranță într-un limbaj clar care poate fi înțeles de părțile în cauză.~~

↓ nou

1. Statele membre pot stabili noi norme interne doar în următoarele cazuri:

- (a) atunci când normele privind metodele de siguranță existente nu sunt acoperite de un MCS;
- (b) ca măsură preventivă de urgență, în special după producerea unui accident.

Statele membre se asigură că normele naționale țin seama de necesitatea unei abordări sistemice.

2. Dacă intenționează să introducă o normă națională nouă, un stat membru transmite proiectul de normă agenției și Comisiei, folosind instrumentul IT corespunzător, în conformitate cu articolul 23 din Regulamentul (UE) nr. .../... [regulamentul de instituire a agenției].

3. Dacă agenției i se aduce la cunoștință că există norme interne notificate sau nu, care au devenit redundante sau intră în conflict cu MSC sau cu alte texte de lege ale Uniunii, adoptate după aplicarea normei interne, se aplică procedura prevăzută la articolul 22 din Regulamentul (UE) nr. .../... [regulamentul de instituire a agenției].

4. Statele membre se asigură că normele interne sunt puse la dispoziție gratuit, într-o limbă care poate fi înțeleasă de toate părțile interesate.

5. Normele interne notificate în conformitate cu prezentul articol nu sunt supuse procedurii de notificare stabilite în Directiva 98/34/CE.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptat)

~~2. Înainte de 30 aprilie 2005, statele membre notifică Comisia cu privire la toate normele de siguranță interne în vigoare, stabilite în anexa II, și indică domeniul lor de aplicare.~~

~~În plus, notificarea furnizează informații cu privire la conținutul principal al normelor, cu trimitere la textele juridice, forma legislației și organismul sau organizația responsabilă de publicarea sa.~~

~~3. În termen de patru ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive, agenția evaluează modul în care normele interne de siguranță sunt publicate și aduse la cunoștință în conformitate cu alineatul (1). De asemenea, face recomandările corespunzătoare către Comisie pentru publicarea acestor norme, pentru a face mai ușor accesibile informațiile relevante.~~

~~4. Statele membre notifică imediat Comisia cu privire la orice modificare a normelor interne de siguranță notificate și cu privire la orice asemenea normă nouă care ar putea fi adoptată, cu excepția cazului în care norma se referă în întregime la punerea în aplicare a STI.~~

~~5. Pentru a păstra la minimum introducerea unor norme interne specifice noi și astfel pentru a împiedica crearea altor bariere, precum și în vederea armonizării treptate a normelor de siguranță, Comisia monitorizează introducerea de către statele membre a unor noi norme interne.~~

~~6. Dacă, după adoptarea STI, un stat membru intenționează să introducă o normă de siguranță nouă care necesită un nivel de siguranță mai ridicat decât STI, ori dacă un stat membru intenționează să introducă o normă de siguranță internă nouă care poate afecta operațiunile întreprinderilor feroviare din alte state membre pe teritoriul statului membru în cauză, statul membru consultă toate părțile interesate în timp util și se aplică procedura de la alineatul (7).~~

~~7. Statul membru prezintă Comisiei, pentru examinare, proiectul de normă de siguranță, explicând motivele introducerii acesteia.~~

~~Dacă Comisia constată că proiectul de normă de siguranță este incompatibil cu MSC sau cu atingerea cel puțin a OSC ori că reprezintă un mijloc de discriminare arbitrară sau o restricție deghizată asupra operațiunilor de transport feroviar între statele membre, este adoptată o decizie, adresată statului membru în cauză, în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 27 alineatul (2).~~

~~În cazul în care Comisia are îndoieli serioase cu privire la compatibilitatea proiectului de normă de siguranță cu MSC sau cu atingerea cel puțin a OSC ori consideră că aceasta reprezintă un mijloc de discriminare arbitrară sau o restricție deghizată asupra operațiunilor de transport feroviar între statele membre, Comisia informează imediat statul membru în cauză, care suspendă adoptarea, intrarea în vigoare sau punerea în aplicare a normei până la~~

adoptarea unei decizii, într-o perioadă de șase luni, în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 27 alineatul (2).

Articolul 9

Sisteme de management al siguranței

1. Gestionarii Administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare își stabilesc propriile sisteme de management al siguranței pentru a se asigura că sistemul feroviar poate atinge cel puțin OSC, este în conformitate cu ~~normele de siguranță interne descrise în articolul 8 și anexa II și cu~~ cerințele de siguranță descrise în STI, precum și că sunt aplicate părțile relevante din MSC ☒ și normele notificate în temeiul articolului 8 ☒.

2. Sistemul de management al siguranței îndeplinește cerințele ~~și cuprinde elementele prevăzute în anexa III~~, adaptate la caracterul, ~~întinderea~~ amplarea și alte condiții ale activității desfășurate. Acesta asigură controlul tuturor riscurilor asociate cu activitatea gestionarului de infrastructură sau a întreprinderii feroviare, inclusiv furnizarea de lucrări de întreținere și material și utilizarea contractanților. Fără să aducă atingere normelor existente de răspundere civilă, interne și internaționale, sistemul de gestionare a riscului ia de asemenea în considerare, dacă este adecvat și rezonabil, riscurile ce decurg din activitățile altor părți.

↓ nou

Comisia adoptă, prin intermediul actelor de punere în aplicare, elemente ale sistemului de management al siguranței. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 27 alineatul (2).

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptat)

3. Sistemul de management al siguranței al unui ~~gestionar~~ 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 ~~de siguranță~~ interne și în condițiile stabilite în certificatul lor de siguranță. ~~În plus, acesta~~ ☒ Sistemul de management al siguranței ☒ este dezvoltat în scopul de a coordona procedurile de urgență ale ~~gestionarului~~ administratorului de infrastructură cu toate întreprinderile feroviare care funcționează pe infrastructura sa.

4. Toți ~~gestionarii~~ administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare prezintă anual autorității ☒ naționale ☒ de siguranță, până la 30 iunie, un raport de siguranță referitor la anul calendaristic precedent. Raportul de siguranță conține:

- informații privind modul în care sunt atinse obiectivele de siguranță ale organizației și rezultatele planului de siguranță;
- elaborarea indicatorilor de siguranță naționali și a ISC prevăzuți în anexa I, în măsura în care este relevant pentru organizația raportoare;
- rezultatele auditurilor de siguranță interne;
- observații privind defecțiunile și deficiențele de funcționare ale operațiunilor feroviare ☒ potențial relevante pentru autoritatea națională de siguranță ☒.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16
⇒ nou

CAPITOLUL III

CERTIFICAREA ȘI AUTORIZAREA DE SIGURANȚĂ

Articolul 10

~~Certificate de siguranță~~ ⇒ Certificatul unic de siguranță ⇐

↓ nou

1. Accesul la infrastructura feroviară se acordă exclusiv întreprinderilor feroviare care dețin certificatul unic de siguranță.
2. Certificatul unic de siguranță se acordă de către agenție, pe baza dovezilor că întreprinderea feroviară și-a instituit propriul sistem de management al siguranței în conformitate cu articolul 9 și întrunește cerințele stabilite în STI și în alte texte de lege în materie pentru a controla riscurile și pentru a sprijini siguranța serviciilor de transport.
3. Certificatul unic de siguranță trebuie să precizeze tipul și amploarea operațiunilor feroviare la care se referă. Certificatul este valabil în întreaga Uniune pentru operațiuni echivalente.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16

~~1. Pentru a i se acorda acces la infrastructura feroviară, o întreprindere feroviară trebuie să dețină un certificat de siguranță prevăzut în prezentul capitol. Certificatul de siguranță poate acoperi întreaga rețea feroviară a unui stat membru sau numai o parte definită a acesteia.~~

↓ 2008/110/CE articolul 1.7(a)

~~Scopul certificatului de siguranță este de a dovedi că întreprinderea feroviară și-a stabilit sistemul de management al siguranței și poate îndeplini cerințele prevăzute în STI, în alte dispoziții legislative comunitare relevante și în normele de siguranță naționale, în scopul de a controla riscurile și de a furniza în siguranță servicii de transport în rețea.~~

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16

~~2. Certificatul de siguranță cuprinde:~~

~~(a) certificare confirmând acceptarea sistemului de management al siguranței al întreprinderii feroviare, descris în articolul 9 și anexa III~~

~~și~~

↓ 2008/110/CE articolul 1.7(b)

~~(b) certificare confirmând acceptarea dispozițiilor adoptate de întreprinderea feroviară pentru a îndeplini cerințele specifice necesare pentru furnizarea în siguranță a serviciilor sale pe rețeaua corespunzătoare. Aceste cerințe se pot referi la aplicarea STI și a normelor de siguranță naționale, inclusiv a regulilor de exploatare a rețelei, la acceptarea certificatelor de personal și la autorizația de introducere în circulație a vehiculelor folosite de către întreprinderea feroviară. Certificarea se bazează pe documentația prezentată de întreprinderea feroviară, prevăzută în anexa IV.~~

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16

~~3. Autoritatea de siguranță din statul membru în care întreprinderea feroviară își stabilește prima dată activitățile acordă certificarea în conformitate cu alineatul (2).~~

~~Certificarea acordată în conformitate cu alineatul (2) trebuie să specifice tipul și amploarea operațiunilor feroviare acoperite. Certificarea acordată în conformitate cu alineatul (2) litera (a) este valabilă în întreaga Comunitate pentru operațiuni echivalente de transport feroviar.~~

~~4. Autoritatea de siguranță din statul membru în care întreprinderea feroviară intenționează să presteze servicii suplimentare de transport feroviar acordă certificarea națională suplimentară necesară în conformitate cu alineatul (2) litera (b).~~

↓ nou

4. Cu trei luni înainte de începerea exploatării unui serviciu nou, întreprinderea feroviară transmite autorității naționale de siguranță relevante documentația care atestă că:

- (a) întreprinderea feroviară va urma normele de operare, inclusiv normele interne ce i-au fost puse la dispoziție în conformitate cu articolul 8 alineatul (4) și va evalua siguranța în operare, ținând cont de cerințele din Regulamentul (CE) nr. 352/2009¹⁹ și asigurându-se că gestionează toate riscurile prin intermediul sistemului său de management al siguranței să că ia toate măsurile necesare pentru a desfășura operațiuni în condiții de siguranță;
- (b) întreprinderea feroviară a realizat demersurile necesare pentru cooperare și coordonarea cu administratorul sau administratorii rețelei/rețelelor unde își propune să desfășoare operațiuni;
- (c) întreprinderea feroviară a luat toate măsurile necesare pentru a asigura exploatarea serviciului în condiții de siguranță;
- (d) întreprinderea feroviară deține o licență emisă conform Directivei 95/18/CE a Consiliului²⁰;
- (e) tipul și amploarea operațiunilor preconizate corespund celor prevăzute în certificatul unic de siguranță.

¹⁹ JO L 108, 29.4.2009, p. 4.

²⁰ JO L 143, 27.6.1995, p. 70.

Dacă are îndoieli cu privire la îndeplinirea uneia sau mai multor condiții, autoritatea națională de siguranță solicită mai multe informații de la întreprinderea feroviară. Acest schimb nu poate avea ca efect suspendarea sau întârzierea începerii operațiunii. Dacă autoritatea națională de siguranță constată că una sau mai multe condiții nu sunt îndeplinite, transmite dosarul agenției, care va lua măsurile corespunzătoare, inclusiv revocarea certificatului.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16
⇒ nou

5. Certificatul unic de siguranță 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 extinderii operațiunii.

Deținătorul certificatului unic de siguranță informează fără întârziere ⇒ Agenția ⇐ ~~autoritatea de siguranță competentă~~ cu privire la ~~toate~~ modificările majore aduse condițiilor părții relevante a certificatului unic de siguranță. În plus, notifică ⇒ Agenției ⇐ ~~autoritatea de siguranță competentă la~~ orice introducere de categorii noi de personal sau tipuri noi de material rulant.

~~Autoritatea de siguranță~~ ⇒ Agenția ⇐ poate cere ca partea relevantă a certificatului unic de siguranță să fie revizuită în urma unor modificări substanțiale ale cadrului de reglementare în domeniul siguranței.

~~6. Dacă autoritatea de siguranță constată că deținătorul certificatului de siguranță nu mai îndeplinește condițiile pentru o certificare emisă, revocă partea (a) și/sau (b) a certificatului, motivându-și decizia. Autoritatea de siguranță care a revocat o certificare națională suplimentară acordată în conformitate cu alineatul (4) informează prompt autoritatea de siguranță care a acordat certificarea în conformitate cu alineatul (2) litera (a) din decizia sa. În mod similar, o autoritate de siguranță trebuie să revocă un certificat de siguranță dacă este evident că deținătorul certificatului de siguranță nu l-a utilizat conform destinației în anul următor emiterii sale.~~

↓ nou

6. În cazul în care constată că deținătorul unui certificat unic de siguranță nu mai îndeplinește condițiile pentru certificare, autoritatea națională de siguranță solicită agenției revocarea certificatului. Agenția poate revoca certificatul unic de siguranță, cu condiția fundamentării deciziei pe care a luat-o. Agenția informează de îndată toate autoritățile naționale de siguranță din rețelele în care întreprinderea feroviară respectivă își desfășoară activitatea.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16
⇒ nou

~~76. Autoritatea de siguranță~~ ⇒ Agenția ⇐ informează ~~agenția~~ ⇒ ~~autoritățile naționale de siguranță~~ ⇐ în termen de o lună cu privire la emiterea, reînnoirea, modificarea sau revocarea ~~certIFICATELE~~ certificatului ⇒ unic ⇐ de siguranță prevăzute în alineatul (2) litera (a) care au fost emise, reînnoite, modificate sau revocate. Aceasta menționează denumirea și adresa întreprinderii feroviare, data emiterii, domeniul de aplicare și valabilitatea certificatului de siguranță și, în caz de revocare, motivele deciziei sale.

~~7. Înainte de 30 aprilie 2009 agenția evaluează dezvoltarea certificării de siguranță și prezintă Comisiei un raport cu recomandări privind o strategie de trecere la un certificat de siguranță comunitar unic. Comisia ia măsuri corespunzătoare pe baza recomandării.~~

↓ nou

8. Agenția monitorizează permanent eficacitatea măsurilor pentru emiterea certificatelor unice de siguranță și activitatea de supraveghere desfășurată de autoritățile naționale de siguranță și, dacă se dovedește necesar, transmite Comisiei recomandări pentru ameliorarea aspectelor deficitare, precum o recomandare pentru MSC care să acopere un proces al sistemului de management al siguranței care trebuie armonizat la nivelul UE, după cum se prevede la articolul 6 alineatul (1) litera (d).

↓ nou

Articolul 11

Cererile pentru certificatele unice de siguranță

1. Cererile pentru certificatele unice de siguranță se transmit agenției. Agenția ia fără întârziere o decizie cu privire la cerere și, în orice caz, nu mai târziu de patru luni după prezentarea tuturor informațiilor necesare și a oricăror informații suplimentare cerute de agenție. Dacă solicitantului i se cere să prezinte informații suplimentare, aceste informații trebuie prezentate prompt.

2. Agenția va elabora îndrumări detaliate cu privire la modul de obținere a certificatului unic de siguranță. Agenția va enumera toate cerințele care au fost stabilite în sensul articolul 10 alineatul (2) și va publica toate documentele relevante.

3. Un document de îndrumare, descriind și explicând cerințele pentru certificatele unice de siguranță și enumerând documentele necesare, este pus în mod gratuit la dispoziția solicitanților. Autoritățile naționale de siguranță cooperează cu agenția în vederea diseminării acestor informații.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptat)
⇒ nou

Articolul ~~11~~ 12

Autorizarea de siguranță a ~~gestionarilor~~ administratorilor de infrastructură

1. Pentru a i se permite să gestioneze și să exploateze o infrastructură feroviară, ~~gestionarul~~ administratorul de infrastructură trebuie să obțină o autorizație de siguranță din partea autorității ~~naționale~~ de siguranță din statul membru în care este stabilit.

Autorizația de siguranță cuprinde:

~~(a)~~ o autorizație confirmând acceptarea sistemului de management al siguranței al ~~managerului~~ administratorului de infrastructură, ~~descrie în~~ prevăzut la ~~articolul 9 și anexa III,~~ care include procedurile și dispozițiile pentru îndeplinirea ~~de a îndeplini~~ 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.

și

~~(b) o autorizație confirmând acceptarea dispozițiilor gestionarului de infrastructură de a îndeplini cerințe specifice necesare pentru proiectarea, întreținerea și exploatarea sigură a infrastructurii feroviare incluzând, dacă este cazul, întreținerea și exploatarea sistemului de control al traficului și de semnalizare.~~

2. Autorizația de siguranță este reînnoită la cererea gestionarului de infrastructură, la intervale ~~care nu depășesc~~ ⇒ de ⇐ cinci ani. Aceasta este actualizată în întregime sau parțial oricând au loc modificări substanțiale ale infrastructurii, semnalizării sau aprovizionării cu energie sau ale principiilor de exploatare sau întreținere a acestora. Deținătorul autorizației de siguranță 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.

Dacă autoritatea națională de siguranță constată că un gestionar administrator de infrastructură autorizat nu mai îndeplinește condițiile pentru o autorizație de siguranță, revocă autorizația, motivându-și deciziile.

↓ nou

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 prezentarea tuturor informațiilor necesare și a oricăror informații suplimentare solicitate.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16

~~34.~~ Autoritatea națională de siguranță informează agenția în termen de o lună cu privire la autorizațiile de siguranță care au fost emise, reînnoite, modificate sau revocate. Aceasta menționează denumirea și adresa gestionarului administratorului de infrastructură, data emiterii, domeniul de aplicare și valabilitatea certificatului de siguranță și, în caz de revocare, motivele deciziei sale.

~~Articolul 12~~

~~Exigențe privind cererea pentru obținerea certificării de siguranță și a autorizării de siguranță~~

~~1. Autoritatea de siguranță ia fără întârziere o decizie cu privire la cererea pentru obținerea certificării de siguranță sau a autorizației de siguranță și, în orice caz, nu mai târziu de patru luni după prezentarea tuturor informațiilor necesare și a oricăror informații suplimentare cerute de autoritatea de siguranță. Dacă solicitantului i se cere să prezinte informații suplimentare, aceste informații trebuie prezentate prompt.~~

~~2. Pentru a facilita înființarea de noi întreprinderi feroviare și prezentarea de cereri de către întreprinderi feroviare din alte state membre, autoritatea de siguranță oferă îndrumări detaliate privind modalitatea de obținere a unui certificat de siguranță. Aceasta enumeră toate cerințele~~

~~care au fost stabilite în sensul articolului 10 alineatul (2) și pune la dispoziția solicitantului toate documentele relevante.~~

~~Sunt oferite îndrumări speciale întreprinderilor feroviare care solicită un certificat de siguranță pentru servicii pe o parte limitată definită a infrastructurii, identificând în mod specific normele care sunt valabile pentru partea în cauză.~~

~~3. Un document de îndrumare, descriind și explicând cerințele pentru certificatele de siguranță și enumerând documentele care trebuie prezentate, este pus în mod gratuit la dispoziția solicitanților. Toate solicitările de certificate de siguranță sunt prezentate în limba cerută de autoritatea de siguranță.~~

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptat)

Articolul 13

Acces la serviciile de formare

1. Statele membre se asigură că întreprinderile feroviare ~~care solicită un certificat de siguranță~~ beneficiază de acces echitabil și nediscriminatoriu la serviciile de formare pentru mecanicii de locomotivă tren și personalul care însoțește trenurile însoțitorii de tren, atunci când această formare este necesară pentru exploatarea serviciilor din rețeaua proprie sau pentru îndeplinirea cerințelor de obținere a certificatului de siguranță ☒ și a cerințelor pentru obținerea licențelor și certificatelor în temeiul Directivei 2007/59/CE²¹ ☒.

Serviciile oferite trebuie să includă 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.

De asemenea, statele membre se asigură că gestionarii administratorii de infrastructură și personalul lor care efectuează sarcini de siguranță vitale beneficiază de acces echitabil și nediscriminatoriu la serviciile de formare.

Dacă serviciile de formare nu includ examinări și acordarea de certificate, statele membre se asigură că întreprinderile feroviare au acces la această certificare ~~dacă aceasta este o cerință a certificatului de siguranță.~~

Autoritatea națională de siguranță se asigură că furnizarea de servicii de formare sau, dacă este cazul, acordarea de certificate îndeplinește cerințele ~~de siguranță~~ stabilite în ☒ Directiva 2007/59/CE, în STI ☒ sau normele ~~de siguranță~~ interne ~~descrie în~~ ☒ menționate la ☒ articolul 8 ~~și anexa II.~~

2. Dacă serviciile de formare sunt disponibile numai prin intermediul unei singure întreprinderi feroviare sau ale gestionarului 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 tren, de personal însoțitor la bordul trenurilor și personal care efectuează sarcini de siguranță vitale, întreprinderile feroviare trebuie să poată lua în considerare orice formare, calificări și experiență câștigate anterior la alte întreprinderi feroviare. În acest sens, acești membri ai personalului sunt îndreptățiți să aibă acces la, să

²¹ JO L 315, 3.12.2007, p. 51.

obțină copii și să comunice toate documentele care le atestă formarea, calificările și experiența.

4. ~~În orice caz, fiecare întreprindere feroviară și fiecare gestionar de infrastructură~~
~~☒~~ Întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură ~~☒~~ este răspunzător sunt
răspunzători de nivelul formării și de calificările personalului său care desfășoară activități
munci legate de siguranță, ~~prevăzute în articolul 9 și anexa III.~~

↓ 2008/57/CE articolul 40

↓ 2008/110/CE articolul 1.8
(adaptat)
⇒ nou

Articolul 14~~6~~

Întreținerea vehiculelor

1. Fiecărui vehicul, anterior introducerii sale în circulație sau utilizării sale în rețea, i se atribuie o entitate responsabilă cu întreținerea, înregistrată în registru național al vehiculelor ~~RNV~~ în conformitate cu articolul ~~4333~~ din Directiva XX privind interoperabilitatea sistemului feroviar.

2. Entitatea responsabilă cu întreținerea poate fi o întreprindere feroviară, un administrator de infrastructură sau un deținător.

3. Fără a aduce atingere răspunderii întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură în ceea ce privește exploatarea în siguranță a unui tren, astfel cum este prevăzută la articolul 4, entitatea se asigură, cu ajutorul unui sistem de întreținere, că vehiculele de a căror întreținere răspunde se află în stare de funcționare și că prezintă siguranță. În acest scop, entitatea responsabilă cu întreținerea garantează că vehiculele sunt întreținute în conformitate cu:

- (a) manualul de întreținere al fiecărui vehicul;
- (b) cerințele în vigoare, inclusiv normele privind întreținerea și dispozițiile STI;

Entitatea responsabilă cu întreținerea efectuează ea însăși întreținerea sau contractează ateliere de întreținere.

4. În cazul vagoanelor de marfă, fiecare entitate responsabilă cu întreținerea este certificată de un organism acreditat sau recunoscut în conformitate cu ⇒ Regulamentul (UE) nr. 445/2011 al Comisiei ²² ⇐ ~~alineatul (5)~~ sau de către o autoritate națională de siguranță. ~~Procesul de acreditare se bazează pe criterii de independență, competență și imparțialitate, cum ar fi standardele europene relevante privind seria EN 45.~~ Procesul de recunoaștere se bazează de asemenea pe criteriile de independență, competență și imparțialitate.

În cazul în care entitatea responsabilă cu întreținerea este o întreprindere feroviară sau un administrator de infrastructură, respectarea ⇒ Regulamentului (UE) nr. 445/2011 al Comisiei ⇐ ~~dispozițiilor ce urmează a fi adoptate în conformitate cu alineatul (5)~~ se verifică

²²

JO L 122, 11.5.2011, p. 22.

de către autoritatea națională de siguranță competentă în conformitate cu procedurile menționate la ~~articolul 12~~ ~~articolul 10 sau la articolul 11~~ și se confirmă prin certificate specificate în cadrul respectivelor proceduri.

~~5. În baza unei recomandări din partea agenției, până la 24 decembrie 2010, Comisia adoptă o măsură prin care se instituie un sistem de certificare a entității responsabile cu întreținerea pentru vagoanele de marfă. Certificatele emise în conformitate cu acest sistem confirmă respectarea cerințelor menționate la alineatul (3).~~

~~Măsura include cerințele privind:~~

- ~~(a) sistemul de întreținere instituit de către entitate;~~
- ~~(b) formatul și validitatea certificatului emis entității;~~
- ~~(c) criteriile de acreditare sau recunoaștere a organismului sau organismelor responsabile cu emiterea de certificate și asigurarea controalelor necesare pentru funcționarea sistemului de certificare;~~
- ~~(d) data aplicării sistemului de certificare, inclusiv o perioadă de tranziție de un an pentru entitățile existente responsabile cu întreținerea.~~

~~Această măsură, destinată să modifice elementele neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 27 alineatul (2a).~~

~~În baza unei recomandări din partea agenției, până la 24 decembrie 2018, Comisia revizuieste această măsură pentru a include toate vehiculele și pentru a actualiza, dacă este cazul, sistemul de certificare aplicabil vagoanelor de marfă.~~

~~56. Certificatele emise în conformitate cu alineatul (4)(5) sunt valabile pe întreg teritoriul Uniunii Comunității.~~

~~7. Agenția evaluează procesul de certificare pus în aplicare în conformitate cu alineatul (5), prezentând un raport Comisiei în termen de cel mult trei ani de la intrarea în vigoare a măsurii în cauză.~~

↓ nou

6. Până la 31 mai 2014, agenția evaluează sistemul de certificare a entității responsabile pentru întreținerea vagoanelor de marfă și ia în considerare posibilitatea de a extinde acest sistem la toate vehiculele, urmând să transmită Comisiei un raport în acest sens.

7. Comisia va adopta, prin intermediul actelor de punere în aplicare, condiții comune pentru certificarea entității responsabile pentru întreținerea tuturor vehiculelor, până la 24 decembrie 2016.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 27 alineatul (2).

Sistemul de certificare aplicabil vagoanelor de marfă, adoptat prin Regulamentul (UE) nr. 445/2011, continuă să se aplice până la adoptarea actelor de punere în aplicare menționate în primul paragraf.

↓ 2008/110/CE articolul 1.8
(adaptat)
⇒ nou

Articolul 15

Derogări de la sistemul de certificare a entităților responsabile pentru întreținere

18. Statele membre pot decide îndeplinirea obligațiilor de a identifica entitățile responsabile cu întreținerea și de le a certifica prin intermediul unor măsuri alternative , cu respectarea certificării prevăzute 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 Comunității Uniunii și pentru care îndeplinirea cerințelor de la articolul 14 alineatul (3) este asigurată prin acorduri internaționale cu țări terțe;
- (c) vehicule identificate vizate la articolul 2 alineatul (2) și echipamentul militar și de transport special care necesită un permis ad hoc de la autoritatea națională de siguranță ce trebuie emis înainte de utilizare. În acest caz se acordă derogări pentru perioade de cel mult cinci ani.

2. Astfel de măsuri alternative Măsurile alternative menționate la alineatul (1) se pun în aplicare prin derogări ce se acordă de autoritatea națională de siguranță competentă sau de agenție :

- (a) la înregistrarea vehiculelor conform articolului 4333 din Directiva xx privind interoperabilitatea sistemului feroviar, în ceea ce privește identificarea entității responsabile cu întreținerea;
- (b) la eliberarea certificatelor și a autorizațiilor de siguranță către întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură în conformitate cu articolele 10 și 1244 din prezenta directivă, în ceea ce privește identificarea sau certificarea entității responsabile cu întreținerea;

3. Astfel de derogări sunt identificate și motivate în raportul anual privind siguranța menționat la articolul 18 din prezenta directivă. Atunci când se pare că se asumă riscuri nejustificate în ceea ce privește siguranța în cadrul sistemului feroviar comunitar al Uniunii, agenția informează imediat Comisia despre acest fapt. Comisia contactează părțile implicate și, unde este cazul, solicită statelor membre să își retragă decizia de derogare.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptat)

Articolul 15

Armonizarea certificatelor de siguranță

1. Deciziile privind cerințele armonizate comune în conformitate cu articolul 10 alineatul (2) litera (b) și anexa IV și un format comun pentru documentele de îndrumare a cererii se adoptă înainte de 30 aprilie 2009, în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 27 alineatul (2).

~~2. Agenția recomandă cerințe armonizate comune și un format comun pentru documentele de îndrumare a solicitărilor în temeiul unui mandat care este adoptat în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 27 alineatul (2).~~

CAPITOLUL IV

AUTORITĂȚI ~~☒~~ NAȚIONALE ~~☒~~ DE SIGURANȚĂ

Articolul 16

Sarcini

1. Fiecare stat membru instituie o autoritate de siguranță. Această autoritate ~~poate fi ministerul însărcinat cu chestiunile de transport și~~ este independentă în organizarea, structura juridică și procesul decizional de orice întreprindere feroviară, gestionar de infrastructură și entitate achizitoare.

↓ nou

2. Autorității de siguranță i se încredințează cel puțin următoarele sarcini:

- (a) să autorizeze punerea în funcțiune a subsistemelor energetice și de infrastructură care constituie sistemul feroviar în conformitate cu articolul 18 alineatul (2) din Directiva XX privind interoperabilitatea sistemului feroviar;
- (b) să supravegheze conformitatea constituenților de interoperabilitate cu cerințele esențiale, în conformitate cu articolul [x] din Directiva [XX] privind interoperabilitatea sistemului feroviar;
- (c) să aplice sistemul european de numerotație a vehiculelor, în conformitate cu articolul 42 din Directiva [XX] privind interoperabilitatea sistemului feroviar;
- (d) la cererea agenției, care o sprijină în acest sens, să reînnoiască, să modifice și să revoce certificatele unice de siguranță acordate în conformitate cu articolul 10 și să verifice dacă sunt îndeplinite condițiile și cerințele prevăzute la respectivul articol și dacă întreprinderile feroviare își desfășoară activitatea în conformitate cu cerințele legislative ale Uniunii sau ale dreptului intern;
- (e) să emită, să reînnoiască, să modifice și să revoce autorizațiile de siguranță acordate în conformitate cu articolul 12 și să verifice dacă sunt îndeplinite condițiile și cerințele prevăzute la respectivul articol și dacă administratorii de infrastructură își desfășoară activitatea în conformitate cu cerințele legislative ale Uniunii sau ale dreptului intern;
- (f) să monitorizeze, să promoveze și, dacă este cazul, să aplice și să actualizeze cadrul de reglementare în domeniul siguranței, inclusiv sistemul de norme interne de siguranță;
- (g) să supravegheze întreprinderile feroviare în conformitate cu anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 1158/2010²³ și cu Regulamentul (UE) nr. 1077/2012²⁴;

²³ JO L 326, 10.12.2010, p. 11.

²⁴ JO L 320, 17.11.2012, p. 3.

- (h) să supravegheze dacă vehiculele sunt înregistrate corespunzător în registrul național al vehiculelor și dacă informațiile conținute de acesta cu privire la siguranță sunt precise și actualizate.

3. Autoritatea națională de siguranță a statului membru în care întreprinderea feroviară își desfășoară activitatea trebuie să facă demersurile necesare pentru a se coordona cu agenția și cu celelalte autorități de siguranță pentru a se asigura că informațiile esențiale referitoare la o anume întreprindere feroviară sunt partajate, în special în ceea ce privește riscurile cunoscute și performanța în materie de siguranță. Autoritatea națională de siguranță partajează de asemenea informațiile cu alte autorități naționale de resort în cazul în care constată că întreprinderea feroviară nu ia măsurile necesare de control al riscurilor.

Autoritatea informează de îndată agenția cu privire la existența unor preocupări referitoare la performanța în materie de siguranță a întreprinderilor feroviare aflate sub supraveghere. Agenția ia măsurile necesare prevăzute la articolul 10 alineatul (6).

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16

~~2. Autoritățile de siguranță i se încredințează cel puțin următoarele sarcini:~~

↓ 2008/110/CE articolul 1.9(a)

~~(a) autorizarea introducerii în circulație a subsistemelor structurale ale sistemului feroviar în conformitate cu articolul 15 din Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar și verificarea respectării cerințelor esențiale relevante la exploatarea și întreținerea acestora;~~

↓ 2008/110/CE articolul 1.9(b)

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16

~~(e) supravegherea conformității constituenților de interoperabilitate cu cerințele esențiale cerute de articolul 12 din directivele 96/48/CE și 2001/16/CE;~~

~~(d) autorizarea introducerii în circulație a unui material rulant nou și modificat substanțial care încă nu este acoperit de o STI;~~

~~(e) emiterea, reînnoirea, modificarea și revocarea părților relevante din certificatele de siguranță și autorizațiile de siguranță acordate în conformitate cu articolele 10 și 11 și verificarea îndeplinirii condițiilor stabilite în acestea și a faptului că gestionarii de infrastructură și întreprinderile feroviare funcționează în conformitate cu cerințele dreptului comunitar sau intern;~~

~~(f) monitorizarea, promovarea și, dacă este cazul, aplicarea și dezvoltarea cadrului de reglementare în domeniul siguranței, inclusiv sistemul de norme interne de siguranță;~~

↓ 2008/110/CE articolul 1.9(c)

~~(g) Supravegherea faptului că vehiculele sunt înregistrate corespunzător în RNV și că informațiile conținute de acesta cu privire la siguranță sunt precise și actualizate;~~

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptat)

⇒ nou

4. Sarcinile prevăzute la alineatul (2) nu pot fi transferate sau subcontractate către un administrator ~~gestionar~~ de infrastructură, întreprindere feroviară sau entitate achizitoare.

Articolul 17

Principii ~~de luare a deciziilor~~ decizionale

1. ~~Autoritatea~~ ☒ Autoritățile naționale ☒ de siguranță își ~~îndeplinește~~ ☒ îndeplinesc ☒ sarcinile în mod deschis, nediscriminatoriu și transparent. În special, ☒ ele ☒ permite tuturor părților să fie ascultate și își motivează deciziile.

☒ Ele ☒ ~~Răspunde~~ ☒ răspund ☒ prompt la cereri și solicitări, comunică cererile ~~sale~~ ☒ lor ☒ de informații fără întârziere și adoptă toate deciziile în termen de patru luni după furnizarea tuturor informațiilor cerute. ☒ Ele pot ☒ ~~Poate~~ cere în orice moment asistența tehnică a gestionarilor de infrastructură și a întreprinderilor feroviare sau a altor organisme calificate, în cursul îndeplinirii sarcinilor prevăzute în articolul 16.

În procesul elaborării cadrului de reglementare național, autoritatea ☒ națională ☒ de siguranță consultă toate persoanele implicate și părțile interesate, inclusiv gestionarii de infrastructură, întreprinderile feroviare, producătorii și furnizorii de întreținere, utilizatorii și reprezentanții personalului.

2. ☒ Agenția și autoritățile naționale ☒ ~~Autoritatea~~ de siguranță ~~este liberă~~ ☒ sunt libere ☒ să desfășoare toate inspecțiile și anchetele necesare pentru îndeplinirea sarcinilor ~~sale~~ ☒ lor ☒ și li se acordă acces la toate documentele și incintele relevante, la instalațiile și echipamentele ~~gestionarilor~~ administratorilor de infrastructură și ale întreprinderilor feroviare.

3. Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că deciziile luate de autoritatea ☒ națională ☒ de siguranță sunt supuse controlului judiciar.

4. Autoritățile ☒ naționale ☒ de siguranță desfășoară un schimb activ de opinii și experiență ⇒ în interiorul rețelei instituite de agenție pentru armonizarea criteriilor decizionale la nivelul Uniunii ⇐ ~~în scopul armonizării în întreaga Comunitate a criteriilor lor de luare a deciziilor. Cooperarea lor urmărește în special facilitarea și coordonarea certificării de siguranță a întreprinderilor feroviare cărora li s-au acordat trase internaționale în conformitate cu procedura stabilită în articolul 15 din Directiva 2001/14/CE.~~

~~Agencia sprijină autoritățile de siguranță în aceste sarcini.~~

↓ nou

5. Aria cooperării dintre agenție și autoritățile naționale de siguranță în ceea ce privește inspecțiile la fața locului legate de certificatul unic de siguranță și supravegherea întreprinderilor feroviare după emiterea certificatului unic de siguranță se stabilește prin dispoziții contractuale sau de altă natură de către agenție și autoritățile naționale de siguranță.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16

Articolul 18

Raportul anual

Autoritatea națională de siguranță publică anual un raport privind activitățile sale în anul precedent și îl trimite Agenției până la 30 septembrie. Raportul cuprinde informații privind următoarele:

- (a) dezvoltarea siguranței feroviare, inclusiv o agregare la nivelul statelor membre a ISC stabiliți în anexa I;
- (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 controlarea gestionarilor de infrastructură și a întreprinderilor feroviare;

↓ 2008/110/CE articolul 1
alineatul (10) (adaptat)
⇒ nou

- (e) derogările ~~care au fost~~ adoptate în conformitate cu articolul ~~14a~~ 14 ~~14~~ alineatul (8);

⇒(f) toate inspecțiile sau vizitele de audit la întreprinderile feroviare care își desfășoară activitatea în statul membru respectiv în perioada activităților de supraveghere. ⇐

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16

CAPITOLUL V

ANCHETAREA ACCIDENTELOR ȘI INCIDENTELOR

Articolul 19

Obligația de a ancheta

1. Statele membre se asigură că organismul de anchetă prevăzut în articolul 21 desfășoară o anchetă după accidente grave pe sistemul feroviar, obiectivul acestuia fiind posibila îmbunătățire a siguranței feroviare și prevenirea accidentelor.
2. În plus față de accidente grave, organismul de anchetă prevăzut în articolul 21 poate ancheta acele accidente și incidente care în condiții ușor diferite ar fi putut duce la accidente grave, inclusiv defecțiuni tehnice ale subsistemelor structurale sau ale constituenților de interoperabilitate ai sistemelor feroviare de mare viteză sau convenționale europene.

Organismul de anchetă decide, după cum consideră adecvat, dacă se întreprinde o anchetă a unui asemenea accident sau incident. În decizia sa ține cont de următoarele:

- (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 la nivelul comunității Uniunii,
- (d) cereri ale gestionarilor de infrastructură, întreprinderilor feroviare, autorității naționale de siguranță sau ale statelor membre.

3. Amploarea anchetelor și procedura de urmat la desfășurarea acestor anchete este determinată de organismul de anchetă, ținând cont de ~~principiile și obiectivele articolelor articolele~~ 20 și 22 și în funcție de lecțiile ~~pe care se așteaptă să le tragă~~ care se preconizează a fi învățate ~~din~~ în urma accidentului sau incidentului pentru îmbunătățirea siguranței.

4. Ancheta nu are ca obiect în nici un caz stabilirea vinovăției sau a răspunderii.

Articolul 20

Statutul anchetei

1. Statele membre definesc, în cadrul sistemului lor juridic, regimul juridic al anchetei care va permite anchetatorilor principali să-și îndeplinească sarcinile în modul ce mai eficient și în timpul cel mai scurt cu putință.

~~2. În conformitate cu legislația în vigoare în statele membre și, dacă este cazul, în cooperare cu autoritățile responsabile pentru ancheta judiciară, anchetatorilor li se acordă cât se poate de repede:~~

↓ nou

2. În conformitate cu legislația în vigoare, statele membre asigură cooperarea deplină a autorităților responsabile de ancheta judiciară și garantează că anchetatorilor li se acordă, de îndată ce este posibil, următoarele:

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptat)

- (a) acces 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 la și utilizarea conținutului aparatelor de înregistrare de bord și a echipamentelor de înregistrare a mesajelor verbale și de înregistrare a funcționării sistemului de semnalizare și control al traficului;
- (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 și a altor martori;
- (g) accesul la orice informații relevante sau înregistrări deținute de gestionarul de infrastructură, întreprinderile feroviare și autoritatea ☒ națională ☐ de siguranță.

3. Ancheta este realizată independent de orice anchetă judiciară.

Articolul 21

Organismul de anchetă

1. Fiecare stat membru se asigură că anchetele accidentelor și incidentelor prevăzute în articolul 19 sunt desfășurate de un organism permanent, care include cel puțin un anchetator capabil să îndeplinească funcția de anchetator principal în cazul unui accident sau incident. Acest organism este independent în organizarea, structura juridică și luarea deciziilor de orice gestionar de infrastructură, întreprindere feroviară, organism de tarificare, organism de repartizare și organism notificat, precum și de orice parte ale cărei interese ar putea intra în conflict cu sarcinile încredințate organismului de anchetă. În plus, este independent din punct de vedere funcțional de autoritatea ☒ națională ☐ de siguranță și de orice autoritate de reglementare a căilor ferate.

2. Organismul de anchetă își îndeplinește sarcinile în mod independent de organizațiile prevăzute în alineatul (1) și este capabil să obțină suficiente resurse în acest sens. Anchetatorii săi beneficiază de un statut care le oferă garanția de independență necesară.

3. Statele membre prevăd că întreprinderile feroviare, gestionarii de infrastructură și, dacă este cazul, autoritatea ☒ națională ☐ de siguranță, sunt obligate să raporteze imediat către organismul de anchetă accidentele și incidentele prevăzute în articolul 19. Organismul de anchetă este capabil să răspundă la aceste rapoarte și să ia măsurile necesare pentru a lansa ancheta cel târziu la o săptămână după primirea raportului cu privire la accident sau incident.

4. Organismul de anchetă poate combina sarcinile în temeiul prezentei directive cu munca de anchetare a altor evenimente decât accidentele și incidentele feroviare, în măsura în care aceste anchete nu îi periclitează independența.

5. Dacă este necesar, organismul de anchetă poate cere asistența organismelor de anchetă din alte state membre sau din partea agenției pentru oferirea de competențe sau pentru desfășurarea de inspecții tehnice, analize sau evaluări.

6. Statele membre pot încredința organismului de anchetă sarcina de desfășurare a anchetelor privind accidentele și incidentele feroviare, altele decât cele prevăzute în articolul 19.

7. Organismele de anchetă desfășoară un schimb activ de opinii și experiență în scopul elaborării unor metode comune de anchetă, realizării unor principii comune pentru urmărirea recomandărilor de siguranță și pentru adaptarea la evoluția progresului tehnic și științific.

Agenția sprijină organismele de anchetă în această sarcină.

Articolul 22

Procedura de anchetă

1. Un accident sau incident prevăzut în articolul 19 este anchetat de organismul de anchetă al statului membru în care a avut loc. Dacă nu este posibil să se stabilească în care stat membru

a avut loc sau dacă a avut loc la sau aproape de o instalație de frontieră între două state membre, organismele relevante convin care dintre acestea va desfășura ancheta sau convin să o desfășoare în cooperare. Celuilalt organism i se permite în primul caz să participe la anchetă și să aibă acces la toate rezultatele acesteia.

Organismele de anchetă din alt stat membru sunt invitate să participe la o anchetă oricând o întreprindere feroviară stabilită și licențiată în acel stat membru este implicată în accident sau incident.

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

2. Pentru fiecare accident sau incident, organismul responsabil de anchetă asigură mijloacele corespunzătoare, cuprinzând competențele operaționale și tehnice necesare pentru desfășurarea anchetei. Competențele pot fi obținute din interiorul sau din exteriorul organismului, în funcție de caracterul accidentului sau incidentului de anchetat.

3. Ancheta se desfășoară într-un mod cât mai deschis, astfel încât toate părțile să poată fi ascultate și să aibă acces la rezultate. ~~Gestionarul~~ Administratorul de infrastructură și întreprinderile feroviare relevante, autoritatea națională de siguranță, victimele și rudele acestora, deținătorii bunurilor deteriorate, producătorii, serviciile de urgență implicate și reprezentanții personalului și utilizatorii sunt informați în mod regulat cu privire la anchetă și mersul acesteia și, în măsura în care este practicabil, li se acordă posibilitatea de a-și prezenta opiniile și perspectivele în anchetă și li se permite să comenteze cu privire la informațiile din proiectele de rapoarte.

4. Organismul de anchetă își încheie examinările la locul accidentului în cel mai scurt timp posibil pentru a permite ~~gestionarului~~ administratorului de infrastructură să refacă infrastructura și să o deschidă cât mai repede serviciilor de transport feroviar.

Articolul 23

Rapoarte

1. O anchetă a unui accident sau incident prevăzut în articolul 19 face obiectul unor rapoarte într-o formă corespunzătoare tipului și gravității accidentului sau incidentului și relevanței constatărilor anchetei. Rapoartele descriu obiectivele anchetelor prevăzute în articolul 19 alineatul (1) și cuprind, dacă este cazul, recomandări de siguranță.

2. Organismul de anchetă publică raportul final în cel mai scurt timp posibil și în mod normal cel târziu la 12 luni de la data evenimentului. ~~Raportul urmează, cât se poate de fidel, structura de raportare stabilită în anexa V.~~ Raportul, inclusiv recomandările de siguranță, este comunicat părților relevante prevăzute în articolul 22 alineatul (3) și organismelor și părților în cauză din alte state membre.

↓ nou

Comisia stabilește, prin intermediul actelor de punere în aplicare, conținutul rapoartelor de anchetă a accidentelor și incidentelor. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 27 alineatul (2).

↓ Rectificare, JO L 220, 21.6.2004, p. 16
--

3. În fiecare an, organismul de anchetă publică până la 30 septembrie, cel târziu, un raport anual descriind anchetele desfășurate în anul precedent, recomandările de siguranță emise și măsurile luate în conformitate cu recomandările emise anterior.

↓ Rectificare, JO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptat)
--

Articolul 24

Informații care se trimit agenției

1. În termen de o săptămână de la decizia de deschidere a unei anchete, organismul de anchetă informează agenția cu privire la aceasta. Informațiile indică data, ora și locul evenimentului, precum și tipul său și consecințele în ceea ce privește pierderile de vieți omenești, persoanele rănite și pagubele materiale.

2. Organismul de anchetă trimite agenției o copie a raportului final prevăzut în articolul 23 alineatul (2) și a raportului anual prevăzut în articolul 23 alineatul (3).

Articolul 25

Recomandări de siguranță

1. Recomandarea de siguranță emisă de un organ de anchetă nu creează în nici un caz o prezumție de vinovăție sau răspundere civilă pentru un accident sau incident.

2. Recomandările sunt adresate ☒ agenției ☒, autorității ☒ naționale ☒ de siguranță și, atunci când este necesar din cauza caracterului recomandării, altor organisme sau autorități din statul membru sau alte state membre. Statele membre și autoritățile lor ☒ naționale ☒ de siguranță iau măsurile necesare pentru a se asigura că recomandările de siguranță emise de organismele de anchetă sunt luate în considerare și, dacă este cazul, urmate.

3. 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 anual organismului de anchetă cu privire la măsurile luate sau planificate a fi luate drept consecință a recomandării.

CAPITOLUL VI

DISPOZIȚII FINALE

↓ 2008/110/CE articolul 1 alineatul (11) (adaptat)

~~Articolul 26~~

~~Adaptarea anexelor~~

~~Anexele se adaptează în funcție de progresul tehnice și științifice. Respectiva măsură, destinată să modifice elementele neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 27 alineatul (2a).~~

↓ nou

Articolul 26

Exercitarea competențelor delegate

1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei sub rezerva condițiilor prevăzute de prezentul articol.

2. Comisia este abilitată să adopte actele delegate menționate la articolul 5 alineatul (2) și la articolul 7 alineatul (2) pentru o perioadă de timp nedeterminată.

3. Delegarea de competențe menționată la articolul 5 alineatul (2) și articolul 7 alineatul (2) poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în decizia respectivă. Decizia intră în vigoare în ziua următoare publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară specificată în textul deciziei. Decizia nu aduce atingere valabilității niciunui dintre actele delegate aflate deja în vigoare.

4. Imediat ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

5. Actul delegat adoptat în temeiul articolului 5 alineatul (2) și al articolului 7 alineatul (2) intră în vigoare numai în cazul în care Parlamentul European sau Consiliul nu a exprimat nicio obiecție în termen de [două luni] de la notificarea actului respectiv Parlamentului European și Consiliului sau dacă, înainte de expirarea acestui termen, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Perioada respectivă se prelungește cu două luni, la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16
⇒ nou

Articolul 27

Procedura comitetelor

~~1. Comisia este sprijinită de comitetul înființat în temeiul articolului 21 din Directiva 96/48/CE.~~

⇒ 1. Comisia este asistată de un comitet. Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011. ⇐

~~2. Când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din această decizie.~~

⇒ 2. În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. ⇐

~~Termenul prevăzut la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.~~

↓ 2008/110/CE articolul 1.12(a)
(adaptat)

~~2a. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1) – (4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.~~

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptat)

~~3. Când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 3 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din această decizie.~~

↓ 2008/110/CE articolul 1.12(b)

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16

~~Articolul 28~~

~~Măsuri de punere în aplicare~~

~~1. Statele membre pot aduce în atenția Comisiei orice măsuri privind punerea în aplicare a prezentei directive. Deciziile corespunzătoare sunt adoptate în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 27 alineatul (2).~~

~~2. La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia examinează, într-un caz specific, aplicarea și respectarea dispozițiilor privind certificarea de siguranță și autorizația de siguranță, iar în termen de două luni de la primirea acestei cereri decide în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 27 alineatul (2) dacă măsura aferentă poate continua să fie aplicată. Comisia își comunică decizia Parlamentului European, Consiliului și statelor membre.~~

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptat)

~~CAPITOLUL VII~~

~~DISPOZIȚII GENERALE ȘI FINALE~~

~~Articolul 29~~

~~Modificări la Directiva 95/18/CE~~

~~Directiva 95/18/CE se modifică după cum urmează:~~

~~1. articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:~~

~~„Articolul 8~~

~~Cerințele referitoare la competența profesională sunt îndeplinite dacă întreprinderea feroviară care solicită o licență are sau va avea o organizație de gestionare care posedă cunoștințele și experiența necesare pentru exercitarea unui control operațional și a unei supravegheri sigure și eficiente a tipului de operații specificate în licență.”»~~

~~2. în anexă, secțiunea II se elimină.~~

~~Articolul 30~~

~~Modificări la Directiva 2001/14/CE~~

~~Directiva 2001/14/CE se modifică după cum urmează:~~

~~1. titlul se înlocuiește cu următorul text:~~

~~„Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare.”;~~

~~2. la articolul 30 alineatul (2), litera (f) se înlocuiește cu următorul text:~~

~~măsuri privind accesul în conformitate cu articolul 10 din Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare²⁵, modificată prin Directiva 2004/51/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 30 aprilie 2004 de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea căilor ferate comunitare²⁶.”»~~

~~3. articolul 32 se elimină;~~

~~4. la articolul 34, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:~~

~~„2. La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia examinează, într-un caz specific, aplicarea și respectarea dispozițiilor privind regimul de tarificare, alocarea capacităților, iar în termen de două luni de la primirea acestei cereri decide în conformitate cu procedura prevăzută în articolul 35 alineatul (2) dacă măsura aferentă poate continua să fie aplicată. Comisia își comunică decizia Parlamentului European, Consiliului și statelor membre.”»~~

~~Articolul 31~~ ☒ 28 ☒

~~Raport și alte acțiuni comunitare~~ ☒ la nivelul Uniunii ☒

~~Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului înainte de 30 aprilie 2007 și la fiecare cinci după aceea un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive.~~

Pe baza informațiilor pertinente furnizate de agenție, Comisia trebuie să transmită Parlamentului European și Consiliului un raport privind implementarea prezentei directive, înainte de [a se introduce data exactă de către OPOCE – cinci ani de la data intrării în vigoare] și o dată la cinci ani după primul raport.

²⁵ ~~JO L 237, 24.08.1991, p. 25.~~

²⁶ ~~JO L 164, 30.04.2004, p. 164.~~

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptat)

Raportul este însoțit, dacă este necesar, de propuneri pentru alte acțiuni ~~comunitare~~ ☒ la nivelul Uniunii ☒.

Articolul ~~32~~ ☒ 29 ☒

Sanctiuni

Statele membre stabilesc normele privind sancțiunile aplicabile pentru nerespectarea dispozițiilor interne adoptate în conformitate cu prezenta directivă și iau toate măsurile necesare pentru asigurarea punerii în aplicare a acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale, nediscriminatorii și disuasive.

Statele membre notifică Comisiei aceste norme până la data specificată în articolul ~~33~~ ☒ 32 alineatul (1) ☒ și notifică fără întârziere cu privire la orice modificare care le afectează.

↓ nou

Articolul 30

Dispoziții tranzitorii

Anexele III și V la Directiva 2004/49/CE se aplică până la data aplicării actelor de punere în aplicare menționate la articolul 6 alineatele (2) și (3), la articolul 9 alineatul (2), la articolul 14 alineatul (7) și la articolul 23 alineatul (2) din prezenta directivă.

Până la [a se introduce data exactă de către OPOCE – doi ani de la data intrării în vigoare], autoritățile naționale de siguranță continuă să acorde certificate de siguranță în conformitate cu dispozițiile Directivei 2004/49/CE. Aceste certificate de siguranță sunt valabile până la data expirării.

Articolul 31

Recomandări și avize ale agenției

Agenția emite recomandări și avize în conformitate cu articolul 15 din Regulamentul .../... [regulamentul de instituire a agenției] în scopul aplicării prezentei directive. Aceste recomandări și avize vor reprezenta temeiul măsurilor adoptate la nivelul Uniunii în conformitate cu prezenta directivă.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptat)
⇒ nou

Articolul ~~33~~ ☒ 32 ☒

~~Punere în aplicare~~ ☒ Transpunere ☒

1. Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive articolelor 2, 3, 4, 8, 10, 16, 18, 20 și anexei I până la ⇒ [a se introduce data exactă de către OPOCE – doi ani de la data intrării în vigoare] ⇐ ~~30~~

~~aprilie 2006. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.~~ ⇒ Statele membre comunică de îndată Comisiei textele respectivelor dispoziții. ⇐

2. Atunci când statele membre adoptă aceste măsuri, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. ⇒ Ele conțin, de asemenea, o declarație conform căreia trimerile din actele cu putere de lege și actele administrative la directivele abrogate prin prezenta directivă se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă. Statele membre stabilesc modul în care se fac aceste trimiteri și modul de formulare a declarației. ⇐ ~~Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestor trimiteri.~~

↓ nou

Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

3. Republica Cipru și Republica Malta nu au obligația de a transpune și aplica prezenta directivă atât timp cât pe teritoriul 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 vor stabili o legislație de aplicare a prezentei directive, în termen de un an de la primirea cererii.

Articolul 33

Abrogare

Directiva 2004/49/CE, astfel cum a fost modificată prin directivele enumerate în anexa II partea A, se abrogă începând cu [a se introduce data exactă de către OPOCE – *doi ani de la data intrării în vigoare*], fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre privind datele limită pentru transpunerea în dreptul intern și aplicarea directivei, menționate în anexa II partea B.

Trimerile la directiva abrogată se înțeleg ca trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa III.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptat)

Articolul 34

Intrarea în vigoare

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

↓ nou

Articolele 10 și 11 se aplică de la [a se introduce data exactă de către OPOCE – *doi ani de la data intrării în vigoare*].

Articolul 35

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

☒ *Pentru Parlamentul European*
☒ *Președintele*

Pentru Consiliu ☒
Președintele ☒

ANEXA I

INDICATORI COMUNI DE SIGURANȚĂ

Indicatorii comuni de siguranță se raportează anual de către autoritățile ☒ naționale ☒ de siguranță. ~~Prima perioadă de raportare este 2010.~~

~~Indicatorii referitori la activitățile prevăzute la articolul 2 alineatul (2) literele (a) și (b) trebuie luați în considerare separat, dacă sunt prezentați.~~

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.

Pentru indicatorii referitori la accidente prevăzuți ~~în rubrica~~ ☒ la punctul ☒ 1 de mai jos, Regulamentul (CE) nr. 91/2003 al Parlamentului European și al Consiliului ~~din 16 decembrie 2002 privind statisticile din transportul feroviar~~¹ se aplică în măsura în care informațiile sunt disponibile.

1. Indicatori referitori la accidente

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

- (i) coliziuni de trenuri ☒ cu vehicule feroviare ☒ ~~, inclusiv coliziuni cu obstacole aflate în spațiul gabaritului de liberă trecere;~~
- ☒ (ii) coliziuni de trenuri, inclusiv coliziuni cu obstacole aflate în spațiul gabaritului de liberă trecere; ☒
- (iii) deraieri de trenuri,
- (iv) accidente la trecerile la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel;
- (v) accidentări de persoane ~~cauzate de~~ ☒ care implică ☒ material rulant în mișcare, cu excepția sinuciderilor;
- (vi) incendii ale materialului rulant;
- (vii) altele.

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 kilometru-tren) de persoane grav rănite și ucise pe tip de accident, împărțit în următoarele categorii:

- (i) călători [de asemenea în raport cu numărul total de kilometri-călători și de tren-kilometri (călători)];
- (ii) angajați, inclusiv personalul contractanților;
- (iii) utilizatori ai trecerilor la nivel;

¹ JO L 14, 21.01.2003, p. 1.

(iv) ~~persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare~~ ☒ intruși ☒;

(v) altele.

2. Indicatori referitori la mărfuri periculoase

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

- (i) accidente care implică cel puțin un vehicul feroviar transportând mărfuri periculoase, astfel cum este definit în apendice;
- (ii) numărul accidentelor de acest fel în care se eliberează substanțe periculoase.

3. Indicatori referitori la sinucideri

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

4. Indicatori referitori la elementele precursoare ale accidentelor

Număr total și relativ (pe kilometru-tren) de:

- (i) șine rupte;
- (ii) deformări ☒ și alinieri defectuoase ☒ ale șinelor
- (iii) defecțiuni de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului;
- (iv) depășiri ale unui semnal de pericol;
- (v) rupturi de roți și osii la materialul rulant în serviciu,
- ☒ (vi) rupturi de osii la materialul rulant în serviciu. ☒

Toate elementele precursore trebuie raportate, atât cele care conduc la accidente, cât și cele care nu conduc la accidente. Elementele precursore care conduc la accidente sunt raportate la ISC privind elementele precursore; dacă sunt grave, accidentele care au loc sunt raportate la ISC privind accidentele la care se face referire la rubrica 1.

5. Indicatori pentru calculul impactului economic al accidentelor

~~Total în euro și relativ (pe kilometru-tren), 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 fie impactul economic al tuturor accidentelor, fie numai impactul economic al accidentelor grave. Această alegere trebuie să fie indicată în mod clar în raportul anual la care se face referire la articolul 18.~~

~~VPC înseamnă valoarea pe care societatea o atribuie prevenirii deceselor sau vătămarilor grave și nu reprezintă, ca atare, o referință pentru indemnizarea dintre părțile implicate în accidente.~~

↓ nou

Agencia definește costurile unitare pe baza datelor colectate până la intrarea în vigoare a prezentei directive.

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

6.1. Procentaj de linii dotate cu un sistem de protecție automată a trenurilor (ATP) în funcțiune, procentaj de kilometri-tren utilizând sisteme ATP operaționale.

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

(a) treceri la nivel active, echipate cu:

- (i) sistem automat de avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel;
- (ii) sistem automat de protecție a utilizatorilor trecerii la nivel;
- (iii) sistem automat de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel;
- (iv) sistem automat de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel, precum și protecție ☒ interblocață ☒ pe partea căii ferate;
- (v) sistem manual de avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel;
- (vi) sistem manual de protecție a utilizatorilor trecerii la nivel;
- (vii) sistem manual de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel;

(b) treceri la nivel pasive.

7. Indicatori referitori la managementul siguranței

Auditurile interne realizate de administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare, prevăzute în documentația sistemului de management al siguranței. Numărul total de audituri realizate și numărul ca procentaj din auditurile necesare (și/sau planificate).

8. Definiții

Definițiile comune ale ISC și metodele comune de calcul al impactului economic al accidentelor figurează în apendice.

Apendice

DEFINIȚII COMUNE ALE ISC ȘI METODE 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. Se exclud accidentele din ateliere, antrepozite și depouri.

1.2. „Pagube importante cauzate materialului rulant, șinelor, altor instalații sau mediului” înseamnă daune echivalente cu cel puțin 150000 EUR.

1.3. „Perturbări importante 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. O locomotivă ușoară, ~~respectiv precum~~ o locomotivă care circulă singură, este considerată tren.

1.5. „Coliziune de trenuri, ~~inclusiv coliziuni cu obstacole aflate în spațiul gabaritului de liberă trecere~~” înseamnă coliziunea frontală, din spate sau laterală între partea unui tren și partea altui ~~tren sau cu~~ ☒ tren sau vehicul feroviar sau material rulant pentru manevre ☒:

~~(i) material rulant pentru manevre;~~

~~(ii) obiecte fixate sau aflate temporar pe calea ferată sau lângă aceasta (dar nu la trecerile la nivel în cazul în care obiectul a fost pierdut de un vehicul sau de un alt utilizator care a folosit trecerea);~~

☒ 1.6. „coliziune cu obstacole aflate 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 trecerilor la nivel, dacă au fost pierdute de un vehicul sau utilizator care a traversat calea). Se include coliziunea cu liniile aeriene de contact. ☒

1.67 „Deraiere de tren” înseamnă orice situație în care cel puțin una dintre roțile trenului părăsește șinele.

1.78. „Accidente la trecerile la nivel” înseamnă accidente 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 alt utilizator care a folosit trecerea.

1.89. „Accidentări ale persoanelor ~~cauzate de~~ ☒ cu ☒ material rulant în mișcare” înseamnă accidentarea uneia sau mai multor persoane care sunt lovite de un vehicul feroviar sau de un obiect atașat la acesta, ori care s-a detașat de acesta. Se includ persoanele care cad din vehiculele feroviare, precum și persoanele care cad sau sunt lovite de obiecte detașate în timpul călătoriei la bordul vehiculelor.

1.910. „Incendii ale materialului rulant” înseamnă incendiile și exploziile care au loc în vehiculele feroviare (inclusiv încărcătura acestora) atunci când acestea 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. ~~1011~~. „Alte tipuri de accidente” înseamnă toate accidentele altele decât cele deja menționate (coliziuni de trenuri, deraieri de trenuri, accidente la trecerile la nivel, accidentări ale persoanelor cauzate de material rulant în mișcare și incendii ale materialului rulant).

1. ~~1112~~. „Călător” înseamnă orice persoană, cu excepția membrilor personalului trenului, care efectuează o călătorie pe calea ferată. Pentru statisticile privind accidentele, sunt incluși călătorii care încearcă să se îmbarce/să debarce în/dintr-un tren în mișcare.

1. ~~1213~~. ☒ „Angajat ☒ ~~Angajați~~ (se include personalul contractanților și contractanții independenți)” înseamnă orice persoană al cărei loc de muncă este legat de căile ferate și care se află la serviciu în momentul accidentului. Se include personalul trenurilor și persoanele care manipulează materialul rulant și instalațiile de infrastructură.

1. ~~1314~~. ☒ „Utilizator ☒ ~~Utilizatori ai~~ trecerilor 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. ~~1415~~. ~~„Persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare”~~ ☒ „Intrus” ☒ înseamnă orice persoană prezentă în incinta instalațiilor feroviare în care prezența acesteia este interzisă, cu excepția utilizatorilor trecerilor la nivel.

1. ~~1516~~. „Alte persoane (terți)” înseamnă toate persoanele care nu intră în categoriile „călători”, „angajați, inclusiv personalul contractanților”, ☒ „Utilizator ☒ ~~Utilizatori ai~~ trecerilor la nivel” sau ~~„persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare”~~ ☒ „intruși” ☒.

1. ~~1617~~. ☒ „Deces ☒ ~~Decese~~ (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. ~~1718~~. ~~„Vătămări~~ ☒ Vătămare ☒ (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 supus raportării în conformitate cu RID¹/ADR, secțiunea 1.8.5.

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 ducând la deces, înregistrat și clasificat ca atare de autoritatea națională competentă.

4. Indicatori referitori la elementele precursore ale accidentelor

4.1. ☒ Șină ☒ ~~Șine~~ 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 un gol de mai mult de 50 mm în lungime și de 10 mm în profunzime.

4.2. ☒ Deformare și aliniere defectuoasă ☒ ~~Deformări~~ ale șinelor” înseamnă defecte privind continuitatea și geometria șinelor, care necesită închiderea căii sau reducerea imediată a vitezei autorizate ~~pentru menținerea siguranței~~.

¹ RID, Regulamentul privind transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase, astfel cum a fost adoptat 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).

4.3. „Defecțiune de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului” înseamnă orice defecțiune ☒ tehnică ☒ a sistemului de semnalizare (a infrastructurii sau a materialului rulant), care conduce la informații de semnalizare mai puțin restrictive decât cele cerute.

4.4. „Depășirea unui semnal de pericol” înseamnă orice situație în care o parte a unui tren transgresează deplasarea sa autorizată.

Deplasare neautorizată înseamnă depășirea:

- unui semnal luminos de cale sau a unui semafor semnalizând pericolul, cu ordinul de oprire, în cazul în care sistemul automatic de control al trenului sau sistemul ATP nu este operațional;
- limitei unei deplasări autorizate din motive de siguranță, prevăzute în cadrul unui sistem ATCS sau ATP;
- unui punct comunicat prin autorizare verbală sau scrisă, care figurează în regulamente;
- panourilor de oprire (nu se includ opritoarele de linie fixe) sau a gesturilor manuale.

Nu se includ cazurile în care vehiculele fără nicio unitate de tracțiune atașată sau trenurile fără personal depășesc 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 oprirea trenului în fața semnalului.

Autoritățile naționale de siguranță pot prezenta rapoarte separate pentru cele patru tipuri de deplasări neautorizate, ~~dar raportează~~ ☒ și trebuie să raporteze ☒ cel puțin un indicator agregat care conține date legate de toate cele patru deplasări în cauză.

4.5. „Rupturi de roți și osii” înseamnă rupturi ale elementelor esențiale ale roților ~~sau axei~~, care creează riscul unui accident (deraiere sau coliziune).

☒ 4.6 „rupturi de osii” înseamnă rupturi ale elementelor esențiale ale osiei, care creează riscul unui accident (deraiere sau coliziune). ☒

5. Metode comune pentru calculul impactului economic al accidentelor

↓ nou

Agencia elaborează o metodă de calcul al prețului unitar, pornind de la datele colectate înainte de intrarea în vigoare a prezentei directive.

↓ 2009/149/CE articolul 1 and Annex (adaptat)

~~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. costuri economice directe și indirecte: costuri evaluate în statele membre, compuse din:~~
 - ~~— costuri medicale și de reabilitare;~~

- cheltuieli de judecată, cheltuieli cu poliția, costurile anchetelor private privind accidente, 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.

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

În ceea ce privește valoarea siguranței în sine, evaluarea gradului de adevărată 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, vârsta, distribuția veniturilor, precum și alte caracteristici socioeconomice și 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. „Costul pagubelor cauzate mediului înconjurător” înseamnă costurile care trebuie suportate de întreprinderile feroviare sau de administratorii infrastructurii, evaluate pe baza experienței lor, pentru a readuce zona afectată la starea sa de dinaintea accidentului.

5.4. „Costul pagubelor materiale cauzate materialului rulant sau infrastructurii” înseamnă costurile cu furnizarea unui nou material rulant sau a unei noi infrastructuri cu aceleași funcționalități și parametri tehnici ca și cele care au fost astfel deteriorate încât nu sunt reparabile, precum și costul readucerii în starea de dinaintea accidentului a materialului rulant și a infrastructurii reparabile. Ambele costuri sunt estimate de întreprinderile feroviare sau de administratorii infrastructurii pe baza experienței lor. Sunt de asemenea incluse costurile aferente închirierii de material rulant ca urmare a indisponibilității cauzate de materialul rulant deteriorat.

5.5. „Costul întârzierilor cauzate de accidente” înseamnă valoarea bănească 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 bănească a timpului câștigat pe durata călătoriei Valoarea timpului pentru călătorul dintr-un tren (o oră) $VTP = [VT \text{ a călătorilor care se deplasează în interes de serviciu}] * [\text{Procentul mediu de călători care se deplasează în interes de serviciu pe an}]$ VT este măsurată în EUR pe călător pe oră Valoarea timpului pentru un tren de marfă (o oră) $VTF = [VT \text{ a trenurilor de marfă}] * [(tone \cdot km) / (tren \cdot km)]$ VT este măsurată în EUR pe tonă de marfă pe oră
----	---	---

		Canitatea medie în tone de marfă transportată per tren într-un an = (tone-km)/(tren-km)
ϵ_M	=	Costul unui minut de întârziere a trenului Tren de călători $CMP = K_1 * (VTP/60) * [(călători-km)/(tren-km)]$ Numărul mediu de călători per tren într-un an = (călători-km)/(tren-km) Tren de marfă $C_{MT} = K_2 * (VT_P/60)$ Factorii K1 și K2 sunt cuprinși între valoarea timpului și valoarea întârzierii, astfel cum sunt estimate de studiile privind preferințele declarate, pentru a ține cont de faptul că timpul pierdut ca urmare a întârzierilor este perceput în mod semnificativ mai negativ decât timpul normal al călătoriei. Costul întârzierii datorate unui accident = $CMP * (\text{minutele întârziate de trenurile de călători}) + CMT * (\text{minutele întârziate de trenurile de marfă})$

~~Domeniul de aplicare al modelului~~

~~Costul întârzierilor se calculează pentru toate accidentele, atât cele grave, cât și cele ușoare.~~

~~Întârzierile se calculează în felul următor:~~

~~— întârzierile reale pe căile ferate pe care s-a produs accidentul;~~

~~— întârzierile reale sau, dacă nu este posibil, întârzierile estimate pe celelalte căi afectate.~~

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

6.1. „Protecția automată a trenurilor (ATP)” înseamnă un sistem care aplică respectarea semnalelor și a restricțiilor de viteză prin supravegherea vitezei, inclusiv prin oprirea automată la semnale.

6.2. „Trecere la nivel” înseamnă orice intersecție la nivel între un drum și o cale ferată, autorizată de administratorul de infrastructură și deschisă publicului sau utilizatorilor privați. Sunt excluse pasajele între peronoanele din gări, precum și pasajele peste șine destinate utilizării exclusive de către angajați.

6.3. „Pasaj” înseamnă orice drum, stradă sau autostradă publică sau privată, inclusiv căile pietonale și piste pentru bicicliști sau alte rute puse la dispoziție pentru trecerea oamenilor, animalelor, vehiculelor sau utilajelor.

6.4. „Trecere la nivel activă” înseamnă o trecere la nivel ai cărei utilizatori sunt protejați sau avertizați de sosirea trenului prin activarea unor dispozitive atunci când trecerea nu poate fi folosită de aceștia în condiții de siguranță.

- Protejarea prin utilizarea unor dispozitive fizice:
 - bariere sau semibariere;
 - porți.
- Avertizarea prin utilizarea unor echipamente fixe instalate la trecerea la nivel:

- semnale vizuale: lumini;
- semnale acustice: clopote, sirene, claxoane etc.;
- dispozitive fizice, de exemplu vibrații datorate denivelărilor șoselei.

Trecerile la nivel active se clasifică în:

1. „trecerea la nivel cu sistem automat de protecție și/sau avertizare a utilizatorilor trecerii”, care înseamnă trecerea la nivel pentru care sistemul de protecție și/sau avertizare este activat de sosirea trenului ☒ sau în care există protecție interblocaată pe partea căii ferate ☒.

Aceste treceri la nivel se clasifică, la rândul lor, astfel:

- (i) sistem automat de avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel;
- (ii) sistem automat de protecție a utilizatorilor trecerii la nivel;
- (iii) sistem automat de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel;
- (iv) sistem automat de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel, precum și protecție pe partea căii ferate.

„Protecție ☒ interblocaată ☒ pe partea căii ferate” înseamnă un semnal sau un alt sistem de protecție a trenului care îi permite acestuia să înainteze numai atunci când trecerea la nivel este protejată pe partea utilizatorilor trecerii la nivel și când nicio incursiune nu mai este permisă; grație unor mijloace de supraveghere și/sau de detectare a obstacolelor;

2. «trecerea la nivel cu sistem manual de protecție și/sau avertizare a utilizatorilor trecerii», care înseamnă trecerea la nivel pentru care sistemul de protecție și/sau avertizare este activat manual ☒ de un angajat al căilor ferate ☒ și pentru care nu există ☒ o protecție interblocaată pe partea căii ferate ☒ ~~un semnal feroviar anelansat care să indice trenului că poate să înainteze numai atunci când sistemul de protecție și/sau avertizare al trecerii la nivel a fost activat.~~

Aceste treceri la nivel se clasifică, la rândul lor, astfel:

- (v) sistem manual de avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel;
- (vi) sistem manual de protecție a utilizatorilor trecerii la nivel;
- (vii) sistem manual de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel;

6.5. „Trecerea la nivel pasivă”, care înseamnă o trecere la nivel fără vreun sistem de avertizare și/sau protecție activat atunci când trecerea nu poate fi folosită de utilizatori în condiții de siguranță.

7. Indicatori referitori la managementul siguranței

7.1. „Audit” înseamnă un proces sistematic, independent și documentat pentru obținerea dovezilor de audit și evaluarea acestora în mod obiectiv cu scopul de a determina în ce măsură sunt îndeplinite criteriile de audit.

8. Definițiile bazelor de etalonare

8.1. „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. ☒ Trebuie ☒ luată în considerare numai distanța pe teritoriul național al țării declarante.

8.2. „Călători-km” înseamnă unitatea de măsură reprezentând transportul unui călător pe calea ferată pe o distanță de un kilometru. ☒ Trebuie ☒ luată în considerare numai distanța pe teritoriul național al țării declarante.

8.3. „Km de linie” înseamnă lungimea măsurată în kilometri a rețelei feroviare a statelor membre, al cărui domeniu de aplicare este definit la articolul 2. Pentru căile feroviare cu mai multe fire este luată în considerare numai distanța între origine și destinație.

8.4. „Lungimea desfășurată” înseamnă lungimea măsurată în kilometri a rețelei feroviare a statelor membre, al cărui domeniu de aplicare este definit la articolul 2. Este luat în calcul fiecare fir de cale al liniilor de cale ferată cu mai multe fire.

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16

ANEXA II

NOTIFICAREA NORMELOR INTERNE DE SIGURANȚĂ

~~Normele interne de siguranță care urmează a fi notificate Comisiei în conformitate cu procedura descrisă în articolul 8 includ:~~

- ~~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;~~

↓ 2008/110/CE articolul 1
alineatul (11)

↓ Rectificare, JO L 220,
21.6.2004, p. 16

- ~~4. norme comune de exploatare a rețelei feroviare care nu sunt acoperite încă de STI, inclusiv norme referitoare la sistemul de semnalizare și gestionare a traficului;~~
- ~~5. norme de stabilire a unor cerințe privind normele interne suplimentare de exploatare (norme ale societăților) care trebuie stabilite de gestionarii de infrastructură și întreprinderile feroviare;~~
- ~~6. norme referitoare la cerințele pentru personalul care execută sarcini critice de siguranță, inclusiv criterii de selecție, stare bună din punct de vedere medical și formare și certificare profesională, în măsura în care nu sunt încă acoperite de STI;~~
- ~~7. norme privind anchetarea accidentelor și incidentelor.~~

ANEXĂ III

SISTEME DE MANAGEMENT AL SIGURANȚEI

1. CERINȚE ALE SISTEMULUI DE MANAGEMENT AL SIGURANȚEI

Sistemul de management al siguranței trebuie documentat în toate părțile relevante și descrie în special distribuția responsabilităților în organizația gestionarului de infrastructură sau a întreprinderii feroviare. Acesta indică modul în care este asigurată gestiunea la diferite niveluri, modul în care sunt implicați personalul și reprezentanții lor la toate nivelurile și modul în care este asigurată îmbunătățirea continuă a sistemului de management al siguranței.

2. ELEMENTE DE BAZĂ ALE SISTEMULUI DE MANAGEMENT AL SIGURANȚEI

Elementele de bază ale sistemului de management al siguranței sunt următoarele:

- (a) o politică de siguranță aprobată de directorul general al organizației și comunicată întregului personal;
- (b) obiective calitative și cantitative ale organizației pentru întreținerea 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
sau
— în norme interne de siguranță prevăzute în articolul 8 și anexa II
sau
— în alte norme relevante
sau
— în decizii ale autorităților
și proceduri pentru asigurarea conformității cu standardele și alte condiții prescriptive pe întregul ciclu de viață al echipamentelor și operațiunilor;
- (d) proceduri și metode pentru realizarea evaluării riscului și pentru punerea în aplicare a măsurilor de control al riscurilor atunci când o schimbare a condițiilor de exploatare sau un material nou impune riscuri noi asupra infrastructurii și operațiunilor;
- (e) asigurarea unor programe pentru formarea de personal și sisteme pentru menținerea competenței personalului și de realizarea sarcinilor în bune condiții;
- (f) măsuri pentru asigurarea unor informații suficiente în cadrul organizației și, dacă este cazul, între organizații care funcționează pe aceeași infrastructură;
- (g) proceduri și metode pentru modalitatea de documentare a informațiilor de siguranță și desemnarea procedurii pentru controlul configurării informațiilor de siguranță vitale;
- (h) proceduri pentru asigurarea raportării, anchetării și analizării accidentelor, incidentelor, incidentelor evitate la limită și a altor evenimente periculoase, precum și pentru luarea măsurilor preventive necesare;

- ~~(i) asigurarea unor planuri de acțiune, alerte și informații în caz de urgență, convenite cu autoritățile publice corespunzătoare;~~
- ~~(j) dispoziții pentru auditarea internă repetată a sistemului de management al siguranței.~~

ANEXĂ IV

DECLARAȚII PENTRU PARTEA CERTIFICATULUI DE SIGURANȚĂ SPECIFICĂ REȚELEI

~~Documentele următoare trebuie prezentate pentru a permite autorității de siguranță să furnizeze partea certificatului de siguranță care este specifică rețelei:~~

~~documentație din partea întreprinderii feroviare privind STI sau părți de STI și, dacă sunt relevante, norme interne de siguranță și alte norme aplicabile operațiunilor sale, personalului și materialului rulant al acestora și privind modul în care sistemul de management al siguranței asigură conformitatea;~~

~~documentație din partea întreprinderii feroviare privind diferitele categorii de personal angajat sau contractat pentru exploatare, inclusiv probe privind îndeplinirea cerințelor STI sau a normelor interne și a certificării corecte ale acestora;~~

~~documentație din partea întreprinderii feroviare privind diferitele categorii de material rulant utilizat pentru exploatare, inclusiv probe privind îndeplinirea cerințelor STI sau a normelor interne, precum și privind certificarea corectă a acestora.~~

~~Pentru a evita dublarea muncii și pentru a reduce volumul informațiilor, ar trebui prezentate numai informații sumare cu privire la elementele care respectă STI și celelalte cerințe din directivele 96/48/CE și 2001/16/CE.~~

ANEXĂ V

CONȚINUTUL PRINCIPAL AL RAPORTULUI DE ANCHETĂ ASUPRA ACCIDENTELOR ȘI INCIDENTELOR

1. REZUMAT

~~Rezumatul cuprinde o scurtă descriere a evenimentului, când și unde a avut loc, precum și consecințele sale. Acesta prezintă cauzele directe, precum și factorii care au contribuit la eveniment și cauzele subiacente stabilite de anchetă. Sunt indicate principalele recomandări, precum și informații privind destinatarii acestora.~~

2. FAPTE IMEDIATE ALE EVENIMENTULUI

1. Evenimentul:

- ~~data, ora exactă și locul evenimentului;~~
- ~~descrierea evenimentelor și a locului accidentului, inclusiv eforturile serviciilor de salvare și de urgență;~~
- ~~decizia de a lansa o anchetă, compoziția echipei de anchetatori și desfășurarea anchetei.~~

2. Circumstanțele evenimentului:

- ~~personalul și contractanții implicați și alte părți și martori;~~
- ~~trenurile și compoziția lor, inclusiv numerele de înregistrare ale articolelor de material rulant implicate;~~
- ~~descrierea infrastructurii și a sistemului de semnalizare — tipuri de șine, macazuri, anclanșare, semnale, protecția trenului;~~
- ~~mijloace de comunicare;~~
- ~~lucrări desfășurate la sau în vecinătatea locului evenimentului;~~
- ~~declanșarea planului de urgență feroviar și lanțul său de evenimente;~~
- ~~declanșarea planului de urgență al serviciilor publice de salvare, al poliției și al serviciilor medicale și lanțul său de evenimente.~~

3. Pierderi de vieți omenești, persoane rănite și pagube materiale:

- ~~călători și terțe persoane, personal, inclusiv contractanți;~~
- ~~încărcătură, bagaje și alte bunuri;~~
- ~~material rulant, infrastructură și mediu.~~

4. Circumstanțe externe:

- ~~condiții meteorologice și referințe geografice.~~

3. ÎNREGISTRAREA ANCHETELOR ȘI INVESTIGAȚILOR

1. Rezumatul mărturiilor (sub rezerva protecției identității persoanelor):

- ~~personal feroviar, inclusiv contractanți;~~
- ~~alți martori.~~

~~2. Sistemul de management al siguranței:~~

~~organizația cadru și modul în care sunt date și aduse la îndeplinire ordinele;~~

~~cerințele de personal și modul de aplicare a acestora;~~

~~rutine pentru controale și audituri interne, precum și rezultatele acestora;~~

~~interfața dintre diferiți actori implicați în infrastructură.~~

~~3. Norme și reglementări:~~

~~norme și reglementări comunitare și interne relevante;~~

~~alte norme, precum normele de exploatare, instrucțiunile locale, cerințele de personal, prescripțiile de întreținere și standardele aplicabile.~~

~~4. Funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice:~~

~~sistem de semnalizare și de control comandă, inclusiv înregistrări din aparatele de înregistrare automată a datelor;~~

~~infrastructură;~~

~~echipamente de comunicații;~~

~~material rulant, inclusiv înregistrări din aparate automate de înregistrare a datelor.~~

~~5. Documentație privind sistemul de operare:~~

~~măsuri luate de personal pentru controlarea traficului și semnalizare;~~

~~schimbul de mesaje verbale în legătură cu evenimentul, inclusiv documentație din înregistrări;~~

~~măsuri luate pentru protecția și salvagardarea locului evenimentului.~~

~~6. Interfața om-mașină-organizație:~~

~~timp de lucru aplicat personalului implicat;~~

~~circumstanțe medicale și personale cu influență asupra evenimentului, inclusiv existența stresului fizic sau psihologic;~~

~~proiectarea echipamentului cu impact asupra interfeței om-mașină.~~

~~7. Evenimente anterioare cu caracter similar.~~

4. ANALIZĂ ȘI CONCLUZII

~~1. Descriere finală a lanțului de evenimente:~~

~~stabilirea de concluzii privind evenimentul, pe baza faptelor stabilite la punctul 3.~~

~~2. Discuție:~~

~~analiza faptelor stabilite la punctul 3 cu scopul de a trage concluzii cu privire la cauzele evenimentului și performanțele serviciilor de salvare.~~

~~3. Concluzii:~~

~~cauze directe și imediate ale evenimentului, inclusiv factori care au contribuit la eveniment legați de acțiunile întreprinse de persoane implicate sau starea materialului rulant sau a instalațiilor tehnice;~~

~~cauze subiacente referitoare la competențe, proceduri și întreținere;~~

~~cauze primare legate de condițiile cadrului de reglementare și aplicarea sistemului de management al siguranței.~~

~~4. Observații suplimentare:~~

~~deficiențe și lacune constatate în cursul anchetei, dar fără relevanță pentru concluziile asupra cauzelor.~~

~~5. MĂSURI CARE AU FOST LUATE~~

~~Înregistrarea măsurilor deja luate sau adoptate drept consecință a evenimentului.~~

~~6. RECOMANDĂRI~~



ANEXA II

PARTEA A

Directiva abrogată și lista modificărilor ulterioare aduse acesteia
(menționate la articolul 32)

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)

PARTEA B

Termene de transpunere în dreptul intern

(menționate la articolul 32)

Directiva	Termenul de transpunere
2004/49/CE	30 aprilie 2006
2008/57/CE	19 iulie 2010
2008/110/CE	24 decembrie 2010
2009/149/CE	18 iunie 2010

ANEXĂ III**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 12
Articolul 12	Articolul 11
Articolul 13	Articolul 13
Articolul 14a alineatele (1)- (7)	Articolul 14
Articolul 14a alineatul (8)	Articolul 15
Articolul 15	--
Articolul 16	Articolul 16
Articolul 17	Articolul 17
Articolul 18	Articolul 18
Articolul 19	Articolul 19
Articolul 20	Articolul 20
Articolul 21	Articolul 21
Articolul 22	Articolul 22

Articolul 23	Articolul 23
Articolul 24	Articolul 24
Articolul 25	Articolul 25
Articolul 26	--
--	Articolul 26
Articolul 27	Articolul 27
Articolul 28	--
Articolul 29	--
Articolul 30	--
Articolul 31	Articolul 28
Articolul 32	Articolul 29
--	Articolul 30
--	Articolul 31
Articolul 33	Articolul 32
--	Articolul 33
Articolul 34	Articolul 34
Articolul 35	Articolul 35
Anexa I	Anexa I
Anexa II	--
Anexa III	--
Anexa IV	--
Anexa V	--
--	Anexa II