



**PARLAMENTUL ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR
Comisia pentru industrii și servicii**

Conf. cu originalul

**București, 24.03.2011
Nr.23/170/2010**

P.L.x362/2010

**BIROUL PERMANENT
AL
CAMEREI DEPUTAȚILOR**

Vă înaintăm, alăturat, Raportul asupra proiectului de **Lege pentru modificarea și completarea Legii nr.55/2006 privind siguranța feroviară**, transmis cu adresa nr.P.L.x 362 din 31 mai 2010.

În raport de obiectul și conținutul său, proiectul de lege face parte din categoria legilor ordinare.

În conformitate cu prevederile art. 75 din Constituția României, republicată, Camera Deputaților este Cameră decizională.

PREȘEDINTE,

Iulian Iancu



**PARLAMENTUL ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR
Comisia pentru industrii și servicii**

**București, 24.03.2011
Nr.23/170/2010**

P.L.x362/2010

**R A P O R T
asupra proiectului de Lege pentru modificarea și completarea
Legii nr.55/2006 privind siguranța feroviară**

În conformitate cu prevederile art.95 din Regulamentul Camerei Deputaților, republicat, cu modificările și completările ulterioare, Comisia pentru industrii și servicii a fost sesizată, spre dezbatere și avizare în fond, cu *proiectul de Lege pentru modificarea și completarea Legii nr.55/2006 privind siguranța feroviară*, transmis cu adresa nr.P.L.x 362 din 31 mai 2010, înregistrat la comisie sub nr.23/170/2010 din 01.06.2010.

Senatul a adoptat proiectul de lege în ședința din 26 mai 2010.

Comisia juridică, de disciplină și imunități a avizat favorabil proiectul de lege, cu avizul nr.31/565 din 08.06.2010.

Consiliul Legislativ, cu avizul nr. 232 din 15 martie 2010, a avizat favorabil proiectul de lege.

Proiectul de lege are ca obiect de reglementare modificarea și completarea Legii nr.55/2006 privind siguranța feroviară, în vederea transpunerii în totalitate a prevederilor Directivei 2008/110/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 2008 de modificare a Directivei 2004/49/CE privind siguranța căilor ferate comunitare (Directiva privind siguranța feroviară).

Modificările și completările aduse Legii nr.55/2006 reglementează, în principal, următoarele:

- definirea „deținătorilor” și a „entităților” responsabile cu întreținerea vehiculelor feroviare, cu instituirea obligației de înscriere a acestor informații în Registrul național al vehiculelor (RNV), astfel cum se prevede la art.33 din

Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate-reformare;

- obligativitatea certificării entităților responsabile cu întreținerea și a sistemelor de întreținere a vehiculelor în domeniul feroviar.

Membrii Comisiei pentru industrii și servicii au examinat proiectul de lege în ședința din 23 martie 2011.

La lucrările comisiei au fost prezenți 27 de deputați din totalul de 29 de membri ai comisiei.

La dezbateri au participat, în calitate de invitați, din partea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii , domnul Eusebiu Pistru – secretar de stat, domnul Marin Stancu – director adjunct.

În urma dezbaterilor, membrii comisiei au hotărât, în unanimitate, adoptarea proiectului de Lege pentru modificarea și completarea Legii nr.55/2006 privind siguranța feroviară **cu amendamente admise, prevăzute în anexă.**

În raport de obiectul și conținutul său, proiectul de lege face parte din categoria legilor ordinare.

În conformitate cu prevederile art.75 din Constituția României, republicată, Camera Deputaților este Camera decizională.

Anexă

AMENDAMENTE ADMISE

Nr. crt.	Text Legea nr.55/2006	Text proiect de lege adoptat de Senat	Amendamente propuse Autorul	Motivații
0	1	2	3	4
1.		LEGE pentru modificarea și completarea Legii nr.55/2006 privind siguranța feroviară	Nemodificat	
2.		Art.I.- Legea nr.55/2006 privind siguranța feroviară, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.322 din 10 aprilie 2006, se modifică și se completează după cum urmează:	Art.I.- Legea nr.55/2006 privind siguranța feroviară, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.322 din 10 aprilie 2006, cu modificările ulterioare , se modifică și se completează după cum urmează:	

0	1	2	3	4
3.		1. La articolul 2 alineatul (2), după litera c) se introduc două noi litere, lit.d) și e), cu următorul cuprins: „d) vehiculelor de patrimoniu care operează pe rețelele naționale, cu condiția să respecte normele și reglementările naționale în materie de siguranță, în vederea asigurării unei circulații sigure a unor astfel de vehicule; e) căilor ferate cu caracter de patrimoniu, de muzeu sau turistic, care operează pe rețele proprii, inclusiv atelierele, vehiculele și personalul acestora.”	Nemodificat	
4.		2. La articolul 2, după alineatul (3), se introduce un nou alineat, alin.(4), cu următorul cuprins: “(4) Reglementarea activităților privind siguranța, desfășurate pe rețelele de transport feroviar prevăzute la alin.(2) se face prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.”	Nemodificat	
5.		3. La articolul 3, după litera u) se introduc trei noi litere, lit.v), w) și x), cu următorul cuprins: „v) <i>deținător</i> – persoana sau entitatea care, fiind proprietarul unui vehicul sau având dreptul de a-l utiliza, exploatează acest vehicul ca mijloc de transport și care este înregistrată ca atare în Registrul național al vehiculelor, denumit în continuare R.N.V., prevăzut la art.33 din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie	Nemodificat „v) <i>deținător</i> – persoana sau entitatea care, fiind proprietara unui vehicul sau având dreptul de a-l utiliza, exploatează acest vehicul ca mijloc de transport și care este înregistrată ca atare în Registrul național al vehiculelor, denumit în continuare <i>R.N.V.</i>, prevăzut la art.33 din Directiva	Corectură în coformitate cu textul Directivei 2008/57/CE.

0	1	2	3	4
		2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate-reformare, denumită în continuare <i>Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar</i>; w) <i>entitate responsabilă cu întreținerea</i> – o entitate care răspunde de întreținerea unui vehicul și care este înregistrată ca atare în R.N.V.; x) <i>vehicul</i> – un vehicul feroviar care circulă pe propriile roți pe liniile de cale ferată, cu sau fără tracțiune. Un vehicul este alcătuit din unul sau mai multe subsisteme structurale și funcționale sau din una sau mai multe părți ale acestor subsisteme.”	2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (reformare), denumită în continuare <i>Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar</i>; <i>Raportorii</i> Nemodificat Nemodificat	
6.	Art.4 (4)Prevederile alin. (3) nu aduc atingere răspunderii fiecărui producător, furnizor de întreținere, deținător de vagoane, prestator de servicii și fiecărei entități achizitoare, legate de asigurarea faptului ca materialul rulant, instalațiile, accesoriile, echipamentele și serviciile furnizate de aceștia respectă cerințele și condițiile de utilizare specificate, astfel încât pot fi puse în funcțiune în mod sigur de	4. La articolul 4, alineatul (4) va avea următorul cuprins: „(4)Prevederile alin. (3) nu aduc atingere răspunderii fiecărui producător, furnizor de întreținere, deținător, prestator de servicii și fiecărei entități achizitoare, legate de asigurarea faptului că materialul rulant, instalațiile, accesoriile, echipamentele și serviciile furnizate de aceștia respectă cerințele și condițiile de utilizare specificate, astfel încât pot fi puse în funcțiune în mod sigur de operatorul de transport feroviar și/sau de administratorul de infrastructură.”	Nemodificat	

0	1	2	3	4
	operatorul de transport feroviar și/sau de administratorul de infrastructură.			
7.	Art.6 (3) c) în măsura în care nu sunt încă acoperite de S.T.I. , metode pentru a verifica dacă subsistemele structurale ale sistemelor feroviare transeuropene de mare viteză și convenționale sunt exploatate și întreținute în conformitate cu cerințele esențiale relevante.	5. La articolul 6 alineatul (3), litera c) va avea următorul cuprins: “c) în măsura în care nu sunt încă sub incidența S.T.I., metode pentru a verifica dacă subsistemele structurale ale sistemelor feroviare sunt exploatate și întreținute în conformitate cu cerințele esențiale relevante.”	Nemodificat “c) metode pentru a verifica dacă subsistemele structurale ale sistemelor feroviare sunt exploatate și întreținute în conformitate cu cerințele esențiale relevante, în măsura în care nu sunt încă sub incidența S.T.I.” <i>Raportorii</i>	Reformulare pentru o mai bună claritate a textului.
8.	Art.10 (1) Pentru a i se acorda acces la infrastructura feroviară, un operator de transport feroviar trebuie să dețină un certificat de siguranță, prevăzut în prezentul capitol. Certificatul de siguranță poate acoperi întreaga rețea feroviară din România sau numai o parte determinată a acesteia. Scopul certificatului de siguranță este de a dovedi că operatorul de transport feroviar și-a instituit sistemul de management al siguranței și poate îndeplini cerințele stabilite în S.T.I., în altă legislație comunitară relevantă, precum și normele de siguranță naționale pentru a controla	6. La articolul 10, alineatul (1) va avea următorul cuprins: (1) Pentru a i se acorda acces la infrastructura feroviară, un operator de transport feroviar trebuie să dețină un certificat de siguranță. Certificatul de siguranță poate acoperi întreaga rețea feroviară din România sau numai o parte determinată a acesteia. Scopul certificatului de siguranță este de a dovedi că operatorul de transport feroviar și-a stabilit sistemul de management al siguranței și poate îndeplini cerințele stabilite în S.T.I., 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.”	Nemodificat „ ARTICOLUL 10 Certificate de siguranță (1) Pentru a i se acorda acces la infrastructura feroviară, un operator de transport feroviar trebuie să dețină un certificat de siguranță. Certificatul de siguranță poate acoperi întreaga rețea feroviară din România sau numai o parte determinată a acesteia. Scopul certificatului de siguranță este de a dovedi că operatorul de transport feroviar și-a stabilit sistemul de management al siguranței și poate îndeplini cerințele stabilite în S.T.I., în alte dispoziții legislative comunitare relevante, și în normele de siguranță naționale, în scopul de a controla riscurile și de a furniza în	

0	1	2	3	4
	articol, dacă a obținut o autorizație emisă de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română. (2) Operatorul de transport feroviar care solicită autorizația de a admite în circulație material rulant în România prezintă un dosar tehnic referitor la materialul rulant sau la tipul de material rulant Autorității de Siguranță Feroviară Română, indicând utilizarea preconizată pe rețea. Dosarul conține următoarele informații: a) dovada că materialul rulant a fost autorizat să fie introdus în circulație în alt stat membru și documente care indică istoricul exploatării, întreținerii și, dacă este cazul, al modificărilor tehnice întreprinse după autorizare; b) datele tehnice relevante, programul de întreținere și caracteristicile operaționale cerute de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română și necesare pentru autorizația complementară a acesteia; c) dovezile privind caracteristicile tehnice și operaționale, care arată că materialul rulant este în conformitate cu sistemul de alimentare cu energie, sistemul de semnalizare, de control și comandă, ecartamentul liniilor și gabaritele infrastructurii, sarcina maxim admisă pe osie și cu alte	deținător. (3) Fără a aduce atingere răspunderii operatorilor de transport feroviar și administratorilor de infrastructură în ceea ce privește exploatarea în siguranță a unui tren, astfel cum este prevăzută la art.4, entitatea se asigură, cu ajutorul unui sistem de întreținere, că vehiculele de a căror întreținere răspunde, se află în stare de funcționare și că prezintă siguranță. În acest scop, entitatea responsabilă cu întreținerea garantează că vehiculele sunt întreținute în conformitate cu: a) manualul de întreținere a fiecărui vehicul; b) cerințele în vigoare, inclusiv normele privind întreținerea și dispozițiile S.T.I; 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 prevederile alin.(6) sau de către autoritatea națională de siguranță. Procesul de acreditare se bazează pe criterii de independență, competență și imparțialitate, cum ar fi standardele europene relevante privind seria EN 45000. Procesul de recunoaștere	de infrastructură sau orice alt deținător. (3) Fără a aduce atingere răspunderii operatorilor de transport feroviar și administratorilor de infrastructură în ceea ce privește exploatarea în siguranță a unui tren, astfel cum este prevăzută la art.4, entitatea se asigură, cu ajutorul unui sistem de întreținere, că vehiculele de a căror întreținere răspunde se află în stare de funcționare și că prezintă siguranță. În acest scop, entitatea responsabilă cu întreținerea garantează că vehiculele sunt întreținute în conformitate cu: a) manualul de întreținere a fiecărui vehicul; b) cerințele în vigoare, inclusiv normele privind întreținerea și dispozițiile S.T.I. (4) Entitatea responsabilă cu întreținerea poate efectua ea însăși întreținerea sau poate contracta ateliere de întreținere, după caz. (5) În cazul vagoanelor de marfă, fiecare entitate responsabilă cu întreținerea este certificată de un organism acreditat sau recunoscut în conformitate cu prevederile alin.(7) sau de către autoritatea națională de siguranță. Procesul de acreditare se bazează pe criterii de independență, competență și imparțialitate, cum ar fi standardele	infrastructură au de deținători. Activitatea de întreținere este opțională.

0	1	2	3	4
	constrângeri ale rețelei; d)informațiile privind derogările de la normele de siguranță naționale care sunt necesare pentru acordarea autorizației și dovezile, bazate pe evaluarea riscului, indicând că acceptarea materialului rulant nu introduce riscuri inutile în rețea. (3)Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate cere efectuarea de încercări pe rețea pentru a verifica conformitatea cu respectivii parametri prevăzuți la alin. (2) lit. c) și, în acest caz, prescrie amploarea și conținutul acestora. (4)Autoritatea de Siguranță Feroviară Română adoptă decizia privind o solicitare în conformitate cu prevederile prezentului articol, fără întârziere și cel târziu la 4 luni după prezentarea dosarului tehnic complet, inclusiv documentația încercărilor. Certificatul de autorizare poate conține condiții de utilizare și alte restricții.	se bazează, de asemenea, pe criteriile de independență, competență și imparțialitate. (5) În cazul în care entitatea responsabilă cu întreținerea este un operator de transport feroviar sau un administrator de infrastructură, respectarea dispozițiilor ce urmează a fi adoptate în conformitate cu prevederile alin.(6) se verifică de către autoritatea națională de siguranță competentă, în conformitate cu procedurile prevăzute la art.10 sau art.11, și se confirmă prin certificate specificate în cadrul respectivelor proceduri. (6) Certificatele emise în conformitate cu sistemul de certificare a entității responsabile cu întreținerea pentru vagoanele de marfă, instituit în baza prevederilor ce vor fi adoptate de către Comisia Europeană, confirmă respectarea atât a cerințelor prevăzute la alin.(3), cât și a următoarelor cerințe 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;	europene relevante privind seria EN 45000. Procesul de recunoaștere se bazează, de asemenea, pe criteriile de independență, competență și imparțialitate. (6) În cazul în care entitatea responsabilă cu întreținerea este un operator de transport feroviar sau un administrator de infrastructură, respectarea dispozițiilor adoptate în conformitate cu prevederile alin.(7) se verifică de către autoritatea națională de siguranță competentă, în conformitate cu procedurile prevăzute la art.10 sau art.11, și se confirmă prin certificate specificate în cadrul respectivelor proceduri. (7) Certificatele emise în conformitate cu sistemul de certificare a entității responsabile cu întreținerea pentru vagoanele de marfă, instituit pe baza prevederilor adoptate de către Comisia Europeană, confirmă respectarea atât a cerințelor prevăzute la alin.(3) și (4), cât și a următoarelor cerințe privind: a) sistemul de întreținere instituit de către entitate; b) formatul și validitatea certificatului emis entității; c) criteriile de acreditare sau de recunoaștere a organismului sau a organismelor responsabile cu emiterea de certificate și cu asigurarea controalelor necesare pentru funcționarea sistemului de	Prevederea nu se poate baza pe dispoziții care nu au fost adoptate. Prevederea nu se poate baza pe dispoziții care nu au fost adoptate.

0	1	2	3	4
		d) data aplicării sistemului de certificare, inclusiv o perioadă de tranziție de un an pentru entitățile existente, responsabile cu întreținerea. (7) Certificatele emise în conformitate cu prevederile alin.(6) sunt valabile pe întreg teritoriul Comunității Europene. (8) Prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii se pot stabili măsuri alternative în vederea îndeplinirii obligațiilor de a identifica entitățile responsabile cu întreținerea și de a le certifica, 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 Europene și pentru care îndeplinirea cerințelor prevăzute la alin.(3) este asigurată prin acorduri internaționale cu țări terțe; c) vehicule identificate la art.2 alin.(2) și echipamentul militar și de transport special care necesită un permis ad-hoc de la autoritatea națională de siguranță ce trebuie emis înainte de utilizare. În acest caz, se acordă derogări pentru perioade de cel mult cinci ani. (9) Măsurile alternative prevăzute la	certificare; d) data aplicării sistemului de certificare, inclusiv o perioadă de tranziție de un an pentru entitățile existente responsabile cu întreținerea. (8) Certificatele emise în conformitate cu prevederile alin.(7) sunt valabile pe întreg teritoriul Comunității Europene. (9) Prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii se pot stabili măsuri alternative în vederea îndeplinirii obligațiilor de a identifica entitățile responsabile cu întreținerea și de a le certifica, 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 Europene și pentru care îndeplinirea cerințelor prevăzute la alin.(3) este asigurată prin acorduri internaționale cu țări terțe; c) vehicule prevăzute la art.2 alin.(2) și echipamentul militar și de transport special care necesită un permis ad-hoc de la autoritatea națională de siguranță care trebuie emis înainte de utilizare. În acest caz, se acordă derogări pentru perioade de cel mult 5 ani. (10) Măsurile alternative prevăzute	

0	1	2	3	4
		alin.(8) se pun în aplicare prin derogări ce se acordă de autoritatea națională de siguranță competentă: a) la înregistrarea vehiculelor, conform prevederilor art.33 din Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar, în ceea ce privește identificarea entității responsabile cu întreținerea; b) la eliberarea certificatelor și a autorizațiilor de siguranță către operatorii de transport feroviar și administratorii de infrastructură, în conformitate cu prevederile art.10 și 11, în ce privește identificarea sau certificarea entității responsabile cu întreținerea. (10) Derogările acordate în conformitate cu prevederile alin.(9) se identifică și se motivează în raportul anual privind siguranța, prevăzut la art.18.”	la alin.(9) se pun în aplicare prin derogări ce se acordă de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română: a) la înregistrarea vehiculelor, conform prevederilor art.33 din Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar, în ceea ce privește identificarea entității responsabile cu întreținerea; b) la eliberarea certificatelor și a autorizațiilor de siguranță către operatorii de transport feroviar și administratorii de infrastructură, în conformitate cu prevederile art.10 și 11, în ce privește identificarea sau certificarea entității responsabile cu întreținerea. (11) Derogările acordate în conformitate cu prevederile alin.(10) se identifică și se motivează în raportul anual prevăzut la art.18.” <i>Raportorii</i>	
11.	Art.16 (2) a) autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor structurale constituind sistemul feroviar de mare viteză transeuropean, în conformitate cu art. 14 din Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003, și verificarea exploatării și întreținerii acestora în conformitate cu cerințele esențiale relevante;	9. La articolul 16 alineatul (2), literele a) și g) vor avea următorul cuprins: „a) autorizarea introducerii în funcțiune a subsistemelor structurale ale sistemului feroviar, în conformitate cu prevederile art.15 din Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar și verificarea respectării cerințelor esențiale relevante la exploatarea și întreținerea acestora;	9. La articolul 16 alineatul (2), litera a) va avea următorul cuprins: Nemodificat	

0	1	2	3	4
		g) supravegherea înregistrării corespunzătoare a vehiculelor în R.N.V. și informațiile conținute de acesta cu privire la siguranță sunt precise și actualizate.”	Se elimină	
12.	Art.16 (2) b) autorizarea punerii în funcțiune a subsistemelor structurale constituind sistemul feroviar convențional transeuropean, în conformitate cu art. 14 din Hotărârea Guvernului nr. 850/2003, și verificarea exploatării și întreținerii acestora în conformitate cu cerințele esențiale relevante;	10. La articolul 16 alineatul (2), litera b) se abrogă.	Nemodificat	
13.	Art.16 (2) g) supravegherea înregistrării corecte a materialului rulant și asigurarea faptului că informațiile privind siguranța din registrul național, instituit în conformitate cu art. 14 din Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 și Hotărârea Guvernului nr. 1.533/2003, sunt precise și actualizate.	„g) supravegherea înregistrării corespunzătoare a vehiculelor în R.N.V. și informațiile conținute de acesta cu privire la siguranță sunt precise și actualizate.”	11. La articolul 16 alineatul (2), litera g) va avea următorul cuprins: Nemodificat	
14.		11. La articolul 18, după litera d) se introduce o nouă literă, lit.e), cu următorul cuprins: „e) derogările care au fost acordate în conformitate cu prevederile art.14.”	Nemodificat, devine punctul 12.	

0	1	2	3	4
15.			Art. II. - Trimiterile la Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 privind interoperabilitatea sistemului feroviar convențional, cu modificările și completările ulterioare, și la Hotărârea Guvernului nr.1.533/2003 privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar de mare viteză, cu modificările și completările ulterioare, se interpretează ca trimiteri la Hotărârea Guvernului nr.877/2010 privind interoperabilitatea sistemului feroviar și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență prevăzut în anexa nr.11 la aceasta. <i>Raportorii</i>	Hotărârea Guvernului nr. 850/2003 și Hotărârea Guvernului nr.1533/2003 au fost abrogate și înlocuite de Hotărârea Guvernului nr.877/2010.
16.		Art.II. – Prezenta lege transpune în totalitate prevederile Directivei 2008/110/CE a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2004/49/CE privind siguranța căilor ferate comunitare, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr.L 345 din 23 decembrie 2008, precum și prevederile art.40 din Directiva 2008/57/CE din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (reformare), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, nr.L 191 din data de 18 iulie	Art.III. – Prezenta lege transpune în totalitate prevederile Directivei 2008/110/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 2008 de modificare a Directivei 2004/49/CE privind siguranța căilor ferate comunitare (Directiva privind siguranța feroviară), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr.L 345 din 23 decembrie 2008, precum și prevederile art.40 din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17	

0	1	2	3	4
		2008.	iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (reformare), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, nr.L 191 din 18 iulie 2008. <i>Raportorii</i>	

RAPORTORI:

Dep.Iulian Iancu-PSD	Dep.Mircea Marin-PDL
Dep.Mircea Toader-PDL	Dep.Robert Negoită-PSD
Dep.Cristian Boureanu-PDL	Dep.Dumitru Chiriță-PSD
Dep.Matei Brătianu-PSD	Dep.George Ionescu-PDL
Dep.Doru Leșe-PDL	Dep.Viorel Balcan-PDL
Dep.Nicușor Păduraru-PDL	Dep.Alin Trăsculescu-PDL
Dep.Cristian Petrescu-PDL	Dep.Istvan Antal-UDMR
Dep.Oana Manolescu-minorități	

PREȘEDINTE,

Iulian Iancu

SECRETAR,

Mircea Marin