

Agenția Europeană a Căilor Ferate	
<p>Partea 1 din documentul de referință prevăzut la articolul 27 din Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar</p> <p>Ghid de aplicare</p>	
Referință AEF:	ERA/GUI/XA
Versiunea AEF:	3.0
Data:	30.10.2015

Document elaborat de	Agenția Europeană a Căilor Ferate Rue Marc Lefrancq, 120 BP 20392 F-59307 Valenciennes Cedex Franța
Tipul documentului:	Ghid de aplicare
Situația documentului:	Publicat

	Numele	Funcția
Emis de	Richard LOCKETT [RL]	Șef de unitate
Revizuit de	Ny Tiana TOURNIER [NTT] Peter MIHM [PM]	Șef serviciu Procese de autorizare Șef serviciu Evaluare tehnică
Redactat de (Autor)	Florinel MELINTE [FM] Sorin HANCI [SH] Sarah YOUNG [SY]	Responsabil de proiect Responsabil de proiect Responsabil de proiect

0 INFORMAȚII PRIVIND DOCUMENTUL

0.1. Lista modificărilor

<i>Tabelul 1: Situația documentului.</i>			
Versiunea Data	Autor	Secțiunea	Descrierea modificării
Versiunea 2.0 22.7.2013	AEF		
Versiunea 2.1 31.7.2015	UNITATEA XA	Tabelul 1 Cuprinsul Secțiunea 1 Secțiunea 4.3 Secțiunea 5.3 Secțiunea 6.3 Anexa I Anexa II Anexa III	Introducere, referințe, termeni și definiții Derogare de la STI, autorizarea seriilor, modelul autorizației Modelul autorizației, procesul unic european Principii – Circuite Au fost actualizate modelele Au fost actualizate diagramele S-a adăugat modelul de cerere
Versiunea 2.2 8.9.2015	UNITATEA XA	Secțiunile modificate	Revizuirea UMT a observațiilor privind secțiunile actualizate
Versiunea 2.3 10.9.2015	FM, SH, RL	Secțiunea 6	Revizuirea secțiunii 6.2
Versiunea 2.4 14.9.2015	Paul Hampson	Secțiunile modificate	Corectură
Versiunea 2.5 14.9.2015	SH	Secțiunile modificate	Încărcate pentru Grupul de lucru nr. 37 pentru acceptare reciprocă
Versiunea 2.6 8.10.2015	SH	Secțiunile modificate	Încărcate pentru Grupul de lucru nr. 37 pentru acceptare reciprocă
Versiunea 3.0	SH, FM	Secțiunile modificate	Actualizate după verificarea de către Grupul de lucru nr. 37 pentru acceptare reciprocă
Versiunea 3.0	Paul Hampson	Secțiunile modificate	Corectură

0.2. Cuprins

0	INFORMAȚII PRIVIND DOCUMENTUL	2
0.1.	Lista modificărilor	2
0.2.	Cuprins	3
	Lista tabelor	3
1	INTRODUCERE	4
1.1	REFERINȚE	5
1.2	ABREVIERI	6
1.3	TERMENI ȘI DEFINIȚII	7
2	SCOP ȘI DOMENIU DE APLICARE	11
2.1	SCOP	11
2.2	DOMENIU DE APLICARE	11
3	PUBLIC ȚINTĂ	13
4	DESCRIERE:	13
4.1	DOCUMENTUL DE REFERINȚĂ	13
4.2	DOCUMENTELE NAȚIONALE DE REFERINȚĂ	15
4.3	CADRUL JURIDIC NAȚIONAL	17
5	MOD DE UTILIZARE:	20
5.1	DOCUMENTUL DE REFERINȚĂ	20
5.2	DOCUMENTELE NAȚIONALE DE REFERINȚĂ	20
5.3	CADRUL JURIDIC NAȚIONAL	21
6	GESTIONARE:	24
6.1	GHIDUL DE APLICARE A DOCUMENTULUI DE REFERINȚĂ	24
6.2	DOCUMENTELE NAȚIONALE DE REFERINȚĂ	25
6.3	CADRUL JURIDIC NAȚIONAL	30
	ANEXA I – FORMULAR PENTRU DATELE DE BAZĂ	35
	ANEXA II – ETAPELE PROCESULUI DE AUTORIZARE	40
	ANEXA III – FORMULAR DE CERERE PENTRU AUTORIZAREA DE VEHICUL	64
	LISTA FIGURILOR	
	<i>Figura 1 Relația dintre documentul de referință și normele tehnice naționale</i>	14
	Lista tabelor	
	<i>Tabelul 1: Situația documentului</i>	2
	<i>Tabelul 2: Documente la care se face trimitere în prezentul ghid de aplicare</i>	5
	<i>Tabelul 3: Abrevieri</i>	6
	<i>Tabelul 4: Criterii de evaluare a NTN (sursă: Notif-IT)</i>	27



DECIZIA COMISIEI din 9 martie 2011
privind publicarea și gestionarea documentului de referință menționat la articolul 27
alineatul (4) din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului
privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate
[notificată cu numărul C(2011) 1536]
(Text cu relevanță pentru SEE)
(2011/155/UE)

1 INTRODUCERE

Prezentul ghid de aplicare a documentului de referință formează partea 1 din documentul de referință prevăzut în Decizia 2011/155/UE din 9 martie 2011 privind publicarea și gestionarea documentului de referință menționat la articolul 27 alineatul (4) din Directiva privind interoperabilitatea.

Acesta are drept scop trimiterea la elementele din decizie și la orice alte informații relevante pentru gestionarea, înțelegerea și utilizarea documentului de referință.

Pentru o mai bună înțelegere a procesului european de autorizare a vehiculelor, se recomandă citirea Recomandării 2014/897/UE a Comisiei privind aspecte legate de punerea în funcțiune și utilizarea subsistemelor structurale și a vehiculelor.

1.1 REFERINȚE

Tabelul 2: Documente la care se face trimitere în prezentul ghid de aplicare.

Documentul	Titlul	Versiunea
Directiva 2008/57/CE	Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (reformare)	Astfel cum a fost modificată prin Directiva 2013/09/UE a Comisiei
Decizia 2009/965/CE	DECIZIA COMISIEI privind documentul de referință menționat la articolul 27 alineatul (4) din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate	30 noiembrie 2009
Decizia 2011/155/UE	DECIZIA COMISIEI privind publicarea și gestionarea documentului de referință menționat la articolul 27 alineatul (4) din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate	9 martie 2011
Directiva 2004/49/CE	Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (Directiva privind siguranța feroviară)	Astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2009/149/CE a Comisiei
Directiva 98/34/CE	Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 1998 referitoare la procedura de furnizare de informații în domeniul standardelor, reglementărilor tehnice și al normelor privind serviciile societății informaționale	Astfel cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 al Parlamentului European și al Consiliului
2014/897/UE	Decizia 2014/897/CE a Comisiei Recomandarea Comisiei din 5 decembrie 2014 privind aspecte legate de punerea în funcțiune și utilizarea subsistemelor structurale și a vehiculelor în temeiul Directivelor 2008/57/CE și 2004/49/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului	5 decembrie 2014
402/2013/UE	Regulamentul MSC 402/2013 Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei din 30 aprilie 2013 privind metoda de siguranță comună pentru evaluarea și aprecierea riscurilor și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 352/2009	30 aprilie 2013

1.2 ABREVIERI

Tabelul 3: Abrevieri

Abreviere	Definiție
APF	Autorizație de punere în funcțiune
CCS	Control-comandă și semnalizare
MSC	Metodă de siguranță comună
OD	Organism desemnat
CE	Comisia Europeană
CEM	Compatibilitate electromagnetică
ERATV	Registrul european al tipurilor de vehicule autorizate
EN	Standard european
UE	Uniunea Europeană
GIG	Grup de interese geografice
AI	Administrator de infrastructură
SM	Stat membru
CJN	Cadru juridic național
ON	Organism notificat
NN	Normă națională
DNR	Document național de referință
NTN	Normă tehnică națională
NOTIF-IT	Baza de date pentru notificarea către CE a normelor naționale (tehnice și de siguranță)
ANS	Autoritate națională de siguranță
RDD	Baza de date a documentelor de referință
IF	Întreprindere feroviară
SMS	Sistem de management al siguranței
TEN	Rețeaua transeuropeană
STI	Specificație tehnică de interoperabilitate
UIC	Uniunea Internațională a Căilor Ferate

1.3 TERMENI ȘI DEFINIȚII

Mijloace acceptabile de conformitate înseamnă avize fără caracter obligatoriu emise de agenție în scopul definirii modurilor de asigurare a conformității cu cerințele esențiale.

Mijloace naționale acceptabile de conformitate înseamnă avize fără caracter obligatoriu emise de statele membre în scopul definirii modurilor de asigurare a conformității cu normele naționale. Acestea trebuie publicate în RDD și au statut neobligatoriu.

Autorizație suplimentară: autorizația acordată de un alt stat membru după autorizația inițială.

Potrivit articolului 21 alineatul (5) din Directiva privind interoperabilitatea, un stat membru clarifică dacă este necesară o autorizație suplimentară în cazul vehiculelor conforme cu STI sau al celor neconforme cu STI.

Agenția: Agenția Europeană a Căilor Ferate

Metodă alternativă: mijloc de dovedire a conformității diferit de mijloacele naționale acceptabile de conformitate (dacă există). Din motive de transparență și pentru prevenirea discriminării, metoda alternativă acceptată va fi publicată în RDD cu statutul de mijloc național acceptabil de conformitate.

Organism de recurs: organism desemnat de fiecare stat membru în conformitate cu articolul 17 alineatul (3) din Directiva 2004/49/CE. Acesta ar putea fi și organismul de reglementare instituit în temeiul articolului 30 din Directiva 2001/14/CE.

Solicitant: rolul jucat de o entitate care solicită autorizarea unui tip de vehicul sau autorizația de punere în funcțiune a unui vehicul – rol care ar putea fi jucat de oricare dintre următorii actori: deținătorul, producătorul, întreprinderea feroviară, administratorul de infrastructură sau alții. Nu se includ aici și alți solicitanți de certificate CE.

Model de cerere: document armonizat recomandat, elaborat pentru a ușura activitatea desfășurată de solicitant în scopul obținerii unei autorizații de punere în funcțiune pentru un vehicul și/sau a unei autorizații de tip

Organism de evaluare (în contextul MSC): rol care implică realizarea uneia sau a mai multor evaluări în scopul de a verifica, pe baza dovezilor, adecvarea unui sistem pentru a îndeplini cerințele sale de siguranță, conform definiției din Regulamentul 402/2013/CE.

Situație de autorizare: Situația descrisă în secțiunea 4.3 din prezentul document.

Dosar de autorizare: întreaga documentație necesară pentru orice cerere de punere în funcțiune a unui vehicul în temeiul Directivei privind interoperabilitatea, inclusiv dosarul tehnic (incluzând orice derogare de la cerințe, dovada respectării normelor naționale echivalente care nu impun verificări suplimentare și dovada autorizațiilor anterioare etc.).

Condiții și limite de utilizare: orice limitări privind utilizarea intenționată specificată în dosarul tehnic care însoțește declarația de verificare „CE”; de exemplu, condițiile climatice, viteza maximă, declivitatea etc.

Compilare: colectare

Autorizare implicită: în vederea autorizării suplimentare, în cazul în care autoritatea națională de siguranță competentă nu adoptă o decizie în termenul stabilit, se consideră că punerea în funcțiune a vehiculului feroviar în cauză a fost autorizată după expirarea unei perioade de trei luni de la sfârșitul termenelor menționate – articolul 21 alineatul (8) din Directiva 2008/57/CE.

Organism desemnat: rolul organismului desemnat de un stat membru în temeiul articolului 17 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE pentru efectuarea evaluărilor în baza normelor naționale.

Taxe: orice sumă de bani care îi este percepută solicitantului în cursul procesului de autorizare de către un organism național. Aici se includ taxele administrative pentru autoritatea națională de siguranță, taxele de acces la rețea pentru încercările pe calea ferată și taxele de autorizare, precum și taxele de evaluare atunci când autoritatea națională de siguranță îndeplinește atât rolul de organism desemnat, cât și pe cel de organism de evaluare (MSC).

Autorizație inițială: autorizația acordată de primul stat membru pentru un vehicul nou și/sau un tip nou de vehicul.

Se acordă potrivit descrierii prezentate în articolele 22 și 24 din Directiva privind interoperabilitatea pentru vehiculele conforme și, respectiv, neconforme cu STI.

Administrator de infrastructură: rolul unui organism responsabil de crearea și menținerea infrastructurii feroviare sau a unei părți a acesteia, astfel cum este definit în Directiva 2004/49/CE.

Directiva privind interoperabilitatea: Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (reformare).

Emiterea sau acordarea autorizației: autorizarea punerii în funcțiune a unui tip de vehicul sau a unui vehicul. Trebuie precizat faptul că în directive nu există autorizație de utilizare. Utilizarea unui vehicul are loc în conformitate cu sistemele de management al siguranței (SMS) ale întreprinderii feroviare respective sau ale administratorului de infrastructură și nu este inclusă în procesul de autorizare.

Cale legală: Traseul stabilit de normele UE și/sau recomandările UE pentru a fi urmat în situația de autorizare.

Acord SM: orice acord între statele membre privind facilitarea schimbului de informații și gestionarea procedurilor de acordare a autorizațiilor (inițiale, suplimentare, reînnoite, simultane etc.).

Cadru juridic național: setul de norme dintr-un stat membru care reglementează procedura de autorizare a punerii în funcțiune a vehiculelor.

Norme naționale de siguranță: normele care trebuie să fie notificate în conformitate cu articolul 8 din Directiva 2004/49/CE.

Norme tehnice naționale: normele care trebuie să fie notificate în conformitate cu articolul 17 din Directiva 2008/57/CE.

Autorizație nouă: autorizația acordată de un stat membru după modernizarea/reînnoirea unui vehicul existent și/sau a unui tip de vehicul deja autorizat.

Potrivit articolului 20 din Directiva privind interoperabilitatea, poate fi necesară acordarea unei noi autorizații după modificarea unui vehicul și/sau a unui tip de vehicul existent.

Organism notificat: rolul organismului notificat de un stat membru pentru efectuarea evaluărilor în baza unei anumite legislații a Uniunii Europene.

Practică neobligatorie/comună: practica formată în sectorul feroviar european care pot fi respectate opțional în cursul proiectului.

Vehicul neconform cu STI: vehicul care nu este/nu era conform cu toate STI-urile relevante aflate în vigoare la momentul punerii în funcțiune, inclusiv vehiculele care fac obiectul unor derogări sau în cazul cărora o parte semnificativă din cerințele esențiale nu este/nu a fost prevăzută în una sau mai multe STI-uri – articolul 24 alineatul (1) din Directiva privind interoperabilitatea.

Încercări pe calea ferată: încercări efectuate pe rețeaua pentru care este „competentă” autoritatea națională de siguranță [a se vedea articolul 21 alineatul (1) din Directiva privind interoperabilitatea], nu pe instalații pentru încercări feroviare (laborator sau linie de încercare închisă).

Angajament prealabil: schimburi anterioare de informații între solicitant, autoritatea națională de siguranță și alte părți, în care fiecare entitate primește confirmarea fezabilității proiectului. Această etapă include și o eventuală înghețare a cerințelor, după caz.

Notă: Celelalte părți implicate pot fi:

- statul membru – pentru derogare și/sau autorizație nouă (dacă este necesar, cu aplicarea normelor);
- organismul notificat – pentru revizuirea acordurilor, inclusiv pentru identificarea/confirmarea STI-urilor aplicabile proiectului;
- organismul desemnat – pentru revizuirea acordurilor, inclusiv pentru identificarea/confirmarea normelor naționale aplicabile proiectului;
- organismul de evaluare (MSC) – pentru revizuirea acordurilor aplicabile proiectului;
- administratorul de infrastructură – pentru organizarea încercărilor pe calea ferată, atunci când este necesar;
- Agenția Europeană a Căilor Ferate, în calitate de observator.

Referință pentru angajamentul prealabil: document care precizează toate aspectele referitoare la angajamentul prealabil necesar proiectului, inclusiv condițiile de efectuare a încercărilor pe calea ferată și înghețarea cerințelor (după caz).

Rolul de utilizator RDD constă într-un set prestabilit de drepturi de accesare a conținutului, gestionare a conținutului și configurare a elementelor din baza de date a documentelor de referință (RDD). Pentru rolurile de utilizator RDD care includ drepturi de gestionare a conținutului și de configurare a elementelor din baza de date a documentelor de referință (RDD) este necesară înregistrarea. Accesul la informațiile publicate de SM este permis fără înregistrare.

Reînnoirea autorizației: reînnoirea unei autorizații pentru un tip de vehicul, atunci când este cazul (modificarea normelor, expirarea valabilității tipului).

Articolul 26 alineatul (3) din Directiva privind interoperabilitatea se aplică numai în cazul reînnoirii unei autorizații pentru un tip de vehicul.

Modificările de proiectare [care impun o nouă verificare CE (a se vedea modulele de evaluare a conformității SB și SH1)] în urma cărora se obține un nou tip de vehicul impun obținerea unei autorizații inițiale (ERA/REP/01-2012/INT – Autorizarea tipurilor de vehicule – proiect de raport final, versiunea 0.09/16 mai 2012).

Reînnoirea autorizației se limitează la cazul în care, după evaluarea în raport cu norma sau normele modificate, se dovedește că tipul de vehicul este conform fără nicio modificare de proiectare.

Norme: cerințe obligatorii.

Directiva privind siguranța: Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (Directiva privind siguranța feroviară).

Solicitare simultană: un solicitant cere o autorizație de la mai multe state membre în același timp (în paralel).

Etapă: etapa este diagrama care conține un simbol de relaționare cu o sub-etapă considerată a fi inclusă în etapa respectivă.

Autorizare ulterioară: autorizarea unui vehicul care este conform cu un tip de vehicul deja autorizat.

Potrivit articolului 26 alineatul (3) din Directiva privind interoperabilitatea, un vehicul care este conform cu un tip deja autorizat într-un stat membru este autorizat de statul membru respectiv pe baza unei declarații de conformitate cu tipul în cauză, prezentată de solicitant, fără verificări suplimentare.

Temă: grup de parametri referitori la o anumită funcție sau parte a unui vehicul (de exemplu cuplaj, roată etc.).

Interval de timp: perioadă calculată de la un reper temporal.

Reper temporal: data exactă la care se începe calcularea intervalului de timp.

Vehicul conform cu STI: vehicul conform cu toate STI-urile relevante aflate în vigoare la momentul punerii în funcțiune, cu condiția ca o parte semnificativă din cerințele esențiale să fie prevăzută în respectivele STI-uri și ca STI relevantă privind materialul rulant să fi intrat în vigoare și să fie aplicabilă – articolul 22 alineatul (1) din Directiva privind interoperabilitatea.

Procedură de verificare: cuprinde verificările și certificarea în conformitate cu cerințele directivelor, cu specificațiile tehnice de interoperabilitate și cu normele naționale.

2 SCOP ȘI DOMENIU DE APLICARE

2.1 SCOP

Conform descrierii din Decizia 2011/155/UE privind publicarea și gestionarea documentului de referință, scopul acestuia este de a facilita procedura de autorizare a punerii în funcțiune a vehiculelor prin:

- (a) enumerarea tuturor parametrilor ce trebuie verificați în legătură cu autorizația pentru punerea în funcțiune a vehiculelor;
- (b) identificarea tuturor normelor aplicate de statele membre în legătură cu autorizarea punerii în funcțiune a vehiculelor;
- (c) punerea în corespondență a normei care se aplică cu fiecare dintre parametrii ce trebuie verificați în legătură cu autorizația de punere în funcțiune a vehiculelor;
- (d) clasificarea tuturor normelor la grupele A, B sau C, în conformitate cu secțiunea 2 din anexa VII la Directiva privind interoperabilitatea; și
- (e) prezentarea cadrului juridic de drept intern care reglementează autorizația de punere în funcțiune a vehiculelor, în conformitate cu articolul 1 din Decizia 2009/965/CE.

Pe scurt, prezentul document de referință:

- conferă transparență cadrului de autorizare a vehiculelor; și
- facilitează „acceptarea reciprocă”.

Acceptarea reciprocă aduce două avantaje:

- verificările efectuate în cadrul procedurii de autorizare într-un stat membru sunt recunoscute reciproc în mod automat. Aceasta înseamnă că autorizarea într-un al doilea stat membru impune verificări numai dacă „acestea sunt strict necesare pentru a verifica compatibilitatea tehnică a vehiculului cu rețeaua relevantă” (considerentul 42 din Directiva privind interoperabilitatea); și
- reduce nevoia ca construcția unui vehicul să fie configurată diferit pentru setul de norme al fiecărui stat membru în parte.

2.2 DOMENIU DE APLICARE

Directiva privind interoperabilitatea se referă la:

- vehiculele conforme și neconforme cu STI;
- vehiculele care funcționează în cadrul și în afara unei rețele TEN;
- vehiculele noi, modernizate și reînnoite; și
- vehiculele care funcționează deja într-un stat membru și pentru care se solicită o „autorizație suplimentară” pentru a fi puse în funcțiune într-un alt stat membru.

Acesta este și domeniul de aplicare al documentului de referință. Normele cuprinse în documentul de referință sunt toate normele și procedurile aplicate de statele membre pentru autorizarea

punerii în funcțiune a vehiculelor în toate situațiile de autorizare. Dacă nu sunt complet detaliate în STI, sunt incluse aici și normele naționale despre care STI-urile menționează că reglementează cazuri specifice.

3 **PUBLIC ȚINTĂ**

Publicul țintă al ghidului de aplicare este format din 3 categorii de utilizatori ai documentului de referință:

- utilizatorii = orice entitate care solicită informații, de exemplu solicitantii de APF, SM/ANS, agenția;
- gestionarul documentului de referință = agenția;
- gestionarii documentelor naționale de referință și ai cadrelor juridice naționale = SM/ANS.

4 **DESCRIERE:**

4.1 DOCUMENTUL DE REFERINȚĂ

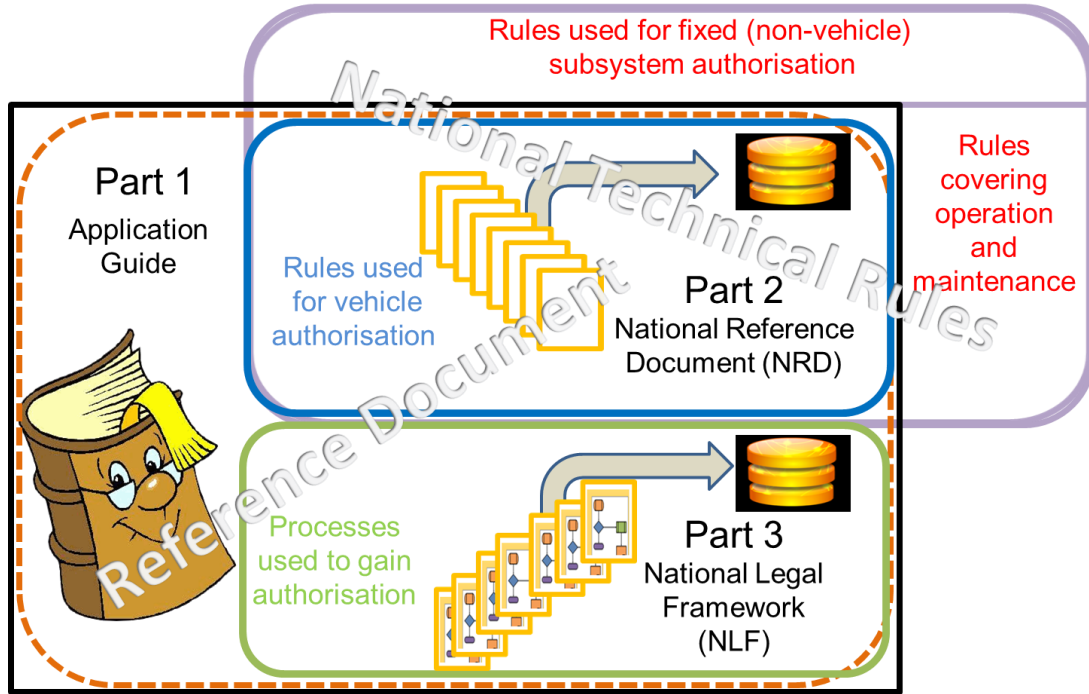
Temeiul juridic al documentului de referință

Statelor membre le revine responsabilitatea instituirii de norme naționale și, spre deosebire de normele tehnice naționale care sunt notificate Comisiei, normele din documentul de referință nu sunt validate de agenție. Dacă o normă este aplicabilă în scopul autorizării, aceasta trebuie să fie publicată de agenție. Pe de altă parte, clasificările echivalenței normelor cuprinse în documentul de referință au statut juridic, deoarece determină aspectele pe care ANS, care realizează autorizarea, le poate verifica sau pune în discuție.

Structura documentului de referință și principii generale

Decizia 2011/155/UE prevede că documentul de referință trebuie structurat după cum urmează:

- Partea 1: Ghidul de aplicare: Această parte trebuie să se refere la elementele incluse în prezenta decizie (Decizia 2011/155/UE) și la orice alte informații relevante pentru gestionarea, înțelegerea și utilizarea documentului de referință.
- Partea 2: Documentele naționale de referință: Documentul de referință trebuie să includă toate documentele naționale de referință în care se enumeră și se clasifică normele naționale, unul pentru fiecare stat membru, după cum se prevede la articolul 3 din Decizia 2011/155/UE.
- Partea 3: Informații cu privire la cadrul juridic de drept intern: În conformitate cu articolul 1 din Decizia 2009/965/CE, documentul de referință trebuie să cuprindă informații referitoare la cadrul juridic de drept intern care reglementează autorizarea de punere în funcțiune a vehiculelor. Această parte trebuie completată de îndată ce statele membre notifică măsurile naționale de punere în aplicare a Directivei privind interoperabilitatea.



National Technical Rules	Normele tehnice naționale
Reference Document	Documentul de referință
Rules used for fixed (non-vehicle) subsystem authorisation	Norme folosite pentru autorizarea subsistemelor fixe (cu excepția celor pentru vehicule)
Rules covering operation and maintenance	Norme de exploatare și întreținere
Rules used for vehicle authorisation	Norme folosite pentru autorizarea vehiculelor
Processes used to gain authorisation	Proceduri urmate pentru obținerea autorizației
Part 1 Application Guide	Partea 1 Ghidul de aplicare
Part 2 National Reference Document (NRD)	Partea 2 Documentul național de referință (DNR)
Part 3 National Legal Framework (NLF)	Partea 3 Cadrul juridic național (CJN)

Toate cele trei părți ale documentului de referință se publică pe site-ul agenției.

Figura 1 Relația dintre documentul de referință și normele tehnice naționale

Baze de date

Normele naționale folosite pentru autorizarea vehiculelor și datele conexe referitoare la documentele naționale de referință sunt stocate în două baze de date:

- baza de date NOTIF-IT, gestionată de Comisia Europeană, stochează documentele care conțin normele naționale, evidențele privind notificarea normelor naționale tehnice și de siguranță, precum și trimerile existente în toate aceste norme la STI-uri, la articolul 8 din Directiva privind siguranța și la lista parametrilor, în funcție de caracterul și conținutul normei;

- baza de date a documentelor de referință (RDD), gestionată de agenție.

Relația dintre baza de date a documentelor de referință (RDD) și NOTIF-IT

Pentru a facilita notificarea normelor aplicate în legătură cu autorizarea vehiculului și pentru a evita dubla înregistrare a datelor, Comisia și agenția au hotărât să stabilească o relație funcțională între baza de date a documentelor de referință și NOTIF-IT.

Începând cu versiunea 3.3 a RDD, normele care au fost încărcate în RDD nu mai trebuie să fie introduse separat pentru notificare. Informațiile conexe pot fi exportate din RDD, folosind funcția de creare a notificărilor în NOTIF-IT. Astfel, după exportarea din RDD, „notificatorul” trebuie doar să confirme notificarea acestora în NOTIF-IT pentru a începe procesul de notificare.

Prin exportarea unei norme din RDD în NOTIF-IT, se creează o notificare pentru acea normă în NOTIF-IT. Când o normă este exportată, aceasta este blocată în RDD (nu mai poate fi modificată în RDD), iar prelucrarea notificării poate începe în NOTIF-IT.

Schimbările statutului (de notificare a normei) din NOTIF-IT sunt reflectate și în RDD. În schimb, dacă norma este actualizată în NOTIF-IT, acest lucru nu se va reflecta imediat în RDD.

La sfârșitul prelucrării notificării în NOTIF-IT, după acceptarea notificării, norma se actualizează în RDD cu eventualele modificări care i s-au adus în cursul notificării în NOTIF-IT. În acest moment, norma este deblocată în RDD. Atunci când o notificare este respinsă în NOTIF-IT, statutul normei în RDD se schimbă în „respins”, iar norma este deblocată în RDD. Atunci când este deblocată în RDD, norma poate fi modificată din nou în RDD.

Doar normele obligatorii publicate în RDD pot fi exportate în NOTIF-IT. Normele marcate în RDD drept „mijloace naționale acceptabile de conformitate”, care au așadar un statut neobligatoriu, nu pot fi exportate în NOTIF-IT.

4.2 DOCUMENTELE NAȚIONALE DE REFERINȚĂ

Conținutul documentelor naționale de referință

Documentele naționale de referință enumeră toate normele tehnice naționale aplicabile în legătură cu autorizarea vehiculelor feroviare. Acestea sunt structurate în scopuri de referință și enumerate conform listei de parametri. Versiunea actuală a listei parametrilor este anexa la Decizia 2009/965/CE, cu rectificarea publicată în Ghidul de aplicare a documentului de referință v2.0-22.7.2013. În cadrul reuniunii RISC nr. 73 din 4 iunie 2015 s-a votat o listă de parametri actualizată, care va intra în vigoare la 1 ianuarie 2016.

În plus, documentele naționale de referință trebuie să includă clasificările (A, B, C) normelor din alte state membre.

În cazul în care un stat membru are o normă tehnică națională care nu poate fi asociată unuiia dintre parametrii din listă, statul membru ar trebui să informeze Agenția Europeană a Căilor Ferate.

Trebuie înțeles că documentele naționale de referință conțin o listă exhaustivă a tuturor cerințelor naționale aplicate în legătură cu autorizarea vehiculelor feroviare, făcându-se referire la lista parametrilor.

Pentru a se asigura că publicul are acces la informații transparente și armonizate privind normele aplicabile autorizării vehiculelor, statele membre trebuie să indice, pentru toți parametrii:

- a) norma tehnică națională respectivă în vigoare; sau
- b) să menționeze, în mod explicit, că nu există nicio normă tehnică națională.
În cazul în care nu este în vigoare nicio normă tehnică națională pentru un parametru, acest lucru se indică în documentul național de referință prin formula „nicio cerință suplimentară față de STI-urile aplicabile”. În cazul în care statul membru trebuie să verifice dacă există o cerință referitoare la un parametru, acest lucru ar trebui indicat prin formula „se va investiga”.

În plus, documentul național de referință ar trebui să conțină informații privind mijloacele naționale acceptabile de conformitate, dacă este cazul.

Criteriile de stabilire a echivalenței

Fiecare document național de referință ar trebui să indice clasificarea (A, B sau C) normelor din alte state membre pentru parametrul respectiv, în conformitate cu anexa VII la Directiva 2008/57/CE privind interoperabilitatea:

- clasificarea în grupa A indică „normele naționale considerate a fi echivalente la nivel de siguranță feroviară cu normele naționale ale altor state membre” sau faptul că norma este un „standard internațional” (de exemplu, standard EN sau fișă UIC).
O normă se consideră a fi echivalentă atunci când SM1 acceptă că, dacă este valabilă în SM2, atunci satisface și cerințele esențiale din SM1;
- clasificarea în grupa C se referă la „normele care sunt strict necesare și care sunt asociate cu caracteristicile infrastructurii tehnice în vederea asigurării unei utilizări în condiții de siguranță și interoperabilitate a rețelei vizate (de exemplu, gabaritul)”.
O normă clasificată drept C impune efectuarea unor verificări și/sau încercări suplimentare pentru a dovedi conformitatea cu normele din SM2;
- clasificarea în grupa B se referă la „toate normele care nu intră în domeniul de aplicare al grupei A sau al grupei C sau care nu au putut fi clasificate încă în vreuna dintre aceste grupe”.
O normă clasificată drept B impune efectuarea unor verificări și/sau încercări suplimentare pentru a dovedi conformitatea cu normele din SM2.
În conformitate cu articolul 23 alineatul (5) și cu articolul 25 alineatul (4) din Directiva 2008/57/CE privind interoperabilitatea, autoritatea națională de siguranță poate realiza verificări numai în baza normelor naționale din grupa B sau C.

4.3 CADRUL JURIDIC NAȚIONAL

Structura cadrului juridic național

Structura cadrului juridic național se bazează pe Directiva privind interoperabilitatea și pe Recomandarea 2014/897/UE.

Structura CJN este menită să faciliteze compararea cadrelor juridice naționale, pentru:

- găsirea punctelor comune și a diferențelor semnificative dintre CJN ale statelor membre; și
- compararea cu Directiva privind interoperabilitatea și cu Recomandarea 2014/897/UE.

Procesul de autorizare a punerii în funcțiune a vehiculelor cuprinde mai multe etape; etapele procesului sunt descrise în anexa II la prezentul document.

Structura CJN presupune furnizarea de informații referitoare la „situațiile de autorizare” pentru fiecare etapă a procesului.

La selectarea „situațiilor de autorizare” aferente procesului de autorizare a punerii în funcțiune a vehiculelor, s-a urmărit să se cuprindă toate cazurile care intră sub incidența Directivei privind interoperabilitatea.

Situațiile de autorizare

Procedurile sunt similare pentru mai multe „situații de autorizare”. Prin urmare, deși teoretic au existat mai multe situații de autorizare, unele au fost unificate.

Un caz special a fost unificarea următoarelor două situații într-una singură, cu excepția procedurii de autorizare suplimentară:

- vehicule conforme cu STI; și
- vehicule neconforme cu STI.

Practic, pentru ambele situații se aplică două seturi de cerințe: STI-urile și normele tehnice naționale. Singura diferență constă în faptul că la vehiculele conforme cu STI se aplică STI-urile privind materialul rulant, pe când la vehiculele neconforme cu STI s-ar putea ca aceste cerințe să nu fie încă aplicabile. Procesul este însă asemănător, chiar dacă cerințele pot fi diferite.

Pentru vehicule neconforme cu STI se aplică următoarele cazuri specifice și derogări:

- **Cazuri specifice:** sunt aplicabile pentru reînnoirea sau modernizarea unei părți din vehicul pentru care se aplică STI. Pentru autorizațiile suplimentare, cazurile specifice se pot aplica dacă este necesar, pentru asigurarea compatibilității tehnice cu rețeaua.
- **Derogări:** sunt aplicabile în temeiul articolului 9 din Directiva privind interoperabilitatea. Statelor membre interesate le revine responsabilitatea de a solicita Comisiei o derogare. Atunci când evaluează cereri de derogare complexe, Comisia se poate consulta cu agenția. Pentru derogările care intră sub incidența articolului 9 alineatul (1) literele (b), (d) și (f) din

Directiva privind interoperabilitatea, Comisia aplică procedura de reglementare descrisă la articolul 29 din aceeași directivă.

Conform articolului 26 alineatul (2) din Directiva privind interoperabilitatea, atunci când un vehicul este autorizat pentru punere în funcțiune, tipul acestuia este autorizat în mod automat; în schimb, dacă se autorizează un tip de vehicul, este posibil să nu existe un vehicul corespunzător care să fie autorizat pentru a fi pus în funcțiune. Dacă este autorizat numai tipul de vehicul, trebuie să se furnizeze o declarație de verificare CE (de exemplu, aplicarea modului SD).

În descrierea procesului, autorizarea de punere în funcțiune a unui vehicul se combină cu autorizarea unui tip de vehicul, dacă nu sunt diferențiate în mod explicit.

Următoarele situații au fost elaborate și descrise în diagramele generice:

- autorizație inițială pentru un vehicul/tip de vehicul;
- autorizație nouă pentru un vehicul/tip de vehicul modernizat/reînnoit;
- autorizație suplimentară pentru un vehicul/tip de vehicul deja autorizat de un SM al UE, pentru vehicule conforme și neconforme cu STI;
- autorizație reînnoită, în cazul unei autorizații de tip care nu mai este valabilă;
- autorizări ulterioare pentru vehicule conforme cu un tip de vehicul autorizat (autorizare de vehicule de același tip).

Articolul 21 alineatul (13) din Directiva 2008/57/CE menționează autorizația pentru o serie de vehicule. Această situație de autorizare este înțeleasă și considerată ca fiind o combinație între autorizarea pentru tipul de vehicul, urmată de autorizarea pentru un set specific de vehicule ulterioare identice, prin verificarea conformității cu tipul. Prin urmare, autorizația pentru seria de vehicule nu este descrisă în diagramele generice.

Modelul de cerere

Modelul de cerere este un document armonizat elaborat pentru a ușura activitatea desfășurată de un solicitant în scopul obținerii unei autorizații de punere în funcțiune pentru un vehicul sau a unei autorizații pentru un tip de vehicul.

Modelul de cerere:

- include informațiile necesare care trebuie completate de către solicitant de la începutul și până la încheierea procesului de autorizare, acoperind toate etapele cadrului juridic european;
- vizează toate situațiile de autorizare, astfel cum sunt definite în capitolul 4.3, precum și autorizarea simultană;
- ține cont de cerințele pentru înregistrarea unui nou tip de vehicul în ERATV;
- poate fi utilizat ca listă de verificare de către solicitant și de către autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță implicate în APF;
- permite trasabilitatea pe parcursul întregului proces de autorizare.

Modelul este prezentat în anexa III.

5 **MOD DE UTILIZARE:**

5.1 DOCUMENTUL DE REFERINȚĂ

Documentul de referință conține normele și procesele legate de autorizarea vehiculelor care se aplică în statele membre ale UE, în Norvegia și în Elveția.

Pe baza domeniului de aplicare al proiectului său de autorizare, utilizatorul identifică normele și procesele care urmează să fie folosite.

De asemenea, documentul de referință poate fi folosit pentru:

- analiza nivelului de interoperabilitate deja realizat;
- analiza datelor conținute în documentul de referință, pentru:
 - asigurarea compatibilității între STI-uri și normele naționale (de exemplu, evitarea duplicării cerințelor);
 - reducerea numărului de norme naționale, atunci când este posibil;
 - înlocuirea normelor naționale cu cerințe ale STI-urilor, atunci când este posibil;
 - închiderea punctelor rămase deschise în STI-uri, atunci când este posibil;
 - instituirea unui proces unic la nivel european;
 - aducerea de îmbunătățiri procesului de autorizare a vehiculelor;
 - simplificarea clasificărilor (A, B, C) între normele statelor membre;
- gestionarea proiectelor de autorizare;
- facilitarea autorizării simultane. A fost elaborată o procedură de autorizare simultană, care este inclusă în secțiunea 5.3; aplicarea acestei proceduri este recomandată, dar nu este obligatorie.

5.2 DOCUMENTELE NAȚIONALE DE REFERINȚĂ

Utilizatorul

Până când SM validează și publică în RDD lista normelor sale naționale, utilizatorul poate accesa lista de norme în format PDF, pe site-ul internet al agenției.

Potrivit domeniului de aplicare al autorizației suplimentare de punere în funcțiune a vehiculelor feroviare, în conformitate cu articolul 23 și articolul 25 din Directiva privind interoperabilitatea, ANS nu poate efectua verificări pe baza normelor naționale clasificate în grupa A și publicate în partea a 2-a a documentului de referință (documentul național de referință). În acest sens, criteriile verificate de autoritatea națională de siguranță pot viza doar:

- compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rețeaua în cauză, inclusiv normele naționale aplicabile punctelor deschise necesare pentru a asigura această compatibilitate;
- normele naționale aplicabile cazurilor specifice identificate în mod corespunzător în STI-urile relevante.

Gestionarul documentului de referință

Gestionarul documentului de referință asigură următoarele:

- punerea în aplicare a modificărilor din structura documentelor naționale de referință (DNR), inclusiv a tuturor actualizărilor listei parametrilor;
- crearea de modele de rapoarte, la cerere;
- sprijinirea gestionarilor documentelor naționale de referință (DNR) în încărcarea, actualizarea și publicarea informațiilor (norme și clasificări ale normelor) privind DNR al SM respectiv;
- gestionarea bazei de date a documentelor de referință.

Gestionarul documentului național de referință

Gestionarul documentului național de referință actualizează și publică normele naționale și clasificările acestora. Acestea sunt descrise în secțiunile 2.4 și 2.5 din Manualul utilizatorului RDD.

5.3 CADRUL JURIDIC NAȚIONAL

Utilizatorul

Până când SM validează și publică în RDD cadrul său juridic național, utilizatorul poate accesa cadrul juridic național în format PDF, pe site-ul agenției.

Utilizatorul va putea vizualiza date de bază, diagrame, comparații grafice între diagrame și rapoarte din RDD. Acest aspect este descris în secțiunile 3.4 și 3.5 din Manualul utilizatorului RDD.

Gestionarul cadrului juridic general

Gestionarul cadrului juridic general creează diagramele generice și datele de bază. Acest aspect este descris în secțiunea 5.13 din Manualul utilizatorului RDD.

Gestionarul cadrului juridic național

Gestionarul cadrului juridic național își creează cadrul juridic național cu ajutorul diagramelor generice și a datelor de bază. Acest aspect este descris în secțiunea 4.6 din Manualul utilizatorului RDD.

Utilizarea modelului de cerere

În anexa III la prezenta versiune a ghidului de aplicare este prezentat un model de cerere pentru autorizarea vehiculului, gestionat de AEF.

Cererea ar trebui să se bazeze pe modelul de cerere menționat anterior, care este gestionat de solicitant și prezentat autorității sau autorităților naționale de siguranță. Cererea se actualizează în fiecare etapă a procesului de autorizare indicată în model:

- angajamentul prealabil;
- evaluarea;
- dosarul de autorizare.

Solicitantul prezintă ANS cererea actualizată, care ulterior poate fi utilizată ca bază de discuții în diferitele etape ale procesului.

ANS poate utiliza versiunea finală a formularului de solicitare, în vederea eliberării autorizației pentru acest vehicul într-un mod armonizat.

Procedura recomandată pentru autorizarea simultană

Mai multe ANS pot realiza în comun autorizarea punerii în funcțiune a vehiculelor. Pentru autorizarea vehiculelor pe mai multe rețele ale unui SM, solicitantul trebuie să depună simultan cereri la fiecare ANS, în conformitate cu legislația în vigoare la data depunerii cererii.

Autoritățile naționale de siguranță vor stabili o organizare comună, care trebuie să conțină, între altele, un calendar de punere în aplicare. Se va numi una dintre autoritățile naționale de siguranță pentru a asigura coordonarea celorlalte. În contextul punerii în aplicare a Deciziei 2011/155/UE a Comisiei, ANS-urile în cauză vor conveni asupra punerii în aplicare a documentelor de referință respective, în special pentru partea a 2-a, „Documente naționale de referință”, și partea a 3-a, „Informații privind cadrul juridic național”. Rezultatele angajamentelor prelabile (a se vedea partea a 3-a a documentului de referință) privind împărțirea sarcinilor și criteriile aplicabile (de exemplu, schimbul de documente, formatul documentelor, limba care trebuie folosită, împărțirea parametrilor, prelucrarea parametrilor neclasificați în grupa A etc.) se înregistrează într-un raport. Toți participanții, inclusiv solicitantul, stabilesc de comun acord referința pentru angajamentul prealabil (raportul menționat mai sus).

Împărțirea verificărilor parametrilor clasificați în grupa A între autoritățile naționale de siguranță se va face cu acordul solicitantului și poate fi realizată prin gruparea parametrilor pe teme cu subiecte definite (de exemplu, „parametrii referitori la frâna de parcare”). Documentele necesare pentru autorizarea punerii în funcțiune trebuie să fie clasificate în conformitate cu structura „Dosarului tehnic comun”, pe baza anexei la Decizia 2009/965/CE a Comisiei.

Pentru fiecare parametru clasificat, solicitantul va depune documentația necesară în vederea verificării numai la ANS responsabilă de evaluarea aceluia parametru.

Autoritățile naționale de siguranță fac schimb cu informațiile pe care le-au evaluat, utilizând „certificatul (certificatele) de conformitate” care se referă la parametrii clasificați în grupa A. Emiterea certificatului de conformitate se face în funcție de temă, nu de parametru. În fiecare

certificat, trebuie să se identifice în mod clar toți parametrii evaluați. Aceste certificate de conformitate sunt suficiente pentru a demonstra conformitatea vehiculului examinat cu normele corespunzătoare, inclusiv cu cele ale statelor membre sau autorităților naționale de siguranță care le primesc.

În ceea ce privește parametrii clasificați în grupa B și în grupa C, solicitantul depune documentația necesară, inclusiv rezultatul evaluării realizate de OD, la fiecare ANS în cauză, care efectuează propria evaluare conform reglementărilor naționale și referinței convenite pentru angajamentul prealabil.

Documentele trimise la fiecare ANS trebuie să fie redactate în limbile stabilite în referința convenită pentru angajamentul prealabil.

Pentru parametrii clasificați în grupa A de la SM XX până la SM YY și în grupa C de la SM YY până la SM XX, evaluările efectuate de SM XX sunt acceptate de SM YY, dar nu și invers (indicând faptul că este posibil să nu existe o echivalență reciprocă).

În cazul modificărilor aduse unui vehicul, care afectează un parametru pentru care s-a emis un certificat, se efectuează noi evaluări. Dacă respectarea normelor este dovedită, se emite un nou certificat.

Fiecare ANS poate emite autorizația de punere în funcțiune a vehiculelor pentru rețeaua statului membru de care aparține, dacă dosarul de autorizare respectiv este complet și este acceptat.

În fiecare SM, dosarul de autorizare include punctele următoare:

- documente obținute direct de ANS din SM pentru parametrii clasificați în grupele B și C;
- documente obținute și acceptate direct chiar de ANS în cauză sau certificatul emis de alte ANS-uri pentru parametrii clasificați în grupa A.

Întrucât fiecare autorizație de punere în funcțiune a unui vehicul într-un anumit SM, inclusiv autorizațiile suplimentare, este valabilă și ca autorizație pentru tipul de vehicul în acel SM, fiecare ANS în cauză trebuie să dețină cel puțin o copie a tuturor certificatelor, precum și a raportului de evaluare, care au fost stabilite de organismul notificat în vederea asigurării caracterului complet al dosarului. Aceste documente sunt necesare în cazul în care solicitantul depune o cerere suplimentară sau își reînnoiește cererea.

6 **GESTIONARE:**

6.1 GHIDUL DE APLICARE A DOCUMENTULUI DE REFERINȚĂ

Prezentul ghid de aplicare va fi actualizat periodic prin prisma experienței, la îndemnul agenției, cu sprijinul Grupului de lucru pentru acceptare reciprocă.

1. **Planificarea**

Agenția va revizui prezentul ghid de aplicare cel puțin o dată pe an și va înainta Grupului de lucru pentru acceptare reciprocă propunerile pe care le consideră necesare. Părțile interesate pot solicita revizuirii, dacă este necesar.

2. **Actualizarea**

Agenția este responsabilă de actualizarea ghidului de aplicare. Pentru aceasta, agenția va ține seama de orice informații primite de la părțile interesate.

3. **Organizarea și coordonarea activităților**

Agenția culege orice informații referitoare la îmbunătățirea prezentului ghid de aplicare. Informațiile primite de la părțile interesate pot fi introduse prin intermediul organizațiilor din sector, al statelor membre sau al autorităților naționale de siguranță sau pot proveni de la utilizatori individuali. Aceasta se realizează prin transmiterea unui e-mail la adresa RDD@era.europa.eu.

Propunerea agenției de actualizare a prezentului ghid de aplicare va fi publicată pe site-ul internet al acesteia cu cel puțin o lună înainte de a fi transmisă Grupului de lucru pentru acceptare reciprocă.

4. **Luarea deciziilor**

Grupul de lucru pentru acceptare reciprocă ia decizia de a efectua actualizări mai frecvente ale prezentului ghid de aplicare, pe baza unei propuneri a agenției.

Grupul de lucru pentru acceptare reciprocă este responsabil de:

- validarea propunerii agenției; și
- aprobarea publicării ghidului de aplicare.

6.2 DOCUMENTELE NAȚIONALE DE REFERINȚĂ

Cadrul normativ pentru facilitarea autorizării vehiculelor feroviare, ținând seama de cerințele exprimate în normele tehnice naționale, se bazează pe trei etape diferite:

1. lista comună a parametrilor de verificat în legătură cu autorizarea vehiculelor feroviare.
 - versiunea curentă: anexa la Decizia 2009/965/CE, cu rectificarea publicată în Ghidul de aplicare a documentului de referință v2.0-22.7. 2013;
 - în cadrul reuniunii RISC nr. 73 din 4 iunie 2015 s-a votat o listă de parametri actualizată, care va intra în vigoare la 1 ianuarie 2016;
2. colectarea diferitelor cerințe naționale pentru fiecare parametru vizat și publicarea lor sub forma documentului național de referință (a se vedea Decizia 2011/155/CE);
3. compararea și clasificarea, de către diferite autorități ale SM, a echivalenței (A, B, C) diferitelor norme naționale aplicate cu normele aplicate de alte state membre (în conformitate cu dispozițiile secțiunii 2 din anexa VII la Directiva 2008/57/CE).

Gestionarea documentelor naționale de referință (DNR)

Decizia 2011/155/UE descrie măsurile pentru publicarea și întreținerea documentelor naționale de referință. Pentru facilitarea accesării și administrării informațiilor din documentul național de referință, agenția a lansat baza de date a documentelor de referință (RDD), care se actualizează permanent.

Ulterior validării și publicării listei normelor de către statul membru, accesul la aceste norme va fi redirectionat de la formatul PDF de pe site-ul agenției la pagina „Raport” din RDD.

Întreținerea DNR

SM/ANS trebuie să revizuiască documentul național de referință, pentru a asigura:

- coerența cu întreaga legislație relevantă la nivelul UE (de exemplu, cu STI-urile);
- coerența cu întreaga legislație națională relevantă;
- coerența cu evoluția standardelor și normelor relevante;
- compatibilitatea cu stadiul actual al tehnologiei (de exemplu, prin luarea în considerare a mijloacelor naționale acceptabile de conformitate).

SM/ANS trebuie să revizuiască în mod regulat informațiile cuprinse în documentul național de referință, pentru a urmări evoluția normelor, în special în cazul dezvoltării tehnologice sau al evoluției STI.

Pentru a se asigura că informațiile privind normele care urmează a fi aplicate în legătură cu autorizarea vehiculelor feroviare și clasificarea echivalenței acestora sunt actualizate, agenția va oferi sprijin autorităților naționale de siguranță și statelor membre. Sprijinul va consta în oferirea

de asistență SM/ANS pentru încărcarea informațiilor în RDD, precum și diferite forme de pregătire a utilizatorilor (de exemplu, sesiuni de formare, materiale video de instruire etc.).

Și alți actori (producători, IF, AI, asociații etc.) pot semnaliza statelor membre/ANS și/sau agenției necesitatea actualizării RDD (de exemplu, dacă lipsesc norme cunoscute sau dacă alte informații relevante din RDD par să fie perimate). În cazul primirii unor astfel de informații, agenția trebuie să contacteze SM relevant sau ANS relevantă în vederea analizării aspectului raportat și, dacă este necesar, SM/ANS trebuie să actualizeze informațiile din RDD.

Evoluția documentelor naționale de referință

Proiectele de norme noi sau modificate trebuie notificate în conformitate cu procedura prevăzută în Directiva 98/34/CE. Pe de altă parte, documentele naționale de referință nu trebuie notificate în conformitate cu procedura prevăzută în Directiva 98/34/CE.

O modificare adusă unei norme naționale de către un stat membru poate eventual invalida o clasificare A a normei respective, deoarece poate determina incompatibilitatea vehiculului cu rețeaua din cel de-al doilea stat membru. Prin urmare, este important ca statele membre să acorde o atenție deosebită la modificarea normelor, luând în considerare efectul pe care îl poate avea o modificare de normă asupra clasificării acestora de către celelalte state membre. O bună practică este de a discuta astfel de modificări în cadrul reuniunilor Grupului de interese geografice (GIG), în timpul elaborării proiectului normei modificate.

Revizuirea și revalidarea NTN

Agenția va sprijini statele membre în verificarea alinierii normelor acestora la cadrul legal al UE, facilitând notificarea NTN-urilor către CE¹. În acest scop, agenția va institui un serviciu numit „de revizuire și revalidare a normelor”. Serviciul are rolul de a asigura setul de activități necesare pentru facilitarea comparării și notificării normelor tehnice naționale, ținând cont mai ales de evoluția STI-urilor, de exemplu prin extinderea domeniului de aplicare a STI-urilor din ianuarie 2015. Aceasta va include oferirea unor instrumente precum:

- tabelul de corespondență: corespondența dintre lista armonizată a parametrilor și parametrii din diferitele STI-uri;
- fișierul de transfer RDD: pentru încărcarea în RDD a informațiilor actualizate din documentele naționale de referință.

Având în vedere obiectul și scopul ghidului de aplicare a documentului de referință, revizuirea și revalidarea NTN-urilor se limitează la normele aplicabile în legătură cu autorizarea vehiculelor feroviare.

¹ Conform planului de proiect „Strategia de aliniere a normelor tehnice naționale la cadrul legislativ al UE” – referință ERA-REP-128.

Pentru evaluarea normei tehnice naționale, se vor aplica criteriile de evaluare prevăzute în tabelul 4. În scopul realizării evaluării, este necesar să se asigure furnizarea tuturor informațiilor obligatorii cerute pentru notificare, de exemplu: punctul deschis, cazul specific sau parametrul la care se aplică norma etc.

Tabelul 4: Criterii de evaluare a NTN (sursă: Notif-IT)

CRITERII DE EVALUARE A NTN	
1.	NTN intră sub incidența articolului 17 alineatul (3) din Directiva 2008/57/CE?
2.	Norma se referă la o cerință esențială sau la un parametru? (Notă: pentru notificarea normelor neconforme cu STI, ar trebui să se facă trimitere la subsistemul și parametrul din lista parametrilor; pentru notificarea normelor care au legătură cu o STI, notificarea trebuie să facă trimitere numai la punctul deschis/cazul specific care face trimitere implicit la parametru și la cerința esențială)
3.	NTN este impusă la nivelul SM?
4.	NTN este aplicabilă tuturor IF sau AI vizați? (adică nu ar trebui să afecteze concurența)
5.	NTN abordează un subsistem neconform cu STI? (dacă răspunsul este DA, treceți la întrebarea 8, dacă este NU, treceți la întrebarea 6)
6.	Când NTN abordează un domeniu de aplicare reglementat de o STI, se referă la un punct deschis/caz specific din STI vizată?
7.	Când NTN se referă la un punct deschis sau la un caz specific din STI vizată, specifică numai cerințele cu care trebuie să fie conform punctul deschis sau cazul specific din STI? (în acest caz sunt acceptate numai informațiile pentru satisfacerea OP/SC, toate informațiile/cerințele suplimentare vor fi controlate pentru a verifica dacă afectează STI).
8.	NTN face trimitere în mod corect la parametrul selectat în notificare?
9.	Textul NTN este accesibil/disponibil public?
10.	Sunt adăugate la NTN informațiile privind publicarea sau organismul emitent? Aceste informații sunt complete?
11.	Numai pentru norme MODIFICATE: norma MODIFICATĂ este compatibilă cu norma pe care o modifică? (selectați DA numai dacă s-au introdus detaliile normei înregistrate anterior)
12.	S-au adăugat la NTN informațiile privind procedurile de evaluare a conformității și de verificare, care trebuie realizate pentru NTN? Aceste informații sunt complete?
13.	S-au adăugat la NTN informațiile privind organismele desemnate să realizeze procedurile de evaluare a conformității și de verificare? Aceste informații sunt complete?

Atunci când un stat membru completează informațiile pentru NTN respectivă în RDD, acesta poate transfera normele din RDD în Notif-IT, prin intermediul unei funcții dedicate din RDD, în vederea notificării CE.

Etapa finală a procesului de revizuire și revalidare se încheie cu validarea normei de către CE și publicarea validării în Notif-IT, după care în RDD norma apare cu starea „aprobată”. Dacă norma a

fost respinsă de către CE, aceasta nu mai poate fi aplicată și SM ar trebui să întreprindă acțiunile corespunzătoare, de exemplu, să retragă sau să adapteze norma.

Actualizarea listei de parametri

Propunerea agenției de actualizare a listei de parametri a fost acceptată la reuniunea RISC nr. 73 din 4 iunie 2015. Noua versiune a listei de parametri va intra în vigoare la 1 ianuarie 2016.

Această revizuire are drept scop îmbunătățirea înțelegerii și aplicării listei de parametri și include:

- adăugarea/îmbunătățirea explicațiilor privind parametrii;
- eliminarea parametrilor perimați;
- considerente necesare în urma actualizării STI-urilor (de exemplu, STI CCS);
- specificații mai detaliate;
- parametri noi (pentru anumite aspecte, de exemplu CEM).

Experiența împărtășită de autorități naționale de siguranță, grupuri de interese geografice, solicitanți, alte părți interesate și agenție a fost utilizată drept bază pentru propunere.

Noua listă de parametri va fi însoțită de tabelul de corespondență, un document publicat și gestionat de agenție care prezintă relația dintre lista parametrilor și parametrii din diferite specificații tehnice de interoperabilitate. Conținutul tabelului de corespondență va fi inclus în RDD.

Până la intrarea în vigoare a noii liste de parametri, normele și clasificarea echivalenței acestora vor fi gestionate în RDD pe baza listei parametrilor publicate în anexa III la Ghidul de aplicare a documentului de referință v2.0-22.7.2013. După intrarea în vigoare a listei revizuite a parametrilor:

- agenția va transpune în RDD lista actualizată a parametrilor;
- agenția va coordona, împreună cu SM/ANS, migrarea documentelor naționale de referință publicate anterior în lista actualizată de parametri, urmând etapele următoare:
 - cu acordul SM/ANS, agenția va prezenta acestora, pentru revizuire, lista normelor existente publicate în RDD, în structura noii liste de parametri. Lista va fi prezentată în formatul unui fișier pentru încărcare în RDD (MS Excel). Normele vor fi alocate automat parametrilor din noua listă, ori de câte ori este posibil (când există o relație de unu la unu pentru parametri). SM/ANS vor revizui lista din punct de vedere al acurateții informațiilor furnizate, a stadiului de „actualizare” și, de asemenea, vor alocă un parametru adecvat acelor norme pentru care nu s-a putut asigura o relație de unu la unu între lista anterioară de parametri și lista actualizată;
 - după revizuire, fișierul pentru încărcarea în RDD va fi transmis de SM/ANS agenției, pentru a fi încărcat și publicat în RDD.

Modificări ale standardelor la care fac trimitere normele utilizate pentru autorizarea vehiculelor (de exemplu, standard EN, fișă UIC etc.)

Întrucât standardele ar putea fi modificate de organizațiile sectoriale din diferite motive (inclusiv pentru beneficii de natură comercială), toate statele membre implicate trebuie să ia o decizie de adaptare a normei naționale la cea mai recentă versiune în vigoare a standardului, în cazul modificării unui standard. Normele naționale ar trebui să facă întotdeauna o trimitere clară la versiunea standardului care trebuie avut în vedere.

În cazul în care SM propune modificarea versiunii standardului indicat în norma tehnică națională, trebuie să se aplice procedura de notificare în conformitate cu dispozițiile Directivei 98/34/CE pentru proiectul unei norme noi (actualizate).

O modificare a standardelor la care fac trimitere normele ar putea compromite toate clasificările echivalențelor (A, B, C) conexe. În consecință, aceste clasificări trebuie să fie reevaluate. Pentru a nu afecta acceptarea reciprocă, acest aspect trebuie avut în vedere de toți actorii implicați în revizuirea standardelor atunci când intenționează modificarea standardelor utilizate în contextul autorizării vehiculelor.

Trimiterile la standarde sau la alte documente în normele tehnice naționale:

Pentru a ține cont de stadiul actual al tehnologiei, dar și pentru a oferi libertate dezvoltării tehnologice, deseori normele naționale fac trimitere la standarde naționale sau internaționale sau la alte documente emise de organizațiile din sectorul feroviar, de exemplu EN, fișe UIC etc.

Versiunea standardului sau a documentului ar trebui să fie precizată, iar solicitantul ar trebui să aplice versiunea la care se face trimitere. În cazurile în care standardul sau documentul este menționat fără identificarea versiunii aplicabile, solicitantul ar trebui să aplice cea mai recentă versiune în vigoare a standardului sau documentului respectiv.

Versiunile standardelor care trebuie utilizate pe parcursul duratei proiectului ar trebui să fie specificitate în referința pentru angajamentul prealabil.



6.3 CADRUL JURIDIC NAȚIONAL

Instituirea unui proces unic european

Pentru punerea în aplicare a unui cadru armonizat este necesar ca statele membre, cu sprijinul agenției, să își adapteze cadrul juridic național pentru autorizarea vehiculelor, în vederea alinierii la cadrul UE (cadrul juridic general).

Agenția va sprijini statele membre, o procedură fiind în curs de elaborare în acest sens.

Cadrul juridic general

Cadrul juridic general este alcătuit din diagrame generice și date de bază. Acesta ar trebui să fie utilizat pentru:

- a înregistra CJN al fiecărui stat membru; și
- a facilita accesul solicitanților la CJN.

Pentru înregistrarea datelor de bază, se va folosi un format diferit de cel al diagramei generice.

Diagramele generice și datele de bază din anexele I și II se referă la toate situațiile de autorizare și fiecare activitate sau produs poate fi dezvoltat în așa fel încât să se culeagă informațiile necesare:

- trimiteri/hyperlink către norme (texte de lege sau orientări); și
- caracteristicile activității/produsului, de exemplu formatul (electronic, tipărit).

De asemenea, diagramele generice conțin:

- trimiteri la legislația UE; și
- rolurile implicate.

Fiecare SM va utiliza cadrul juridic general pentru a-și descrie propriul CJN și fie va indica părțile neutilizate din acesta, fie va adăuga observații și informații, dacă este necesar.

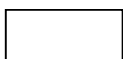
Modul de interpretare a diagramelor

Diagrame

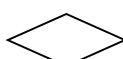
Diagrama standard care descrie procesul de autorizare, folosind 6 simboluri ale limbajului de modelare unificat (Unified Modelling Language):



Început/sfârșit



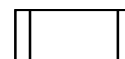
Activitate



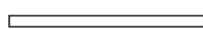
Decizie cu
răspunsuri
multiple



Produs



Sub-etapă



Simbol de
divizare/fuzionare



Punct
intermediar de
început/sfârșit

Principii

- Simbolurile sunt legate între ele prin săgeți.
- Pe simbolul de fuzionare se indică dacă săgețile paralele sunt considerate ca fiind cu sensul de „și” ori „sau”.
- Simbolul de divizare este întotdeauna considerat ca fiind cu sensul de „și”.
- Diagrama începe și se încheie cu același simbol.
- Pentru lizibilitate, circuitele logice (care realizează o activitate sau o serie de activități până la îndeplinirea condiției) nu sunt reprezentate în diagrame.
- O activitate este o acțiune care necesită folosirea unui verb, de exemplu a impune, a asigura, a modifica.
- O decizie este adesea un răspuns la o întrebare. Răspunsul este deseori de tipul binar „da/nu”, dar pot exista și alternative multiple.
- Un produs este rezultatul unei acțiuni, fiind adesea un document pe hârtie sau în format electronic.
- Produsele se găsesc la destinatar.
- Rolul indicat în diagramă trebuie înțeles ca fiind rolul responsabil pentru activitatea respectivă. Alți actori ar putea juca un rol de asistență, dar nu sunt menționați în diagramă.
- În cazul în care există un reper temporal definit în legislație, acesta este indicat în activitate/decizie/produs printr-un asterisc (*).
- Activitățile/deciziile/produsele au fost codificate pe culori, cu următoarele semnificații:
 - verde = practică recomandată;
 - mov = obligatoriu conform legislației UE;
 - maro = obligatoriu conform legislației naționale.
- Trimiterile la legislație au fost codificate pe culori, cu următoarele semnificații:
 - galben = UE;
 - gri = națională.
- Notele privind:
 - fie o activitate obligatorie conform legislației UE care nu este transpusă sau aplicată în SM;
 - fie o altă activitate (practică recomandată, obligatorie conform legislației naționale) care oferă informații suplimentare sunt reflectate în casete text cu fundal alb și margine punctată.
- Se folosesc următoarele abrevieri UE:
 - ID – Directiva 2008/57/CE privind interoperabilitatea;
 - R – Recomandarea 2014/897/UE;
 - MSC – Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei privind metoda comună de siguranță pentru evaluarea riscurilor.

Informații referitoare la cadrul juridic național, care trebuie furnizate în plus față de diagrame

Pentru a culege informațiile necesare referitoare la CJN, trebuie furnizate și alte informații în plus față de cele din diagrame.

În general, sunt necesare informații privind normele și documentele. Acestea sunt descrise în secțiunile de mai jos, iar activitățile/deciziile/produsele care necesită informații suplimentare sunt indicate în diagrame prin margini îngroșate.

Este posibil să mai existe și alte informații suplimentare, fără legătură cu normele sau documentele.

Pentru norme, se vor preciza:

- referința detaliată a normelor care prevăd cerințele; și
- limba sau limbile în care sunt disponibile normele.

Date de bază

Punerea datelor de bază la dispoziția actorilor reprezintă o practică obișnuită.

Cea mai mare parte a informațiilor solicitate sunt necesare pentru înțelegerea măsurilor de aplicare luate de statele membre la transpunerea Directivei privind interoperabilitatea, în conformitate cu Recomandarea 2014/897/UE.

Pentru ca procedura să fie transparentă pentru toate părțile implicate, datele de bază sunt incluse ca o condiție prealabilă a procesului.

Datele de bază cuprind descrieri ale:

- orientărilor și proceselor/procedurilor de autorizare;
- rolurilor și responsabilităților actorilor relevanți;
- taxelor;
- punctelor de contact; și
- intervalele de timp legale la nivel național.

Publicarea și întreținerea cadrului juridic național

Gestionarea cadrului juridic general

1. Planificarea

Ca urmare a actualizării legislației UE și/sau a oricărei recomandări a UE și/sau a agenției cu privire la îmbunătățirea autorizării vehiculelor sau prin prisma experienței, agenția va revizui cadrul juridic general o dată pe an și va prezenta Grupului de lucru pentru acceptare reciprocă orice propunere pe care o consideră necesară.

2. Actualizarea

Agenția este responsabilă de actualizarea cadrului juridic general. Pentru fiecare actualizare, agenția va ține seama de informațiile primite de la părțile interesate.

3. Organizarea și coordonarea activităților

Agenția culege informații pentru îmbunătățirea cadrului juridic general. Informațiile primite de la părțile interesate pot fi introduse prin intermediul organizațiilor din sector, al statelor membre sau al autorităților naționale de siguranță sau pot proveni de la utilizatori individuali. Aceasta se realizează prin transmiterea unui e-mail la adresa RDD@era.europa.eu.

Propunerea agenției de actualizare a cadrului juridic general va fi publicată pe site-ul internet al acesteia cu cel puțin o lună înainte de a fi transmisă Grupului de lucru pentru acceptare reciprocă.

4. Luarea deciziilor

Grupul de lucru pentru acceptare reciprocă este responsabil de:

- a. validarea propunerii agenției; și
- b. aprobarea publicării cadrului juridic general.

Gestionarea cadrului juridic național

După validarea și publicarea în RDD a cadrului juridic național al unui SM, se va elimina accesul la cadrul juridic național în format PDF de pe site-ul agenției.

1. Planificarea

SM/ANS își va revizui cadrul juridic național ca urmare a:

- a. actualizării legislației UE și/sau a oricărei recomandări a UE și/sau a agenției cu privire la îmbunătățirea autorizării vehiculelor; sau
- b. actualizării legislației naționale.

2. Actualizarea

Prima persoană de contact identificată în datele de bază asigură efectuarea actualizării cadrului juridic național.

3. Organizarea și coordonarea activităților

După publicarea unei versiuni actualizate a cadrului juridic general, agenția notifică fiecare persoană de contact responsabilă de cadrul juridic național, prin transmiterea unui e-mail din RDD, de la adresa RDD@era.europa.eu.

Cadrul juridic național actualizat va fi publicat în termen de o lună de la notificarea de către agenție.

Atunci când o nouă normă națională referitoare la autorizarea vehiculelor este notificată în NOTIF-IT, cadrul juridic național actualizat trebuie publicat în termen de o lună de la notificare.

4. Luarea deciziilor

Prima persoană de contact identificată în datele de bază este responsabilă de:

- a. validarea cadrului juridic național actualizat; și
- b. aprobarea publicării acestuia.

ANEXA I – FORMULAR PENTRU DATELE DE BAZĂ

1. Informații generale

Date de contact pentru cadrul juridic național			
Țara care raportează	Numele organizației	Telefon birou	
Numele persoanei de contact	E-mail	Telefon mobil	

		Există? (Da/Nu)	Clasificarea: (generală, specifică, detaliată)	Referința detaliată a normei (normelor)	Limba (limbile) în care sunt disponibile normele	SM
Directiva privind interoperabilitatea este transpusă?			Nu este cazul			Nu este cazul
Orientare națională			Nu este cazul			
Este necesară o autorizație suplimentară			Nu este cazul			
Definiții:	Tip de vehicul					
	Valabilitatea tipului		Nu este cazul			
	Modernizare					
	Reînnoire					
Se specifică aranjamentele pentru încercările pe calea ferată – cerințe administrative, tehnice și operaționale						
Coordonare cu alte SM	Procedura de solicitare simultană					

Partea 1 a documentului de referință – Ghid de aplicare

Taxe	Există? (Da/Nu)	Suma (Euro)	Condiiile (sumă fixă/tarif orar)	Referința detaliată a normei	Limba (limbile) în care sunt disponibile normele
Pentru obinerea orientării naționale					
Pentru confirmarea primirii cererii					
Pentru emiterea autorizației					
Pentru refuzarea autorizației					
Pentru procedura de recurs la ANS					
Pentru procedura de recurs la organismul de recurs					
Pentru îndeplinirea rolului de organism de evaluare de către ANS (OD/MSA)					
Pentru emiterea certificatelor de către ANS (OD/MSA)					



2. Roluri și responsabilități

În procedura de autorizare a punerii în funcțiune a vehiculelor pot fi implicate următoarele roluri/următorii actori: solicitantul, IF, AI, deținătorul, ON, OD, ANS, SM, organismul de evaluare (MSC) și alții (laboratoare etc.).

Unii actori pot îndeplini mai multe roluri. De exemplu, un solicitant poate fi și o IF sau un ON poate fi și un OD. Scopul acestui tabel este să clarifice eventualele cerințe pentru fiecare dintre rolurile de mai sus.

Tabelul trebuie completat cu următoarele informații:

- referința normelor care descriu fiecare rol și limba (limbile) în care sunt disponibile acestea;
- o listă de criterii care permit actorului să îndeplinească rolul respectiv; și
- o listă a tuturor actorilor care pot îndeplini un rol.

Cerință privind actorul pentru rolul respectiv	Solicitant	AI	ON	OD	ANS	SM	Instanță de recurs	Organism de evaluare (MSC)	Entitate competentă	Altul (*)
Referința detaliată a normei (normelor)										
Limba (limbile) în care sunt disponibile normele:										
Lista criteriilor de acceptare	- -									
Lista actorilor care pot să acționeze în calitate de:		Nu este cazul	Nu este cazul							

(*) descrieți rolul și temeiul juridic al implicării oricărui „alt” actor, nemenționat în Directiva privind interoperabilitatea și în Directiva privind siguranța



3. Intervalul de timp

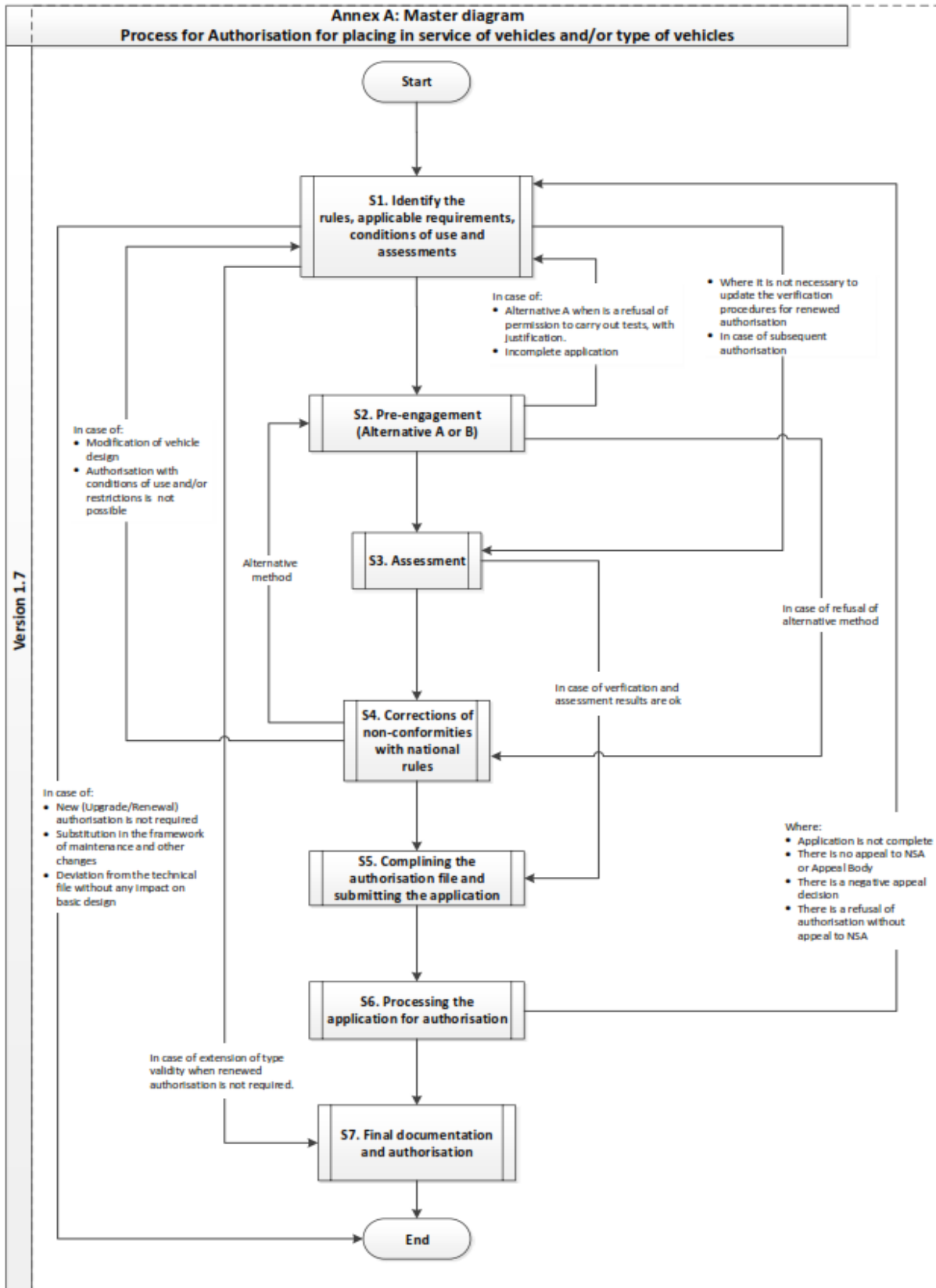
Există un interval de timp la nivel național?		Precizați intervalul de timp	Referința detaliată a normei (normelor)	Limba (limbile) în care sunt disponibile normele
În situațiile noi de autorizare după modernizare/reînnoire: pentru luarea unei decizii de către SM/ANS în conformitate cu articolul 20 alineatul (1) din Directiva privind interoperabilitatea				
În toate situațiile de autorizare în care se refuză autorizarea în conformitate cu articolul 21 alineatul (7) din Directiva privind interoperabilitatea:	Cerere de revizuire a refuzului, adresată ANS de solicitant			
	Mentținerea refuzului de către ANS			
	Cerere de revizuire a refuzului, adresată de solicitant organismului de recurs – eventual avizul agenției, dacă este cerut de organismul de recurs.			
În situațiile de autorizare suplimentară a vehiculelor conforme cu STI	ANS va lua decizia cât mai repede și – în conformitate cu articolul 23 alineatul (7) din Directiva privind interoperabilitatea – cel târziu: (a) după depunerea dosarului de autorizare.			
	(b) după furnizarea eventualelor informații suplimentare cerute de autoritatea națională de siguranță, dacă este cazul.			
	(c) după transmiterea rezultatelor eventualelor încercări cerute de autoritatea națională de siguranță, dacă este cazul.			
În situațiile de autorizare suplimentară a vehiculelor neconforme cu STI	ANS va lua decizia cât mai repede și – în conformitate cu articolul 25 alineatul (5) din Directiva privind interoperabilitatea – cel târziu: (a) după depunerea dosarului de autorizare.			
	(b) după furnizarea eventualelor informații suplimentare cerute de autoritatea națională de siguranță, dacă este cazul.			
	(c) după transmiterea rezultatelor eventualelor încercări cerute de autoritatea națională de siguranță, dacă este cazul.			
În toate situațiile de autorizare suplimentară: vehicule conforme sau neconforme cu STI	Pentru încercările/verificările (inclusiv compatibilitatea cu rețeaua) efectuate cu actorii identificați, în special AI, care – în conformitate cu articolul 23 alineatul (6) și articolul 25 alineatul (4) din Directiva privind interoperabilitatea – trebuie să aibă loc cel târziu:			

ANEXA II – ETAPELE PROCESULUI DE AUTORIZARE

Procesul este compus din datele de bază și din opt etape. Datele de bază reprezintă condiția prealabilă, înainte de descrierea procesului.

Etapele procesului:

- Etapa 1 – Identificarea normelor, a cerințelor aplicabile, a condițiilor de utilizare și a evaluărilor:
 - Etapa 1 – Sub-etapa 1: Decizie cu privire la situația de autorizare;
 - Etapa 1 – Sub-etapa 2: Derogare de la STI(-uri);
- Etapa 2 - Angajamentul prealabil
 - Alternativa A (când abordarea de efectuare a încercărilor prevede includerea unei entități competente pentru acordarea permisiunii de efectuare a încercărilor):
 - Angajamentul prealabil
 - Alternativa B (când abordarea de efectuare a încercărilor nu prevede includerea unei entități competente):
 - Sub-etapa 1: Evaluarea propunerii de metodă alternativă pentru îndeplinirea cerințelor inițiale;
 - Sub-etapa 2: Permisivitatea de a efectua încercări pe calea ferată;
- Etapa 3 – Evaluarea;
- Etapa 4 – Corectarea neconformităților în raport cu normele naționale;
- Etapa 5 – Întocmirea dosarului de autorizare și depunerea cererii;
- Etapa 6 – Prelucrarea cererii de autorizare:
 - Sub-etapa 1: Recurs;
- Etapa 7 – Documentație finală și autorizare;
- Etapa 8 – Înregistrarea autorizării vehiculelor în Registrul Național al Vehiculelor (RNV).



Etapa 1. Identificarea normelor, a cerințelor aplicabile, a condițiilor de utilizare și a evaluărilor

Decizie cu privire la situația de autorizare aplicabilă

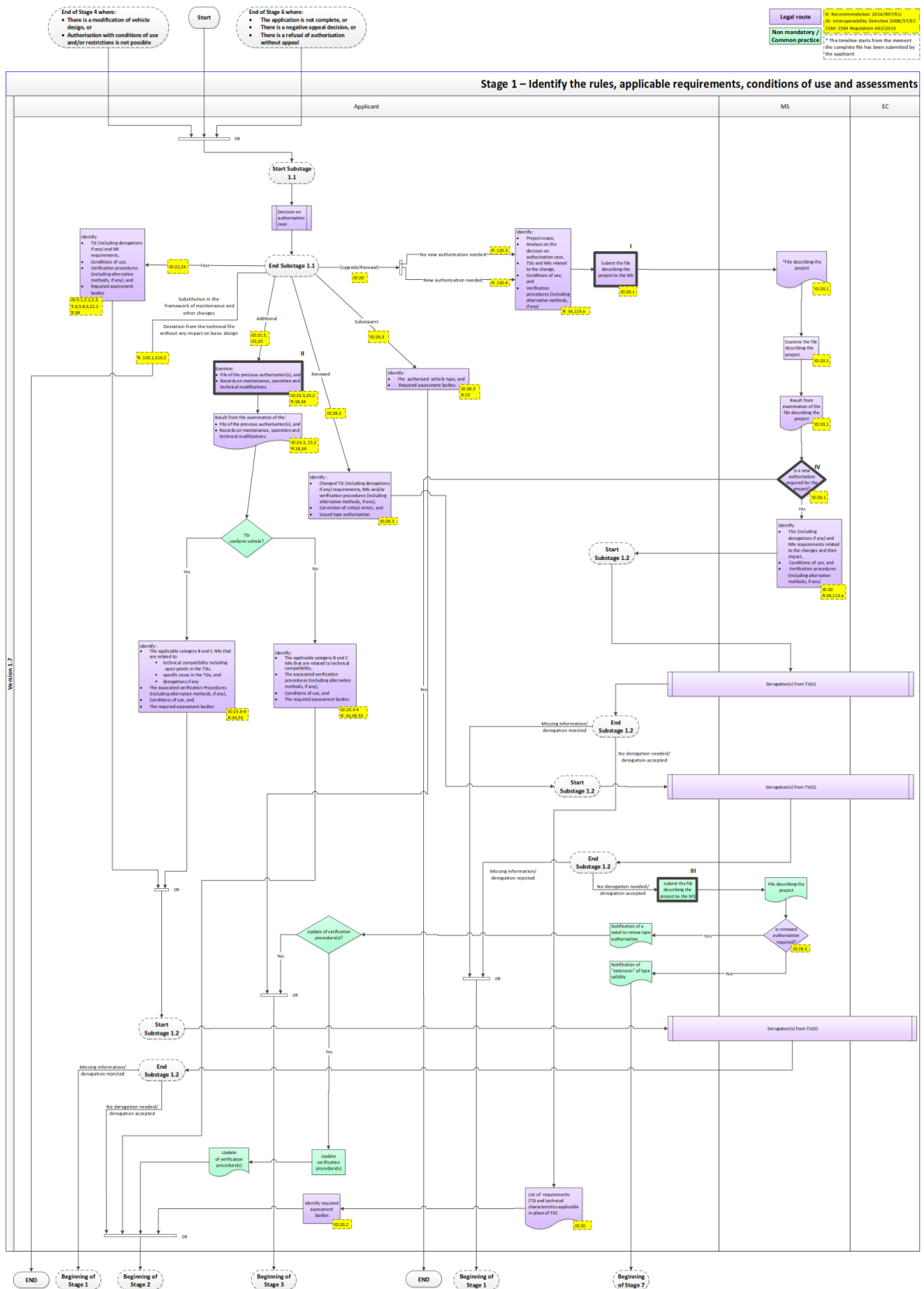
Primul pas din etapa 1 constă în decizia solicitantului cu privire la situația de autorizare care se aplică în cazul său, cu excepția cazului unei autorizări noi, când decizia este luată de către SM. În cazul reînnoirii sau modernizării, solicitantul trebuie să informeze SM, pentru a întreba dacă este necesară sau nu o nouă autorizație. Acest pas se bazează pe datele de bază din documentația privind CJN.

Notă: O modificare poate include și o modificare de software.

Informații referitoare la CJN, care trebuie furnizate în plus față de diagrame

Se specifică:

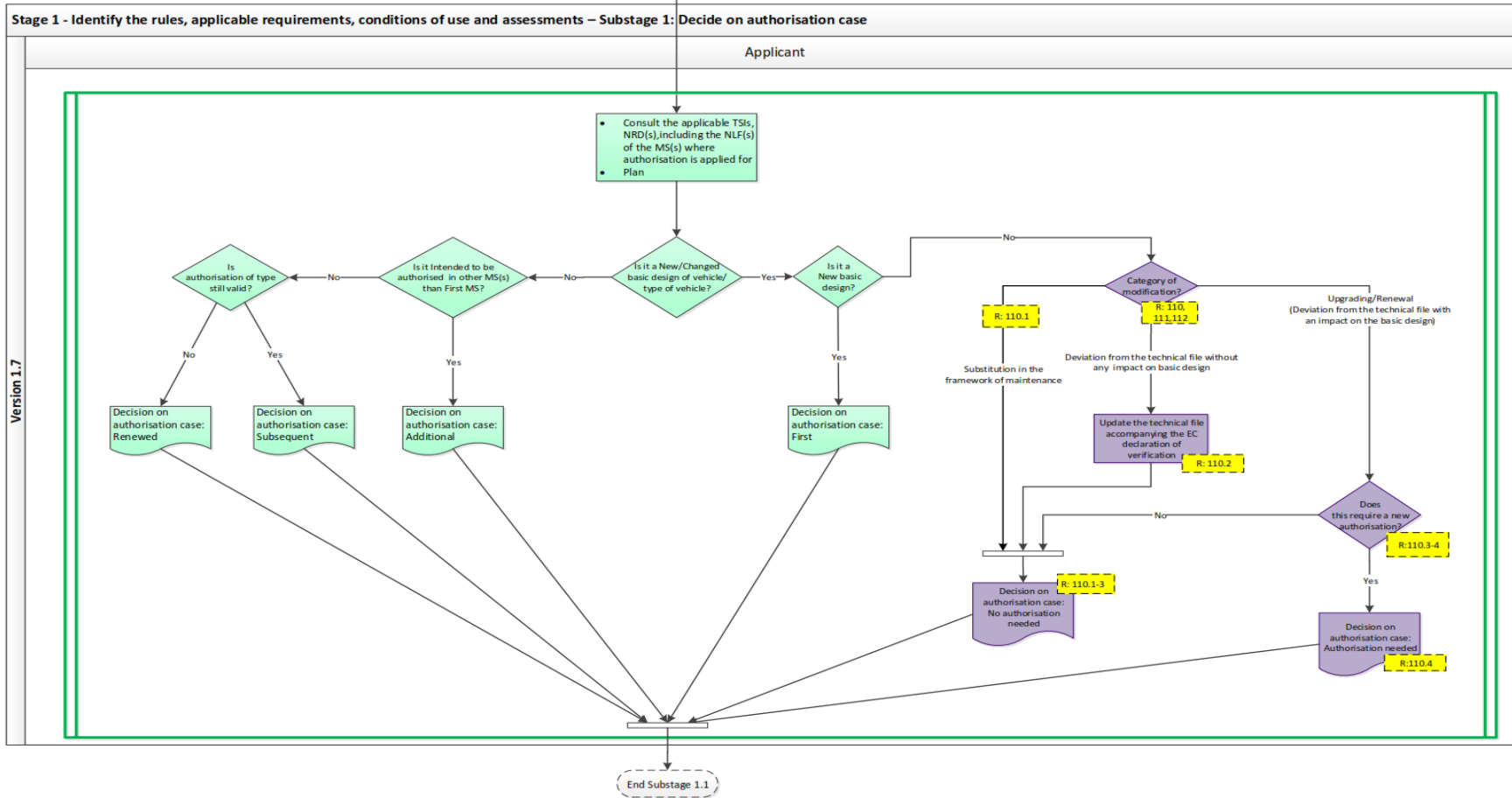
- cerințele privind conținutul fișierului care descrie proiectul în cazul modernizării/reînnoirii;
- cerințele privind conținutul dosarului pentru autorizația sau autorizațiile anterioare;
- cerințele privind conținutul evidențelor referitoare la întreținere, exploatare și modificări;
- cerințele privind conținutul fișierului care descrie proiectul în cazul reînnoirii autorizației;
- criteriile pentru o autorizație nouă.





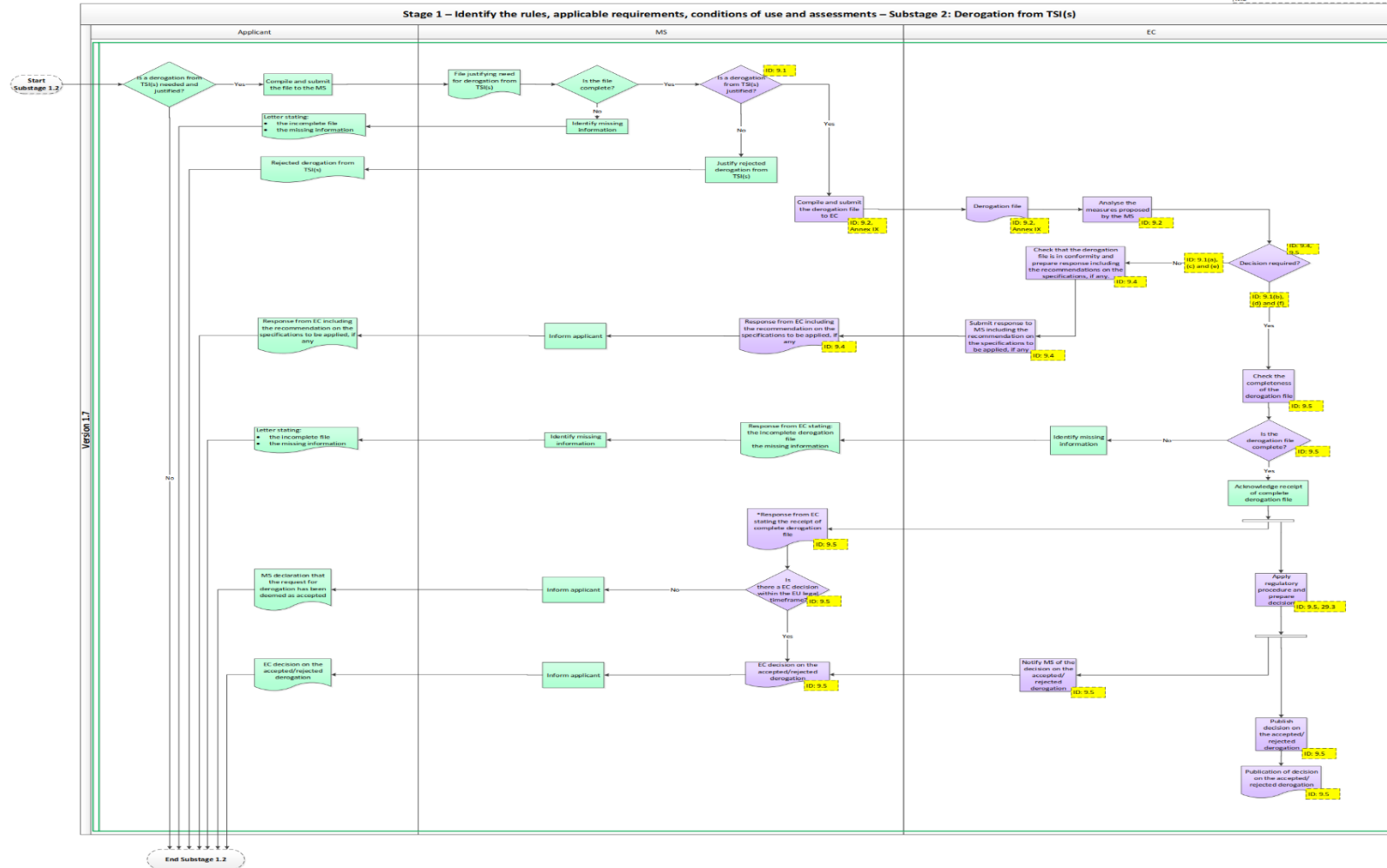
Non mandatory/
Common practice
Legal route

R: Recommendation
2014/897/EU





Legal route	ID: Interoperability Directive 2008/57/EC
Non mandatory / Common practice	* The timeline starts from the moment the complete file has been submitted by the MS



Etapa 2. Angajamentul prealabil (alternativa A/alternativa B)

Angajamentul prealabil a fost inclus deoarece reprezintă o „bună” practică obișnuită.

Descrierea procesului

Procesul este descris în diagramă. În secțiunea care urmează sunt oferite explicații suplimentare.

În ceea ce privește normele naționale, evaluările, procedurile de verificare aferente și dovezile cerute pentru fiecare SM sunt înregistrate în partea a 2-a din documentul de referință.

Implicarea rolurilor în etapa angajamentului prealabil vizează următoarele:

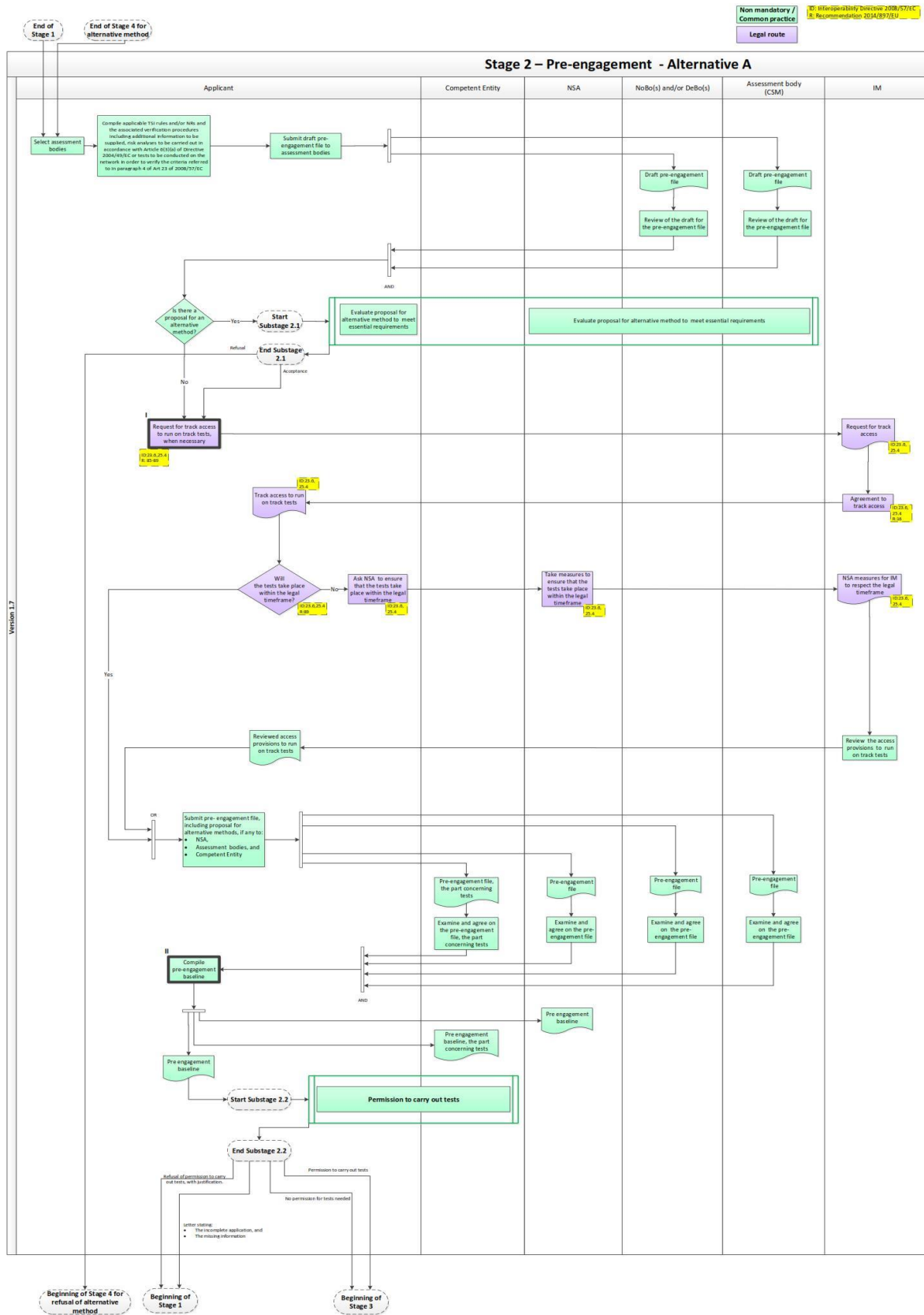
- solicitantul – toate aspectele legate de angajamentul prealabil;
- ANS – normele aplicabile, inclusiv aranjamentele naționale specifice pentru realizarea încercărilor pe calea ferată;
- organismele de evaluare - aranjamente cu solicitantul;
- administratorul de infrastructură, pentru accesul la efectuarea încercărilor;
- entitatea competentă solicitată de statul membru pentru alternativa A.

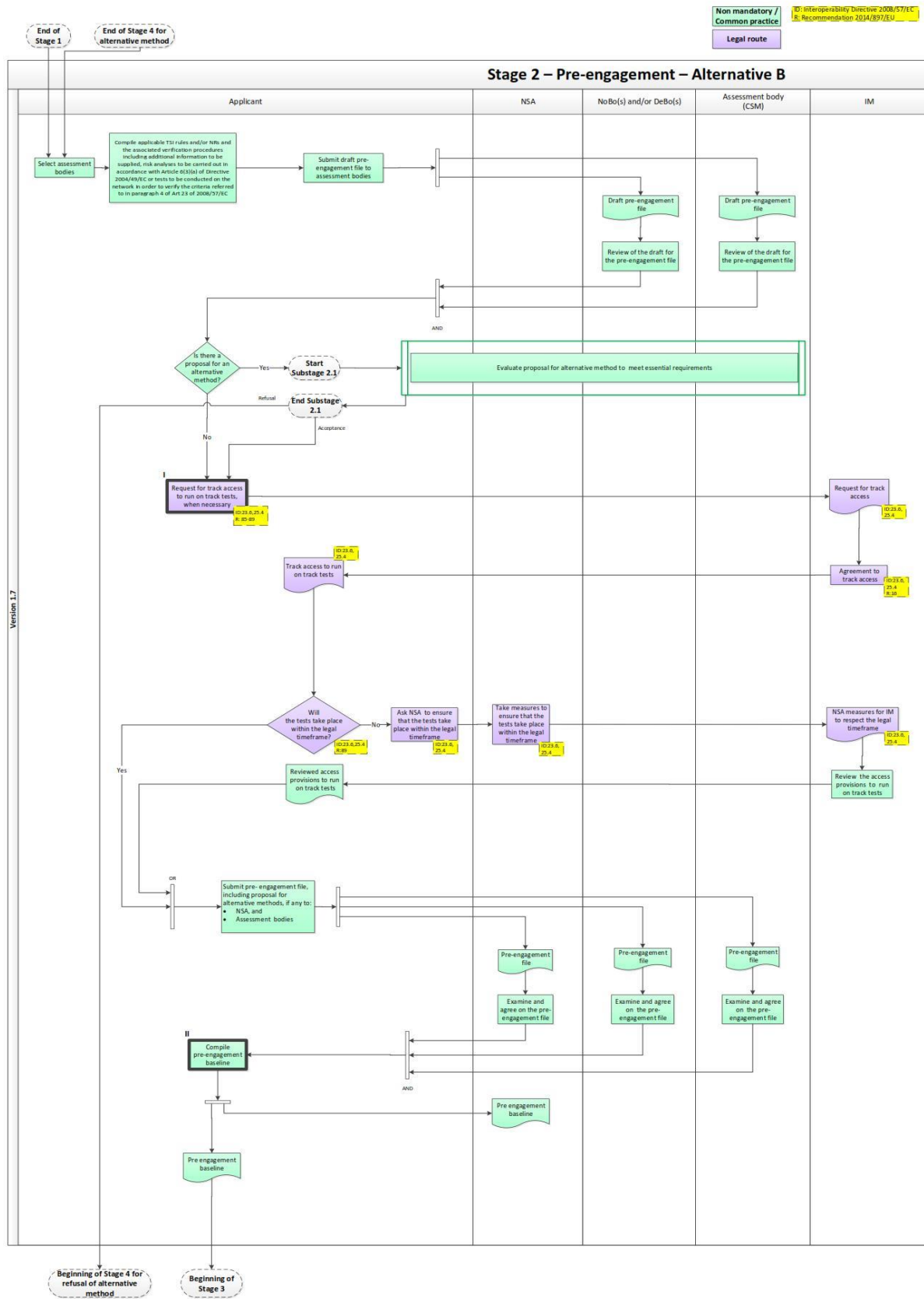
Rezultatul acestei etape constă în convenirea între rolurile implicate a unei referințe pentru angajamentul prealabil.

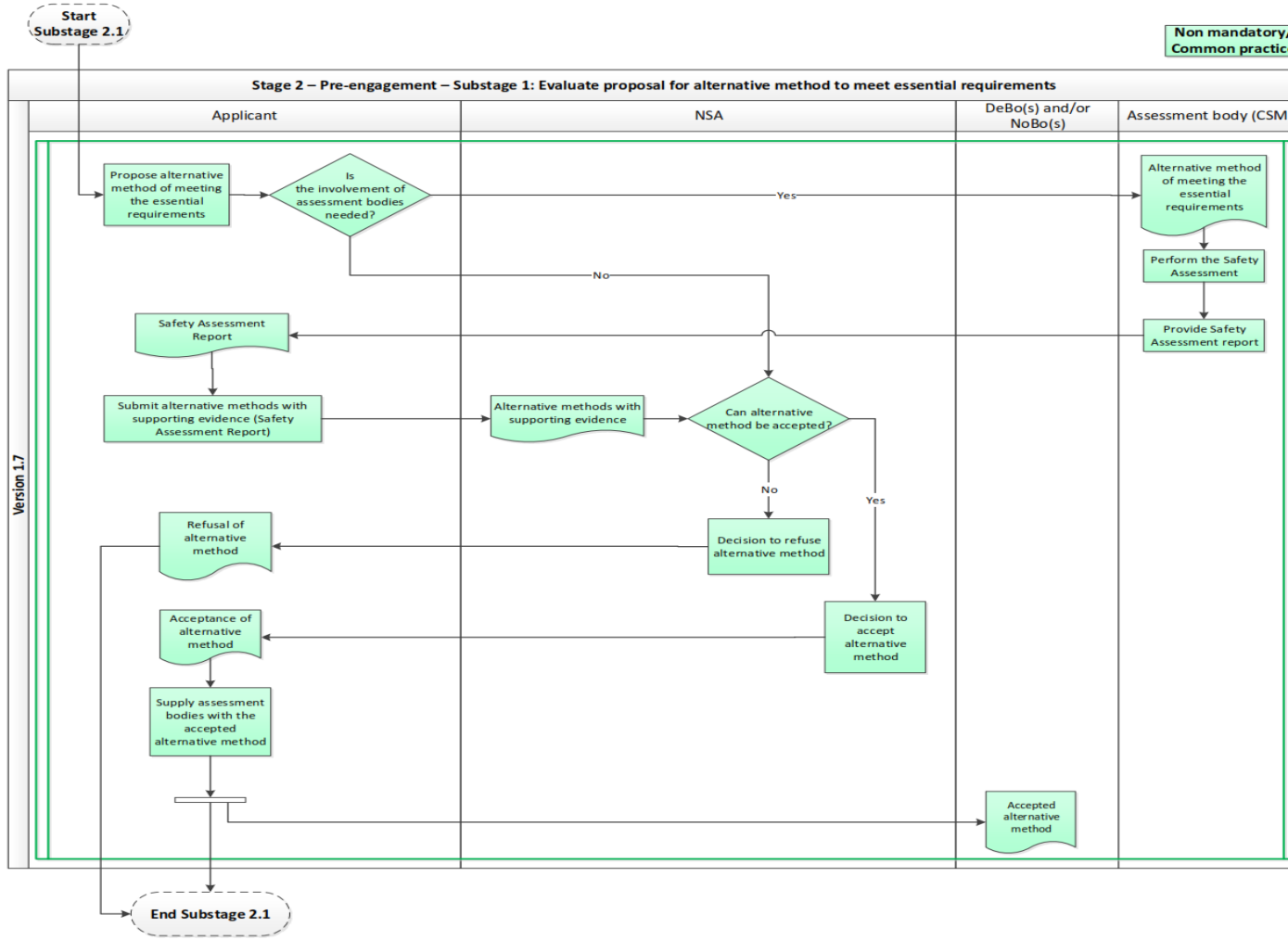
Informații referitoare la CJN, care trebuie furnizate în plus față de diagrame

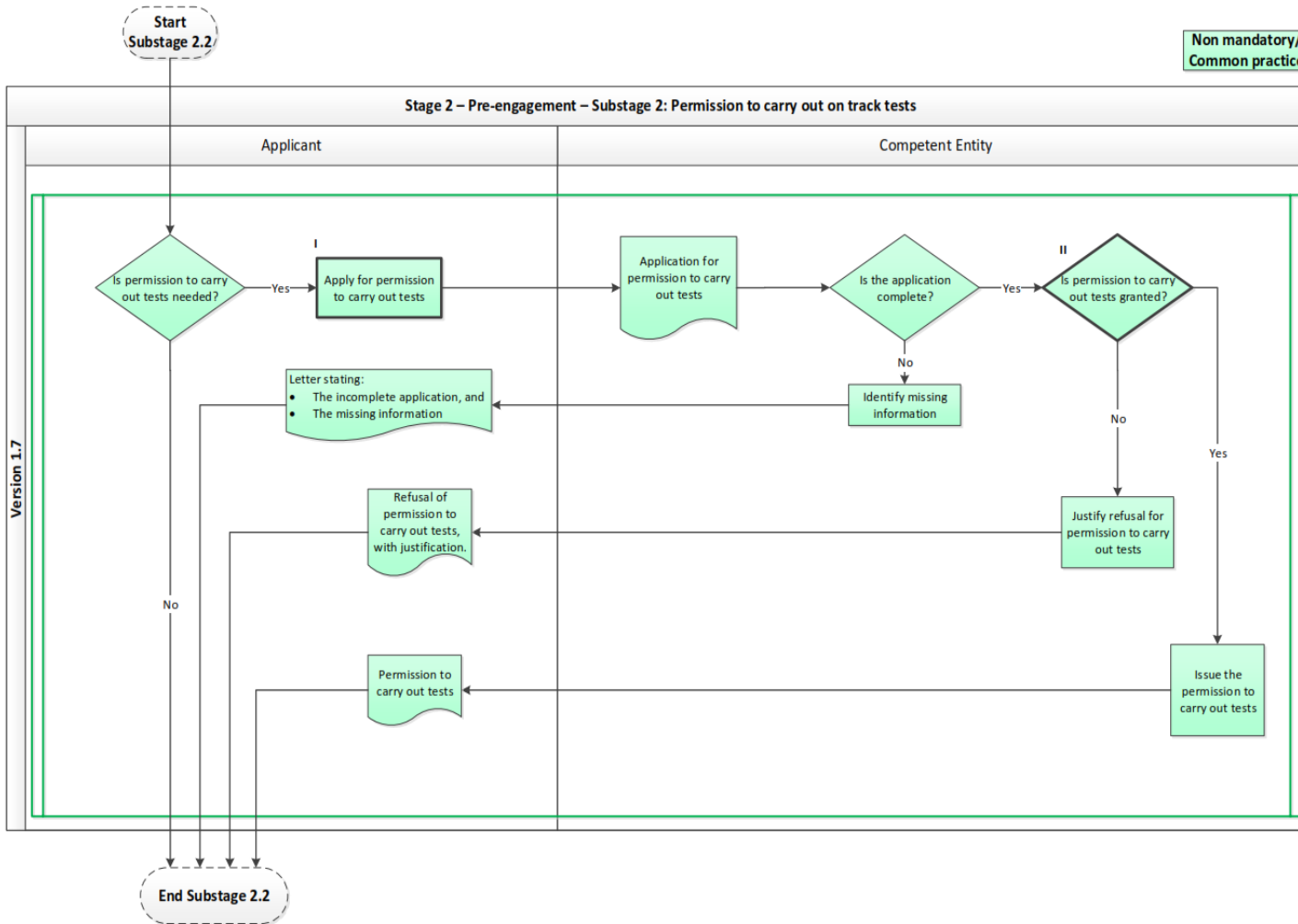
Se specifică:

- procedura de stabilire a condițiilor pentru efectuarea încercărilor pe calea ferată;
- procedura de stabilire a referinței pentru angajamentul prealabil;
- cerințele și conținutul pentru cererea permisiunii de efectuare a încercărilor;
- criteriile pentru decizia privind acordarea permisiunii de efectuare a încercărilor.









Etapa 3. Evaluarea

Evaluarea este o etapă a procesului pentru punerea în funcțiune a vehiculului, menționat în Directiva privind interoperabilitatea.

Descrierea procesului

Această etapă vizează toate evaluările necesare pentru autorizarea unui tip de vehicul sau a unui vehicul, însă evaluările detaliate (pentru subsisteme, părți ale subsistemelor, etape ale verificărilor, elemente constitutive de interoperabilitate) nu sunt elaborate aici.

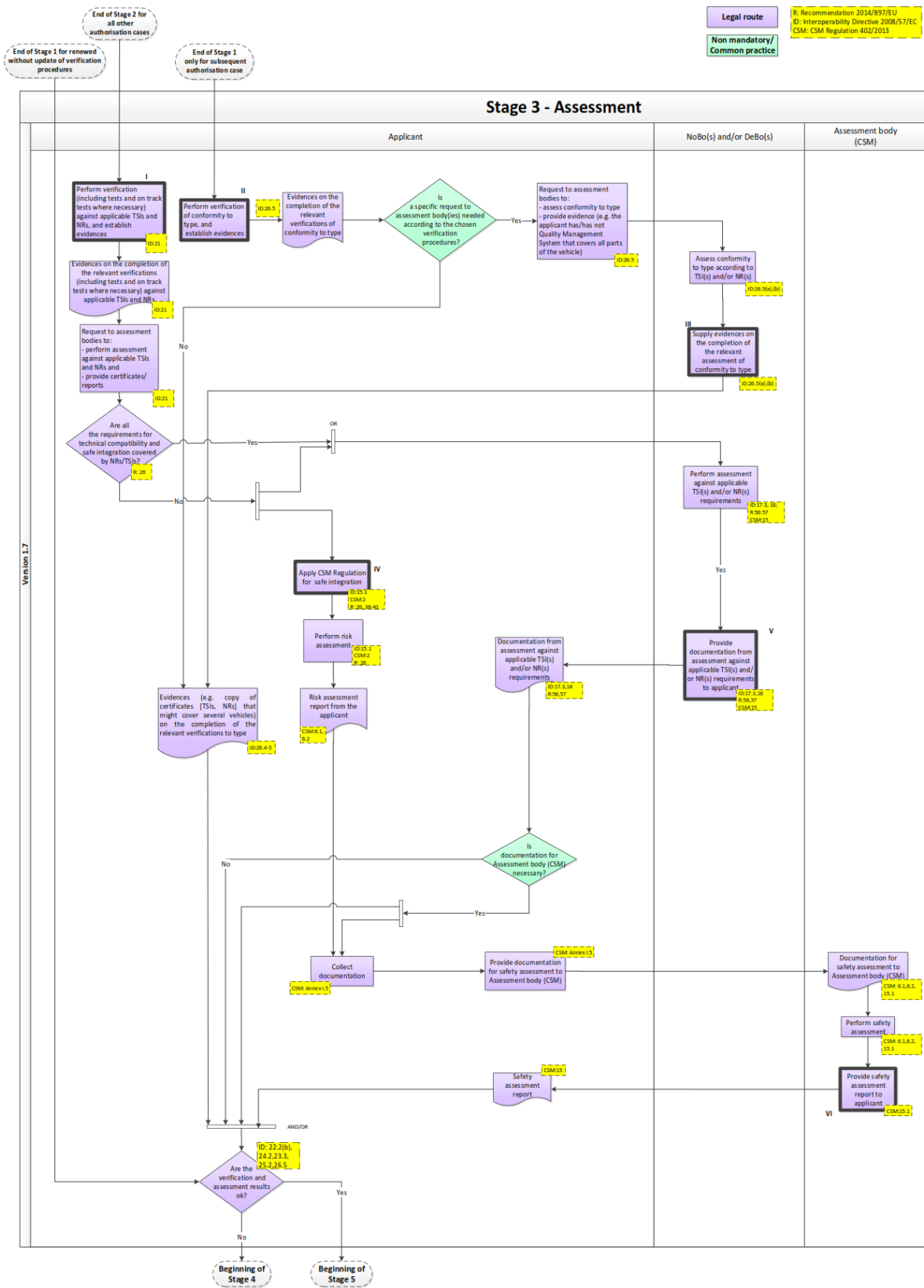
Fiecare organism de evaluare răspunde de compilarea documentelor aferente evaluărilor realizate.

Solicitantul efectuează verificările și stabilește dovezile.

Informații referitoare la CJN, care trebuie furnizate în plus față de diagrame

Se specifică:

- cerințele privind evaluarea riscurilor;
- cerințele privind dovezile;
- cerințele privind conținutul raportului de evaluare a siguranței.



Etapa 4. Corectarea neconformităților în raport cu normele naționale

Se presupune că normele trebuie respectate în totalitate, cu excepția cazului în care se acordă o derogare de la STI(-uri) și/sau de la norma sau normele naționale; prin urmare, opțiunile solicitantului se limitează la modificarea proiectării sau la schimbarea condițiilor de utilizare.

Descrierea procesului

Acțiunile corective se pot repeta până la realizarea conformității.

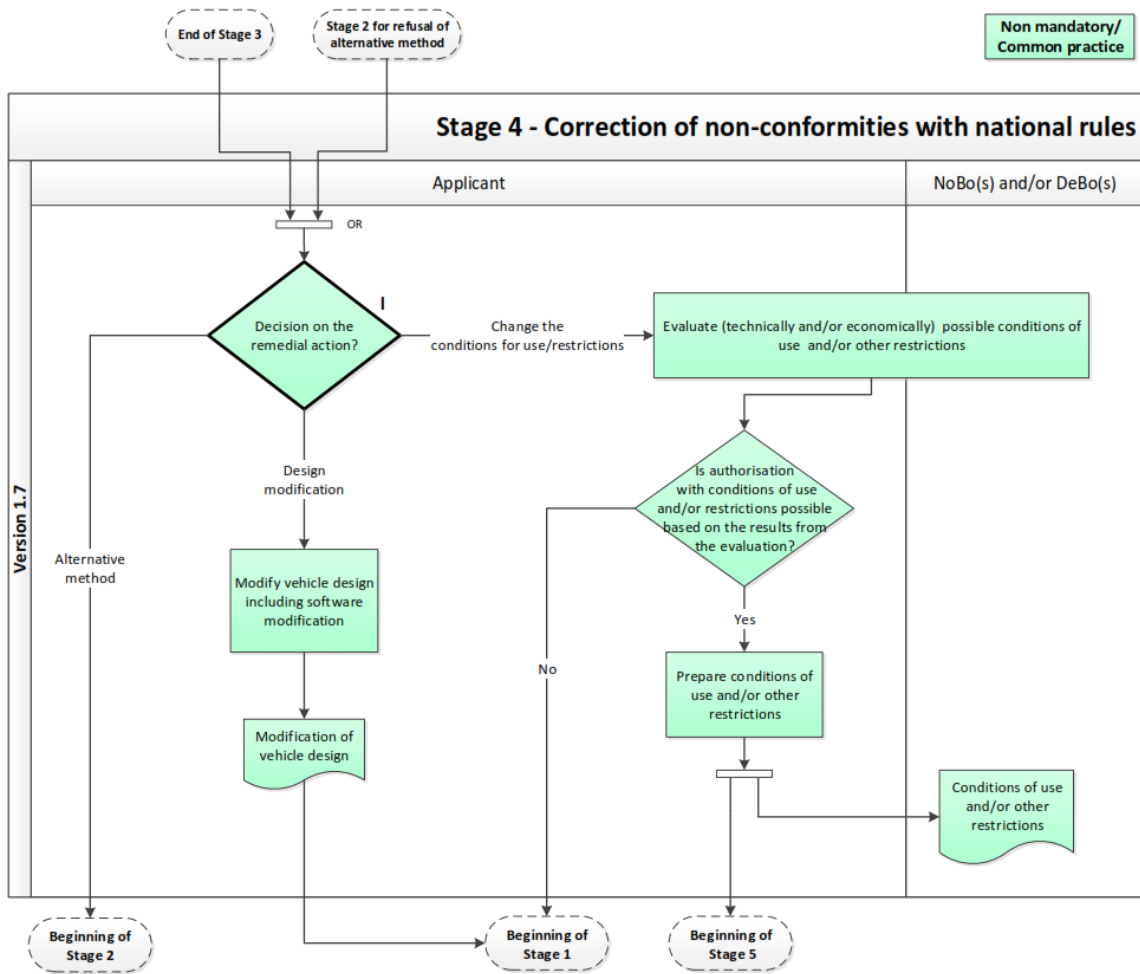
Propunerea privind condițiile de utilizare și/sau alte restricții ar trebui să se bazeze pe evaluările necesare în conformitate cu etapa 3. Pe cât posibil, restricțiile ar trebui evitate.

Notă: APF are loc înainte ca vehiculul să fie pus în funcțiune efectiv. Utilizarea unui vehicul și exploatarea lui în condiții de siguranță (inclusiv exploatarea și întreținerea) sunt reglementate de statele membre ale IF. În legătură cu exploatarea și întreținerea, ANS verifică pentru APF doar starea de funcționare nominală a vehiculului.

Informații referitoare la CJN, care trebuie furnizate în plus față de diagrame

Se specifică:

- acțiunile corective posibile: metoda alternativă, modificarea proiectării, modificarea condițiilor de utilizare sau a restricțiilor;
- criteriile pentru luarea deciziei cu privire la acțiunea corectivă.



Etapa 5. Întocmirea dosarului de autorizare și depunerea cererii

Descrierea procesului

Întocmirea dosarului de autorizare cuprinde toate activitățile legate de colectarea documentelor justificative necesare în vederea cererii de autorizare.

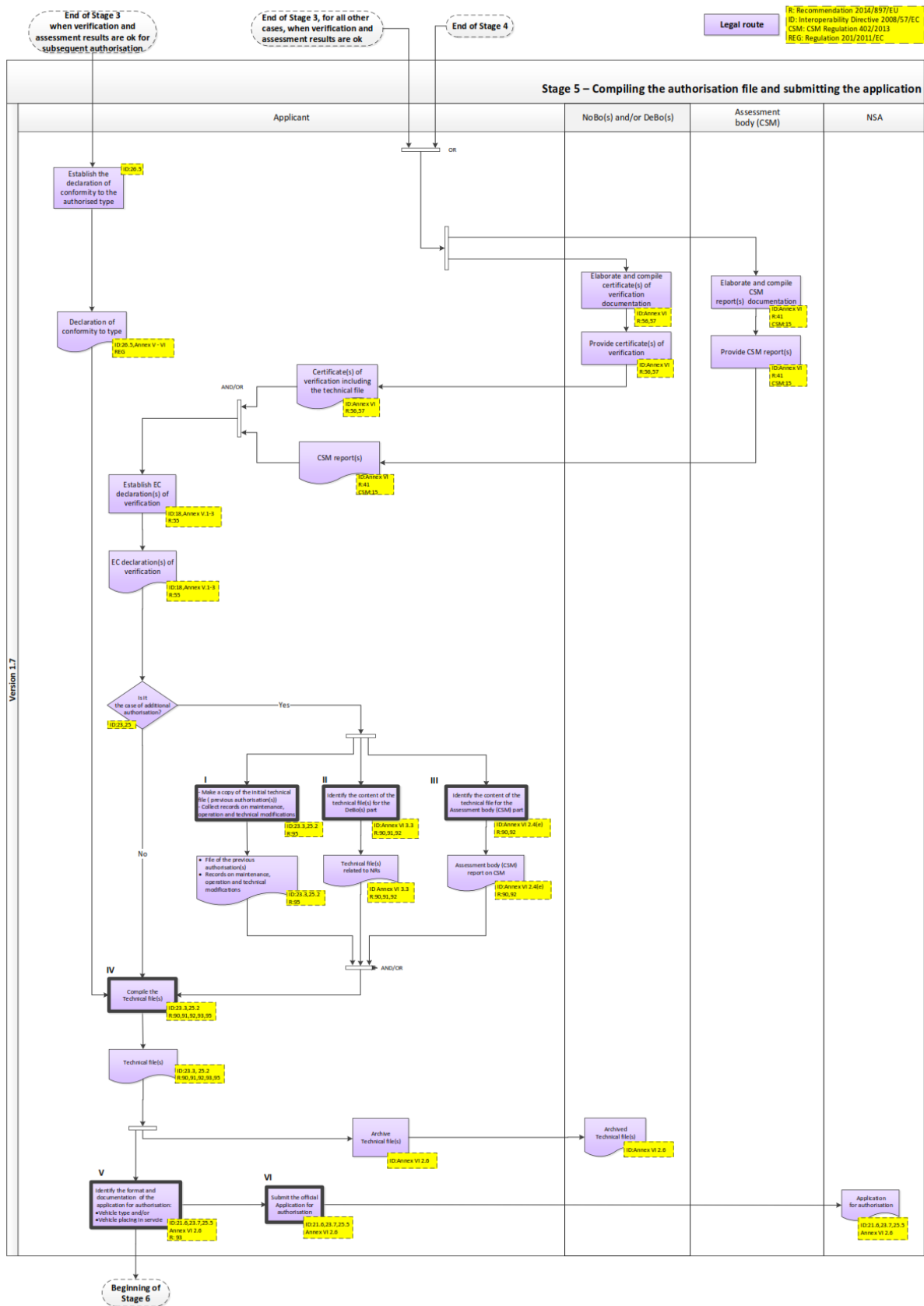
Cererea oficială de autorizare se depune atunci când dosarul de autorizare este complet în raport cu domeniul de aplicare convenit.

Certificatele ar trebui să cuprindă condițiile de utilizare și/sau restricțiile descrise în Directiva privind interoperabilitatea, dacă acestea există.

Informații referitoare la CJN, care trebuie furnizate în plus față de diagrame

Se specifică:

- cerințele privind conținutul dosarului de autorizare (inclusiv „dosarele tehnice”);
- dacă există o listă clară de verificare, ce trebuie folosită la întocmirea dosarului de autorizare;
- documentația acceptată pentru autorizația acordată înainte de punerea în aplicare a Directivei privind interoperabilitatea;
- cerințele și conținutul cererii oficiale;
- intervalul de timp pentru depunerea cererii oficiale de la referința angajamentului prealabil, dacă este cazul.



Etapa 6. Prelucrarea cererii de autorizare

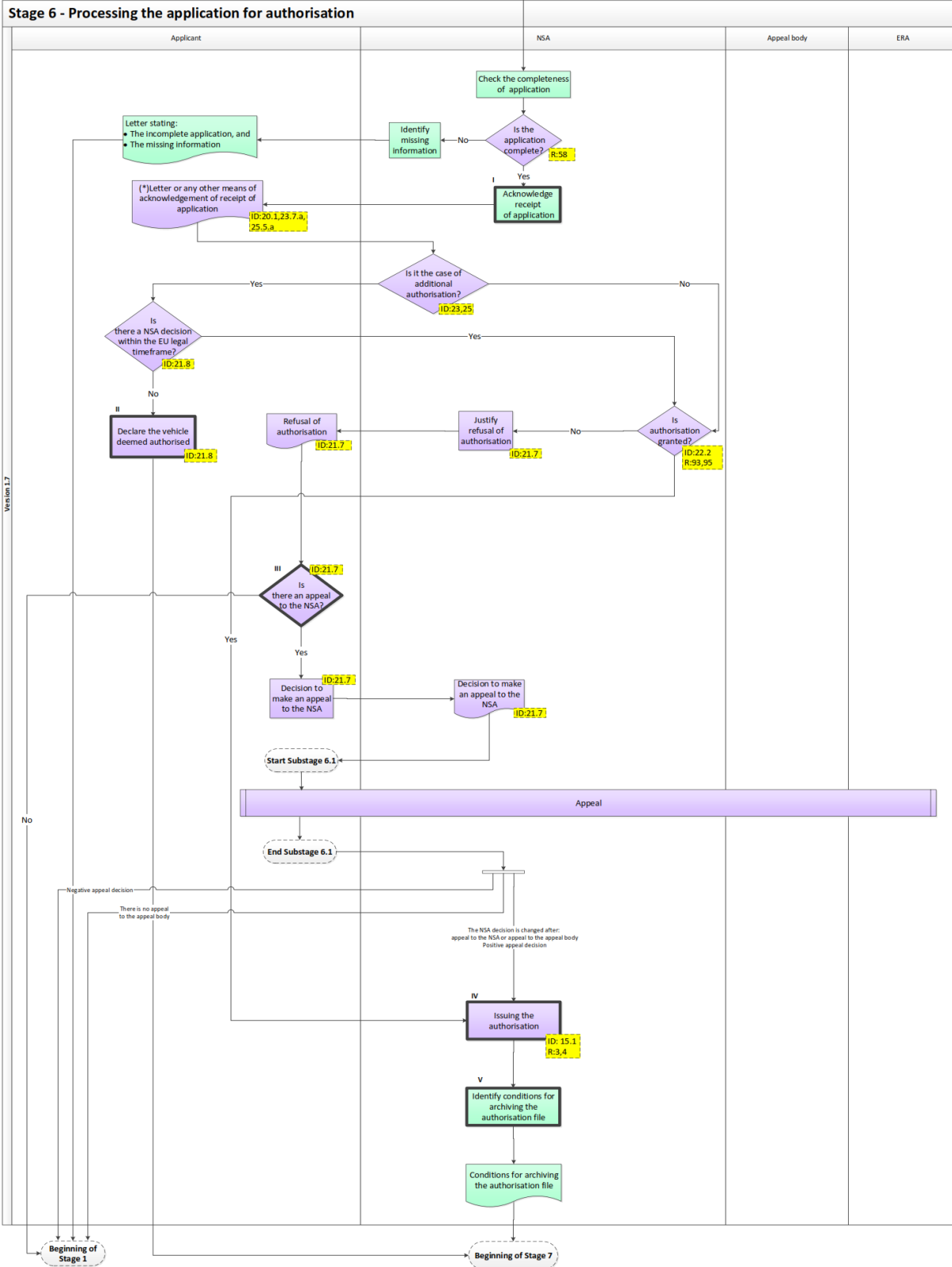
Informații referitoare la CJN, care trebuie furnizate în plus față de diagrame

Se specifică:

- cerințele privind confirmarea primirii cererii;
- cerințele privind emiterea autorizației;
- cerințele privind depunerea unui recurs la ANS;
- cerințele privind conținutul motivării recursului care se depune la ANS;
- cerințele privind depunerea unui recurs la organismul de recurs;
- cerințele privind arhivarea de către ANS a dosarului de autorizare;
- cerințele privind autorizarea implicită.

(*)The timeline starts from the moment the application has been acknowledged

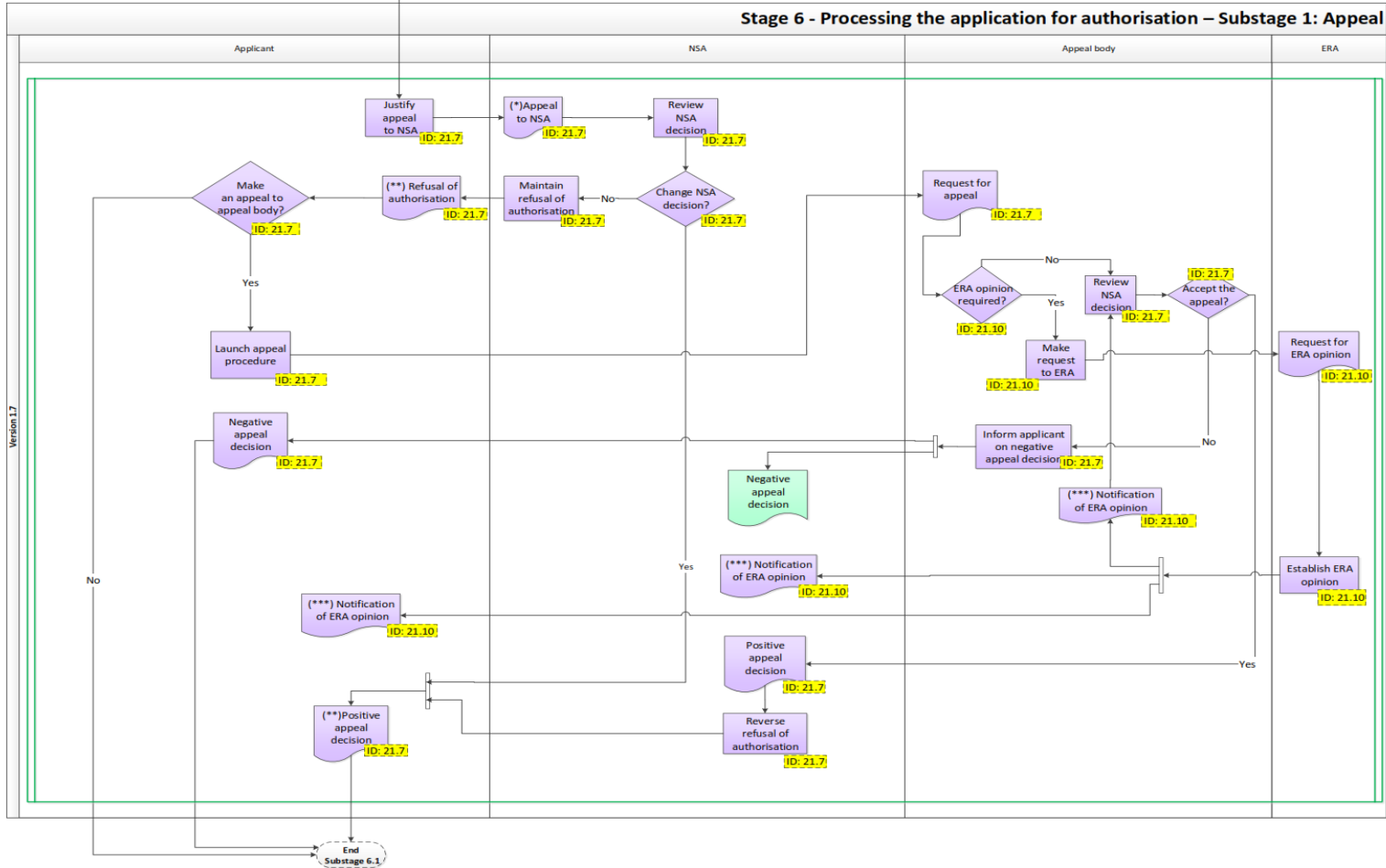
Legal route
Non mandatory/
Common practice
R: Recommendation 2014/897/EU
ID: Interoperability Directive 2008/57/EC





(*) Timeline starts from the moment the NSA has refused the authorisation
 (**) Timeline starts from the receipt of the appeal from the applicant
 (***) Timeline starts from the request of the appeal body to ERA for an opinion

Legal route ID: Interoperability Directive 2008/57/EC
 Non mandatory/Common practice

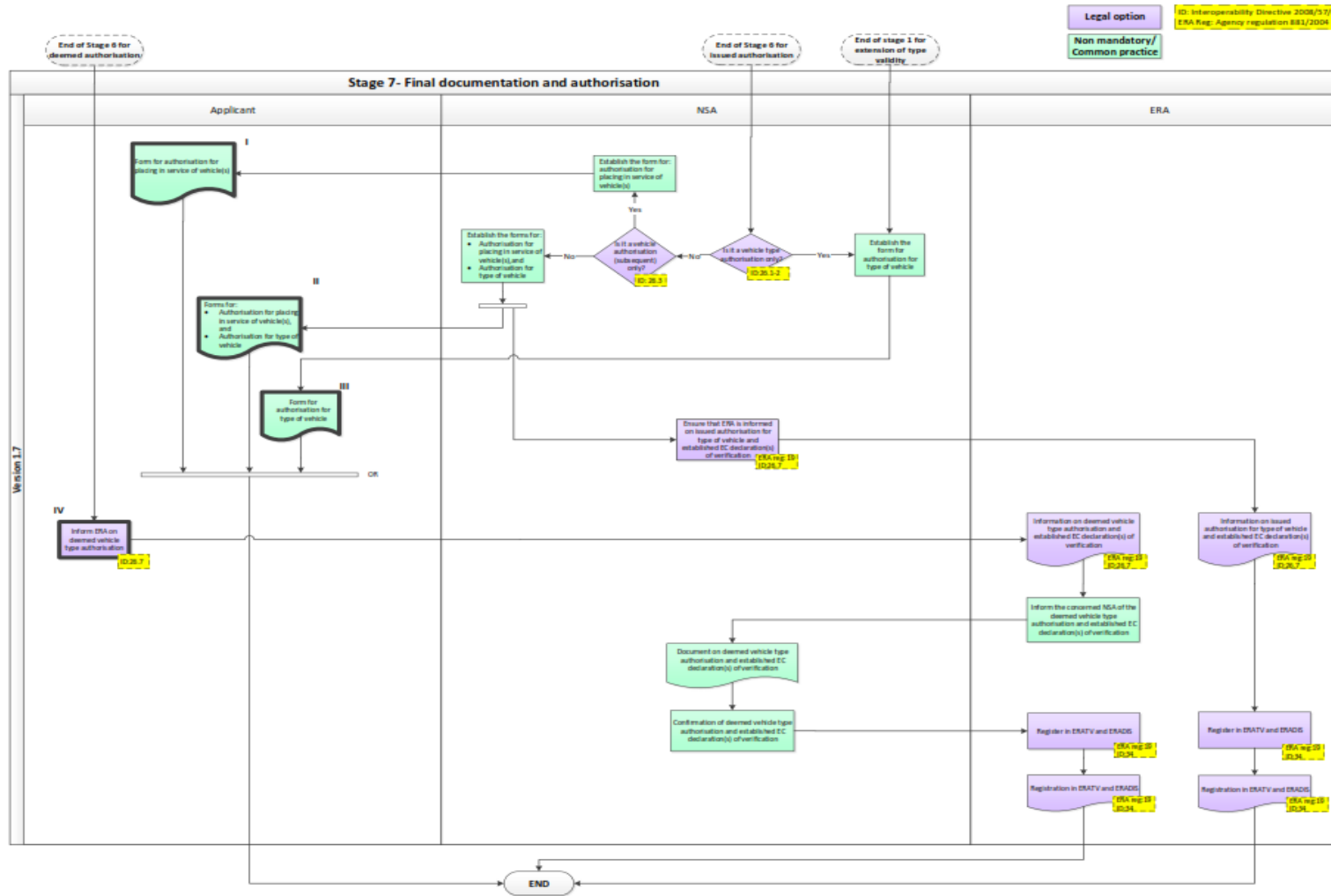


Etapa 7. Documentație finală și autorizare

Informații referitoare la CJN, care trebuie furnizate în plus față de diagrame

Se specifică:

- formatul autorizației emise (de tip de vehicul sau de punere în funcțiune a unui vehicul);
- procedura de informare a agenției privind autorizarea implicită pentru tipul de vehicul.



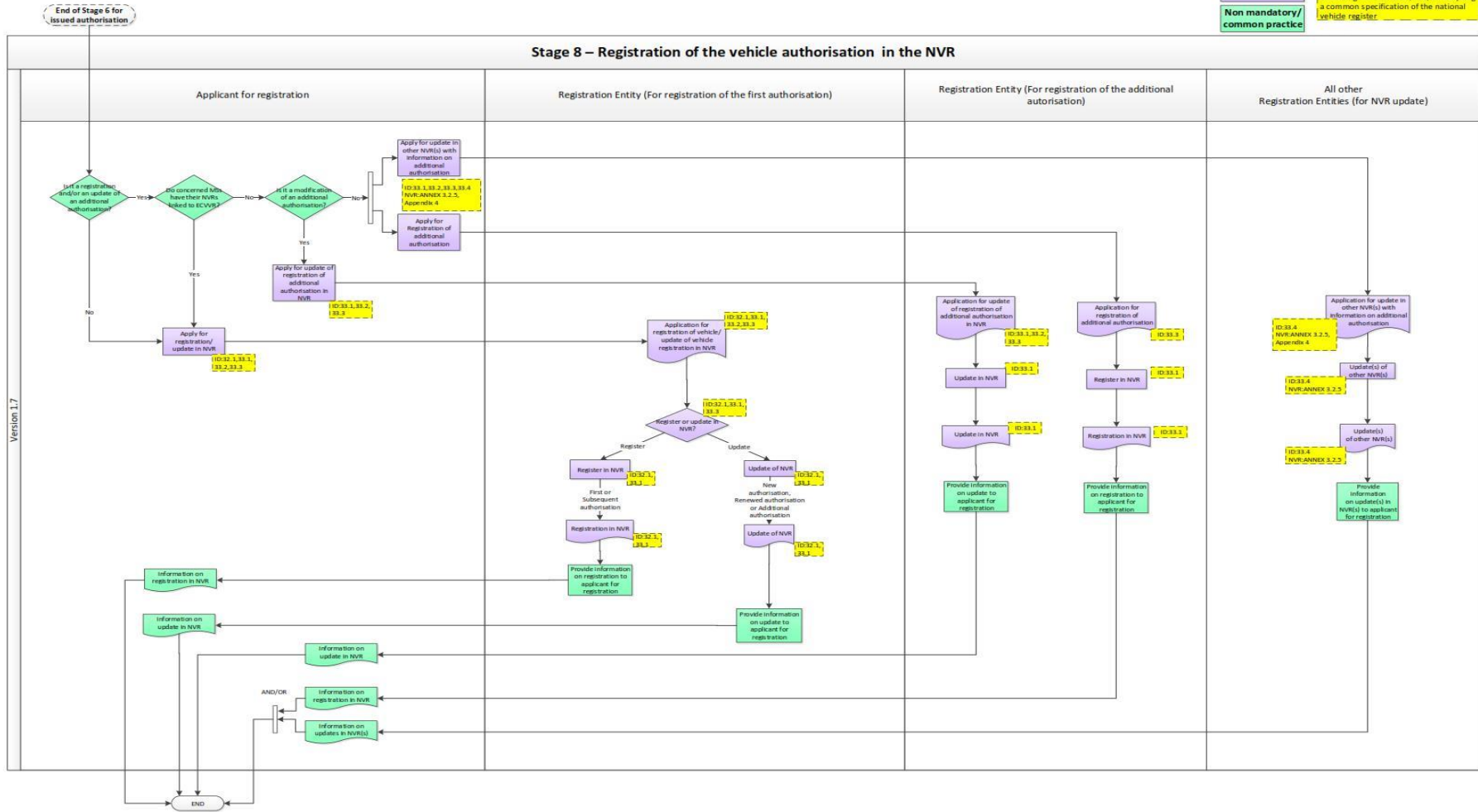
Etapa 8 – Înregistrarea autorizării vehiculului

Notă: Astfel cum s-a menționat în versiunea 2.0 a Ghidului de aplicare, înregistrarea în RNV nu face parte din procesul de autorizare, deoarece are loc ulterior. Această etapă a fost adăugată ca răspuns la numeroasele solicitări de descriere a procesului practic.



Legal option
Non mandatory/ common practice

ID: Interoperability Directive 2008/57/EC
 NVR: Commission Decision 2011/107/EU
 amending Decision 2007/756/EC adopting
 a common specification of the national
 vehicle register



NB: Solicitanții sunt invitați să completeze acest formular în timpul procedurii de autorizare, deoarece acesta îndeplinește cerințele legale pentru cu registrul ERATV și oferă informații complete tuturor participanților la procesul de autorizare.

ANEXA III – FORMULAR DE CERERE PENTRU AUTORIZAREA DE VEHICUL

FORMULAR DE CERERE	
Titlu (Denumirea vehiculului și numărul de referință al solicitantului)	
Stadiul formularului	
<input type="checkbox"/> ETAPA PRELIMINARĂ	<input type="checkbox"/> EVALUARE
<input type="checkbox"/> DOSAR DE AUTORIZARE	
Gestionarea versiunilor	
Versiunea:	Data versiunii:
1 SOLICITANT	
Denumirea solicitantului	
Adresa poștală	
Cod poștal	Orașul/Țara
Telefon	Adresa de e-mail oficială
Site	
2 PERSOANA DE CONTACT	
Numele	Titlu/Funcția
Telefon	Adresa de e-mail



3 ENTITATEA CONTRACTANTĂ	
Denumirea entității contractante	<input type="checkbox"/> Entitatea contractantă și solicitantul sunt aceeași persoană
Adresa poștală	
Cod poștal	Orașul/Țara
Telefon	Adresa de e-mail oficială
Site	
4 CEREREA ARE LEGĂTURĂ CU: A se vedea secțiunea 2.6 din anexa II la Directiva 2008/57/CE	
Trenuri autopropulsate cu motoare termice sau electrice	
<input type="checkbox"/> O garnitură de tren	
<input type="checkbox"/> O ramă automotoare electrică și/sau diesel	
<input type="checkbox"/> Un automotor	
Unități de tracțiune termică sau electrică:	
<input type="checkbox"/> O locomotivă	
<input type="checkbox"/> O locomotivă de manevră	
Vagoane de călători și alte vagoane similare:	
<input type="checkbox"/> Un vagon remorcă cu post de conducere	
<input type="checkbox"/> Un furgon	
<input type="checkbox"/> Un vagon de călători	
<input type="checkbox"/> O platformă pentru transportul autoturismelor	
<input type="checkbox"/> O garnitură fixă de vagoane de călători	
Echipe de construcție și întreținere a infrastructurilor feroviare mobile	
<input type="checkbox"/> Mașini de cale (OTM)	
<input type="checkbox"/> Vehicule de inspectare a infrastructurii	
Vagoane de marfă, REGULAMENTUL (UE) NR. 321/2013 AL COMISIEI	
<input type="checkbox"/> Vagoane de marfă, inclusiv vehicule pentru transportul camioanelor	



5 SCOPUL UTILIZĂRII VEHICULULUI (VEHICULELOR) ȘI REȚELELE PREVĂZUTE PE CARE SE VA STABILI CONFORMITATEA.	
Vă rugăm să precizați toate „restricțiile codificate” (din decizia NVR, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV)	
Vă rugăm să precizați toate „restricțiile necodificate” (ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV)	
6 Tipul cererii:	
<input type="checkbox"/> Prima autorizare a tipului de vehicul/a vehiculului	
<input type="checkbox"/> Autorizație nouă pentru un tip/vehicul modernizat/reînnoit	
<input type="checkbox"/> Autorizație suplimentară pentru un vehicul/tip deja utilizat de un stat membru UE pentru vehicule conforme/neconforme cu STI	
<input type="checkbox"/> Autorizație reînnoită pentru o autorizație de tip care nu mai este valabilă	
<input type="checkbox"/> Autorizații ulterioare ale vehiculelor conforme cu un tip de vehicul autorizat (autorizarea vehiculelor de același tip)	
7 Autorizație (autorizații) anterioară (anterioare) a(le) vehiculului	
Autorizație anterioară a vehiculului: Da: <input type="checkbox"/> Nu: <input type="checkbox"/>	
ANS	
Data APIS	
Numărul de referință NIE	



8 Domeniul de aplicare și definiția proiectului depus pentru autorizare
Informații generale privind proiectul depus pentru autorizare
Domeniul tehnic de aplicare și interfețe
Planul, programul și etapele proiectului depus pentru autorizare
<p>Data de începere a proiectului</p> <p>Data semnării contractului</p> <p>Data finalizării dosarului tehnic (preconizată)</p> <p>Data finalizării dosarului tehnic (reală)</p> <p>Data APIS (preconizată)</p> <p>Data primei exploatări (preconizată)</p>
Derogări solicitate de la versiunea (versiunile) STI – vă rugăm să precizați motivele pentru solicitarea derogărilor



9 TECHNICAL CHARACTERISTICS OF THE VEHICLE, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV		
	Parameter	
0	Identificarea tipului	
0,1	Numărul de identificare al tipului	
0,2	Versiuni incluse în acest tip	
0,3	Data înregistrării în ERATV	
1	Informații generale	
1,1	Denumirea tipului	
1,2	Denumire alternativă a tipului	
1,3	Denumirea producătorului	
1,4	Categoria	
1,5	Subcategoria	
2	Conformitatea cu STI-urile	
2,1	Conformitatea cu STI	
2,2	Referința „certificatelor de examinare CE de tip” (dacă se aplică modulul SB) și/sau a „certificatelor de examinare CE a proiectului” (dacă se aplică modulul SH1)	
2,3	Cazuri specifice aplicabile (cazuri specifice cu care a fost evaluată conformitatea)	
2,4	Secțiuni din STI care nu sunt respectate	
3	Autorizații	
3,1	Intrare autorizație	



3.1.1	Statul membru care a acordat autorizația	
3.1.2	Starea actuală	
3.1.2.1	Stare	
3.1.2.2	Valabilitatea autorizației (dacă este definită)	
3.1.2.3	Restricții codificate	
3.1.2.4	Restricții necodificate	
3.1.3	Istoric	
3.1.3.1	Autorizația inițială	
3.1.3.1.1	Data	
3.1.3.1.2	Titularul autorizației	
3.1.3.1.3	Referința documentului de acordare a autorizației	
3.1.3.1.4	Referințe certificat național (dacă este cazul)	
3.1.3.1.5	Parametri pentru care conformitatea cu normele naționale aplicabile a fost evaluată	
3.1.3.1.6	Observații	
3.1.3.X	Modificarea autorizației	
3.1.3.X.1	Tipul modificării	
3.1.3.X.2	Data	
3.1.3.X.3	Titularul autorizației (dacă este cazul)	
3.1.3.X.4	Referința documentului de modificare a autorizației	
3.1.3.X.5	Referințe certificate naționale (dacă este cazul)	



3.1.3.X.6	Norme naționale aplicabile (dacă este cazul)	
3.1.3.X.7	Observații	
3.X	Intrare autorizată	
4	Caracteristicile tehnice ale vehiculului	
4,1	Caracteristici tehnice generale	
4.1.1	Numărul cabinelor de conducere	
4.1.2	Viteza	
4.1.2.1	Viteza maximă prin construcție	
4.1.2.2	Viteza maximă cursă goală	
4.1.3	Ecartamentul osiei montate	
4.1.4	Condiții de utilizare cu privire la compunerea trenurilor	
4.1.5	Numărul maxim de garnituri de tren sau de locomotive cuplate împreună în exploatare multiplă	
4.1.6	Numărul de elemente din garnitura de vagoane de marfă (doar pentru subcategoria „garnitură de vagoane de marfă”)	
4.1.7	Marcajul cu litere	
4.1.8	Tipul îndeplinește cerințele necesare pentru ca autorizația de vehicul acordată de un stat membru să fie valabilă în alt stat membru	
4.1.9	Mărfuri periculoase pentru care vehiculul este adecvat (cod de cisternă)	
4.1.10	Categoria structurală	



4,2	Gabaritul cinematic al vehiculului	
4.2.1	Gabaritul cinematic al vehiculului (gabarit interoperabil)	
4.2.2	Gabaritul cinematic al vehiculului (alte gabarite evaluate cu ajutorul metodei cinematice)	
4,3	Condiții de mediu	
4.3.1	Intervalul de temperatură	
4.3.2	Altitudinea	
4.3.3	Condiții de zăpadă, gheață și grindină	
4.3.4	Proiectarea balastului (doar pentru vehiculele cu $v \geq 190\text{km/h}$)	
4,4	Protecția împotriva incendiilor	
4.4.1	Categoria siguranței împotriva incendiilor	
4,5	Masa și sarcinile proiectate	
4.5.1	Sarcină utilă admisă pentru diferite categorii de linie	
4.5.2	Masa proiectată	
4.5.2.1	Masa proiectată în stare de funcționare	
4.5.2.2	Masa proiectată în cazul unei sarcini utile normale	
4.5.2.3	Masa proiectată în cazul unei sarcini utile excepționale	
4.5.3	Sarcina statică pe osie	
4.5.3.1	Sarcina statică pe osie în stare de funcționare	



4.5.3.2	Sarcina statică pe osie în cazul unei sarcini utile normale/maxime pentru vagoanele de marfă	
4.5.3.3	Sarcina statică pe osie în cazul unei sarcini utile excepționale	
4.5.4	Forța de ghidare cvasistatică (dacă depășește limita definită în STI sau dacă limita nu este definită în STI)	
4,6	Comportamentul dinamic al materialului rulant	
4.6.1	Insuficiența de supraînălțare (acelerație laterală necompensată maximă) pentru care vehiculul a fost evaluat	
4.6.2	Vehicul echipat cu sistem de compensare a insuficienței de supraînălțare („vehicul pendular”)	
4.6.3	Limitele în exploatare ale conicității echivalente (sau profilul roții în stare uzată) pentru care a fost testat vehiculul	
4,7	Frânarea	
4.7.1	Decelerația maximă a trenului	
4.7.2	Frâna de serviciu	
4.7.2.1	Performanța frânei în declivitate mare, cu sarcină utilă normală	
4.7.2.1.1	Caz de referință STI	
4.7.2.1.2	Viteza (dacă nu se indică niciun caz de referință)	
4.7.2.1.3	Înclinația (dacă nu se indică niciun caz de referință)	



4.7.2.1.4	Distanța (dacă nu se indică niciun caz de referință)	
4.7.2.1.5	Timp (dacă nu se indică distanța) (dacă nu se indică niciun caz de referință)	
4.7.3	Frâna de staționare	
4.7.3.1	Toate vehiculele de acest tip trebuie echipate cu o frână de staționare (frâna de staționare este obligatorie pentru vehiculele de acest tip)	
4.7.3.2	Tipul frânei de staționare (dacă vehiculul este dotat cu această frână)	
4.7.3.3	Înclinația maximă la care unitatea este menținută în stare de imobilizare doar de frâna de staționare (dacă vehiculul este dotat cu această frână)	
4.7.4	Sistemele de frânare cu care este dotat vehiculul	
4.7.4.1	Frână cu curenți turbionari	
4.7.4.1.1	Frână cu curenți turbionari instalată	
4.7.4.1.2	Posibilitate de a împiedica utilizarea frânei cu curenți turbionari (doar dacă vehiculul este echipat cu frână cu curenți turbionari)	
4.7.4.2	Frână magnetică	
4.7.4.2.1	Frână magnetică instalată	
4.7.4.2.2	Posibilitatea de a împiedica utilizarea frânei magnetice (doar dacă vehiculul este echipat cu frână magnetică)	



4.7.4.3	Frână cu recuperare (doar pentru vehiculele cu tracțiune electrică)	
4.7.4.3.1	Frână cu recuperare instalată	
4.7.4.3.2	Posibilitatea de a împiedica utilizarea frânei cu recuperare (doar dacă vehiculul este echipat cu frână cu recuperare)	
4,8	Caracteristicile geometrice	
4.8.1	Lungimea vehiculului	
4.8.2	Diametrul minim în exploatare al roților	
4.8.3	Restricții de manevră	
4.8.4	Capacitatea privind raza minimă a curbei pe orizontală	
4.8.5	Capacitatea privind raza minimă a curbei convexe pe verticală	
4.8.6	Capacitatea privind raza minimă a curbei concave pe verticală	
4.8.7	Înălțimea platformei de încărcare (pentru vagoanele-platformă și transportul combinat)	
4.8.8	Adecvarea pentru transportul pe feribot	
4,9	Echipamente	
4.9.1	Tipul de cuplă finală (cu indicarea forțelor de tracțiune și de comprimare)	
4.9.2	Monitorizarea stării cutiilor de osie (detectarea supraîncălzirii cutiilor de osie)	
4.9.3	Lubrifierea buzelor de bandaj	



4.9.3.1	Dispozitiv de lubrifiere a buzelor de bandaj instalat	
4.9.3.2	Posibilitatea de a împiedica utilizarea dispozitivului de lubrifiere (doar dacă vehiculul este echipat cu dispozitiv de lubrifiere a buzelor de bandaj)	
4,10	Alimentarea cu energie	
4.10.1	Sistemul de alimentare cu energie	
4.10.2	Puterea maximă (a se indica pentru fiecare sistem de alimentare cu energie pentru care este echipat vehiculul)	
4.10.3	Curentul nominal maxim de la catenară (a se indica pentru fiecare sistem de alimentare cu energie electrică pentru care este echipat vehiculul)	
4.10.4	Curentul maxim în regim de staționare per pantograf (a se indica pentru fiecare sistem de curent continuu pentru care este echipat vehiculul)	
4.10.5	Înălțimea de interacțiune a pantografului cu firele de contact (deasupra părții superioare a șinei) (a se indica pentru fiecare sistem de alimentare cu energie pentru care este echipat vehiculul)	
4.10.6	Armătura pantografului (a se indica pentru fiecare sistem de alimentare cu energie pentru care este echipat vehiculul)	



4.10.7	Numărul de pantografe în contact cu linia aeriană de contact (LAC) (a se indica pentru fiecare sistem de alimentare cu energie pentru care este echipat vehiculul)	
4.10.8	Distanța cea mai scurtă între două pantografe aflate în contact cu linia LAC (a se indica pentru fiecare sistem de alimentare cu energie pentru care este echipat vehiculul; a se indica pentru exploatarea simplă și, dacă este cazul, pentru exploatarea multiplă) (doar dacă numărul pantografelor ridicate este mai mare de 1)	
4.10.9	Tipul de LAC folosită la testarea performanței de captare a curentului (a se indica pentru fiecare sistem de alimentare cu energie pentru care este echipat vehiculul) (doar dacă numărul pantografelor ridicate este mai mare de 1)	
4.10.10	Materialul patinei de contact a pantografului cu care poate fi echipat vehiculul (a se indica pentru fiecare sistem de alimentare cu energie pentru care este echipat vehiculul)	
4.10.11	Dispozitivul de coborâre automată instalat (a se indica pentru fiecare sistem de alimentare cu energie pentru care este echipat vehiculul)	



4.10.12	Contor de energie conform cu STI instalat la bord, pentru facturare	
4,11	Caracteristici legate de zgomot	
4.11.1	Nivelul de zgomot la trecere [dB(A)]	
4.11.2	Nivelul de zgomot la trecere a fost măsurat în condițiile de referință	
4.11.3	Nivelul de zgomot la staționare [dB(A)]	
4.11.4	Nivelul de zgomot la pornire [dB(A)]	
4,12	Caracteristici legate de călători	
4.12.1	Caracteristici generale legate de călători	
4.12.1.1	Numărul de locuri fixe	
4.12.1.2	Numărul de toalete	
4.12.1.3	Numărul de locuri de dormit	
4.12.2	Caracteristici legate de persoanele cu mobilitate redusă (PMR)	
4.12.2.1	Numărul de locuri cu prioritate pentru PMR	
4.12.2.2	Numărul de spații pentru scaunele rulante	
4.12.2.3	Numărul de toalete accesibile PMR	
4.12.2.4	Numărul de locuri de dormit accesibile în scaun rulant	
4.12.3	Accesul și ieșirea călătorilor	
4.12.3.1	Accesul și ieșirea călătorilor	
4.12.3.2	Înălțimile de peron pentru care este proiectat vehiculul	



4.12.3.3	Descrierea tuturor dispozitivelor integrate de asistență la urcare/coborâre (dacă este cazul)	
4,13	Echipamente CCS la bord (doar pentru vehiculele cu cabină de conducere)	
4.13.1	Semnalizare	
4.13.1.1	Echipament ETCS la bord și nivelul acestuia	
4.13.1.2	Versiunea de referință a ETCS (x.y). Dacă versiunea nu este pe deplin compatibilă, a se indica acest lucru între paranteze	
4.13.1.3	Echipament ETCS la bord pentru recepționarea informațiilor aferente funcției de continuitate (infill) prin Euroloop sau GSM-R	
4.13.1.4	Aplicații naționale ETCS implementate (NID_XUSER din Pachetul 44)	
4.13.1.5	Sistem instalat de protecție, control și avertizare a trenurilor, de clasa B sau de alt tip (sistem și, dacă este cazul, versiune)	
4.13.1.6	Condiții speciale implementate la bord pentru a comuta între diferite sisteme de protecție, control și avertizare a trenurilor.	
4.13.2	Radio	
4.13.2.1	Echipament GSM-R la bord și versiunea acestuia (FRS și SRS)	



4.13.2.2	Numărul de mobile GSM-R din cabina de conducere, pentru transmisia de date	
4.13.2.3	Sistem radio de clasa B sau de alt tip instalat (sistem și, dacă este cazul, versiune)	
4.13.2.4	Condiții speciale implementate la bord pentru a comuta între diferite sisteme radio.	
4,14	Compatibilitatea cu sistemele de detectare a trenurilor	
4.14.1	Tipul de sisteme de detectare a trenurilor pentru care a fost proiectat și evaluat vehiculul	
4.14.2	Caracteristicile detaliate ale vehiculului pentru compatibilitatea cu sistemele de detectare a trenurilor	
4.14.2.1	Distanța maximă între osii consecutive	
4.14.2.2	Distanța minimă între osii consecutive	
4.14.2.3	Distanța între prima și ultima osie	
4.14.2.4	Lungimea maximă a botului vehiculului	
4.14.2.5	Lățimea minimă a bandajului roții	
4.14.2.6	Diametrul minim al roții	
4.14.2.7	Grosimea minimă a buzei bandajului	
4.14.2.8	Înălțimea minimă a buzei bandajului	
4.14.2.9	Înălțimea maximă a buzei bandajului	
4.14.2.10	Sarcina minimă pe osie	



4.14.2.11	Spațiu fără componente metalice sau inductive între roți	
4.14.2.12	Materialul roților este feromagnetic	
4.14.2.13	Capacitatea maximă de nisipare	
4.14.2.14	Posibilitatea de a împiedica utilizarea funcției de nisipare	
4.14.2.15	Masa metalică a vehiculului	
4.14.2.16	Impedanța maximă dintre roțile opuse ale unei osii montate	
4.14.2.17	Impedanța minimă a vehiculului (între roți și pantograf) (doar în cazul vehiculelor echipate pentru 1 500 V sau 3 000 V c.c.)	
4.14.2.18	Interferențe electromagnetice cauzate de curentul de întoarcere în șine	
4.14.2.19	Emisiile electromagnetice ale trenului în ceea ce privește compatibilitatea cu sistemele de detectare a trenurilor	

10 INFORMAȚII CCS SUPLIMENTARE SOLICITATE PENTRU AUTORIZAREA SUBSISTEMULUI ETCS LA BORD		
10.1	Afișaj ETCS (DMI) (producător, versiune hardware, versiune software)	
10.2	Echipament odometrie (producător, versiune hardware, versiune software)	
10.3	Dispozitiv de control al activității mecanicului (producător, versiune hardware, versiune software)	



10.4	Dispozitiv de înregistrare a datelor legale la bord (producător, versiune hardware, versiune software)	
10.5	Afișaj GSM-R (DMI) (producător, versiune hardware, versiune software)	

11 PROCESUL DE AUTORIZARE	
Organisme notificate (pot exista mai multe ON)	
Denumirea organismului notificat I	Numărul de identificare al ON
Adresa poștală	
Cod poștal	Orașul/Țara
Telefon	Adresa de e-mail oficială
Site	
Denumirea organismului notificat II	Numărul de identificare al ON
Adresa poștală	
Cod poștal	Orașul/Țara
Telefon	Adresa de e-mail oficială
Site	





12 ORGANISM DESEM NAT (pot exista mai multe OD)	
Denumirea organismului desemnat I	
Adresa poștală	
Cod poștal	Orașul/Țara
Telefon	Adresa de e-mail oficială
Site	
4.2 Denumirea OD II	
Adresa poștală	
Cod poștal	Orașul/Țara
Telefon	Adresa de e-mail oficială
Site	



13 METODE DE SIGURANȚĂ COMUNE ca organism	
Denumirea MSC ca organism	
Adresa poștală	
Cod poștal	Orașul/Țara
Telefon	Adresa de e-mail oficială
Site	
Site	
14 CERTIFICATE EMISE ÎN RAPORT CU NORMELE NAȚIONALE ȘI CELE UTILIZATE PENTRU STABILIREA COMPATIBILITĂȚII TEHNICE ÎN CONFORMITATE CU anexa VI la Directiva 2008/57/CE	



15 SPECIFICAȚII, STANDARDE, NORME ȘI NORME TEHNICE NAȚIONALE UTILIZATE ÎN PROCESUL DE AUTORIZARE:	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
24	
25	



16 CONFIRMAREA SOLICITANTULUI
<input type="checkbox"/> Confirm că am capacitatea juridică de a semna prezentul formular și că toate informațiile furnizate în prezentul formular sunt corecte și complete conform cunoștințelor mele.
17 SEMNĂTURA:
Locul și data
Semnătura:
Numele și funcția cu majuscule:

Anexă: Conținutul formularului de cerere

Denumirea vehiculului și referința solicitantului

Solicitantul trebuie să indice aici denumirea vehiculului/tipului și propriul său număr de referință. Poate fi adăugată și o fotografie.

Stadiul formularului / Gestionarea versiunilor

Stadiul formularului:

Cele trei situații de mai jos se referă la principalele etape ale cadrului juridic european:

- Etapa preliminară (Etapa S2 NLF - Etapa preliminară): în această etapă, solicitantului i se prezintă o imagine generală a proiectului său, „strategia de autorizare” cuprinzând cazul (cazurile) de autorizare, normele tehnice (STI-urile, normele naționale, derogările, dacă există) și procedurile de verificare, inclusiv analizele de risc care vor fi efectuate sau încercarea care va fi desfășurată).
Observație: Documentul poate fi utilizat în etapa incipientă a unui proces de autorizare și înainte de reuniunea preliminară.
- Evaluare (Etapa S3 NLF -Evaluare): formularul poate fi utilizat în timpul evaluării pentru autorizare, ca stadiu intermediar oferind ANS o imagine mai detaliată a proiectului.
- Dosarul tehnic/de autorizare (Etapa S6 NLF – Completarea dosarului de autorizare și depunerea solicitării): Solicitantul completează dosarul tehnic și actualizează formularul cu informațiile finale, precum parametrii ERATV.

Gestionarea versiunilor / data:

Solicitantul trebuie să actualizeze versiunea documentului atunci când apare o modificare.

Capitolele 1-3 Informații referitoare la solicitant:

În această parte trebuie furnizate toate informațiile de contact necesare referitoare la solicitant și/sau entitatea contractantă care acționează ca solicitant.

Solicitantul poate fi un consorțiu format din mai multe entități.

Capitolul 4 Informații referitoare la cererea de autorizare:

Solicitantul trebuie să definească pentru ce tip de material rulant sau tip de vagon este depusă cererea. Definițiile detaliate sunt disponibile în:

- Secțiunea 1.2 din anexa I la Directiva 2008/57/CE.
- Secțiunea 2.7 din anexa II la Decizia 2011/18/UE.
- Secțiunea 2 din STI WAG și STI TSI Loc & Pass.

Capitolul 5 Scopul utilizării vehiculului (vehiculelor) și rețelele prevăzute unde se va stabili compatibilitatea tehnică

Solicitantul trebuie să explice aici condiția de utilizare și/sau restricțiile în ceea ce privește vehiculul (vehiculele) și rețelele prevăzute unde trebuie stabilită compatibilitatea tehnică.

Există de asemenea, câmpuri pentru informarea ANS cu privire la restricțiile codificate și necodificate. Restricțiile sunt explicate în decizia NVR (Decizia 2007/756/CE astfel cum a fost modificată prin Decizia 2011/107/UE) și în documentele ERA/TD/2011-09/INT și ERA/GUI/01-2012/INT.

Capitolul 6 Tipul de cerere:

Solicitantul propune cazul de autorizare pentru cererea sa. Pentru definiția diferitelor cazuri de autorizare, vă rugăm să consultați formularul și/sau capitolul 4.3 din ghidul de aplicare prevăzut ca document de referință. Cazul de autorizare este prezentat ANS(-urilor) în reuniunea preliminară.

Capitolul 7 Autorizația (autorizațiile) anterioară (anterioare) a(le) vehiculelor

Solicitantul completează informațiile referitoare la autorizația (autorizațiile) anterioară (anterioare) ale vehiculului/tipului cu următoarele elemente:

- ANS: denumirea ANS care a acordat autorizația anterioară a vehiculului/tipului
- Data APIS: data (datele) eliberării autorizației de punere în funcțiune
- Numărul de referință NIE: pentru definiție, vă rugăm să consultați Decizia 2007/756/CE, astfel cum a fost modificată prin Decizia 2011/107/UE.

NB : Informațiile de mai sus sunt disponibile în autorizația anterioară de punere în funcțiune (APIS).

Capitolul 8 Domeniul de aplicare și definiția proiectului depus pentru autorizare

În acest capitol, solicitantul oferă o imagine generală a proiectului (proiectelor):

- Informații generale referitoare la vehiculul/tipul care urmează să fie autorizat
- Domeniul tehnic de aplicare și interfețe: solicitantul trebuie să definească ce subsistem intră în domeniul de aplicare (material rulant, sistem de control-comandă și semnalizare la bord etc.)
- Planul, programul și etapele proiectului depus pentru autorizare
- Derogările solicitate de la versiunea (versiunile) STI – vă rugăm să prezentați motivele pentru solicitarea derogărilor: pentru derogarea de la STI, solicitantul trebuie să facă trimitere la articolul 9 din Directiva 2008/57/CE și la cadrul juridic național existent.

Capitolul 9 Caracteristicile tehnice ale vehiculului, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV

Solicitantul trebuie să prezinte ANS(-urilor) caracteristicile tehnice ale vehiculului/parametrii pe baza Registrului european al tipurilor autorizate de vehicule feroviare (ERATV). Structura acestui capitol este aceeași ca în ERATV.

Pentru mai multe informații referitoare la ERATV, a fost publicat un ghid de aplicare, „ERA/GUI/01-2012/INT” care este disponibil la următoarea adresă: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/ERATV-Application-Guide.aspx>.

Capitolul 10 INFORMAȚII CCS SUPPLEMENTARE NECESARE PENTRU AUTORIZAREA SUBSISTEMULUI ETCS LA BORD

În acest capitol, solicitantul trebuie să furnizeze informații suplimentare referitoare la subsistemul ETCS la bord.

Capitolele 11-13

Solicitantul trebuie să furnizeze datele de contact ale organismelor de evaluare preconizate a fi utilizate. Aceste capitole se referă la: organismul notificat pentru evaluarea în raport cu STI-urile, organismul desemnat pentru evaluarea în raport cu normele naționale și organismul de evaluare a riscurilor pentru evaluarea în raport cu metodele de siguranță comune, dacă este necesar.

Capitolul 14: CERTIFICATELE EMISE ÎN RAPORT CU NORMELE NAȚIONALE ȘI CELE UTILIZATE PENTRU STABILIREA COMPATIBILITĂȚII TEHNICE ÎN CONFORMITATE CU Anexa VI la Directiva 2008/57/CE

Solicitantul completează un „Dosar tehnic care însoțește declarația CE”. Acesta conține documentele necesare pentru autorizația de punere în funcțiune:

- Toate dosarele ON și OD (inclusiv toate certificatele)
- Toate celelalte dosare impuse de toate actele legislative UE, inclusiv schițele etc. conform cerințelor de la punctul 2.4 din anexa VI la Directiva 2008/57/CE.
- Orice alte elemente necesare pentru autorizare și utilizarea continuă a subsistemului/vehiculului (inclusiv limitele și condițiile de utilizare)

În acest capitol, Solicitantul trebuie să facă referire la documentele incluse în dosarul tehnic, precum:

- Declarația CE de verificare a vehiculului
- Certificatele CE de verificare pe baza STI-urilor, emise de ON(-uri)
- Declarația CE de verificare pentru elementele constitutive de interoperabilitate
- Orice declarații intermediare de verificare (DIV)
- Dosarul tehnic stabilit de ON(-uri)
- Certificatele CE de verificare pe baza normelor naționale, eliberate de OD(-uri)
- Dosarul tehnic stabilit de OD(-uri)
- Rapoartele de evaluare a siguranței pe baza evaluării riscurilor conform MSC
- Documentația impusă de alte directive, inclusiv certificate emise de terți, dacă este necesar.

Capitolul 15: SPECIFICAȚII, STANDARDE, NORME ȘI NORME TEHNICE NAȚIONALE UTILIZATE ÎN CADRUL PROCESULUI DE AUTORIZARE

Solicitantul este responsabil pentru îndeplinirea tuturor cerințelor esențiale ale legislației aplicabile.

Acest capitol trebuie completat cu **specificațiile obligatorii din:**

- Specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI-uri)
- Normele tehnice naționale
- Standardele citate direct în STI-uri și/sau normele tehnice naționale;
- Alte cerințe juridice

Și cu **specificațiile neobligatorii din:**

- Standardele EN armonizate
- Alte standarde și documente publice
- Standardele la nivel de întreprindere.

Capitolele 16 și 17:

Solicitantul trebuie să confirme că informațiile furnizate sunt corecte și complete.