



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA
HOTĂRÂRE nr. _____
din _____ 2026
Chișinău

**cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea metodei de
siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță**

În temeiul art. 91 alin. (1) pct. 5) și alin. (10) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr.45-52, art. 57), cu modificările ulterioare, Guvernul,

HOTĂRĂȘTE:

Prezenta Hotărâre transpune Decizia Comisiei din 5 iunie 2009 privind adoptarea unei metode de siguranță comune pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță, prevăzute la articolul 6 din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului, CELEX: 32009D0460, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 150/11 din 13 iunie 2009,

1. Se aprobă Regulamentul privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță (*se anexează*).
2. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

Prim-ministru

Alexandru MUNTEANU

Contrasemnează:
Viceprim-ministru,
ministru al infrastructurii
și dezvoltării regionale

Vladimir BOLEA

REGULAMENTUL

privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță

I. Dispoziții generale

1. Regulamentul privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță (în continuare – *Regulament*) stabilește metoda de siguranță care să fie folosită de autoritatea de siguranță pentru calcularea și evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță (în continuare - *OS*), ca urmare a aplicării articolului 91 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

2. Prezentul Regulament se aplică totalității sistemului feroviar național, cu excepția:

2.1. metrourilor, tramvaielor și altor sisteme feroviare ușoare;

2.2. rețelelor care sunt separate din punct de vedere funcțional de restul sistemului feroviar și sunt destinate exclusiv exploatării de către serviciile locale, urbane sau suburbane de transport de călători, precum și întreprinderilor feroviare care operează exclusiv pe aceste rețele;

2.3. infrastructurii feroviare private care este utilizată numai de proprietarul infrastructurii pentru propriile sale operațiuni de transport de marfă;

2.4. vehiculelor de epocă care circulă pe rețelele naționale, cu condiția ca acestea să respecte normele și reglementările naționale în materie de siguranță pentru a se asigura circulația în siguranță a acestor vehicule;

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

3. În sensul prezentului Regulament se aplică definițiile prevăzute de Regulamentul privind siguranța feroviară aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024.

De asemenea, se aplică următoarele definiții:

3.1. *valoare națională de referință (în continuare - VNR)* – măsură de referință care indică nivelul maxim acceptabil pentru o categorie de risc feroviar;

3.2. *categorie de risc* – una dintre categoriile de risc feroviar menționate la art. 92 alin. (2) lit. a) și b) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022;

3.3. *plan de ameliorare a siguranței* – o planificare a implementării structurii organizatorice, a responsabilităților, a procedurilor, a activităților, a capacităților și a resurselor necesare pentru reducerea riscului pentru una sau mai multe categorii de risc;

3.4. *pierderi de vieți omenești și pondere de persoane rănite grav (în continuare - FWSI)* – măsurarea consecințelor accidentelor importante prin luarea în calcul atât a pierderilor de vieți omenești, cât și a persoanelor rănite grav, astfel încât o persoană

rănită grav este considerată a fi echivalentă din punct de vedere statistic cu 0,1 decese;

3.5. *utilizatori ai trecerilor la nivel* – orice persoană care folosește o trecere la nivel pentru a traversa o linie de cale ferată, fie folosind mijloace de transport, fie pe jos;

3.6. *personal sau angajați, inclusiv personalul contractanților* – orice persoană al cărei loc de muncă este legat de căile ferate și care este în exercițiul funcției în momentul accidentului; aceasta include personalul trenurilor și persoanele care manipulează materialul rulant și instalațiile de infrastructură;

3.7. *persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare* – orice persoană prezentă în incinta instalațiilor feroviare atunci când prezența acesteia este interzisă, cu excepția utilizatorilor trecerilor la nivel;

3.8. *altele (terți)* – toate persoanele care nu intră în categoriile „călători”, „angajați, inclusiv personalul contractanților”, „utilizatori ai trecerilor la nivel” sau „persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare”;

3.9. *riscuri pentru societate în ansamblu* – riscurile colective pentru toate categoriile de persoane enumerate la art. 92 alin. (2) lit. a) din Codul transportului feroviar nr.19/2022;

3.10. *tren-km (călători)* – unitatea de măsură corespunzătoare deplasării unui tren de călători pe o distanță de un kilometru; este luată în considerare numai distanța pe teritoriul;

3.11. *km-linie desfășurată* – lungimea rețelei feroviare măsurată în kilometri prin luarea în calcul a fiecărui fir de cale în cazul liniilor de cale ferată cu mai multe fire.

II. Metodologiile de calculare ale VNR și OS și de evaluare a atingerii acestora

4. Metodologia descrisă în anexa nr. 1 se aplică pentru calcularea și evaluarea atingerii VNR și OS.

5. Autoritatea de siguranță propune organului central de specialitate în domeniul transportului feroviar VNR calculate în conformitate cu subpct. 2.1 din anexa nr. 1 și OS obținute din VNR, în conformitate cu metodologia stabilită la subpct 2.2 din anexa nr. 1. După adoptarea de către organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar a VNR și a OS, autoritatea de siguranță evaluează atingerea acestora de către entitățile feroviare în conformitate cu anexa nr. 1.

6. Evaluarea costurilor și beneficiilor estimate, necesare pentru atingerea obiectivelor de siguranță menționate la art. 92 din Codul transportului feroviar nr.19/2022, se limitează la entitățile ale căror VNR, pentru oricare dintre categoriile de risc, se dovedesc mai mari decât OS corespunzătoare.

7. În conformitate cu rezultatele finale ale evaluării atingerii, menționate la subpct. 3.1.5 din anexa nr. 1, se întreprind următoarele acțiuni în vederea aplicării legislației:

7.1. în cazul unei degradări eventuale a performanțelor de siguranță, entitatea feroviară trimite către autoritatea de siguranță un raport în care explică cauzele probabile ale rezultatelor obținute;

7.2. În cazul unei degradări probabile a performanțelor de siguranță entitatea feroviară trimite către autoritatea de siguranță un raport în care explică cauzele probabile ale rezultatelor obținute și prezintă, dacă este cazul, un plan de ameliorare a siguranței.

8. Pentru a evalua informațiile și probele furnizate de entitatea feroviară, în conformitate cu procedurile menționate la subpct. 7.1 și 7.2, autoritatea de siguranță poate solicita avize tehnice din partea organismelor de evaluare a conformității.

OS

1. Surse statistice și parametri de măsurare pentru calcularea VNR și OS

1.1. Surse statistice

1.1.1. VNR și OS se calculează pe baza datelor privitoare la accidentele feroviare și consecințele acestora, raportate în conformitate cu art. 90 alin. (1) – (3) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

1.1.2. În cadrul stabilirii primului set de OS, dacă apar neconcordanțe între datele care au ca proveniență cele două surse menționate la subpct. 1.1.1, datele raportate au prioritate.

1.1.3. Seriile cronologice de date utilizate pentru determinarea VNR și OS includ ultimii patru ani de raportare. Până în data de 31 ianuarie 2028, autoritatea de siguranță propune organului central de specialitate în domeniul transportului feroviar adoptarea valorilor actualizate pentru VNR și OS, care sunt calculate folosind datele din ultimii șase ani.

1.2. Parametri de măsurare pentru VNR

1.2.1. Parametrii de măsurare pentru VNR se exprimă în conformitate cu definiția matematică a riscului. Consecințele accidentelor luate în considerare pentru fiecare dintre categoriile de risc sunt FWSI.

1.2.2. Parametrii de măsurare folosiți pentru a calcula VNR pentru fiecare dintre categoriile de risc sunt stabiliți în anexa nr. 2 și rezultă din aplicarea principiilor și definițiilor menționate la subpct. 1.2.1 și, dacă este cazul, la subpct. 1.2.3.

1.2.3. Parametrii de măsurare includ bazele de etalonare enumerate în anexa nr. 2, pentru normalizarea VNR.

1.2.3. Pentru fiecare dintre categoriile de risc „călători” și „utilizatori ai trecerilor la nivel” se stabilesc două VNR diferite, exprimate cu ajutorul celor doi parametri de măsurare menționați în anexa nr. 2. În sensul evaluării atingerii menționate la pct. 3, se va considera suficientă respectarea a cel puțin unei VNR dintre acestea.

1.3. Parametri de măsurare pentru OS

1.3.1. Parametrii de măsurare folosiți pentru a calcula OS pentru fiecare dintre categoriile de risc sunt aceiași cu cei descriși pentru VNR în subpct. 1.2.

2. Metodologia pentru calcularea VNR și obținerea OS

2.1. Metodologia pentru calcularea VNR

2.1.1. Pentru fiecare dintre categoriile de risc, VNR se calculează prin aplicarea în ordine secvențială a procedurii următoare:

2.1.1.1. calcularea valorilor pentru parametrii de măsurare corespunzători enumerați în anexa nr. 2, luând în considerare datele și prevederile menționate în subpct. 1.1;

2.1.1.2. analiza rezultatelor procedurii descrise la subpct. 2.1.1.1 pentru a verifica prezența și recurența valorilor nule pentru FWSI în ceea ce privește performanțele de siguranță pentru anii în cauză;

2.1.1.3. dacă valorile nule menționate la subpct. 2.1.1.2 sunt maximum două, se calculează media ponderată a valorilor menționate la subpct. 2.1.1.1, așa cum se descrie la subpct. 2.3, iar valoarea rezultată corespunde VNR.

2.1.1.4. dacă valorile nule menționate la subpct. 2.1.1.2 sunt mai mult de două, autoritatea de siguranță atribuie VNR o valoare discreționară identificată în urma consultării cu entitatea feroviară în cauză.

2.2. Metodologia pentru obținerea OS

2.2.1. Pentru fiecare dintre categoriile de risc, după calcularea VNR pentru fiecare entitate feroviară, în conformitate cu procedura stabilită în subpct. 2.1, OS corespunzătoare vor primi o valoare egală cu cea mai mică dintre următoarele:

2.2.1.1. valoarea cea mai mare a VNR dintre toate entitățile feroviare;

2.2.1.2. valoarea echivalentă cu de zece ori valoarea europeană medie a riscului pentru care este calculată VNR în cauză.

2.2.2. Media europeană menționată la subpct. 2.2.1.2 se calculează prin adunarea datelor pertinente pentru toate entitățile feroviare și prin folosirea atât a parametrilor de măsurare corespunzători enumerați în anexa nr. 2, cât și a mediei ponderate descrise la subpct. 2.3.

2.3. Stabilirea mediei ponderate pentru calculul VNR

2.3.1. Pentru fiecare entitate feroviară și pentru fiecare dintre categoriile de risc la care se poate aplica media ponderată în conformitate cu subpct. 2.1.1.3, pentru durata anului Y (unde $Y = 2028$) VNR_Y se calculează după următorii pași:

2.3.1.1. calcularea observațiilor anuale OBS_i (unde i este anul de observare în cauză) pentru parametrii de măsurare enumerați în anexa nr. 2, pe baza datelor corespunzătoare ultimilor n ani de raportare, așa cum se menționează la subpct. 2.1.1.1 [inițial $n = 4$; cu începere din 2028, $n = 6$];

2.3.1.2. calcularea mediei aritmetice pentru n ani (AV) a observațiilor anuale OBS_i ;

2.3.1.3. calcularea valorii absolute a diferenței $ABSDIFF_i$ dintre fiecare observație anuală OBS_i și AV . Dacă $ABSDIFF_i < 0,01 * AV$, $ABSDIFF_i$ primește o valoare constantă egală cu $0,01 * AV$;

2.3.1.4. calcularea ponderii (W_i) pentru fiecare an i în parte, luând inversu $ABSDIFF_i$;

2.3.1.5. calcularea VNR_Y sub forma unei medii ponderate, după formula:

$$NRV_Y = \frac{\sum_{i=x}^N W_i \times OBS_i}{\sum_{i=x}^N W_i}$$

în care i este un număr natural și

$$\left\{ \begin{array}{l} \text{dacă } Y = 2026: x = Y - 5; N = Y - 2 \\ \text{dacă } Y = 2028: x = Y - 7; N = Y - 2 \end{array} \right.$$

3. Model cadru pentru evaluarea atingerii VRN și OS

3.1. Metodologia de evaluare a atingerii VNR și OS

3.1.1. Pentru evaluarea atingerii VNR și OSC se aplică următoarele principii:

3.1.1.1. pentru fiecare entitate feroviară și pentru fiecare dintre categoriile de risc a căror VNR este egală cu sau mai mică decât OS corespunzătoare, atingerea VNR implică în mod automat atingerea OS. Evaluarea atingerii VNR se face în conformitate cu procedura descrisă în subpct. 3.2, această valoare reprezentând nivelul maxim acceptabil pentru riscul la care se referă, fără a aduce atingere prevederilor de la subpct. 3.2.3 privind limita de toleranță;

3.1.1.2. pentru fiecare dintre categoriile de risc a căror VNR este mai mare decât OS corespunzătoare, OS reprezintă nivelul maxim acceptabil pentru riscul la care se referă. Evaluarea atingerii OS se face în conformitate cu prevederile care decurg din evaluarea impactului și, după caz, cu calendarul de punere treptată în aplicare a OS, conform articolului 92 Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

3.1.2. Pentru fiecare entitate feroviară și pentru fiecare dintre categoriile de risc, evaluarea atingerii VNR și OS se face anual de către autoritatea de siguranță, luând în considerare ultimii patru ani de raportare.

3.1.3. Cel mai târziu la data de 31 martie a fiecărui an, autoritatea de siguranță raportează organului central de specialitate în domeniul transportului feroviar despre rezultatele globale ale evaluării atingerii VNR și OS.

3.1.4. Ținând cont de prevederile subpct. 1.1.3, începând cu anul 2029 evaluarea atingerii VNR și OS se face anual de către autoritatea de siguranță, luând în considerare ultimii cinci ani de raportare.

3.1.5. Rezultatele evaluării atingerii VNR și OS menționate la subpct. 3.1.1 se clasifică după cum urmează:

3.1.5.1. performanță de siguranță acceptabilă;

3.1.5.2. degradare eventuală a performanței de siguranță;

3.1.5.3. degradare probabilă a performanței de siguranță.

3.2. Descrierea pas cu pas a procedurii prevăzute la subpct. 3.1.1.1

3.2.1. Procedura de evaluare a atingerii VNR este formată din patru pași diferiți, care sunt descriși la punctele următoare. Anexa nr. 3 prezintă diagrama decizională globală a procedurii, în care săgețile decizionale afirmative și negative corespund unui rezultat pozitiv, respectiv unuia negativ ca urmare a diferiților pași de evaluare.

3.2.2. Primul pas de evaluare verifică dacă performanța de siguranță observată respectă sau nu VNR. Performanța de siguranță observată se măsoară folosind parametrii de măsurare enumerați în anexa nr. 2 și datele menționate subpct. 1.1, cu

serii cronologice care includ cei mai recentii ani de observare, după cum se precizează la subpct. 3.1. Performanța de siguranță observată se exprimă ca:

3.2.2.1. performanță de siguranță observată în anul de raportare cel mai recent;

3.2.2.2. media mobilă ponderată (în continuare - *MWA*), după cum se precizează în subpct. 3.3.

Valorile rezultate din aplicarea subpct. 3.2.2.1 și 3.2.2.2 se compară cu VNR, iar dacă una din aceste valori nu depășește VNR, se consideră că performanța de siguranță este acceptabilă. În caz contrar, procedura continuă cu cel de-al doilea pas de evaluare.

3.2.3. În cadrul celui de-al doilea pas de evaluare, se consideră că performanța de siguranță este acceptabilă dacă *MWA* nu depășește VNR plus o limită de toleranță de 20 %. Dacă această condiție nu este îndeplinită, autoritatea de siguranță solicită organului central de specialitate în domeniul transportului feroviar să comunice detaliile accidentului cel mai grav (folosind FWSI) din cei mai recentii ani de observare, după cum se menționează în subpct. 3.1, excluzând anii folosiți la stabilirea VNR.

Dacă accidentul acesta este mai grav, din punctul de vedere al consecințelor, decât cel mai grav accident inclus în datele folosite la stabilirea VNR, atunci se exclude din statistici. Apoi se recalculează *MWA* pentru a vedea dacă se încadrează în limita de toleranță menționată mai sus. Dacă răspunsul este afirmativ, se consideră că performanța de siguranță este acceptabilă. În caz contrar, procedura continuă cu cel de-al treilea pas de evaluare.

3.2.4. În cadrul celui de-al treilea pas de evaluare, se verifică dacă cel de-al doilea pas de evaluare a avut un rezultat negativ pentru prima oară în ultimii trei ani. Dacă răspunsul este afirmativ, rezultatul celui de-al treilea pas de evaluare se consideră pozitiv. Indiferent de rezultatul celui de-al treilea pas, procedura continuă cu cel de-al patrulea pas.

3.2.5. În cadrul celui de-al patrulea pas de evaluare, se verifică dacă numărul de accidente importante per tren-km din anii precedenți a rămas același (sau a scăzut). Criteriile luate în calcul arată dacă, din punct de vedere statistic, a existat o creștere semnificativă a numărului per tren-km de accidente importante care prezintă relevanță. Această creștere se determină folosind limita de toleranță superioară conform legii lui Poisson, care stabilește variabilitatea acceptabilă pe baza numărului de accidente care au avut loc în diferitele entități feroviare.

3.2.6. Dacă numărul de accidente importante per tren-km nu depășește limita de toleranță menționată, se presupune că nu a existat o creștere statistică semnificativă, iar rezultatul acestui pas de evaluare se consideră pozitiv.

3.2.7. În funcție de categoria de risc la care se referă diferitele VNR în curs de evaluare, accidentele importante care sunt luate în considerare pentru realizarea acestui pas de evaluare sunt următoarele:

3.2.7.1. riscuri pentru călători: toate accidentele importante cu relevanță;

3.2.7.2. riscuri pentru personal sau angajați, inclusiv personalul contractanților: toate accidentele importante cu relevanță;

3.2.7.3. riscuri pentru utilizatorii trecerilor la nivel: toate accidentele importante cu relevanță incluse în categoria „accidente la treceri la nivel”;

3.2.7.4. riscuri pentru persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare: toate accidentele importante cu relevanță incluse în categoria „accidentări ale persoanelor produse de material rulant în mișcare”;

3.2.7.5. riscuri pentru terți: toate accidentele importante cu relevanță;

3.2.7.6. riscuri pentru societate în ansamblu: toate accidentele importante.

3.3. Procesul de stabilire a mediei mobile ponderate pentru evaluarea anuală a atingerii VNR

3.3.1. Pentru fiecare entitate feroviară și pentru fiecare dintre categoriile de risc la care se aplică media mobilă ponderată (MWA) pentru executarea, în fiecare an Y (cu începere de la $Y = 2027$), a pașilor de evaluare descriși la subpct. 3.2, MWA_Y se calculează în modul următor:

3.3.1.1. calcularea observațiilor anuale OBS_i rezultate din indicatorii corespunzători enumerați în anexa nr. 2, pe baza datelor disponibile din sursele menționate în subpct. 1.1 pentru anii cu relevanță (unde indicele i ia valorile definite în formula de mai jos);

3.3.1.2. calcularea mediei aritmetice pentru n ani (AV) a observațiilor anuale OBS_i [la început $n = 4$; cu începere din 2029, $n = 5$];

3.3.1.3. calcularea valorii absolute a diferenței $ABSDIFF_i$ dintre fiecare observație anuală OBS_i și AV . Dacă $ABSDIFF_i < 0,01 * AV$, $ABSDIFF_i$ primește o valoare constantă egală cu $0,01 * AV$;

3.3.1.4. calcularea ponderii W_i , luând inversul $ABSDIFF_i$;

3.3.1.5. calcularea MWA_Y după formula:

$$MWA_Y = \frac{\sum_{i=x}^N W_i \times OBS_i}{\sum_{i=x}^N W_i}$$

în care i este un număr natural și

$$\left\{ \begin{array}{l} \text{dacă } Y = 2026: x = Y - 5; N = Y - 2 \\ \text{dacă } Y = 2028: x = Y - 6; N = Y - 2 \end{array} \right.$$

Anexa nr. 2
la Regulamentul privind stabilirea metodei de siguranță
pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță

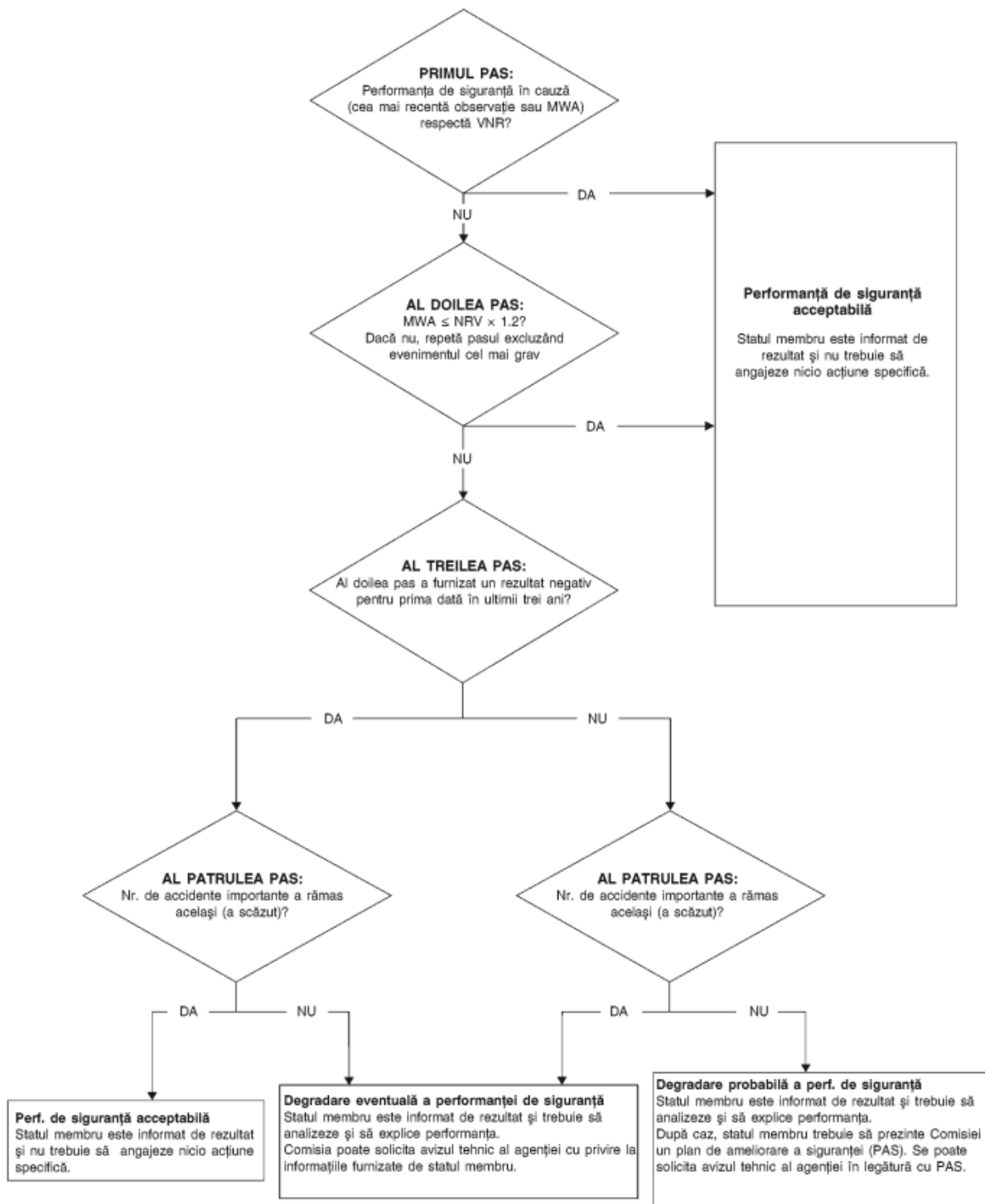
Parametri de măsurare pentru VNR și OS

Categorii de risc	Parametri de măsurare	Baze de etalonare
1. Călători	1.1. Numărul de FWSI în cazul călătorilor rezultat din accidente importante/ Numărul de tren-km (călători) per an	Tren-km (călători) per an
	1.2. Numărul de FWSI în cazul călătorilor rezultat din accidente importante/ Numărul de călător-km per an	Călător-km per an
2. Autoritatea de siguranță	Numărul de FWSI în cazul angajaților rezultat din accidente importante/ Numărul de tren-km per an	Tren-km per an
3. Utilizatori ai trecerilor la nivel	3.1. Numărul de FWSI în cazul utilizatorilor trecerilor la nivel rezultat din accidente importante/ Numărul de tren-km per an	Tren-km per an
	3.2. Numărul de FWSI în cazul utilizatorilor trecerilor la nivel rezultat din accidente importante/ [(Numărul de tren-km per an * Numărul de treceri la nivel)/ km-linie desfășurată]	(Numărul de tren-km per an * Numărul de treceri la nivel)/ km-linie desfășurată
4. Altele	Numărul anual de FWSI în cazul persoanelor care aparțin categoriei „altele” rezultat din accidente importante/ Numărul de tren-km per an	Tren-km per an

5. Persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare	Numărul de FWSI în cazul persoanelor neautorizate în incinta instalațiilor feroviare rezultat din accidente importante/ Numărul de tren-km per an	Tren-km per an
6. Societatea în ansamblu	Numărul total de FWSI per an rezultat din accidente importante/ Numărul de tren-km per an	Tren-km per an

Anexa nr. 3
la Regulamentul privind stabilirea metodei de siguranță
pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță

Diagrama decizională a procedurii prevăzute la subpct. 3.1.1.1 din anexa nr. 1



NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ

Proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea *Regulamentului privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță* a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ

2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ

Actul normativ de nivel primar care reglementează cadrul juridic în domeniul siguranței transportului feroviar, inclusiv sub aspectul metodelor de siguranță aplicabile pentru evaluarea nivelului de siguranță feroviară și a realizării obiectivelor de siguranță, este Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

Potrivit art. 91 alin. (1) pct. 5) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, metodele de siguranță reprezintă norme care stabilesc modul în care se evaluează nivelul de siguranță feroviară, îndeplinirea obiectivelor de siguranță și conformitatea cu alte cerințe de siguranță feroviară, inclusiv prin aplicarea metodei de siguranță pentru evaluarea realizării obiectivelor de siguranță. Totodată, în conformitate cu art. 91 alin. (10) din Codul transportului feroviar, metodele de siguranță se aprobă de Guvern.

În acest context, proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea *Regulamentului privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță este elaborat în temeiul art. 91 alin. (1) pct. 5) și alin. (10) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022*, în vederea reglementării metodologiei aplicabile pentru calcularea, evaluarea și monitorizarea atingerii obiectivelor de siguranță în domeniul transportului feroviar.

Totodată, elaborarea proiectului se înscrie în procesul de armonizare a cadrului normativ național cu acquis-ul Uniunii Europene în domeniul siguranței feroviare și constituie o măsură de realizare a acțiunii nr. 102 din Anexa A „Transport feroviar”, Capitolul 14 „Politica de transport”, Clusterul 4 „Agenda verde și conectivitate sustenabilă” din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025.

Acțiunea menționată prevede alinierea cadrului normativ național la acquis-ul Uniunii Europene în domeniul siguranței feroviare, inclusiv prin transpunerea actelor Uniunii Europene relevante. În acest sens, proiectul are drept sursă *Decizia Comisiei din 5 iunie 2009 privind adoptarea unei metode de siguranță comune pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță, prevăzute la articolul 6 din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliu* iar aprobarea acestuia va contribui la consolidarea cadrului normativ național și la asigurarea unei aplicări uniforme a cerințelor privind evaluarea performanței de siguranță în domeniul feroviar.

2.2. Descrierea situației și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative

Necesitatea intervenției normative rezultă din faptul că, deși Codul transportului feroviar nr. 19/2022 instituie cadrul general privind siguranța feroviară și prevede existența obiectivelor de siguranță, cadrul normativ național nu conține, la această etapă, o reglementare detaliată care să stabilească metodologia de calculare, evaluare și monitorizare a atingerii acestor obiective. Or, în lipsa unui asemenea act normativ subordonat legii, dispozițiile legale primare nu pot fi aplicate în mod deplin, uniform și previzibil, întrucât nu sunt detaliate instrumentele tehnice și procedurale prin care autoritățile competente urmează să stabilească valorile naționale de referință, să determine obiectivele de siguranță și să evalueze anual atingerea acestora de către entitățile feroviare.

Lipsa unei asemenea metode generează riscul unor abordări neuniforme în procesul de supraveghere și evaluare a performanței de siguranță. În absența unor reguli clare privind sursele statistice utilizate, parametrii de măsurare, modul de calcul al valorilor de referință și etapele procedurale ale evaluării, aplicarea normelor de siguranță poate depinde excesiv de practică administrativă sau de interpretări izolate, ceea ce afectează previzibilitatea reglementării și coerența procesului decizional. În același timp, o asemenea lacună normativă reduce capacitatea autorităților de a interveni în mod fundamentat și proporțional atunci când sunt constatate degradări ale performanței de siguranță.

Adoptarea prezentului proiect este necesară pentru a institui un mecanism normativ clar și complet privind evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță în domeniul feroviar. Prin reglementarea expresă a metodei aplicabile, proiectul va permite stabilirea unor criterii unitare și obiective de apreciere a performanței de siguranță, bazate pe date statistice, indicatori măsurabili și proceduri prestabilite. În acest mod, actul normativ va contribui la creșterea transparenței și a predictibilității în activitatea de reglementare și supraveghere exercitată de autoritățile competente.

Prin instituirea unei evaluări anuale a atingerii obiectivelor de siguranță și prin clasificarea rezultatelor obținute, proiectul creează premisele identificării timpurii a riscurilor, ale prevenirii deteriorării performanței de siguranță și ale adoptării unor măsuri corective înainte de producerea unor consecințe grave. Astfel, actul instituie inclusiv o funcție practică de prevenire, monitorizare și gestionare a riscurilor în domeniul transportului feroviar.

Prin urmare, intervenția normativă este justificată atât de necesitatea executării obligațiilor asumate de Republica Moldova în procesul de armonizare cu legislația Uniunii Europene, cât și de necesitatea înlăturării unei lacune normative existente la nivel național, în vederea instituirii unui mecanism clar, unitar și funcțional de evaluare a siguranței feroviare. Adoptarea proiectului va contribui la sporirea clarității cadrului normativ și la consolidarea siguranței sistemului feroviar național.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul actului normativ are ca obiect aprobarea Regulamentului privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță ale sistemului feroviar.

Proiectul actului normativ reglementează cadrul metodologic de evaluare a nivelului de siguranță al sistemului feroviar național, prin stabilirea modului de calcul al valorilor naționale de referință (VNR), determinarea obiectivelor de siguranță (OS) și evaluarea anuală a atingerii acestora, în baza unor indicatori și parametri de măsurare a riscului. În acest sens, sunt prevăzute sursele de date statistice utilizate, modalitatea de calcul al indicatorilor de siguranță, precum și procedurile de analiză și interpretare a rezultatelor obținute, inclusiv aplicarea unor criterii de toleranță și clasificarea performanței de siguranță.

Elementele de noutate ale proiectului constau în instituirea, pentru prima dată la nivel național, a unui cadru metodologic coerent de evaluare a atingerii obiectivelor de siguranță, precum și în introducerea unui set de definiții specifice necesare aplicării acestuia, inclusiv noțiunile de valoare națională de referință, categorie de risc, plan de ameliorare a siguranței și indicatorul FWSI. De asemenea, proiectul introduce instrumente statistice standardizate pentru evaluarea performanței de siguranță, precum și o procedură etapizată de analiză, însoțită de criterii clare de clasificare a rezultatelor și de mecanisme de reacție în cazul degradării performanței. Prin aceste reglementări se asigură crearea unui sistem coerent, predictibil și comparabil cu practicile Uniunii Europene în domeniul siguranței feroviare.”

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

<p>Opțiunile alternative nu au fost luate în considerare.</p> <p>Opțiunea menținerii cadrului normativ existent, fără adoptarea unui act normativ național de transpunere a Decizia Comisiei din 5 iunie 2009 privind adoptarea unei metode de siguranță comune pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță, prevăzute la articolul 6 din Directiva 2004/49/CE a fost exclusă din start, întrucât în conformitate cu Acordul de Asociere RM - UE, Republica Moldova și-a asumat angajamentul de a adopta treptat legislația europeană, inclusiv reglementările ce vizează siguranța în transportul feroviar.</p>
<p>4. Analiza impactului de reglementare</p>
<p>4.1. Impactul asupra sectorului public</p>
<p>Proiectul are impact pozitiv asupra sectorului public prin consolidarea cadrului normativ și procedural în domeniul siguranței transportului feroviar, precum și prin clarificarea modului de exercitare a atribuțiilor autorităților competente.</p>
<p>4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative</p>
<p>Implementarea proiectului nu necesită costuri financiare din bugetul de stat. Aplicarea prevederilor acestuia se va realiza în limita resurselor financiare și a capacităților instituționale existente ale autorității de siguranță.</p>
<p>4.3. Impactul asupra sectorului privat</p>
<p>Proiectul are impact pozitiv asupra sectorului privat așa cum stabilește cerințe procedurale și de conformare în vederea asigurării unui nivel adecvat de siguranță în domeniul transportului feroviar.</p>
<p>4.4. Impactul social</p>
<p>Proiectul are un impact social pozitiv prin consolidarea cadrului de siguranță în domeniul transportului feroviar și prin crearea premiselor pentru prevenirea riscurilor și reducerea accidentelor feroviare. Aplicarea unui mecanism de evaluare a atingerii obiectivelor de siguranță va contribui la sporirea protecției călătorilor, personalului feroviar și altor categorii de persoane expuse riscurilor specifice acestui domeniu.</p>
<p>4.5. Impactul asupra mediului</p>
<p>Implementarea proiectului va avea un impact pozitiv semnificativ asupra mediului, deoarece implementarea regulilor de siguranță europene implică și reducerea emisiilor, riscului de scurgeri a substanțelor periculoase, etc.</p>
<p>5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE</p>
<p>5.1. Măsurile normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională</p>
<p>Proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de</p>

siguranță este elaborat în contextul alinierii Republicii Moldova la cerințele legislației Uniunii Europene în domeniul feroviar și transpune Decizia Comisiei din 5 iunie 2009 privind adoptarea unei metode de siguranță comune pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță, prevăzute la articolul 6 din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului, CELEX: 32009D0460, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 150/11 din 13 iunie 2009.

5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE

Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță urmărește crearea cadrului juridic necesar pentru implementarea prevederilor Deciziei Comisiei din 5 iunie 2009 privind adoptarea unei metode de siguranță comune pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță, prevăzute la articolul 6 din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului.

Proiectul constituie măsura normativă specifică prin care sunt stabilite reguli clare privind metodologia de calculare, evaluare și monitorizare a atingerii obiectivelor de siguranță în domeniul transportului feroviar, în vederea aplicării coerente a cadrului legal național și a alinierii acestuia la cerințele legislației Uniunii Europene.

Astfel, Regulamentul reprezintă instrumentul normativ necesar pentru punerea în aplicare a prevederilor Codului transportului feroviar nr. 19/2022 în partea ce ține de obiectivele de siguranță, prin stabilirea cerințelor detaliate referitoare la sursele statistice, parametrii de măsurare, metodologia de calcul a valorilor naționale de referință și a obiectivelor de siguranță, precum și procedura de evaluare a atingerii acestora, fără a fi necesară modificarea altor acte normative în vigoare.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

Întru respectarea principalelor etape ale legiferării stabilite la art. 20 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, precum și în scopul asigurării transparenței conform cerințelor art. 9 din Legea nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea elaborării proiectului actului normativ este plasat și poate fi accesat pe portalul particip.gov.md.

Linkul la anunțul de inițiere: https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/16544.

Proiectul actului normativ va fi supus avizării și consultării publice conform cerințelor stabilite la art. 32 alin. (5) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, respectiv se va transmite următoarelor autorități publice centrale responsabile de aplicarea prevederilor conținute în proiect și instituțiilor interesate:

<ul style="list-style-type: none"> -Ministerul Finanțelor; -Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; -Ministerul Muncii și Protecției Sociale; -Centrul de Armonizare a Legislației; -Agenția Proprietății Publice (Î.S. „Calea Ferată din Moldova”); -Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi.
7. Concluziile expertizelor
<p>După definitivarea proiectului actului normativ potrivit avizelor, expertizei de compatibilitate cu legislația UE și rezultatelor consultărilor publice, proiectul va fi supus expertizei juridice și respectiv, expertizei anticorupție în conformitate cu cerințele Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative.</p> <p>Rezultatele expertizelor menționate supra vor fi incluse în Sinteza obiecțiilor și propunerilor.</p>
8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent
<p>Implementarea proiectului nu necesită modificarea sau abrogarea altor acte normative în vigoare. Prin aprobarea prezentului act normativ, care stabilește metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță se realizează implementarea prevederilor Deciziei Comisiei din 5 iunie 2009 privind adoptarea unei metode de siguranță comune pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță, prevăzute la articolul 6 din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliu.</p> <p>Nu sunt identificate, la această etapă, necesități suplimentare de elaborare a unor acte normative noi sau a unor planuri de acțiune specifice pentru implementare.</p>
9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
<p>Implementarea prevederilor Regulamentului nu necesită adoptarea unor măsuri suplimentare. Aplicarea acestuia se va realiza în cadrul competențelor funcționale ale Agenției Feroviare și Î.S. “Calea Ferată din Moldova” în baza mecanismelor administrative existente.</p>

**Viceprim-ministru,
ministru**

Vladimir BOLEA

TABEL DE CONCORDANȚĂ

1	Titlul actului UE, inclusiv cea mai recentă modificare, nr. CELEX Decizia Comisiei din 5 iunie 2009 privind adoptarea unei metode de siguranță comune pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță, prevăzute la articolul 6 din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului, CELEX:32009D0460, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 150/11 din 13.06.2009.					
2	Titlul actului normativ național Hotărârea Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță					
3	Gradul general de compatibilitate Compatibil					
4	Autoritatea/persoana responsabilă Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale					
5	Data întocmirii 18.03.2026					
6	Traducere verificată de BIE					
Actul UE în limba română	Actul Uniunii Europene în limba engleză	Actul/actele normativ/e național/e în limba română	Traducerea actului/actelor normativ/e în limba engleză	Gradul de compatibilitate	Observațiile Republicii Moldova	Observațiile Comisiei Europene
7	8	9	10	11	12	13
Articolul 1 Obiect Prezenta decizie stabilește o metodă de siguranță comună care să fie folosită de Agenția Europeană a Căilor Ferate (denumită în continuare „agenția”) pentru calcularea și evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță comune (OSC), ca urmare a aplicării articolului 6 alineatul (1) din Directiva 2004/49/CE.	Article 1 Subject matter This Decision establishes a common safety method to be used by the European Railway Agency (hereafter ‘the Agency’) for calculating and assessing the achievement of common safety targets (CSTs), in application of Article 6(1) of Directive 2004/49/EC.	1. Regulamentul privind stabilirea metodei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță (în continuare – Regulament) stabilește metoda de siguranță care să fie folosită de autoritatea de siguranță pentru calcularea și evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță (în continuare - OS), ca urmare a aplicării articolului 91 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.		Compatibil		
Articolul 2 Domeniul de aplicare Prezenta decizie se aplică totalității sistemului feroviar din fiecare dintre statele membre. Totuși, decizia nu se aplică următoarelor:	Article 2 Scope This Decision shall apply to the whole railway system within each of the Member States. However it shall not apply to:	2. Prezentul Regulament se aplică totalității sistemului feroviar național, cu excepția:		Compatibil		

(a) metrourilor, tramvaielor și altor sisteme feroviare ușoare;	(a) metros, trams and other light rail systems;	2.1. metrourilor, tramvaielor și altor sisteme feroviare ușoare;		Compatibil		
(b) rețelelor care sunt separate din punct de vedere funcțional de restul sistemului feroviar și sunt destinate exclusiv exploataării de către serviciile locale, urbane sau suburbane de transport de călători, precum și întreprinderilor feroviare care operează exclusiv pe aceste rețele;	(b) networks that are functionally separate from the rest of the railway system and intended only for the operation of local, urban or suburban passenger services, as well as railway undertakings operating solely on these networks;	2.2. rețelelor care sunt separate din punct de vedere funcțional de restul sistemului feroviar și sunt destinate exclusiv exploataării de către serviciile locale, urbane sau suburbane de transport de călători, precum și întreprinderilor feroviare care operează exclusiv pe aceste rețele;		Compatibil		
(c) infrastructurii feroviare private care este utilizată numai de proprietarul infrastructurii pentru propriile sale operațiuni de transport de marfă;	(c) privately owned railway infrastructure that exists solely for use by the infrastructure owner for its own freight operations;	2.3. infrastructurii feroviare private care este utilizată numai de proprietarul infrastructurii pentru propriile sale operațiuni de transport de marfă;		Compatibil		
(d) vehiculelor de epocă care circulă pe rețelele naționale, cu condiția ca acestea să respecte normele și reglementările naționale în materie de siguranță pentru a se asigura circulația în siguranță a acestor vehicule;	(d) heritage vehicles that run on national networks providing that they comply with national safety rules and regulations with a view to ensuring safe circulation of such vehicles;	2.4. vehiculelor de epocă care circulă pe rețelele naționale, cu condiția ca acestea să respecte normele și reglementările naționale în materie de siguranță pentru a se asigura circulația în siguranță a acestor vehicule;		Compatibil		
(e) căilor ferate de epocă, muzeale și turistice care operează pe propria rețea, inclusiv atelierele, vehiculele și personalul.	(e) heritage, museum and tourist railways that operate on their own network, including workshops, vehicles and staff.	2.5. căilor ferate de epocă, muzeale și turistice care operează pe propria rețea, inclusiv atelierele, vehiculele și personalul.		Compatibil		
Articolul 3 Definiții În sensul prezentei decizii se aplică definițiile prevăzute în Directiva 2004/49/CE și în Regulamentul (CE) nr. 91/2003.	Article 3 Definitions For the purposes of this Decision, definitions of Directive 2004/49/EC and	3. În sensul prezentului Regulament se aplică definițiile prevăzute de Regulamentul privind siguranța feroviară aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 725/2024.		Compatibil		

	Regulation (EC) No 91/2003 shall apply					
De asemenea, se aplică următoarele definiții:	In addition, the following definitions shall apply:	De asemenea, se aplică următoarele definiții:		Compatibil		
(a) „valoare națională de referință (VNR)” înseamnă o măsură de referință care indică, pentru statul membru în cauză, nivelul maxim acceptabil pentru o categorie de risc feroviar;	(a) ‘national reference value (NRV)’ means a reference measure indicating, for the Member State concerned, the maximum tolerable level for a railway risk category;	3.1. <i>valoare națională de referință (în continuare - VNR)</i> – măsură de referință care indică nivelul maxim acceptabil pentru o categorie de risc feroviar;		Compatibil		
(b) „categorie de risc” înseamnă una dintre categoriile de risc feroviar menționate la articolul 7 alineatul (4) literele (a) și (b) din Directiva 2004/49/CE;	(b) ‘risk category’ means one of the railway risk categories specified by Article 7(4)(a) and (b) of Directive 2004/49/EC;	3.2. <i>categorie de risc</i> – una dintre categoriile de risc feroviar menționate la art. 92 alin. (2) lit. a) și b) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022;		Compatibil		
(c) „plan de ameliorare a siguranței” înseamnă o planificare a implementării structurii organizaționale, a responsabilităților, a procedurilor, a activităților, a capacităților și a resurselor necesare pentru reducerea riscului pentru una sau mai multe categorii de risc;	(c) ‘safety enhancement plan’ means a schedule to implement the organisational structure, responsibilities, procedures, activities, capabilities and resources required to reduce the risk for one or more risk categories;	3.3. <i>plan de ameliorare a siguranței</i> – o planificare a implementării structurii organizaționale, a responsabilităților, a procedurilor, a activităților, a capacităților și a resurselor necesare pentru reducerea riscului pentru una sau mai multe categorii de risc;		Compatibil		
(d) „pierderi de vieți omenești și pondere de persoane rănite grav” („fatalities and weighted serious injuries”, FWSI) înseamnă măsurarea consecințelor accidentelor importante prin luarea în calcul atât a pierderilor de vieți omenești, cât și a persoanelor rănite grav, astfel încât o persoană rănită grav este considerată a fi echivalentă din	(d) ‘fatalities and weighted serious injuries (FWSIs)’ means a measurement of the consequences of significant accidents combining fatalities and serious injuries, where 1 serious injury is considered statistically equivalent to 0,1 fatalities;	3.4. <i>pierderi de vieți omenești și pondere de persoane rănite grav (în continuare - FWSI)</i> – măsurarea consecințelor accidentelor importante prin luarea în calcul atât a pierderilor de vieți omenești, cât și a persoanelor rănite grav, astfel încât o persoană rănită grav este considerată a fi echivalentă din		Compatibil		

punct de vedere statistic cu 0,1 decese;		punct de vedere statistic cu 0,1 decese;				
(e) „utilizatori ai trecerilor la nivel” înseamnă orice persoană care folosește o trecere la nivel pentru a traversa o linie de cale ferată, fie folosind mijloace de transport, fie pe jos;	(e) ‘level crossing users’ means all persons using a level crossing to cross the railway line by any means of transportation or by foot;	3.5. <i>utilizatori ai trecerilor la nivel</i> – orice persoană care folosește o trecere la nivel pentru a traversa o linie de cale ferată, fie folosind mijloace de transport, fie pe jos;		Compatibil		
(f) „personal” sau „angajați, inclusiv personalul contractanților” înseamnă orice persoană al cărei loc de muncă este legat de căile ferate și care este în exercițiul funcțiunii în momentul accidentului; aceasta include personalul trenurilor și persoanele care manipulează materialul rulant și instalațiile de infrastructură;	(f) ‘staff’ or ‘employees including the staff of contractors’ means any persons whose employment is in connection with a railway and is at work at the moment of the accident; it includes the crew of the train and persons handling rolling stock and infrastructure installations;	3.6. <i>personal sau angajați, inclusiv personalul contractanților</i> – orice persoană al cărei loc de muncă este legat de căile ferate și care este în exercițiul funcțiunii în momentul accidentului; aceasta include personalul trenurilor și persoanele care manipulează materialul rulant și instalațiile de infrastructură;		Compatibil		
(g) „persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare” înseamnă orice persoană prezentă în incinta instalațiilor feroviare atunci când prezența acesteia este interzisă, cu excepția utilizatorilor trecerilor la nivel;	(g) ‘unauthorised persons on railway premises’ means any persons present on railway premises where such presence is forbidden, with the exception of level crossing users;	3.7. <i>persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare</i> – orice persoană prezentă în incinta instalațiilor feroviare atunci când prezența acesteia este interzisă, cu excepția utilizatorilor trecerilor la nivel;		Compatibil		
(h) „alte (terți)” înseamnă toate persoanele care nu intră în categoriile „călători”, „angajați, inclusiv personalul contractanților”, „utilizatori ai trecerilor la nivel” sau „persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare”;	(h) ‘others (third parties)’ means all persons not defined as ‘passengers’, ‘employees including the staff of contractors’, ‘level crossing users’ or ‘unauthorised persons on railway premises’;	3.8. <i>alte (terți)</i> – toate persoanele care nu intră în categoriile „călători”, „angajați, inclusiv personalul contractanților”, „utilizatori ai trecerilor la nivel” sau „persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare”;		Compatibil		
(i) „riscuri pentru societate în ansamblu” înseamnă riscurile colective pentru toate categoriile	(i) ‘risk to the society as a whole’ means the collective risk to all categories of persons	3.9. <i>riscuri pentru societate în ansamblu</i> – riscurile colective pentru toate		Compatibil		

de persoane enumerate la articolul 7 alineatul (4) din Directiva 2004/49/CE;	listed in Article 7(4)(a) of Directive 2004/49/EC;	categoriile de persoane enumerate la art. 92 alin. (2) lit. a) din Codul transportului feroviar nr.19/2022;				
(j) „tren-km (călători)” înseamnă unitatea de măsură corespunzătoare deplasării unui tren de călători pe o distanță de un kilometru; este luată în considerare numai distanța pe teritoriul național al țării declarante;	(j) ‘passenger train-km’ means the unit of measure representing the movement of a passenger train over one kilometre; only the distance on the national territory of the reporting country shall be taken into account;	3.10. <i>tren-km (călători)</i> – unitatea de măsură corespunzătoare deplasării unui tren de călători pe o distanță de un kilometru; este luată în considerare numai distanța pe teritoriul;		Compatibil		
(k) „km-linie desfășurată” înseamnă lungimea rețelei feroviare din statele membre, măsurată în kilometri prin luarea în calcul a fiecărui fir de cale în cazul liniilor de cale ferată cu mai multe fire.	(k) ‘track-km’ means the length measured in kilometres of the railway network in Member States where each track of a multiple track railway line is to be counted.	3.11. <i>km-linie desfășurată</i> – lungimea rețelei feroviare măsurată în kilometri prin luarea în calcul a fiecărui fir de cale în cazul liniilor de cale ferată cu mai multe fire.		Compatibil		
Articolul 4 Metodologiile de calculare ale VNR și OSC și de evaluare a atingerii acestora (1) Metodologia descrisă în anexă se aplică pentru calcularea și evaluarea atingerii VNR și OSC.	Article 4 Methodologies to calculate NRVs and CSTs and to assess their achievement 1. The methodology described in the Annex shall apply for calculating and assessing the achievements of NRVs and CSTs.	4. Metodologia descrisă în anexa nr. 1 se aplică pentru calcularea și evaluarea atingerii VNR și OS.		Compatibil		
(2) Agenția propune Comisiei VNR calculate în conformitate cu secțiunea 2.1 din anexă și OSC obținute din VNR, în conformitate cu metodologia stabilită în secțiunea 2.2 din anexă. După adoptarea de către Comisie a VNR și a OSC, agenția evaluează atingerea acestora de către statele membre în conformitate cu capitolul 3 din anexă.	2. The Agency shall propose to the Commission NRVs calculated in accordance with section 2.1 of the Annex and CSTs derived from the NRVs, in accordance with the methodology set out in section 2.2 of the Annex. After adoption of NRVs and CSTs by the Commission, the Agency shall assess their achievement by Member States in	5. Autoritatea de siguranță propune organului central de specialitate în domeniul transportului feroviar VNR calculate în conformitate cu subpct. 2.1 din anexa nr. 1 și OS obținute din VNR, în conformitate cu metodologia stabilită la subpct 2.2 din anexa nr. 1. După adoptarea de către organul central de specialitate în domeniul transportului feroviar a VNR și a OS,		Compatibil		

	compliance with chapter 3 of the Annex.	autoritatea de siguranță evaluează atingerea acestora de către entitățile feroviare în conformitate cu anexa nr. 1.				
(3) Evaluarea costurilor și beneficiilor estimate menționate la articolul 7 alineatul (3) din Directiva 2004/49/CE se limitează la statele membre ale căror VNR, pentru oricare dintre categoriile de risc, se dovedesc mai mari decât OSC corespunzătoare.	3. The assessment of the estimated costs and benefits of CSTs referred to in Article 7(3) of Directive 2004/49/EC shall be limited to those Member States whose NRVs, for any of the risk categories, are found to be higher than the corresponding CSTs.	6. Evaluarea costurilor și beneficiilor estimate, necesare pentru atingerea obiectivelor de siguranță menționate la art. 92 din Codul transportului feroviar nr.19/2022, se limitează la entitățile ale căror VNR, pentru oricare dintre categoriile de risc, se dovedesc mai mari decât OS corespunzătoare.		Compatibil		
Articolul 5 Acțiuni întreprinse în vederea aplicării legislației În conformitate cu rezultatele finale ale evaluării atingerii, menționate la punctul 3.1.5 din anexă, se întreprind următoarele acțiuni în vederea aplicării legislației:	Article 5 Enforcement actions In accordance with the different final results of the assessment of achievement, referred to in point 3.1.5 of the Annex, the following enforcement actions shall be taken:	7. În conformitate cu rezultatele finale ale evaluării atingerii, menționate la subpct. 3.1.5 din anexa nr. 1, se întreprind următoarele acțiuni în vederea aplicării legislației:		Compatibil		
(a) în cazul unei „degradări eventuale a performanțelor de siguranță”: statul (statele) membru (membre) trimite (trimit) Comisiei un raport în care explică cauzele probabile ale rezultatelor obținute;	(a) in case of ‘possible deterioration of safety performance’: the Member State/s concerned shall send to the Commission a report explaining the likely causes of the results obtained;	7.1. în cazul unei degradări eventuale a performanțelor de siguranță, entitatea feroviară trimite către autoritatea de siguranță un raport în care explică cauzele probabile ale rezultatelor obținute;		Compatibil		
(b) în cazul unei „degradări probabile a performanțelor de siguranță”: statul (statele) membru (membre) trimite (trimit) Comisiei un raport în care explică cauzele probabile ale rezultatelor obținute și prezintă, dacă este cazul, un plan de ameliorare a siguranței.	(b) in case of ‘probable deterioration of safety performance’: the Member State/s concerned shall send to the Commission a report explaining the likely causes of the results obtained and submit, if appropriate, a safety enhancement plan.	7.2. în cazul unei degradări probabile a performanțelor de siguranță entitatea feroviară trimite către autoritatea de siguranță un raport în care explică cauzele probabile ale rezultatelor obținute și prezintă, dacă este cazul, un plan de ameliorare a siguranței.		Compatibil		

<p>Pentru a evalua informațiile și probele furnizate de statele membre în conformitate cu procedurile menționate la literele (a) și (b), Comisia poate solicita avize tehnice din partea agenției.</p>	<p>In order to evaluate any information and evidences provided by Member States in accordance with the process referred to in points (a) and (b), the Commission may ask the Agency to provide technical opinions.</p>	<p>8. Pentru a evalua informațiile și probele furnizate de entitatea feroviară, în conformitate cu procedurile menționate la subpct. 7.1 și 7.2, autoritatea de siguranță poate solicita avize tehnice din partea organismelor de evaluare a conformității.</p>		<p>Compatibil</p>		
<p>Articolul 6 Destinatari Prezenta decizie se adresează statelor membre. Adoptată la Bruxelles, 5 iunie 2009. Pentru Comisie Antonio TAJANI Vicepreședinte</p>	<p>Article 6 Addressees This Decision is addressed to the Member States. Done at Brussels, 5 June 2009. For the Commission Antonio TAJANI Vice-President</p>			<p>Prevederi UE neaplicabile</p>		
<p><i>ANEXĂ</i> 1. Surse statistice și parametri de măsurare pentru calcularea VNR și OSC</p>	<p><i>ANNEX</i> 1. Statistical sources and measurement units for calculating NRVs and CSTs</p>	<p>1. Surse statistice și parametri de măsurare pentru calcularea VNR și OS</p>		<p>Compatibil</p>		
<p>1.1. Surse statistice</p>	<p>1.1. Statistical sources</p>	<p>1.1. Surse statistice</p>		<p>Compatibil</p>		
<p>1.1.1. VNR și OSC se calculează pe baza datelor privitoare la accidente feroviare și consecințele acestora, raportate în conformitate cu anexa H la Regulamentul (CE) nr. 91/2003 și în conformitate cu prevederile articolelor 5 și 18 din Directiva 2004/49/CE și ale anexei I la aceasta.</p>	<p>1.1.1. The NRVs and the CSTs shall be calculated on the basis of data on railway accidents and related consequences, reported according to Annex H to Regulation (EC) No 91/2003 and according to provisions of Articles 5, 18 and Annex I to Directive 2004/49/EC.</p>	<p>1.1.1. VNR și OS se calculează pe baza datelor privitoare la accidente feroviare și consecințele acestora, raportate în conformitate cu art. 90 alin. (1) – (3) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.</p>		<p>Compatibil</p>		

1.1.2. În cadrul stabilirii primului set de OSC, dacă apar neconcordanțe între datele care au ca proveniență cele două surse menționate la punctul 1.1.1, datele raportate în conformitate cu anexa H la Regulamentul (CE) nr. 91/2003 au prioritate.	1.1.2. Within the framework of determining the first set of CSTs, in case of inconsistencies between data coming from the two sources referred to in point 1.1.1, data reported according to Annex H to Regulation (EC) No 91/2003 shall have precedence.	1.1.2. În cadrul stabilirii primului set de OS, dacă apar neconcordanțe între datele care au ca proveniență cele două surse menționate la subpct. 1.1.1, datele raportate au prioritate.		Compatibil		
1.1.3. Seriile cronologice de date utilizate pentru determinarea VNR și OSC includ ultimii patru ani de raportare. Cel mai târziu la 31 ianuarie 2011, agenția propune Comisiei adoptarea valorilor actualizate pentru VNR și OSC, care sunt calculate folosind datele din ultimii șase ani de raportare.	1.1.3. The time series of data which will be used for attributing values to NRVs and CSTs shall include the four most recent reported years. No later than 31 January 2011 the Agency shall propose to the Commission the adoption of updated values for NRVs and CSTs, calculated from data for the six most recent reported years.	1.1.3. Seriile cronologice de date utilizate pentru determinarea VNR și OS includ ultimii patru ani de raportare. Până în data de 31 ianuarie 2028, autoritatea de siguranță propune organului central de specialitate în domeniul transportului feroviar adoptarea valorilor actualizate pentru VNR și OS, care sunt calculate folosind datele din ultimii șase ani.		Compatibil		
1.2. Parametri de măsurare pentru VNR	1.2. Measurement units for NRVs	1.2. Parametri de măsurare pentru VNR		Compatibil		
1.2.1. Parametrii de măsurare pentru VNR se exprimă în conformitate cu definiția matematică a riscului. Consecințele accidentelor luate în considerare pentru fiecare dintre categoriile de risc sunt FWSI.	1.2.1. The measurement units for NRVs shall be expressed in compliance with the mathematical definition of risk. The consequences of accidents which shall be considered for each of the risk categories are the FWSIs.	1.2.1. Parametrii de măsurare pentru VNR se exprimă în conformitate cu definiția matematică a riscului. Consecințele accidentelor luate în considerare pentru fiecare dintre categoriile de risc sunt FWSI.		Compatibil		
1.2.2. Parametrii de măsurare folosiți pentru a calcula VNR pentru fiecare dintre categoriile de risc sunt stabiliți în apendicele 1 și rezultă din aplicarea principiilor și definițiilor menționate la punctul 1.2.1 și,	1.2.2. The measurement units which shall be used for quantifying NRVs for each of the risk categories are laid down in Appendix 1 and result from the application of the principles and definitions referred to in	1.2.2. Parametrii de măsurare folosiți pentru a calcula VNR pentru fiecare dintre categoriile de risc sunt stabiliți în anexa nr. 2 și rezultă din aplicarea principiilor și definițiilor menționate la		Compatibil		

dacă este cazul, la punctul 1.2.3. Parametrii de măsurare includ bazele de etalonare enumerate în apendicele 1, pentru normalizarea VNR.	point 1.2.1 and, where relevant, point 1.2.3. The measurement units include the scaling bases listed in Appendix 1, for the normalisation of NRVs.	subpct. 1.2.1 și, dacă este cazul, la subpct. 1.2.3. Parametrii de măsurare includ bazele de etalonare enumerate în anexa nr. 2, pentru normalizarea VNR.				
1.2.3. Pentru fiecare dintre categoriile de risc „călători” și „utilizatori ai trecerilor la nivel” se stabilesc două VNR diferite, exprimate cu ajutorul celor doi parametri de măsurare menționați în apendicele 1. În sensul evaluării atingerii menționate în capitolul 3, se va considera suficientă respectarea a cel puțin unei VNR dintre acestea.	1.2.3. For each of the risk categories ‘passengers’ and ‘level crossing users’ two different NRVs shall be set, expressed with the two different measurement units referred to in Appendix 1. For the purposes of the assessment of achievement referred to in chapter 3, compliance with at least one of these NRVs shall be considered sufficient.	1.2.3. Pentru fiecare dintre categoriile de risc „călători” și „utilizatori ai trecerilor la nivel” se stabilesc două VNR diferite, exprimate cu ajutorul celor doi parametri de măsurare menționați în anexa nr. 2. În sensul evaluării atingerii menționate la pct. 3, se va considera suficientă respectarea a cel puțin unei VNR dintre acestea.		Compatibil		
1.3. Parametri de măsurare pentru OSC	1.3. Measurement units for CSTs	1.3. Parametri de măsurare pentru OS		Compatibil		
1.3.1. Parametrii de măsurare folosiți pentru a calcula OSC pentru fiecare dintre categoriile de risc sunt aceiași cu cei descriși pentru VNR în secțiunea 1.2.	1.3.1. The measurement units to be used for quantifying CSTs for each of the risk categories shall be the same as the ones described for NRVs in section 1.2.	1.3.1. Parametrii de măsurare folosiți pentru a calcula OS pentru fiecare dintre categoriile de risc sunt aceiași cu cei descriși pentru VNR în subpct. 1.2.		Compatibil		
2. Metodologia pentru calcularea VNR și obținerea OSC	2. Methodology for calculating NRVs and for deriving CSTs	2. Metodologia pentru calcularea VNR și obținerea OS		Compatibil		
2.1. Metodologia pentru calcularea VNR	2.1. Methodology for calculating NRVs	2.1. Metodologia pentru calcularea VNR		Compatibil		
2.1.1. Pentru fiecare stat membru și pentru fiecare dintre categoriile de risc, VNR se calculează prin aplicarea în ordine secvențială a procedurii următoare:	2.1.1. For each Member State and for each of the risk categories the NRV shall be calculated by applying in sequential order the following process:	2.1.1. Pentru fiecare dintre categoriile de risc, VNR se calculează prin aplicarea în ordine secvențială a procedurii următoare:		Compatibil		

(a) calcularea valorilor pentru parametrii de măsurare corespunzători enumerați în apendicele 1, luând în considerare datele și prevederile menționate în secțiunea 1.1;	(a) calculation of the values returned by the corresponding measurement units listed in Appendix 1, by considering the data and provisions referred to in section 1.1;	2.1.1.1. calcularea valorilor pentru parametrii de măsurare corespunzători enumerați în anexa nr. 2, luând în considerare datele și prevederile menționate în subpct. 1.1;		Compatibil		
(b) analiza rezultatelor procedurii descrise la litera (a) pentru a verifica prezența și recurența valorilor nule pentru FWSI în ceea ce privește performanțele de siguranță pentru anii în cauză;	(b) analysis of the results of the process described in point (a), to check presence and recurrence of zero values for the FWSIs in the observed safety performances for the years concerned;	2.1.1.2. analiza rezultatelor procedurii descrise la subpct. 2.1.1.1 pentru a verifica prezența și recurența valorilor nule pentru FWSI în ceea ce privește performanțele de siguranță pentru anii în cauză;		Compatibil		
(c) dacă valorile nule menționate la litera (b) sunt maximum două, se calculează media ponderată a valorilor menționate la litera (a), așa cum se descrie în secțiunea 2.3, iar valoarea rezultată corespunde VNR.	(c) if the zero values referred to in point (b) are no more than two, the calculation is made of the weighted average of the values referred to in point (a), as described in section 2.3, and the returned value is taken as the NRV;	2.1.1.3. dacă valorile nule menționate la subpct. 2.1.1.2 sunt maximum două, se calculează media ponderată a valorilor menționate la subpct. 2.1.1.1, așa cum se descrie la subpct. 2.3, iar valoarea rezultată corespunde VNR.		Compatibil		
(d) dacă valorile nule menționate la litera (b) sunt mai mult de două, agenția atribuie VNR o valoare discreționară identificată în urma consultării cu statul membru în cauză.	(d) if the zero values referred to in point (b) are more than two, the Agency shall attribute to the NRV a discretionary value to be identified by consulting the Member State concerned.	2.1.1.4. dacă valorile nule menționate la subpct. 2.1.1.2 sunt mai mult de două, autoritatea de siguranță atribuie VNR o valoare discreționară identificată în urma consultării cu entitatea feroviară în cauză.		Compatibil		
2.2. Metodologia pentru obținerea OSC	2.2. Methodology for deriving CSTs from NRVs	2.2. Metodologia pentru obținerea OS		Compatibil		
2.2.1. Pentru fiecare dintre categoriile de risc, după calcularea VNR pentru fiecare stat membru în conformitate cu procedura stabilită în secțiunea	2.2.1. For each of the risk categories, once the NRV has been calculated for each Member State according to the procedure laid down by section	2.2.1. Pentru fiecare dintre categoriile de risc, după calcularea VNR pentru fiecare entitate feroviară, în conformitate cu procedura		Compatibil		

2.1, OSC corespunzătoare vor primi o valoare egală cu cea mai mică dintre următoarele:	2.1, the corresponding CST shall be assigned a value equal to the lower of:	stabilită în subpct. 2.1, OS corespunzătoare vor primi o valoare egală cu cea mai mică dintre următoarele:				
(a) valoarea cea mai mare a VNR dintre toate statele membre;	(a) the value of the NRV which is the highest amongst the Member States;	2.2.1.1. valoarea cea mai mare a VNR dintre toate entitățile feroviare;		Compatibil		
(b) valoarea echivalentă cu de zece ori valoarea europeană medie a riscului pentru care este calculată VNR în cauză.	(b) the value equal to 10 times the European average value of the risk to which the considered NRV refers.	2.2.1.2. valoarea echivalentă cu de zece ori valoarea europeană medie a riscului pentru care este calculată VNR în cauză.		Compatibil		
2.2.2. Media europeană menționată la punctul 2.2.1 litera (b) se calculează prin adunarea datelor pertinente pentru toate statele membre și prin folosirea atât a parametrilor de măsurare corespunzători enumerați în apendicele 1, cât și a mediei ponderate descrise în secțiunea 2.3.	2.2.2. The European average referred to in point 2.2.1(b) shall be calculated by cumulating the relevant data for all the Member States and by using the corresponding measurement units listed in Appendix 1, as well as the weighted average described in section 2.3.	2.2.2. Media europeană menționată la subpct. 2.2.1.2 se calculează prin adunarea datelor pertinente pentru toate entitățile feroviare și prin folosirea atât a parametrilor de măsurare corespunzători enumerați în anexa nr. 2, cât și a mediei ponderate descrise la subpct. 2.3.		Compatibil		
2.3. Stabilirea mediei ponderate pentru calculul VNR	2.3. Weighted averaging process for the calculation of NRVs	2.3. Stabilirea mediei ponderate pentru calculul VNR		Compatibil		
2.3.1. Pentru fiecare stat membru și pentru fiecare dintre categoriile de risc la care se poate aplica media ponderată în conformitate cu punctul 2.1.1 litera (c), pentru durata anului Y (unde Y = 2009 și 2011) VNR_Y se calculează după următorii pași:	2.3.1. For each Member State and for each of the risk categories to which the weighted averaging can be applied according to point 2.1.1(c), the following steps shall be applied for calculating, during year Y (where Y = 2009 and 2011), the NRV_Y :	2.3.1. Pentru fiecare entitate feroviară și pentru fiecare dintre categoriile de risc la care se poate aplica media ponderată în conformitate cu subpct. 2.1.1.3, pentru durata anului Y (unde Y = 2028) VNR_Y se calculează după următorii pași:		Compatibil		
(a) calcularea observațiilor anuale OBS_i (unde i este anul de observare în cauză) pentru parametrii de măsurare enumerați în apendicele 1, pe baza datelor corespunzătoare ultimilor n ani	(a) calculation of the annual observations OBS_i (where i is the considered year of observation) returned by the corresponding measurement units listed in Appendix 1, after	2.3.1.1. calcularea observațiilor anuale OBS_i (unde i este anul de observare în cauză) pentru parametrii de măsurare enumerați în anexa nr. 2, pe baza datelor corespunzătoare		Compatibil		

de raportare, așa cum se menționează la punctul 2.1.1 litera (a) [inițial n = 4; cu începere din 2011, n = 6];	providing as input the data for the most recent reported n years as referred to in point 2.1.1(a) [initially n = 4; from 2011 onwards n = 6];	ultimilor n ani de raportare, așa cum se menționează la subpct. 2.1.1.1 [inițial n = 4; cu începere din 2028, n = 6];				
(b) calcularea mediei aritmetice pentru n ani (AV) a observațiilor anuale OBS _i	(b) calculation of the arithmetic n-year average (AV) of annual observations OBS _i	2.3.1.2. calcularea mediei aritmetice pentru n ani (AV) a observațiilor anuale OBS _i ;		Compatibil		
(c) calcularea valorii absolute a diferenței ABSDIFF _i dintre fiecare observație anuală OBS _i și AV. Dacă ABSDIFF _i < 0,01 * AV, ABSDIFF _i primește o valoare constantă egală cu 0,01 * AV;	(c) calculation of the absolute value of the difference ABSDIFF _i between each annual observation OBS _i and the AV. If ABSDIFF _i < 0,01 * AV, to ABSDIFF _i is attributed a constant value equal to 0,01 * AV;	2.3.1.3. calcularea valorii absolute a diferenței ABSDIFF _i dintre fiecare observație anuală OBS _i și AV. Dacă ABSDIFF _i < 0,01 * AV, ABSDIFF _i primește o valoare constantă egală cu 0,01 * AV;		Compatibil		
(d) calcularea ponderii (W _i) pentru fiecare an i în parte, luând inversul ABSDIFF _i ;	(d) calculation of the weight (W _i) for each single year i, by taking the inverse of ABSDIFF _i ;	2.3.1.4. calcularea ponderii (W _i) pentru fiecare an i în parte, luând inversu ABSDIFF _i ;		Compatibil		
(e) calcularea VNRY sub forma unei medii ponderate, după formula: $NRV_Y = \frac{\sum_{i=x}^N W_i \times OBS_i}{\sum_{i=x}^N W_i}$ în care i este un număr natural și $\begin{cases} \text{dacă } Y = 2009: x = Y - 5; N = Y - 2 \\ \text{dacă } Y = 2011: x = Y - 7; N = Y - 2 \end{cases}$	(e) calculation of the NRVY in the form of weighted average, as follows: $NRV_Y = \frac{\sum_{i=x}^N W_i \times OBS_i}{\sum_{i=x}^N W_i}$ where i is a natural number and $\begin{cases} \text{if } Y = 2009: x = Y - 5; N = Y - 2 \\ \text{if } Y = 2011: x = Y - 7; N = Y - 2 \end{cases}$	2.3.1.5. calcularea VNRY sub forma unei medii ponderate, după formula: $NRV_Y = \frac{\sum_{i=x}^N W_i \times OBS_i}{\sum_{i=x}^N W_i}$ în care i este un număr natural și dacă Y = 2026: x = Y - 5; N = Y - 2 dacă Y = 2028: x = Y - 7; N = Y - 2		Compatibil		
3. Model cadru pentru evaluarea atingerii VRN și OSC	3. Framework model for the assessment of achievement of NRVs and CSTs	3. Model cadru pentru evaluarea atingerii VRN și OS		Compatibil		

3.1. Metodologia de evaluare a atingerii VNR și OSC	3.1. Methodology for assessing achievement of NRVs and CSTs	3.1. Metodologia de evaluare a atingerii VNR și OS		Compatibil		
3.1.1. Pentru evaluarea atingerii VNR și OSC se aplică următoarele principii:	3.1.1. The following principles shall apply for assessing achievement of NRVs and CSTs:	3.1.1. Pentru evaluarea atingerii VNR și OSC se aplică următoarele principii:		Compatibil		
(a) pentru fiecare stat membru și pentru fiecare dintre categoriile de risc a căror VNR este egală cu sau mai mică decât OSC corespunzătoare, atingerea VNR implică în mod automat atingerea OSC. Evaluarea atingerii VNR se face în conformitate cu procedura descrisă în secțiunea 3.2, această valoare reprezentând nivelul maxim acceptabil pentru riscul la care se referă, fără a aduce atingere prevederilor de la punctul 3.2.3 privind limita de toleranță;	(a) for each Member State and for each of the risk categories whose respective NRV is equal to or lower than the corresponding CST, the achievement of the NRV will also automatically imply the achievement of the CST. The assessment of achievement of the NRV shall be carried out according to the procedure described in section 3.2 and the NRV shall represent the maximum tolerable level of the risk to which it refers, without prejudice to the provisions on the range of tolerance laid down in point 3.2.3;	3.1.1.1. pentru fiecare entitate feroviară și pentru fiecare dintre categoriile de risc a căror VNR este egală cu sau mai mică decât OS corespunzătoare, atingerea VNR implică în mod automat atingerea OS. Evaluarea atingerii VNR se face în conformitate cu procedura descrisă în subpct. 3.2, această valoare reprezentând nivelul maxim acceptabil pentru riscul la care se referă, fără a aduce atingere prevederilor de la subpct. 3.2.3 privind limita de toleranță;		Compatibil		
(b) pentru fiecare stat membru și pentru fiecare dintre categoriile de risc a căror VNR este mai mare decât OSC corespunzătoare, OSC reprezintă nivelul maxim acceptabil pentru riscul la care se referă. Evaluarea atingerii OSC se face în conformitate cu prevederile care decurg din evaluarea impactului și, după caz, cu calendarul de punere treptată în aplicare a OSC, conform articolului 7 alineatul (3) din Directiva 2004/49/CE.	(b) for each Member State and for each of the risk categories whose respective NRV is higher than the corresponding CST, the CST shall represent the maximum tolerable level of the risk to which it refers. The assessment of achievement of the CST shall be carried out in compliance with the requirements deriving from the impact assessment and, where applicable, the timetable for gradual implementation of the CST, according to Article 7(3) of Directive 2004/49/EC.	3.1.1.2. pentru fiecare dintre categoriile de risc a căror VNR este mai mare decât OS corespunzătoare, OS reprezintă nivelul maxim acceptabil pentru riscul la care se referă. Evaluarea atingerii OS se face în conformitate cu prevederile care decurg din evaluarea impactului și, după caz, cu calendarul de punere treptată în aplicare a OS, conform articolului 92 Codul transportului feroviar nr. 19/2022.		Compatibil		

3.1.2. Pentru fiecare stat membru și pentru fiecare dintre categoriile de risc, evaluarea atingerii VNR și OSC se face anual de către agenție, luând în considerare ultimii patru ani de raportare.	3.1.2. For each Member State, and for each of the risk categories, the assessment of achievement of the NRV and CST shall be carried out annually by the Agency, taking into consideration the most recent four preceding reported years.	3.1.2. Pentru fiecare entitate feroviară și pentru fiecare dintre categoriile de risc, evaluarea atingerii VNR și OS se face anual de către autoritatea de siguranță, luând în considerare ultimii patru ani de raportare.		Compatibil		
3.1.3. Cel mai târziu la data de 31 martie a fiecărui an, agenția raportează Comisiei rezultatele globale ale evaluării atingerii VNR și OSC.	3.1.3. No later than 31 March each year the Agency shall report to the Commission on the overall results of the assessment of achievement of NRVs and CSTs.	3.1.3. Cel mai târziu la data de 31 martie a fiecărui an, autoritatea de siguranță raportează organului central de specialitate în domeniul transportului feroviar despre rezultatele globale ale evaluării atingerii VNR și OS.		Compatibil		
3.1.4. Ținând cont de prevederile punctului 1.1.3, începând cu anul 2012 evaluarea atingerii VNR și OSC se face anual de către agenție, luând în considerare ultimii cinci ani de raportare.	3.1.4. Taking into account the provisions laid down in point 1.1.3, from 2012 onwards the assessment of achievement of the NRVs and CSTs shall be carried out annually by the Agency taking into consideration the most recent five preceding reported years.	3.1.4. Ținând cont de prevederile subpct. 1.1.3, începând cu anul 2029 evaluarea atingerii VNR și OS se face anual de către autoritatea de siguranță, luând în considerare ultimii cinci ani de raportare.		Compatibil		
3.1.5. Rezultatele evaluării atingerii VNR și OSC menționate la punctul 3.1.1 se clasifică după cum urmează:	3.1.5. The outcome of the assessment of achievement referred to in point 3.1.1 shall be classified as follows:	3.1.5. Rezultatele evaluării atingerii VNR și OS menționate la subpct. 3.1.1 se clasifică după cum urmează:		Compatibil		
(a) performanță de siguranță acceptabilă;	(a) acceptable safety performance;	3.1.5.1. performanță de siguranță acceptabilă;		Compatibil		
(b) degradare eventuală a performanței de siguranță;	(b) possible deterioration of safety performance;	3.1.5.2. degradare eventuală a performanței de siguranță;		Compatibil		
(c) degradare probabilă a performanței de siguranță.	(c) probable deterioration of safety performance.	3.1.5.3. degradare probabilă a performanței de siguranță.		Compatibil		

3.2. Descrierea pas cu pas a procedurii prevăzute la punctul 3.1.1 litera (a)	3.2. Stepwise description of the procedure referred to in point 3.1.1(a)	3.2. Descrierea pas cu pas a procedurii prevăzute la subpct. 3.1.1.1		Compatibil		
3.2.1. Procedura de evaluare a atingerii VNR este formată din patru pași diferiți, care sunt descriși la punctele următoare. Apendicele 2 prezintă diagrama decizională globală a procedurii, în care săgețile decizionale afirmative și negative corespund unui rezultat pozitiv, respectiv unuia negativ ca urmare a diferiților pași de evaluare.	3.2.1. The procedure for the assessment of achievement of NRVs is composed of four different steps as described in the following points. The overall decisional flowchart of the procedure is shown in Appendix 2, where positive and negative decisional arrows correspond respectively to a 'passed' and a 'failed' result of the different assessment steps.	3.2.1. Procedura de evaluare a atingerii VNR este formată din patru pași diferiți, care sunt descriși la punctele următoare. Anexa nr. 3 prezintă diagrama decizională globală a procedurii, în care săgețile decizionale afirmative și negative corespund unui rezultat pozitiv, respectiv unuia negativ ca urmare a diferiților pași de evaluare.		Compatibil		
3.2.2. Primul pas de evaluare verifică dacă performanța de siguranță observată respectă sau nu VNR. Performanța de siguranță observată se măsoară folosind parametrii de măsurare enumerați în apendicele 1 și datele menționate în secțiunea 1.1, cu serii cronologice care includ cei mai recentți ani de observare, după cum se precizează în secțiunea 3.1. Performanța de siguranță observată se exprimă ca:	3.2.2. The first assessment step shall verify whether the observed safety performance is complying with the NRV or not. The observed safety performance shall be measured by using the measurement units listed in Appendix 1 and the data referred to in section 1.1, with time series which shall include the most recent years of observations as specified in section 3.1. The observed safety performance shall be expressed in terms of:	3.2.2. Primul pas de evaluare verifică dacă performanța de siguranță observată respectă sau nu VNR. Performanța de siguranță observată se măsoară folosind parametrii de măsurare enumerați în anexa nr. 2 și datele menționate subpct. 1.1, cu serii cronologice care includ cei mai recentți ani de observare, după cum se precizează la subpct. 3.1. Performanța de siguranță observată se exprimă ca:		Compatibi		
(a) performanța de siguranță observată în anul de raportare cel mai recent;	(a) safety performance observed in the single most recent reported year;	3.2.2.1. performanță de siguranță observată în anul de raportare cel mai recent;		Compatibil		
(b) media mobilă ponderată (MWA), după cum se precizează în secțiunea 3.3.	(b) moving weighted average (MWA), as specified in section 3.3.	3.2.2.2. media mobilă ponderată (în continuare - <i>MWA</i>), după cum se precizează în subpct. 3.3.		Compatibil		

<p>Valorile rezultate din aplicarea literelor (a) și (b) se compară cu VNR, iar dacă una din aceste valori nu depășește VNR, se consideră că performanța de siguranță este acceptabilă. În caz contrar, procedura continuă cu cel de-al doilea pas de evaluare.</p>	<p>The values returned by applying points (a) and (b) shall then be compared with the NRV, and if one of these values does not exceed the NRV the safety performance shall be considered acceptable. If this is not the case, the procedure shall continue with the second assessment step</p>	<p>Valorile rezultate din aplicarea subpct. 3.2.2.1 și 3.2.2.2 se compară cu VNR, iar dacă una din aceste valori nu depășește VNR, se consideră că performanța de siguranță este acceptabilă. În caz contrar, procedura continuă cu cel de-al doilea pas de evaluare.</p>		<p>Compatibil</p>		
<p>3.2.3. În cadrul celui de-al doilea pas de evaluare, se consideră că performanța de siguranță este acceptabilă dacă MWA nu depășește VNR plus o limită de toleranță de 20 %. Dacă această condiție nu este îndeplinită, agenția solicită autorității de siguranță din statul membru în cauză să comunice detaliile accidentului cel mai grav (folosind FWSI) din cei mai recentți ani de observare, după cum se menționează în secțiunea 3.1, excluzând anii folosiți la stabilirea VNR.</p>	<p>3.2.3. The second assessment step shall consider the safety performance as acceptable if the MWA does not exceed the NRV plus a 20 % range of tolerance. If this condition is not satisfied, the Agency shall ask the safety authority of the Member State concerned to provide the specifics of the single highest-consequence accident (in terms of FWSIs) in the most recent years of observation as referred to in section 3.1, excluding the years used to set the NRV.</p>	<p>3.2.3. În cadrul celui de-al doilea pas de evaluare, se consideră că performanța de siguranță este acceptabilă dacă MWA nu depășește VNR plus o limită de toleranță de 20 %. Dacă această condiție nu este îndeplinită, autoritatea de siguranță solicită organului central de specialitate în domeniul transportului feroviar să comunice detaliile accidentului cel mai grav (folosind FWSI) din cei mai recentți ani de observare, după cum se menționează în subpct. 3.1, excluzând anii folosiți la stabilirea VNR.</p>		<p>Compatibil</p>		
<p>Dacă accidentul acesta este mai grav, din punctul de vedere al consecințelor, decât cel mai grav accident inclus în datele folosite la stabilirea VNR, atunci se exclude din statistici. Apoi se recalculează MWA pentru a vedea dacă se încadrează în limita de toleranță menționată mai sus. Dacă răspunsul este afirmativ, se consideră că performanța de siguranță este acceptabilă. În caz</p>	<p>If this single accident is more severe, in terms of consequences, than the most severe single accident included in the data used for setting the NRV, it shall be excluded from the statistics. The MWA is then recalculated to check whether it lies within the abovementioned range of tolerance. If this is the case, the safety performance shall be considered acceptable. If this is not the case, the</p>	<p>Dacă accidentul acesta este mai grav, din punctul de vedere al consecințelor, decât cel mai grav accident inclus în datele folosite la stabilirea VNR, atunci se exclude din statistici. Apoi se recalculează MWA pentru a vedea dacă se încadrează în limita de toleranță menționată mai sus. Dacă răspunsul este afirmativ, se consideră că performanța de siguranță este acceptabilă. În</p>		<p>Compatibil</p>		

contrar, procedura continuă cu cel de-al treilea pas de evaluare.	procedure shall continue with the third assessment step.	caz contrar, procedura continuă cu cel de-al treilea pas de evaluare.				
3.2.4. În cadrul celui de-al treilea pas de evaluare, se verifică dacă cel de-al doilea pas de evaluare a avut un rezultat negativ pentru prima oară în ultimii 3 ani. Dacă răspunsul este afirmativ, rezultatul celui de-al treilea pas de evaluare se consideră pozitiv. Indiferent de rezultatul celui de-al treilea pas, procedura continuă cu cel de-al patrulea pas.	3.2.4. The third assessment step shall verify whether it is the first time in the last 3 years that the second assessment step did not return evidence of acceptable safety performance. If this is the case, the outcome of the third assessment step shall be classified as 'passed'. The procedure shall continue with the fourth step, whatever the outcome of the third step may be.	3.2.4. În cadrul celui de-al treilea pas de evaluare, se verifică dacă cel de-al doilea pas de evaluare a avut un rezultat negativ pentru prima oară în ultimii trei ani. Dacă răspunsul este afirmativ, rezultatul celui de-al treilea pas de evaluare se consideră pozitiv. Indiferent de rezultatul celui de-al treilea pas, procedura continuă cu cel de-al patrulea pas.		Compatibil		
3.2.5. În cadrul celui de-al patrulea pas de evaluare, se verifică dacă numărul de accidente importante per tren-km din anii precedenți a rămas același (sau a scăzut). Criteriile luate în calcul arată dacă, din punct de vedere statistic, a existat o creștere semnificativă a numărului per tren-km de accidente importante care prezintă relevanță. Această creștere se determină folosind limita de toleranță superioară conform legii lui Poisson, care stabilește variabilitatea acceptabilă pe baza numărului de accidente care au avut loc în diferitele state membre.	3.2.5. The fourth assessment step shall verify whether the number of significant accidents per train-km, with respect to the previous years, remained stable (or decreased). The criteria for this appraisal shall be whether there has been a statistically significant increase in the number of relevant significant accidents per train-km. This shall be evaluated by using an upper Poisson tolerance bound which will determine the acceptable variability based on the number of accidents that occurred in the different Member States.	3.2.5. În cadrul celui de-al patrulea pas de evaluare, se verifică dacă numărul de accidente importante per tren-km din anii precedenți a rămas același (sau a scăzut). Criteriile luate în calcul arată dacă, din punct de vedere statistic, a existat o creștere semnificativă a numărului per tren-km de accidente importante care prezintă relevanță. Această creștere se determină folosind limita de toleranță superioară conform legii lui Poisson, care stabilește variabilitatea acceptabilă pe baza numărului de accidente care au avut loc în diferitele entități feroviare.		Compatibil		
Dacă numărul de accidente importante per tren-km nu depășește limita de toleranță menționată, se presupune că nu a	If the number of significant accidents per train-km does not exceed the abovementioned tolerance bound, it is assumed	3.2.6. Dacă numărul de accidente importante per tren-km nu depășește limita de toleranță menționată, se		Compatibil		

existat o creștere statistică semnificativă, iar rezultatul acestui pas de evaluare se consideră pozitiv.	that there has not been a statistically significant increase, and the outcome of this assessment step shall be classified as 'passed'.	presupune că nu a existat o creștere statistică semnificativă, iar rezultatul acestui pas de evaluare se consideră pozitiv.				
În funcție de categoria de risc la care se referă diferitele VNR în curs de evaluare, accidentele importante care sunt luate în considerare pentru realizarea acestui pas de evaluare sunt următoarele:	Depending on the risk category to which the different NRVs under assessment of achievement refer, the significant accidents to be considered for carrying out this assessment step are as follows:	3.2.7. În funcție de categoria de risc la care se referă diferitele VNR în curs de evaluare, accidentele importante care sunt luate în considerare pentru realizarea acestui pas de evaluare sunt următoarele:		Compatibil		
(a) riscuri pentru călători: toate accidentele importante cu relevanță;	(a) risks to passengers: all relevant significant accidents;	3.2.7.1. riscuri pentru călători: toate accidentele importante cu relevanță;		Compatibil		
(b) riscuri pentru personal sau angajați, inclusiv personalul contractanților: toate accidentele importante cu relevanță;	(b) risks to staff or employees, including the staff of contractors: all relevant significant accidents;	3.2.7.2. riscuri pentru personal sau angajați, inclusiv personalul contractanților: toate accidentele importante cu relevanță;		Compatibil		
(c) riscuri pentru utilizatorii trecerilor la nivel: toate accidentele importante cu relevanță incluse în categoria „accidente la treceri la nivel”	c) risks to level crossing users: all relevant significant accidents included in the category 'accidents involving level crossings';	3.2.7.3. riscuri pentru utilizatorii trecerilor la nivel: toate accidentele importante cu relevanță incluse în categoria „accidente la treceri la nivel”;		Compatibil		
(d) riscuri pentru persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare: toate accidentele importante cu relevanță incluse în categoria „accidentări ale persoanelor produse de material rulant în mișcare”;	d) risks to unauthorised persons on railway premises: all relevant significant accidents included in the category 'accidents to persons caused by rolling stock in motion';	3.2.7.4. riscuri pentru persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare: toate accidentele importante cu relevanță incluse în categoria „accidentări ale persoanelor produse de material rulant în mișcare”;		Compatibil		
(e) riscuri pentru terți: toate accidentele importante cu relevanță;	(e) risks to others: all relevant significant accidents;	3.2.7.5. riscuri pentru terți: toate accidentele importante cu relevanță;		Compatibil		

(f) riscuri pentru societate în ansamblu: toate accidentele importante.	(f) risk to society as a whole: all significant accidents.	3.2.7.6. riscuri pentru societate în ansamblu: toate accidentele importante.		Compatibil		
3.3. Procesul de stabilire a mediei mobile ponderate pentru evaluarea anuală a atingerii VNR	3.3. Moving weighted averaging process for the annual assessment of achievement of NRVs	3.3. Procesul de stabilire a mediei mobile ponderate pentru evaluarea anuală a atingerii VNR		Compatibil		
3.3.1. Pentru fiecare stat membru și pentru fiecare dintre categoriile de risc la care se aplică media mobilă ponderată (MWA) pentru executarea, în fiecare an Y (cu începere de la $Y = 2010$), a pașilor de evaluare descriși în secțiunea 3.2, MWAY se calculează în modul următor:	3.3.1. For each Member State and for each of the risk categories to which the Moving Weighted Averaging (MWA) is applied for carrying out, in each year Y (starting from $Y = 2010$ onwards), the assessment steps described in section 3.2, the following phases shall be applied for calculating the MWAY:	3.3.1. Pentru fiecare entitate feroviară și pentru fiecare dintre categoriile de risc la care se aplică media mobilă ponderată (MWA) pentru executarea, în fiecare an Y (cu începere de la $Y = 2027$), a pașilor de evaluare descriși la subpct. 3.2, MWA_Y se calculează în modul următor:		Compatibil		
(a) calcularea observațiilor anuale OBS_i rezultate din indicatorii corespunzători enumerați în apendicele 1, pe baza datelor disponibile din sursele menționate în secțiunea 1.1 pentru anii cu relevanță (unde indicele i ia valorile definite în formula de mai jos);	(a) calculation of the annual observations OBS_i returned by the corresponding indicators listed in Appendix 1, after providing as input the data available from the sources referred to in section 1.1 for the relevant years (the index i takes the values as defined in the formula below);	3.3.1.1. calcularea observațiilor anuale OBS_i rezultate din indicatorii corespunzători enumerați în anexa nr. 2, pe baza datelor disponibile din sursele menționate în subpct. 1.1 pentru anii cu relevanță (unde indicele i ia valorile definite în formula de mai jos);		Compatibil		
(b) calcularea mediei aritmetice pentru n ani (AV) a observațiilor anuale OBS_i [la început $n = 4$; cu începere din 2012, $n = 5$];	(b) calculation of the arithmetic n -year average (AV) of annual observations OBS_i [initially $n = 4$; from 2012 onwards $n = 5$];	3.3.1.2. calcularea mediei aritmetice pentru n ani (AV) a observațiilor anuale OBS_i [la început $n = 4$; cu începere din 2029, $n = 5$];		Compatibil		
(c) calcularea valorii absolute a diferenței $ABSDIFF_i$ dintre fiecare observație anuală OBS_i și AV . Dacă $ABSDIFF_i < 0,01$ *	(c) calculation of the absolute value of the difference $ABSDIFF_i$ between each annual observation OBS_i and	3.3.1.3. calcularea valorii absolute a diferenței $ABSDIFF_i$ dintre fiecare observație anuală OBS_i și AV .		Compatibil		

<p>AV, $ABSDIFF_i$ primește o valoare constantă egală cu $0,01 * AV$;</p>	<p>the AV. If $ABSDIFF_i < 0,01 * AV$, to $ABSDIFF_i$ is attributed a constant value equal to $0,01 * AV$;</p>	<p>Dacă $ABSDIFF_i < 0,01 * AV$, $ABSDIFF_i$ primește o valoare constantă egală cu $0,01 * AV$;</p>																																																																
<p>(d) calcularea ponderii W_i, luând inversul $ABSDIFF_i$;</p>	<p>(d) calculation of the weight W_i, by taking the inverse of $ABSDIFF_i$;</p>	<p>3.3.1.4. calcularea ponderii W_i, luând inversul $ABSDIFF_i$;</p>		<p>Compatibil</p>																																																														
<p>(e) calcularea $MWAY$ după formula:</p> $MWAV = \frac{\sum_{i=1}^N W_i \times OBS_i}{\sum_{i=1}^N W_i}$ <p>în care i este un număr natural și</p> $\begin{cases} \text{dacă } Y = 2010 \text{ sau } 2011: x = Y - 5; N = Y - 2 \\ \text{dacă } Y \geq 2012: x = Y - 6; N = Y - 2 \end{cases}$	<p>(e) calculation of the $MWAY$ as follows:</p> $MWAY = \frac{\sum_{i=1}^N W_i \times OBS_i}{\sum_{i=1}^N W_i}$ <p>where i is a natural number and</p> $\begin{cases} \text{if } Y = 2010 \text{ or } 2011: x = Y - 5; N = Y - 2 \\ \text{if } Y \geq 2012: x = Y - 6; N = Y - 2 \end{cases}$	<p>3.3.1.5. calcularea $MWAY$ după formula:</p> $MWAY = \frac{\sum_{i=x}^N W_i \times OBS_i}{\sum_{i=x}^N W_i}$ <p>în care i este un număr natural și</p> <p>dacă $Y = 2026: x = Y - 5; N = Y - 2$</p> <p>dacă $Y = 2028: x = Y - 6; N = Y - 2$</p>		<p>Compatibil</p>																																																														
<p>APENDICELE 1 Parametri de măsurare pentru VNR și OSC</p>	<p>APPENDIX 1 Measurement units for NRVs and CSTs</p>																																																																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Categorii de risc</th> <th>Parametri de măsurare</th> <th>Baze etalonare</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">1. Călători</td> <td>1.1. Numărul de FWSI în cazul călătorilor rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km (călători) per an</td> <td>Tren-km (călători) per an</td> </tr> <tr> <td>1.2. Numărul de FWSI în cazul călătorilor rezultat din accidente importante/Numărul de călător-km per an</td> <td>Călător-km per an</td> </tr> <tr> <td>2. Angajați</td> <td>Numărul de FWSI în cazul angajaților rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km per an</td> <td>Tren-km per an</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">3. Utilizatori ai trecerilor la nivel</td> <td>3.1. Numărul de FWSI în cazul utilizatorilor trecerilor la nivel rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km per an</td> <td>Tren-km per an</td> </tr> <tr> <td>3.2. Numărul de FWSI în cazul utilizatorilor trecerilor la nivel rezultat din accidente importante/[(Numărul de tren-km per an * Numărul de treceri la nivel)/km-linie desfășurată]</td> <td>(Numărul de treceri la nivel)/km-linie desfășurată</td> </tr> <tr> <td>4. Altele</td> <td>Numărul anual de FWSI în cazul persoanelor care aparțin categoriei „altele” rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km per an</td> <td>Tren-km per an</td> </tr> <tr> <td>5. Persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare</td> <td>Numărul de FWSI în cazul persoanelor neautorizate în incinta instalațiilor feroviare rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km per an</td> <td>Tren-km per an</td> </tr> </tbody> </table>	Categorii de risc	Parametri de măsurare	Baze etalonare	1. Călători	1.1. Numărul de FWSI în cazul călătorilor rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km (călători) per an	Tren-km (călători) per an	1.2. Numărul de FWSI în cazul călătorilor rezultat din accidente importante/Numărul de călător-km per an	Călător-km per an	2. Angajați	Numărul de FWSI în cazul angajaților rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km per an	Tren-km per an	3. Utilizatori ai trecerilor la nivel	3.1. Numărul de FWSI în cazul utilizatorilor trecerilor la nivel rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km per an	Tren-km per an	3.2. Numărul de FWSI în cazul utilizatorilor trecerilor la nivel rezultat din accidente importante/[(Numărul de tren-km per an * Numărul de treceri la nivel)/km-linie desfășurată]	(Numărul de treceri la nivel)/km-linie desfășurată	4. Altele	Numărul anual de FWSI în cazul persoanelor care aparțin categoriei „altele” rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km per an	Tren-km per an	5. Persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare	Numărul de FWSI în cazul persoanelor neautorizate în incinta instalațiilor feroviare rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km per an	Tren-km per an	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Risk category</th> <th>Measurement units</th> <th>Scaling bases</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">1. Passengers</td> <td>1.1. Number of passenger FWSIs per year arising from significant accidents/Number of passenger train-km per year</td> <td>Passenger train-km per year</td> </tr> <tr> <td>1.2. Number of passenger FWSIs per year arising from significant accidents/Number of passenger-km per year</td> <td>Passenger-km per year</td> </tr> <tr> <td>2. Employees</td> <td>Number of employee FWSIs per year arising from significant accidents/Number of train-km per year</td> <td>Train-km per year</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">3. Level crossing users</td> <td>3.1. Number of level-crossing user FWSIs per year arising from significant accidents/Number of train-km per year</td> <td>Train-km per year</td> </tr> <tr> <td>3.2. Number of level-crossing user FWSIs per year arising from significant accidents/[(Number of train-km per year * Number of</td> <td>(Train-km per year * Number of level crossings)/Track-km</td> </tr> </tbody> </table>	Risk category	Measurement units	Scaling bases	1. Passengers	1.1. Number of passenger FWSIs per year arising from significant accidents/Number of passenger train-km per year	Passenger train-km per year	1.2. Number of passenger FWSIs per year arising from significant accidents/Number of passenger-km per year	Passenger-km per year	2. Employees	Number of employee FWSIs per year arising from significant accidents/Number of train-km per year	Train-km per year	3. Level crossing users	3.1. Number of level-crossing user FWSIs per year arising from significant accidents/Number of train-km per year	Train-km per year	3.2. Number of level-crossing user FWSIs per year arising from significant accidents/[(Number of train-km per year * Number of	(Train-km per year * Number of level crossings)/Track-km	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Categorii de risc</th> <th>Parametri de măsurare</th> <th>Baze etalonare</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">1. Călători</td> <td>1.1. Numărul de FWSI în cazul călătorilor rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km (călători) per an</td> <td>Tren-km (călători) per an</td> </tr> <tr> <td>1.2. Numărul de FWSI în cazul călătorilor rezultat din accidente importante/Numărul de călător-km per an</td> <td>Călător-km per an</td> </tr> <tr> <td>2. Autoritatea de siguranță</td> <td>Numărul de FWSI în cazul accidentelor importante/Numărul de tren-km per an</td> <td>Tren-km per an</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">3. Utilizatori ai trecerilor la nivel</td> <td>3.1. Numărul de FWSI în cazul utilizatorilor trecerilor la nivel rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km per an</td> <td>Tren-km per an</td> </tr> <tr> <td>3.2. Numărul de FWSI în cazul utilizatorilor trecerilor la nivel rezultat din accidente importante/[(Numărul de tren-km per an * Numărul de treceri la nivel)/km-linie desfășurată]</td> <td>(Numărul de treceri la nivel)/km-linie desfășurată</td> </tr> <tr> <td>4. Altele</td> <td>Numărul anual de FWSI în cazul persoanelor care aparțin categoriei „altele” rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km per an</td> <td>Tren-km per an</td> </tr> <tr> <td>5. Persoane neautorizate în incinta</td> <td>Numărul de FWSI în cazul persoanelor neautorizate în incinta instalațiilor</td> <td>Tren-km per an</td> </tr> </tbody> </table>	Categorii de risc	Parametri de măsurare	Baze etalonare	1. Călători	1.1. Numărul de FWSI în cazul călătorilor rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km (călători) per an	Tren-km (călători) per an	1.2. Numărul de FWSI în cazul călătorilor rezultat din accidente importante/Numărul de călător-km per an	Călător-km per an	2. Autoritatea de siguranță	Numărul de FWSI în cazul accidentelor importante/Numărul de tren-km per an	Tren-km per an	3. Utilizatori ai trecerilor la nivel	3.1. Numărul de FWSI în cazul utilizatorilor trecerilor la nivel rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km per an	Tren-km per an	3.2. Numărul de FWSI în cazul utilizatorilor trecerilor la nivel rezultat din accidente importante/[(Numărul de tren-km per an * Numărul de treceri la nivel)/km-linie desfășurată]	(Numărul de treceri la nivel)/km-linie desfășurată	4. Altele	Numărul anual de FWSI în cazul persoanelor care aparțin categoriei „altele” rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km per an	Tren-km per an	5. Persoane neautorizate în incinta	Numărul de FWSI în cazul persoanelor neautorizate în incinta instalațiilor	Tren-km per an		<p>Compatibil</p>		
Categorii de risc	Parametri de măsurare	Baze etalonare																																																																
1. Călători	1.1. Numărul de FWSI în cazul călătorilor rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km (călători) per an	Tren-km (călători) per an																																																																
	1.2. Numărul de FWSI în cazul călătorilor rezultat din accidente importante/Numărul de călător-km per an	Călător-km per an																																																																
2. Angajați	Numărul de FWSI în cazul angajaților rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km per an	Tren-km per an																																																																
3. Utilizatori ai trecerilor la nivel	3.1. Numărul de FWSI în cazul utilizatorilor trecerilor la nivel rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km per an	Tren-km per an																																																																
	3.2. Numărul de FWSI în cazul utilizatorilor trecerilor la nivel rezultat din accidente importante/[(Numărul de tren-km per an * Numărul de treceri la nivel)/km-linie desfășurată]	(Numărul de treceri la nivel)/km-linie desfășurată																																																																
4. Altele	Numărul anual de FWSI în cazul persoanelor care aparțin categoriei „altele” rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km per an	Tren-km per an																																																																
5. Persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare	Numărul de FWSI în cazul persoanelor neautorizate în incinta instalațiilor feroviare rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km per an	Tren-km per an																																																																
Risk category	Measurement units	Scaling bases																																																																
1. Passengers	1.1. Number of passenger FWSIs per year arising from significant accidents/Number of passenger train-km per year	Passenger train-km per year																																																																
	1.2. Number of passenger FWSIs per year arising from significant accidents/Number of passenger-km per year	Passenger-km per year																																																																
2. Employees	Number of employee FWSIs per year arising from significant accidents/Number of train-km per year	Train-km per year																																																																
3. Level crossing users	3.1. Number of level-crossing user FWSIs per year arising from significant accidents/Number of train-km per year	Train-km per year																																																																
	3.2. Number of level-crossing user FWSIs per year arising from significant accidents/[(Number of train-km per year * Number of	(Train-km per year * Number of level crossings)/Track-km																																																																
Categorii de risc	Parametri de măsurare	Baze etalonare																																																																
1. Călători	1.1. Numărul de FWSI în cazul călătorilor rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km (călători) per an	Tren-km (călători) per an																																																																
	1.2. Numărul de FWSI în cazul călătorilor rezultat din accidente importante/Numărul de călător-km per an	Călător-km per an																																																																
2. Autoritatea de siguranță	Numărul de FWSI în cazul accidentelor importante/Numărul de tren-km per an	Tren-km per an																																																																
3. Utilizatori ai trecerilor la nivel	3.1. Numărul de FWSI în cazul utilizatorilor trecerilor la nivel rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km per an	Tren-km per an																																																																
	3.2. Numărul de FWSI în cazul utilizatorilor trecerilor la nivel rezultat din accidente importante/[(Numărul de tren-km per an * Numărul de treceri la nivel)/km-linie desfășurată]	(Numărul de treceri la nivel)/km-linie desfășurată																																																																
4. Altele	Numărul anual de FWSI în cazul persoanelor care aparțin categoriei „altele” rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km per an	Tren-km per an																																																																
5. Persoane neautorizate în incinta	Numărul de FWSI în cazul persoanelor neautorizate în incinta instalațiilor	Tren-km per an																																																																



Ministerul Infrastructurii
și Dezvoltării Regionale
al Republicii Moldova

nr. 06-1997 din 16.04.2026

Cancelaria de Stat

În temeiul pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, se solicită înregistrarea proiectului *hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea metodologiei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță*.

CERERE **privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat** **a proiectului de act al Guvernului**

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiect de hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea metodologiei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
3.	Justificarea depunerii cererii	Justificarea elaborării proiectului hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea metodologiei de siguranță pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță constă în necesitatea implementării prevederilor art. 91 alin. (10) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului (PNA, PND, PNR, alte documente de planificare sectoriale)	Elaborarea proiectului este prevăzut la acțiunea nr. 102 din Anexa A „Transport feroviar”, Capitolul 14 „Politica de transport”, Clusterul 4 „Agenda verde și conectivitate sustenabilă” din Programul național de aderare a Republicii Moldova la

		Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	Ministerul Finanțelor; Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; Ministerul Muncii și Protecției Sociale; Centrul de Armonizare a Legislației; Agenția Proprietății Publice (Î.S. „Calea Ferată din Moldova”); Biroul de Investigare a accidentelor și incidentelor în transporturi.
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
7.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Laura RAILEAN, Consultant principal, Direcția politici în domeniul transportului feroviar, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, tel. 0 22 250 615, email: laura.railean@midr.gov.md .
8.	Anexe	1. Proiectul hotărârii Guvernului – 12 file; 2. Nota de fundamentare – 6 file; 3. Tabelul de concordanță – 22 file.
9.	Data și ora depunerii cererii	Conform datei aplicării semnăturii electronice.
10.	Semnătura	

**Viceprim-ministru,
ministru**

Vladimir BOLEA