

DECIZII

DECIZIA DELEGATĂ (UE) 2017/1474 A COMISIEI

din 8 iunie 2017

de completare a Directivei (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește obiectivele specifice pentru elaborarea, adoptarea și revizuirea specificațiilor tehnice de interoperabilitate

[notificată cu numărul C(2017) 3800]

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană ⁽¹⁾, în special articolul 5 alineatul (1),

întrucât:

- (1) În timp ce articolul 4 din Directiva (UE) 2016/797 stabilește conținutul și unele obiective generale ale specificațiilor tehnice de interoperabilitate („STI”), directiva respectivă nu prevede obiectivele specifice ale fiecărei STI, ci îi conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate în acest scop.
- (2) Prezenta decizie stabilește un ansamblu coerent de obiective specifice care ar trebui integrate în STI cu scopul de a îmbunătăți interoperabilitatea, permițând totodată facilitarea, ameliorarea și dezvoltarea serviciilor de transport feroviar din cadrul Uniunii și dintre Uniune și țările terțe, precum și contribuția la finalizarea spațiului feroviar unic european și la realizarea progresivă a pieței interne.
- (3) Aceste obiective specifice ale STI ar trebui puse în aplicare prin intermediul unor solicitări adresate Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate (denumită în continuare „agenția”), în conformitate cu articolul 5 alineatul (2) din Directiva (UE) 2016/797. Solicitățile respective ar trebui să se bazeze pe propriile priorități ale Comisiei și pe disponibilitatea resurselor din cadrul agenției. Pentru fiecare obiectiv specific, recomandările agenției ar trebui să includă analize cost-beneficiu și evaluări ale impactului soluțiilor tehnice avute în vedere, pentru a permite Comisiei să selecteze soluțiile cele mai viabile și să stabilească STI prin intermediul unor acte delegate, în conformitate cu procedura de examinare la care se face trimitere la articolul 51 alineatul (3) din Directiva (UE) 2016/797.
- (4) În ceea ce privește domeniul de aplicare, STI existente acoperă în mod satisfăcător toate subsistemele definite în anexa II la Directiva (UE) 2016/797. Cu toate acestea, în conformitate cu principiile „unei mai bune reglementări”, pentru a reduce numărul de acte legislative și pentru a spori și mai mult coerența dintre STI, domeniul de aplicare al anumitor STI ar trebui reexaminat și, eventual, unele dintre ele ar trebui restructurate sau fuzionate pentru a se evita duplicarea și pentru a se asigura o corespondență mai directă între subsisteme, cerințele esențiale și STI. În acest scop, ar trebui să se țină seama de stabilitatea necesară în legislația din domeniul transportului feroviar.
- (5) Pentru a se asigura coerența legislației, ar trebui să se ia în considerare efectele și interfețele posibile dintre STI și dintre STI și strategiile, politicile și actele legislative existente. De asemenea, ar trebui să se analizeze dacă soluțiile propuse sau anumite elemente ale acestora ar trebui incluse în STI propriu-zisă sau în documente și acte legislative conexe. În plus, STI ar trebui, ori de câte ori este posibil, să păstreze dispozițiile care elimină barierele tehnice din calea interoperabilității, în special dispozițiile care facilitează libera circulație a vehiculelor pe întreg teritoriul Uniunii.
- (6) Revizuirile STI ar trebui să ia în considerare experiența sectorului feroviar în ceea ce privește cerințele neclare sau alte efecte și costuri involuntare care decurg din STI, inclusiv, în special, experiența dobândită în contextul coridoarelor de transport feroviar de marfă sau experiențele rezultate din aplicarea STI în cazul liniilor cu o densitate redusă a traficului.

⁽¹⁾ JO L 138, 26.5.2016, p. 44.

- (7) Revizuirile STI ar trebui, mai ales dacă aduc precizări privind funcțiile și performanțele, să țină seama și de necesitatea de a realiza echilibrul corect între o abordare bazată pe norme, care permite facilitarea compatibilității tehnice, în special la interfețele dintre subsisteme, dar și dintre elementele constitutive de interoperabilitate și subsisteme, și o abordare bazată pe riscuri, care permite facilitarea progreselor tehnice și a soluțiilor inovatoare.
- (8) Revizuirile STI ar trebui să ia în considerare evoluțiile sistemului feroviar și activitățile conexe de cercetare și inovare, în special, dar nu numai, Shift2Rail, lăsând o marjă de manevră pentru inovare și integrând inovațiile atunci când acestea ating un nivel corespunzător de maturitate, stabilit de agenție.
- (9) În ceea ce privește coerența tehnică dintre rețelele de căi ferate cu ecartamentul de 1 520 mm de pe teritoriul Uniunii și vehiculele exploatate în cadrul rețelelor respective, STI relevante ar trebui să ia în considerare evoluția cerințelor tehnice aplicabile rețelelor de căi ferate cu ecartamentul de 1 520 mm din țările terțe.
- (10) Pentru a facilita promovarea acestora și eventuala lor adoptare în afara Uniunii, precum și schimburile dintre rețelele din țările terțe și Uniune, STI pot include dispoziții voluntare care să țină seama de cerințele comune din alte zone geografice, de exemplu cu privire la sarcina mai mare pe osie pentru trenurile grele.
- (11) Pentru a permite STI să țină pasul cu evoluțiile standardelor și ale altor documente tehnice, STI ar trebui să includă trimiteri la documentele respective, astfel încât să poată fi actualizate la timp, și să se prevadă totodată tranzițiile necesare între standarde sau între versiunile standardelor.
- (12) În conformitate cu articolul 4 alineatul (3) litera (f) din Directiva (UE) 2016/797, majoritatea STI conțin clauze care definesc strategia de aplicare a acestora, cu scopul de a realiza o tranziție treptată de la situația existentă la conformitatea cu STI. Cu toate acestea, în sectorul feroviar există confuzie în ceea ce privește aplicarea concretă a clauzelor respective. Strategiile de aplicare ar trebui, prin urmare, să fie revizuite și, în măsura posibilităților și în funcție de natura fiecărei STI, să fie simplificate și să devină coerente în cadrul diverselor STI, în special al STI referitoare la materialul rulant. Ar trebui avută în vedere posibilitatea de a permite o aplicare mixtă a unei STI și a versiunii sale anterioare în cursul perioadei de tranziție. În plus, perioada de valabilitate a certificatelor pentru elementele constitutive de interoperabilitate și subsisteme ar trebui definită în STI și ar trebui să fie coerentă între STI.
- (13) Articolul 4 alineatul (3) litera (h) din Directiva (UE) 2016/797 permite includerea în STI a unor dispoziții aplicabile subsistemelor și vehiculelor existente, în special în cazul modernizării și al reînnoirii acestora. Dispozițiile respective pot duce la incertitudine juridică în cazul autorizațiilor deja emise, prin urmare ar trebui să se acorde o atenție deosebită analizei preliminare a costurilor și beneficiilor aferente, precum și definirii lucrărilor de modificare care necesită solicitarea unei noi autorizații.
- (14) Pentru a asigura eficiența în cadrul procesului de introducere pe piață și de punere în funcțiune a vehiculelor, STI ar trebui să ofere certitudine cu privire la parametrii vehiculului care trebuie verificați în cadrul procedurilor de autorizare, în conformitate cu articolele 21 și 24 din Directiva (UE) 2016/797 și la parametrii care trebuie verificați de către întreprinderile feroviare după emiterea autorizației de introducere a vehiculului pe piață și înainte de prima utilizare a acestuia, în scopul asigurării compatibilității între vehicule și rutele pe care acestea urmează să fie exploatate. STI ar trebui să clarifice și procedurile care trebuie urmate de întreprinderile feroviare pentru a asigura compatibilitatea între trenurile complete, inclusiv unitățile de transport intermodal, și rutele pe care acestea urmează să fie exploatate, precum și, în măsura posibilităților, informațiile care trebuie furnizate de administratorii de infrastructură și condițiile în care întreprinderile feroviare ar trebui să beneficieze de acces la rețea pentru a efectua încercările corespunzătoare.
- (15) Pe lângă cerințele de la articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Directiva (UE) 2016/797 referitoare la identificarea parametrilor de bază și a interfețelor dintre subsisteme, ar trebui actualizate și tabelele din STI care enumeră legăturile dintre parametrii de bază și cerințele esențiale stabilite în anexa III la Directiva (UE) 2016/797, pentru a se asigura o abordare coerentă între toate STI.
- (16) Ar trebui îmbunătățită modularitatea sistemului feroviar, pentru a facilita înlocuirea în cursul activităților de întreținere, a permite realizarea unor economii de scară și a reduce costurile de întreținere și uzura. În acest scop, numărul de elemente constitutive de interoperabilitate ar trebui revizuit și mărit dacă este necesar, pentru a încuraja astfel folosirea produselor și a pieselor de schimb standard disponibile pe piață și pentru a beneficia de avantajele standardizării.
- (17) Notificarea organismelor de evaluare a conformității reprezintă o sarcină administrativă importantă pentru statele membre și Comisie. Pentru a spori eficiența și a reduce întârzierile, ar trebui propusă o procedură simplificată pentru notificările suplimentare în cazul în care competențele solicitate din partea unui organism de evaluare

a conformității căruia i s-a notificat deja o versiune anterioară a STI sunt limitate sau inexistente. Pentru a se evita incertitudinea, fiecare STI ar trebui să precizeze dacă trebuie urmată întreaga procedură de notificare sau dacă notificarea poate fi extinsă în mod automat la STI revizuită sau dacă poate fi aplicată o procedură simplificată și în ce condiții.

- (18) Întrucât, în unele cazuri, descrierea rolurilor și a responsabilităților care le revin organismelor solicitante și celor notificate nu este destul de precisă, provoacă confuzie și duce la divergențe în ceea ce privește interpretarea și punerea în aplicare a procedurilor de evaluare a conformității elementelor constitutive de interoperabilitate și a subsistemelor, procedurile respective ar trebui revizuite, iar Comisia ar trebui să adopte, în paralel, acte de punere în aplicare prin care să revizuiască modulele *ad hoc* pentru evaluarea conformității, în conformitate cu articolul 24 alineatul (6) din Directiva (UE) 2016/797. În plus, gama de module autorizate pentru fiecare element constitutiv de interoperabilitate și pentru fiecare subsistem ar trebui revizuită și, dacă este posibil, raționalizată, cu scopul de a ameliora eficiența procedurii și de a evita costurile inutile.
- (19) În momentul analizării soluțiilor posibile la problemele legate de siguranță, ar trebui luate în considerare toate cauzele posibile ale problemelor respective, inclusiv, în măsura posibilităților, cele legate de incidentele de securitate, de exemplu siguranța călătorilor după producerea unei explozii.
- (20) Sistemul european de management al traficului feroviar („ERTMS”), aplicațiile telematice pentru transportul de călători („TAP” – *telematics applications for passengers*) și aplicațiile telematice pentru transportul de marfă („TAF” – *telematics applications freight*) reprezintă elementele centrale ale digitizării în sectorul transportului feroviar. Prin urmare, STI relevante ar trebui modificate, dacă este necesar, pentru a sprijini digitizarea în sectorul transportului feroviar.
- (21) O serie de STI mai au încă puncte deschise. Aceste puncte deschise sunt elemente care corespund cerințelor esențiale și, prin urmare, necesită armonizare, dar nu sunt încă acoperite de STI în cauză. Prin urmare, aceste puncte deschise ar trebui abordate în vederea reducerii numărului de norme naționale, cu scopul de a realiza interoperabilitatea completă și de a contribui la funcționarea pieței unice.
- (22) În conformitate cu articolul 6 din Directiva (UE) 2016/797, STI trebuie modificate dacă se constată că prezintă deficiențe.
- (23) Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 al Comisiei („STI LOC&PAS”) ⁽¹⁾ și Regulamentul (UE) nr. 321/2013 al Comisiei („STI WAG”) ⁽²⁾ ar trebui extinse pentru a se asigura interoperabilitatea continuă și pentru a spori totodată atractivitatea și eficacitatea sistemului feroviar. Principalele puncte care ar trebui dezvoltate sunt introducerea dispozițiilor relevante în mod specific pentru rețelele de căi ferate cu ecartamentul de 1 520 mm, a unor dispoziții opționale pentru facilitarea compunerii trenurilor de călători, inclusiv compatibilitatea inversă cu Regulamentul pentru utilizarea reciprocă a vagoanelor în trafic internațional („RIC” – *Regolamento Internazionale delle Carrozze*), a unor dispoziții privind sistemele automate cu ecartament variabil și facilitarea accesului călătorilor la vagoanele pentru călători și a unor măsuri de creștere a productivității transportului feroviar de marfă, cum ar fi sistemele de cuplare automată și de identificare armonizată a vagoanelor de marfă. Ar trebui avute în vedere și măsuri de ameliorare a protecției mecanicilor de locomotivă, inclusiv controlul perioadelor de conducere și de odihnă ale mecanicilor de locomotivă, proiectarea cabinelor de conducere și cerințele corespunzătoare, cu un accent special pe sănătatea și siguranța la locul de muncă și pe siguranța operațională, inclusiv pe problema zgomotului din cabină.
- (24) Regulamentul privind transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase („RID”) ⁽³⁾ este pus în aplicare pe teritoriul Uniunii Europene prin Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁴⁾. Comitetul de experți privind RID a introdus în Regulamentul RID din 2013 o dispoziție care permite instalarea voluntară, în vagoanele de marfă, a unor dispozitive de detectare a deraierilor. Pe baza a numeroase studii privind costurile și beneficiile dispozitivelor respective, grupul de lucru creat de Comitetul RID a recomandat Comisiei să revizuiască toate STI relevante pentru a include funcția de detectare a deraierilor, ținând seama de cerințele tehnice, de aspectele operaționale și de procedurile de evaluare a conformității ⁽⁵⁾. De asemenea, ar trebui examinată introducerea unor dispoziții aplicabile atât materialului rulant, cât și infrastructurii, pentru a reduce la minimum efectele asupra siguranței persoanelor și a mediului în caz de deraiere, luând în considerare rolurile și responsabilitățile actorilor relevanți. În special, ar trebui evitate obiectele proeminente aflate pe marginea căilor ferate, precum indicatoarele feroviare care pot perfora, în caz de accident, vagoanele-cisternă care transportă mărfuri periculoase, sau ar trebui adoptate alte măsuri de atenuare.

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind o specificație tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – material rulant de călători și locomotive” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană (JO L 356, 12.12.2014, p. 228).

⁽²⁾ Regulamentul (UE) nr. 321/2013 al Comisiei din 13 martie 2013 privind specificația tehnică de interoperabilitate pentru subsistemul „material rulant – vagoane de marfă” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de abrogare a Deciziei 2006/861/CE (JO L 104, 12.4.2013, p. 1).

⁽³⁾ Apendicele C la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) încheiată la 3 iunie 1999, la Vilnius, astfel cum a fost modificată.

⁽⁴⁾ Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase (JO L 260, 30.9.2008, p. 13).

⁽⁵⁾ Anexa II la Raportul privind cea de-a 5-a sesiune a grupului de lucru pentru detectarea deraierilor al comitetului de experți privind RID (OTIF/RID/CE/GTDD/2016-A, Berna, 19 și 20 aprilie 2016).

- (25) În ceea ce privește Regulamentul (UE) nr. 1304/2014 al Comisiei ⁽¹⁾ („STI NOI”), experții sunt în general de acord că unul dintre cele mai eficiente mijloace de atenuare a zgomotului feroviar este modernizarea vagoanelor de marfă existente prin echiparea lor cu saboți de frână din materiale compozite. Această soluție tehnică reduce zgomotul feroviar cu până la 10 dB, ceea ce echivalează cu o reducere de 50 % a zgomotului care poate fi perceput de om. Prin urmare, pentru a reduce zgomotul produs de transportul feroviar de marfă, vagoanele de marfă existente ar trebui să fie echipate cu saboți de frână din materiale compozite sau ar trebui adoptate alte soluții adecvate. Ar putea fi avută în vedere o punere în aplicare progresivă a acestor soluții, ținându-se seama de costurile și de beneficiile estimate ale acestora.
- (26) Pentru a remedia o discrepanță rezultată dintr-o revizuire a STI WAG, STI NOI ar trebui să includă o încercare de zgomot a saboților de frână din materiale compozite destinați să reducă zgomotul produs de transportul feroviar de marfă, inclusiv, dacă este necesar, prin verificarea lor pe marginea căii ferate sau, dacă este posibil, printr-o încercare acustică a saboților de frână din materiale compozite pe un banc de încercare.
- (27) Planul de implementare la nivel european a ERTMS ⁽²⁾ a fost adoptat la 5 ianuarie 2017 în conformitate cu articolul 47 din orientările TEN-T și este aplicabil coridoarelor rețelei centrale. Regulamentul (UE) 2016/919 al Comisiei ⁽³⁾ („STI CCS”) ar trebui modificat pentru a asigura o implementare coerentă a ERTMS în întreaga rețea feroviară din cadrul Uniunii, luând în considerare planul de implementare la nivel european a ERTMS.
- (28) Raportul privind perspectiva pe termen mai lung a ERTMS, adoptat de agenție la 18 decembrie 2015 ⁽⁴⁾ împreună cu sectorul, identifică elementele tehnologice esențiale pentru creșterea importanței comerciale a ERTMS. Printre elementele respective se numără funcționarea automată a trenurilor, nivelul 3, optimizarea curbei de frânare, un sistem de telecomunicații și de poziționare globală de ultimă generație. Specificațiile ETCS și GSM-R ar trebui să țină seama de elementele respective și să fie modificate dacă este cazul, luându-se totodată în considerare stabilitatea necesară a ERTMS. Ar trebui luat în considerare și impactul asupra altor STI.
- (29) Având în vedere utilizarea tot mai frecventă a locomotivelor cuplate și a unităților multiple, Regulamentul (UE) nr. 1301/2014 al Comisiei ⁽⁵⁾ („STI ENE”) ar trebui revizuit în ceea ce privește cerințele aplicabile în cazul funcționării simultane a mai multor pantografe aflate în contact cu liniile aeriene de contact, care rezultă din utilizarea unor astfel de vehicule. Ar trebui luate în considerare și aspectele operaționale aferente. STI ENE și alte STI ar trebui să includă, de asemenea, dacă este cazul, dispoziții pentru asigurarea interoperabilității continue și totodată pentru îmbunătățirea eficienței energetice a subsistemelor relevante.
- (30) Regulamentul (UE) nr. 1299/2014 al Comisiei ⁽⁶⁾ („STI INF”) ar trebui să includă dispoziții care să asigure interoperabilitatea continuă și să permită totodată reducerea costurilor de întreținere a infrastructurii prin utilizarea, printre altele, a unor metode de întreținere bazate pe criterii temporale, a unor senzori și a unor tehnologii de monitorizare a stării.
- (31) Regulamentul (UE) nr. 1300/2014 al Comisiei ⁽⁷⁾ („STI PRM”) ar trebui actualizat pentru a include ultimele evoluții în materie de identificare și eliminare a obstacolelor din calea accesibilității și de monitorizare a progreselor în ceea ce privește accesibilitatea, în conformitate cu articolul 7 alineatul (3) referitor la inventarul activelor, și cu articolul 8 alineatele (5) și (7) referitor la planurile naționale de implementare din Regulamentul (UE) nr. 1300/2014. Prioritățile comune la nivel european vizând continuarea punerii în aplicare a STI PRM pot fi identificate și pe baza planurilor naționale de implementare. Prioritățile respective ar trebui să includă o revizuire a soluțiilor structurale permanente care pot fi necesare în cazul vagoanelor de călători pentru a asigura accesul egal la servicii suplimentare pentru persoanele cu mobilitate redusă, inclusiv accesul la vagoanele-restaurant.
- (32) Decizia 2012/757/UE a Comisiei ⁽⁸⁾ („STI OPE”) ar trebui să facă obiectul unei monitorizări periodice și, dacă acest lucru este justificat, să fie revizuită, pentru a se asigura faptul că aceasta rămâne actualizată și garantează un nivel optim de armonizare, de siguranță și de interoperabilitate a cerințelor operaționale la nivelul interfeței dintre

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 1304/2014 al Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – zgomot”, de modificare a Deciziei 2008/232/CE și de abrogare a Deciziei 2011/229/UE (JO L 356, 12.12.2014, p. 421).

⁽²⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/6 al Comisiei din 5 ianuarie 2017 privind planul de implementare la nivel european a Sistemului european de management al traficului feroviar (JO L 3, 6.1.2017, p. 6).

⁽³⁾ Regulamentul (UE) 2016/919 al Comisiei din 27 mai 2016 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemele de control-comandă și semnalizare ale sistemului feroviar în Uniunea Europeană (JO L 158, 15.6.2016, p. 1).

⁽⁴⁾ Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, ERA-REP-150, 18 decembrie 2015.

⁽⁵⁾ Regulamentul (UE) nr. 1301/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind specificațiile tehnice de interoperabilitate referitoare la subsistemul „energie” al sistemului feroviar din Uniune (JO L 356, 12.12.2014, p. 179).

⁽⁶⁾ Regulamentul (UE) nr. 1299/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „infrastructură” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană (JO L 356, 12.12.2014, p. 1).

⁽⁷⁾ Regulamentul (UE) nr. 1300/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind specificațiile tehnice de interoperabilitate referitoare la accesibilitatea sistemului feroviar al Uniunii pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă (JO L 356, 12.12.2014, p. 110).

⁽⁸⁾ Decizia 2012/757/UE a Comisiei din 14 noiembrie 2012 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de modificare a Deciziei 2007/756/CE (JO L 345, 15.12.2012, p. 1).

întreprinderea feroviară și administratorii de infrastructură, în special în cazul operațiunilor transfrontaliere. Decizia ar trebui să ia în considerare și evoluțiile legate de: (i) elementele tehnologice ale ERTMS care sunt esențiale pentru creșterea importanței comerciale a ERTMS, menționată la considerentul 28; (ii) cultura siguranței și factorii umani; și (iii) compatibilitatea tren/rută.

- (33) În plus, în temeiul articolului 36 din Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾, Comisia trebuie să solicite agenției să emită recomandări cu privire la definirea competențelor și a calificărilor pe care trebuie să le dețină toți membrii personalului feroviar care execută sarcini esențiale pentru siguranță și la includerea acestora în STI OPE sau în alte acte legislative relevante. Recomandările respective ar trebui să vizeze nu doar mecanicii de locomotivă, ci și alți membri ai personalului de bord care execută sarcini legate de siguranță care pot necesita formare profesională specifică și personalul implicat în exploatarea și întreținerea sistemului feroviar.
- (34) Ca urmare a introducerii, în Regulamentul (UE) nr. 1303/2014 al Comisiei ⁽²⁾ („STI SRT”), a unor cerințe privind punctele de stingere a incendiilor pentru gestionarea incidentelor „fierbinți” și având în vedere feedback-ul sectorului cu privire la acestea, cerințele operaționale din STI SRT ar trebui revizuite în vederea armonizării evaluării capacității de evacuare, de exemplu în ceea ce privește distanța dintre două ieșiri laterale sau verticale. Necesitatea de a include dispoziții pentru asigurarea comunicării între personalul de bord, pe de o parte, și administratorul de infrastructură și serviciile de urgență, pe de altă parte, ar trebui de asemenea evaluată și ar trebui incluse, dacă este necesar, dispoziții în acest sens.
- (35) Regulamentul (UE) nr. 1305/2014 al Comisiei ⁽³⁾ („STI TAF”) ar trebui să includă informații care să faciliteze schimbul de vagoane, transportul combinat sau multimodal, dezvoltarea coridoarelor de transport feroviar de marfă și raportarea evenimentelor, luând în considerare legăturile cu alte instrumente conexe. Regulamentul ar trebui să includă o procedură simplificată pentru actualizarea bazei tehnice a STI TAF, în conformitate cu procedura de gestionare a modificărilor STI TAF, menționată la punctul 7.2 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 1305/2014. În plus, ar trebui realizat un studiu cu privire la posibilitatea de a face schimb de date legate de STI TAF cu aplicații legate de siguranță, de exemplu în cazul mărfurilor periculoase sau a transporturilor excepționale. Această STI ar trebui modificată, de asemenea, pentru a permite agenției să evalueze conformitatea instrumentelor informatice utilizate de sectorul european al transportului feroviar cu cerințele privind STI. De asemenea, punctul 2.3.2 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 1305/2014, care prevede că întreprinderile feroviare principale au obligația să furnizeze informații părților interesate prin intermediul unor acorduri contractuale, ar putea constitui un obstacol în calea digitizării căilor ferate și, prin urmare, ar trebui revizuit.
- (36) Regulamentul (UE) nr. 454/2011 al Comisiei ⁽⁴⁾ („STI TAP”) ar trebui revizuit pentru a facilita și mai mult utilizarea sistemului digital de vânzare a biletelor, inclusiv controlul și decontarea plăților între participanți, în special având în vedere evoluția inițiativei „Full Service Model”, susținută de sectorul feroviar. Această STI ar trebui să ia în considerare, de asemenea, revizuirile STI PRM și cererile de modificare corespunzătoare prin intermediul procedurii stabilite de gestionare a modificărilor STI TAP. Împărțirea sarcinilor legate de gestionarea structurilor de date centralizate ar trebui revizuită pentru a se ține seama de noile sarcini și responsabilități ale Agenției, în calitate de autoritate a sistemului, și ale organismului de guvernare definit în documentul privind gestionarea TAP ⁽⁵⁾ și stabilit de sector în vederea accelerării punerii în aplicare a STI TAP. De asemenea, ar trebui continuate îmbunătățirile menite să faciliteze utilizarea sistemelor de emiteră a biletelor directe și a sistemelor de informații referitoare la călătoriile multimodale, mai ales prin accesul la datele relevante privind călătoriile din sectorul feroviar și prin schimbul de astfel de date cu părțile interesate din cadrul lanțului valoric multimodal. În plus, STI TAP ar trebui să vizeze facilitarea utilizării serviciilor integrate de mobilitate. Această STI ar trebui modificată, de asemenea, pentru a permite agenției să evalueze conformitatea instrumentelor informatice utilizate de sectorul european al transportului feroviar cu cerințele privind STI,

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 881/2004 (JO L 138, 26.5.2016, p. 1).

⁽²⁾ Regulamentul (UE) nr. 1303/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la „siguranța în tunelurile feroviare” a sistemului feroviar din Uniunea Europeană (JO L 356, 12.12.2014, p. 394).

⁽³⁾ Regulamentul (UE) nr. 1305/2014 al Comisiei din 11 decembrie 2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „aplicații telematice pentru transportul de marfă” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 62/2006 (JO L 356, 12.12.2014, p. 438).

⁽⁴⁾ Regulamentul (UE) nr. 454/2011 al Comisiei din 5 mai 2011 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „aplicații telematice pentru serviciile de călători” al sistemului feroviar transeuropean (JO L 123, 12.5.2011, p. 11).

⁽⁵⁾ Documentul B.61 la care se face trimitere în anexa V la STI TAP.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

Prezenta decizie stabilește obiectivele specifice în conformitate cu care sunt elaborate noile specificații tehnice de interoperabilitate („STI”) sau sunt modificate STI existente.

Articolul 2

Sarcinile agenției

La elaborarea STI și a modificărilor acestora, la solicitarea Comisiei, în temeiul articolului 5 alineatul (2) din Directiva (UE) 2016/797, agenția urmărește obiectivele specifice prevăzute la articolele 3-14 din prezenta decizie.

Agenția adresează recomandări Comisiei după luarea în considerare a costurilor și beneficiilor estimate ale obiectivelor specifice menționate la primul paragraf.

Articolul 3

Obiective specifice comune

(1) STI acoperă întregul sistem de transport feroviar al Uniunii, astfel încât să se evite duplicarea, să se asigure o corespondență mai directă între subsisteme, cerințe esențiale și STI și să se permită o definiție coerentă a strategiilor pentru aplicarea STI.

În acest scop, se elaborează diferite scenarii posibile și se efectuează evaluările impactului aferente.

(2) Acoperirea geografică și tehnică a fiecărei STI trebuie revizuită pentru a se ține seama de cerințele de la articolul 1 alineatele (3)-(5) din Directiva (UE) 2016/797.

(3) STI se revizuiesc, dacă este necesar, pentru a se asigura echilibrul corect între abordarea bazată pe norme și cea bazată pe riscuri.

(4) Corespondența dintre parametrii de bază și cerințele esențiale aplicabile, precum și interfețele cu celelalte subsisteme trebuie revizuite pentru fiecare STI.

(5) STI includ, dacă este necesar, dispoziții care:

(a) iau în considerare impactul posibil asupra celorlalte STI și interfețele cu acestea, precum și strategiile, politicile și actele legislative aplicabile ale Uniunii și asigură coerența între ele. STI păstrează, ori de câte ori este posibil, dispozițiile în vigoare care vizează eliminarea barierelor tehnice din calea interoperabilității;

(b) iau în considerare evoluțiile sistemului feroviar al Uniunii și activitățile de cercetare și de inovare conexe și le integrează atunci când acestea ating nivelul adecvat de maturitate;

(c) închid punctele rămase deschise;

(d) țin seama de evoluția cerințelor tehnice aplicabile în rețelele de căi ferate cu ecartamentul de 1 520 mm din țările terțe;

(e) armonizează, pe lângă definițiile din Directiva (UE) 2016/797, definițiile prevăzute în STI;

(f) integrează trimiteri la standarde și la alte documente tehnice care evoluează periodic, astfel încât să permită actualizarea la timp a acestora;

(g) reexaminează numărul de elemente constitutive de interoperabilitate și, dacă este necesar, îl măresc;

- (h) indică dacă organismele de evaluare a conformității care au fost deja notificate pe baza unei versiuni anterioare a STI, trebuie notificate din nou și dacă se va aplica o procedură de notificare simplificată. În toate cazurile, se specifică condițiile aferente aplicabile;
 - (i) iau în considerare cele mai bune practici din sector și reexaminează gama de module prevăzute în cadrul procedurilor de evaluare a conformității elementelor constitutive de interoperabilitate și a subsistemelor;
 - (j) reduc riscul de deraiere, precum și impactul asupra siguranței persoanelor și a mediului în caz de deraiere;
 - (k) în vederea analizării soluțiilor posibile la problemele legate de siguranță, iau în considerare toate cauzele posibile ale problemelor respective, inclusiv, în măsura posibilităților, cele legate de incidentele de securitate, fără a compromite siguranța sau interoperabilitatea;
 - (l) îmbunătățesc eficiența energetică a subsistemelor relevante.
- (6) STI legate de sistemele de informații și comunicații iau în considerare cerințele privind structurile de surse deschise și de date deschise.
- (7) Este clarificată aplicarea modulelor pentru evaluarea conformității elementelor constitutive de interoperabilitate și a subsistemelor, inclusiv eventualele revizuirii ale conținutului capitolelor relevante ale STI, precum și necesitatea unor module *ad hoc* noi sau revizuite sau migrarea către modulele standard prevăzute în anexa II la Decizia nr. 768/2008/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾. În acest scop, se realizează un studiu care stabilește:
- (i) rolurile și responsabilitățile părților interesate implicate în procedurile de evaluare a conformității;
 - (ii) un domeniu de aplicare extins care să includă și procedurile de evaluare a conformității legate de normele tehnice naționale notificate;
 - (iii) elementele procedurilor menționate la punctul (ii), inclusiv conținutul dosarului tehnic, și ordinea etapelor evaluării;
 - (iv) modelele certificatelor de verificare și perioada de valabilitate a acestora în cazul certificării în conformitate cu STI relevantă sau cu normele naționale;
 - (v) condițiile în care elementele constitutive de interoperabilitate pot fi certificate în conformitate cu STI abrogate;
 - (vi) elementele auditurilor de supraveghere și de reînnoire, în cazul în care se aplică evaluarea bazată pe sistemul sau sistemele de gestionare a calității, inclusiv condițiile în care se efectuează vizitele inopinate la sediul solicitantului;

Articolul 4

Obiective specifice aplicabile STI LOC&PAS

- (1) Dispozițiile privind sistemele automate cu ecartament variabil din Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 („STI LOC&PAS”), inclusiv în ceea ce privește specificațiile tehnice și procedurile de evaluare a conformității, se revizuiesc.
- (2) Dacă este necesar, vor fi incluse în STI LOC&PAS dispoziții care să faciliteze accesul călătorilor la vagoanele de călători luându-se în considerare interfețele cu infrastructura.
- (3) STI LOC&PAS va include modalități opționale care vor facilita:
- (a) autorizarea vehiculelor în zone vaste de utilizare și
 - (b) compunerea trenurilor de călători, inclusiv compatibilitatea inversă cu Regulamentul pentru utilizarea reciprocă a vagoanelor în trafic internațional („RIC” – *Regolamento Internazionale delle Carrozze*).
- (4) Dacă este cazul, în STI LOC&PAS se includ cerințe vizând îmbunătățirea protecției mecanicilor de locomotivă, referitoare la sănătatea și siguranța la locul de muncă și la siguranța operațională. Se definesc specificații pentru instrumentele de control al perioadelor de conducere și de odihnă ale mecanicilor de locomotivă.
- (5) STI LOC&PAS ia în considerare modificările survenite în cadrul procedurii de introducere pe piață a subsistemelor mobile, astfel cum se prevede la articolele 20-26 din Directiva (UE) 2016/797, inclusiv verificările anterioare primei utilizări a vehiculelor autorizate menționate la articolul 4 alineatul (3) punctul (i) și la articolul 23 din directiva menționată.

⁽¹⁾ Decizia nr. 768/2008/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 9 iulie 2008 privind un cadru comun pentru comercializarea produselor (JO L 218, 13.8.2008, p. 82).

*Articolul 5***Obiective specifice aplicabile STI WAG**

- (1) Fără a aduce atingere articolului 21 alineatul (16) din Directiva (UE) 2016/797, Regulamentul (UE) nr. 321/2013 („STI WAG”) include vehiculele care trebuie autorizate și exploatate în cadrul rețelelor de căi ferate din Uniune cu ecartamentul de 1 520 mm.
- (2) Dispozițiile STI WAG privind sistemele automate cu ecartament variabil, inclusiv în ceea ce privește specificațiile tehnice și procedurile de evaluare a conformității, se revizuiesc.
- (3) STI WAG include dispoziții vizând sporirea flexibilității și a eficienței în ceea ce privește compunerea trenurilor și dezvoltarea transportului intermodal. Dacă este necesar, se includ dispoziții privind cuplarea automată.
- (4) STI WAG asigură coerența și evită orice fel de suprapunere cu Regulamentul privind transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase („RID” – *Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail*) în ceea ce privește cerințele tehnice aplicabile vehiculelor. Incluziunea funcției de detectare a deraierilor se analizează din punctul de vedere al cerințelor tehnice, al aspectelor operaționale și al procedurilor de evaluare a conformității.
- (5) STI WAG va include cerințe care să îmbunătățească identificarea vagoanelor de marfă. Utilizarea tehnologiilor fără contact și a standardelor aferente se include acolo unde este necesar.
- (6) STI WAG ia în considerare modificările survenite în cadrul procedurii de introducere pe piață a subsistemelor mobile, astfel cum se prevede la articolele 20-26 din Directiva (UE) 2016/797, inclusiv verificările anterioare primei utilizări a vehiculelor autorizate menționate la articolul 4 alineatul (3) punctul (i) și la articolul 23 din directiva menționată.

*Articolul 6***Obiective specifice aplicabile STI NOI**

- (1) Regulamentul (UE) nr. 1304/2014 („STI NOI”) va include dispoziții care să abordeze în mod eficace zgomotul produs de transportul feroviar de marfă prin echiparea vagoanelor de marfă existente cu saboți de frână din materiale compozite sau prin alte soluții adecvate.
- (2) O procedură de încercare a performanței acustice a saboților de frână din materiale compozite va fi inclusă în STI NOI. Este permisă utilizarea saboților de frână din materiale compozite menționați în apendicele G la Regulamentul (UE) nr. 321/2013. Dacă este necesar, pot fi solicitate încercări suplimentare, fie prin verificarea pe marginea căii ferate, fie prin încercarea acustică a saboților de frână din materiale compozite pe un banc de încercare.

*Articolul 7***Obiective specifice aplicabile STI CCS**

- (1) Regulamentul (UE) 2016/919 („STI CCS”) va fi revizuit în scopul simplificării procedurii de actualizare a bazei sale tehnice în conformitate cu cererile de modificare stabilite prin procedura de gestionare a modificărilor STI CCS.
- (2) STI CCS va fi revizuită pentru a se asigura implementarea coerentă a ERTMS în cadrul întregii rețele feroviare din Uniune. În scopul unei puneri în aplicare eficiente din punctul de vedere al costurilor, vor fi avute în vedere structuri simple la bord și un număr redus de versiuni software.
- (3) STI CCS va modifica specificațiile ETCS și GSM-R, luând în considerare o analiză cost-beneficiu referitoare la proiectele noi și la investițiile din trecut. Aceasta va include cadrele de reglementare, atât cele tehnice, cât și cele în materie de migrare, care sunt necesare pentru abordarea elementelor tehnologice identificate în Raportul privind perspectiva pe termen mai lung a ERTMS.
- (4) STI CCS va prevedea un mecanism pentru corectarea rapidă a erorilor, ținând seama de compatibilitatea dintre subsistemele de cale ferată și cele de bord. Mecanismul respectiv va include măsuri corective care să asigure compatibilitatea implementării ERTMS fără a pune în pericol stabilitatea acestuia. Dacă este necesar, se vor include măsuri suplimentare pentru asigurarea compatibilității tehnice dintre subsistemele de cale ferată și cele de bord.

(5) STI CCS va permite migrarea tehnologiilor care pot fi utilizate atât de subsistemele de cale ferată, cât și de subsistemele de bord, de la GSM-R la un sistem de comunicații de ultimă generație, ținând seama de echilibrul dintre standardele specifice și generale de telecomunicații aplicabile în sectorul feroviar.

Articolul 8

Obiective specifice aplicabile STI ENE

Regulamentul (UE) nr. 1301/2014 („STI ENE”) va fi revizuit în ceea ce privește cerințele tehnice aplicabile în cazul funcționării simultane a mai multor pantografe aflate în contact cu liniile aeriene de contact, care rezultă din utilizarea locomotivelor cuplate și a unităților multiple. Dacă este cazul, vor fi incluse și aspectele operaționale aferente.

Articolul 9

Obiective specifice aplicabile STI INF

(1) În Regulamentul (UE) nr. 1299/2014 („STI INF”) vor fi incluse dispoziții care să asigure interoperabilitatea continuă în cadrul subsistemului și, acolo unde este necesar, cu alte subsisteme, permițând totodată reducerea costurilor de întreținere a infrastructurii prin utilizarea, în special, a unor metode de întreținere bazate pe criterii temporale, a unor senzori și a unor tehnologii de monitorizare a stării.

(2) STI INF va include dispoziții privind sistemele automate cu ecartament variabil, inclusiv în ceea ce privește specificațiile tehnice și procedurile de evaluare a conformității.

Articolul 10

Obiective specifice aplicabile STI PRM

(1) Regulamentul (UE) nr. 1300/2014 („STI PRM”) va fi revizuit pentru a stabili cerințe cu privire la inventarul activelor menționat la articolul 7 din regulamentul respectiv.

Acesta va include dispoziții legate de desemnarea entităților responsabile pentru furnizarea datelor conexe și dispoziții care stabilesc un calendar pentru crearea unui inventar al activelor de către statele membre.

Dispozițiile respective se bazează pe recomandările agenției, menționate la articolul 7 alineatul (2) din regulamentul respectiv, și pe cele mai bune practici rezultate din punerea în aplicare a inventarelor activelor create de fiecare stat membru.

(2) STI PRM va defini priorități și criterii comune pentru îmbunătățirea în continuare a accesibilității pentru persoanele cu mobilitate redusă, pe baza unei analize comparative a strategiilor cuprinse în planurile naționale de implementare menționate la articolul 8 din Regulamentul (UE) nr. 1300/2014.

Aceste priorități și criterii țin seama de cele mai bune practici rezultate din elaborarea și din punerea în aplicare a planurilor respective.

(3) STI PRM va prevedea o definiție clară a fotoliilor rulante manuale și electrice, precum și cerințele aplicabile fotoliilor rulante electrice inovatoare menite să asigure accesul în condiții de siguranță la trenurile de călători.

Articolul 11

Obiective specifice aplicabile STI OPE

(1) Decizia 2012/757/UE („STI OPE”) va defini principiile operaționale fundamentale și normele operaționale comune pentru a permite reducerea numărului de norme naționale.

- (2) STI OPE va include dispoziții care să asigure compatibilitatea între trenurile complete și rutele pe care trebuie exploatate acestea.
- (3) STI OPE va ține seama de evoluția metodelor și a protocoalelor de comunicare standardizate, precum și de cea a sistemelor standardizate de schimb de date.
- (4) STI OPE va ține seama de evoluțiile registrelor menționate la articolele 47, 48 și 49 din Directiva (UE) 2016/797.
- (5) STI OPE va defini domeniul de aplicare a punctelor deschise pentru operațiuni și va face distincția între normele naționale aplicabile și normele care prevăd armonizarea prin intermediul dreptului Uniunii, pentru a permite migrarea către un sistem interoperabil care să definească nivelul optim al armonizării tehnice.
- (6) STI OPE va prevedea dezvoltarea de legături coerente cu cerințele operaționale ale sistemelor de gestionare a siguranței ale administratorilor de infrastructură și ale întreprinderilor feroviare. Aceasta va include asigurarea faptului că factorii umani și cultura siguranței sunt luate în considerare în mod corespunzător.
- (7) Dacă este necesar, STI OPE va defini competențele și calificările necesare pentru întregul personal care execută sarcini esențiale pentru siguranță care nu sunt acoperite de alte acte legislative relevante.

Articolul 12

Obiective specifice aplicabile STI SRT

- (1) Cerințele operaționale din Regulamentul (UE) nr. 1303/2014 („STI SRT”) vor fi revizuite în vederea armonizării evaluării capacității de evacuare, de exemplu în legătură cu distanța dintre două ieșiri laterale sau verticale.
- (2) Dacă este necesar, se vor include dispoziții privind comunicarea dintre personalul de bord, pe de o parte, și administratorul de infrastructură și serviciile de urgență, pe de altă parte.

Articolul 13

Obiective specifice aplicabile STI TAF

- (1) Regulamentul (UE) nr. 1305/2014 („STI TAF”) va fi revizuit în vederea simplificării procedurii de actualizare a bazei tehnice în conformitate cu procedura de gestionare a modificărilor STI TAF menționată la punctul 7.2 din anexa la regulamentul respectiv.
- (2) Conținutul și structura mesajelor definite în STI TAF în legătură cu schimbul de vagoane și cu compunerea trenurilor vor fi revizuite și, acolo unde este necesar, simplificate.
- (3) Conținutul și structura mesajelor definite în STI TAF în legătură cu transportul combinat sau multimodal vor fi revizuite și, dacă nu sunt disponibile, vor fi elaborate pentru a se facilita logistica și operațiunile.
- (4) Dacă este necesar, STI TAF va include datele care trebuie schimbate cu aplicațiile legate de siguranță.
- (5) Vor fi revizuite legăturile dintre bazele de date prevăzute în STI TAF și instrumentele utilizate pentru îmbunătățirea performanței transportului feroviar de marfă.
- (6) STI TAF va permite agenției să evalueze conformitatea instrumentelor informatice utilizate de sectorul european al transportului feroviar cu cerințele privind STI.
- (7) STI TAF nu va impune întreprinderilor feroviare cerințe care ar putea constitui o barieră în calea digitizării căilor ferate.

*Articolul 14***Obiective specifice aplicabile STI TAP**

- (1) Regulamentul (UE) nr. 454/2011 („STI TAP”) va fi revizuit în vederea simplificării procedurii de actualizare a bazei sale tehnice, în conformitate cu procedura de gestionare a modificărilor STI TAP menționată la punctul 7.5.2 din anexa la regulamentul respectiv.
- (2) Acoperirea geografică a STI TAP va fi identică cu acoperirea geografică a STI TAF.
- (3) Dacă este necesar, STI TAP va lua în considerare cerința esențială „Accesibilitate”, astfel cum este definită la punctul 1.6 din anexa III la Directiva (UE) 2016/797.
- (4) STI TAP va lua în considerare revizuirea STI PRM, în special în ceea ce privește inventarele activelor și, dacă este necesar, inițiativa „Full Service Model”, susținută de sectorul feroviar.
- (5) STI TAP va defini împărțirea sarcinilor legate de gestionarea structurilor de date centralizate, pentru a lua în considerare noile sarcini și responsabilități ale agenției și ale organismului de guvernare instituit de sector în vederea accelerării punerii în aplicare a STI TAP.
- (6) STI TAP va avea ca obiectiv facilitarea utilizării sistemelor de emisie a biletelor directe, a emiterii integrate de bilete și a sistemelor de informare și de rezervare pentru călătoriile multimodale.
- (7) STI TAP va permite agenției să evalueze conformitatea instrumentelor informatice utilizate de sectorul european al transportului feroviar cu cerințele privind STI.

Articolul 15

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

Adoptată la Bruxelles, 8 iunie 2017.

Pentru Comisie
Președintele
Jean-Claude JUNCKER
