

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2020/387 AL COMISIEI**din 9 martie 2020****de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 321/2013, (UE) nr. 1302/2014 și (UE) 2016/919 în ceea ce privește extinderea zonei de utilizare și etapele de tranziție****(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 (11),

întrucât:

- (1) În temeiul articolului 54 alineatele (2) și (3) din Directiva (UE) 2016/797, vehiculele autorizate pentru punerea în funcțiune înainte de 15 iunie 2016 trebuie să primească o nouă autorizație de introducere pe piață în conformitate cu articolul 21 din directiva respectivă pentru a funcționa în cadrul uneia sau mai multor rețele care nu sunt încă acoperite de autorizația lor inițială. Prin urmare, aceste vehicule fie sunt obligate să respecte specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI) în vigoare, fie au dreptul de a nu aplica aceste STI în conformitate cu articolul 7 alineatul (1) din directiva menționată. În același timp, unul dintre obiectivele Directivei (UE) 2016/797 este raționalizarea și armonizarea procedurilor de autorizare la nivelul Uniunii pentru a facilita libera circulație a vehiculelor. În acest scop, clauza 7.6.1 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 321/2013 al Comisiei ⁽²⁾ și clauza 7.5.2.3 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 al Comisiei ⁽³⁾ prevăd elaborarea unor dispoziții de flexibilitate în ceea ce privește respectarea cerințelor STI. Aceste dispoziții urmează să stabilească nivelul de flexibilitate care ar putea fi acordat în cazul extinderii zonei de utilizare a vehiculelor date în exploatare înainte de 15 iunie 2016, îndeplinind totodată cerințele esențiale, menținând nivelul de siguranță adecvat și, acolo unde este posibil din punct de vedere practic, îmbunătățindu-l. Prin urmare, este necesar ca regulamentele în cauză să fie modificate în consecință. Dispoziția referitoare la „extinderea zonei de utilizare” se referă, de asemenea, la cazul vehiculelor care necesită modificări pentru a asigura compatibilitatea tehnică cu noua rețea sau noile rețele; în acest caz, părțile nemodificate ale vehiculului rămân validate în temeiul autorizației anterioare. Restricțiile și limitările autorizației anterioare continuă să se aplice. Din aceleași motive, această clarificare trebuie prevăzută și pentru Regulamentul (UE) 2016/919 al Comisiei ⁽⁴⁾.
- (2) În rândul organismelor notificate și al entităților de autorizare din sectorul feroviar există abordări divergente în ceea ce privește aplicarea diferitelor dispoziții tranzitorii prevăzute în clauzele 7.1.1.2-7.1.1.8 și în clauza 7.1.3.1 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 1302/2014. În mod similar, există abordări divergente în sectorul feroviar în ceea ce privește perioada de valabilitate a certificatelor de examinare CE de tip sau de examinare CE a proiectului în cazul modificării unui tip de material rulant existent, astfel cum se prevede în clauza 7.2.2.2 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 321/2013 și în clauza 7.1.2.2 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 1302/2014. În plus, pentru a reduce costurile sistemului feroviar și pentru a asigura interoperabilitatea și competitivitatea acestuia este esențială o armonizare suplimentară care să reducă diferențele față de sistemul țintă. Dispozițiile enumerate mai sus trebuie așadar modificate pentru a se evita aplicarea divergentă a acestor dispoziții tranzitorii și a perioadelor de valabilitate a certificatelor, iar perioadele de tranziție viitoare trebuie să se concentreze asupra unor cerințe specifice cu un impact ridicat asupra proiectelor în curs, în loc să ofere derogări generice, astfel încât să se reducă rapid diferențele față de sistemul țintă, asigurându-se totodată previzibilitatea și securitatea juridică de care are nevoie acest sector. Acest lucru trebuie realizat în cadrul pachetului de revizuire a STI pentru un sector feroviar digital și transporturi de marfă ecologice (revizuirea din 2022), pentru care Comisia a trimis o cerere către Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate la 24 ianuarie 2020.

⁽¹⁾ JO L 138, 26.5.2016, p. 44.⁽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⁾ 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).⁽⁴⁾ 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).

- (3) În plus, statele membre și sectorul au identificat unele erori tehnice și de redactare în unele dintre aceste regulamente, iar Republica Slovacă a constatat necesitatea aplicării cazului specific general prevăzut în secțiunea 7.3.2.1 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 321/2013 al Comisiei (STI WAG) și pentru rețeaua sa cu ecartament de 1 520 mm. Aceste erori trebuie corectate.
- (4) În temeiul Deciziei (UE) 2017/1474, STI-urile trebuie să indice dacă este necesar să fie notificate din nou organismele de evaluare a conformității care au fost notificate pe baza unei versiuni anterioare a STI și dacă trebuie aplicat un proces de notificare simplificat. Prezentul regulament introduce modificări limitate și nu ar trebui să fie necesară notificarea din nou a organismelor notificate pe baza unei versiuni anterioare a STI-urilor.
- (5) Prezentul regulament modifică STI-urile pentru a ameliora în continuare interoperabilitatea în cadrul sistemului feroviar al Uniunii, pentru a îmbunătăți și a dezvolta transportul feroviar internațional, pentru a contribui la realizarea treptată a pieței interne și pentru a completa STI-urile în vederea acoperirii cerințelor esențiale. El permite realizarea obiectivelor și respectarea cerințelor esențiale ale Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁵⁾ și ale Directivei (UE) 2016/797. Prin urmare, prezentul regulament trebuie să fie direct aplicabil în toate statele membre, inclusiv în statele membre care au notificat agenției și Comisiei, în temeiul articolului 57 alineatul (2) din Directiva (UE) 2016/797, faptul că au prelungit perioada de transpunere și că, în consecință, aplică în continuare Directiva 2008/57/CE până la 15 iunie 2020 cel târziu. Organismele notificate care își desfășoară activitatea în temeiul Directivei 2008/57/CE în statele membre care au prelungit perioada de transpunere trebuie să poată elibera certificatul „CE” în conformitate cu prezentul regulament atât timp cât Directiva 2008/57/CE se aplică în statul membru în care sunt stabilite.
- (6) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului menționat la articolul 51 alineatul (1) din Directiva (UE) 2016/797,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Modificări aduse STI WAG

Regulamentul (UE) nr. 321/2013 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 3 se adaugă litera (d), cu următorul text:

„(d) în cazul în care zona de utilizare este extinsă în conformitate cu articolul 54 alineatul (3) din Directiva (UE) 2016/797, se aplică dispozițiile din secțiunea 7.2.2.4 din anexa la prezentul regulament;”.

2. Anexa se modifică în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.

Articolul 2

Modificări aduse STI LOC&PAS

Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 3, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) STI nu se aplică materialului rulant existent al sistemului feroviar din Uniune care, la 1 ianuarie 2015, este deja dat în exploatare pe întreaga rețea a oricărui stat membru sau pe o parte a acesteia, cu excepția cazului în care:

(a) este reînnoit sau modernizat în conformitate cu secțiunea 7.1.2 din anexa la prezentul regulament sau

(b) zona de utilizare este extinsă în conformitate cu articolul 54 alineatul (3) din Directiva (UE) 2016/797, caz în care se aplică dispozițiile din secțiunea 7.1.4 din anexa la prezentul regulament.”

2. La articolul 11 alineatul (1) al doilea paragraf, teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Cu toate acestea, ele continuă să se aplice, fără a aduce atingere clauzelor 7.1.1.4-7.1.1.8 din anexă.”

3. Anexa se modifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

⁽⁵⁾ Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (JO L 191, 18.7.2008, p. 1).

*Articolul 3***Modificări aduse STI CCS**

Regulamentul (UE) 2016/919 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 2, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) STI nu se aplică subsistemelor existente de «control-comandă și semnalizare de cale» și de «control-comandă și semnalizare la bord» ale sistemului feroviar care au fost deja date în exploatare la nivelul unei părți sau al întregii rețele feroviare a oricărui stat membru la data intrării în vigoare a prezentului regulament, cu excepția cazului în care:

- (a) subsistemul este supus reînnoirii sau modernizării în conformitate cu secțiunea 7 din anexa la prezentul regulament sau
- (b) zona de utilizare este extinsă în conformitate cu articolul 54 alineatul (3) din Directiva (UE) 2016/797, caz în care se aplică dispozițiile secțiunii 7.4.2.4 din anexa la prezentul regulament.”

2. Anexa se modifică în conformitate cu anexa III la prezentul regulament.

*Articolul 4***Organismele de evaluare a conformității**

(1) Notificarea organismelor de evaluare a conformității în sensul Regulamentelor (UE) nr. 321/2013, (UE) nr. 1302/2014 și (UE) 2016/919 rămâne valabilă în temeiul regulamentelor respective, astfel cum sunt modificate prin prezentul regulament.

(2) Organismele de evaluare a conformității notificate în conformitate cu Directiva 2008/57/CE pot elibera certificate „CE” de verificare și certificate „CE” de conformitate sau de adecvare pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate în conformitate cu prezentul regulament atât timp cât Directiva 2008/57/CE se aplică în statul membru în care sunt stabilite în conformitate cu articolul 57 alineatul (2) din Directiva (UE) 2016/797 și cel târziu până la 15 iunie 2020.

*Articolul 5***Intrare în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 9 martie 2020.

Pentru Comisie
Președintele
Ursula VON DER LEYEN

ANEXA I

Anexa la Regulamentul (UE) nr. 321/2013 se modifică după cum urmează:

1. în clauza 4.2.2.2, se adaugă titlul „Rezistența unității”;
2. în clauza 6.1.2.2, se adaugă următorul paragraf între primul și al doilea paragraf:
„este permisă demonstrarea conformității prin alte mijloace în conformitate cu punctul 6.1.2.4a”;
3. în clauza 6.1.2.3, se adaugă următorul paragraf înainte de litera (b):
„este permisă demonstrarea conformității prin alte mijloace în conformitate cu punctul 6.1.2.4a”;
4. în clauza 6.1.2.4, se adaugă următorul paragraf la sfârșitul clauzei:
„este permisă demonstrarea conformității prin alte mijloace în conformitate cu punctul 6.1.2.4a”;
5. între clauza 6.1.2.4 și clauza 6.1.2.5 se adaugă următoarea clauză 6.1.2.4a:

„În cazul în care standardele EN menționate în clauzele 6.1.2.2, 6.1.2.3 și 6.1.2.4 nu acoperă soluția tehnică propusă, este permisă utilizarea altor standarde pentru a demonstra conformitatea comportamentului mecanic al ansamblului osiei montate, caracteristicile mecanice ale roților și rezistența mecanică și caracteristicile de oboseală ale osiei; în acest caz, organismul notificat trebuie să verifice că standardele alternative fac parte dintr-un set de standarde coerente din punct de vedere tehnic și aplicabile proiectării, construcției și testării osiilor montate, care conțin cerințe specifice pentru osiile montate, roți și osii, reglementând:

- ansamblul osiei montate;
- rezistența mecanică;
- caracteristicile de oboseală;
- limitele tensiunii admisibile;
- caracteristicile termomecanice.

Numai standardele care sunt disponibile public pot fi menționate în demonstrația impusă mai sus. Verificarea efectuată de organismul notificat asigură coerența dintre metodologia standardelor alternative, ipotezele formulate de solicitant, soluția tehnică preconizată și zona de utilizare preconizată.”;

6. în clauza 7.2.2.2, cele trei paragrafe care urmează imediat după tabelul 11a se înlocuiesc cu următorul text:

„Pentru a întocmi certificatul de examinare CE de tip sau de examinare CE a proiectului, organismul notificat ales de entitatea care gestionează modificarea poate să facă trimitere la:

- certificatul inițial de examinare CE de tip sau de examinare CE a proiectului pentru componentele proiectului care nu sunt modificate sau pentru cele care sunt modificate dar nu afectează conformitatea subsistemului, în măsura în care acesta este încă valabil (în perioada de 10 ani a etapei B);
- un certificat suplimentar de examinare CE de tip sau de examinare CE a proiectului (care modifică certificatul inițial) pentru componentele modificate ale proiectului care afectează conformitatea subsistemului cu cea mai recentă versiune revizuită a prezentei STI aflată în vigoare la momentul respectiv.

Perioada de valabilitate a certificatului de examinare CE de tip sau de examinare CE a proiectului pentru tipul modificat, varianta de tip sau versiunea de tip modificată este limitată la 10 ani de la data emiterii, fără a depăși 14 ani de la data numirii unui organism notificat de către solicitant pentru tipul de material rulant inițial (începutul etapei A a certificatului inițial de examinare CE de tip sau de examinare CE a proiectului).”;

7. în clauza 7.2.2.2, rândul „4.2.4.3.2.1 Frâna de serviciu” din tabelul 11a se înlocuiește cu următorul text:

„4.2.4.3.2.1 Frâna de serviciu	Distanța de oprire	Modificarea cu mai mult de ± 10 % a distanței de oprire <i>Notă:</i> procentul de greutate frânată (denumit și «lambda» sau «procentul de masă frânată») sau masa frânată pot fi de asemenea utilizate și pot fi derivate prin calcul (direct sau prin intermediul distanței de oprire) din profilurile de decelerare. Modificarea admisă este aceeași (± 10 %)	Nu se aplică
	Decelerația maximă pentru condiția de sarcină «masa proiectată în cazul unei sarcini utile normale» la viteza maximă proiectată	Modificarea cu mai mult de ± 10 % a decelerației medii maxime a frânei	Nu se aplică”

8. în clauza 7.2.2.3, primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Următoarele norme se aplică, pe lângă clauza 7.2.2.2, unităților existente care dețin o primă autorizație de dare în exploatare înainte de 1 ianuarie 2015, în cazul în care domeniul de aplicare al modificării afectează parametri de bază ce nu fac obiectul declarației CE.”;

9. în clauza 7.2.2.3, al treilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Norma specială prevăzută în paragraful de mai sus nu se aplică în cazul modificărilor care afectează parametrii de bază și sunt clasificate la articolul 21 alineatul (12) litera (a) conform tabelului 11b. Pentru aceste modificări, este obligatorie conformitatea cu cerințele STI.”;

10. se adaugă următoarea clauză 7.2.2.4:

„7.2.2.4. Norme pentru extinderea zonei de utilizare a unităților existente care dețin o autorizație în conformitate cu Directiva 2008/57/CE sau care erau în exploatare înainte de 19 iulie 2010

1. În absența conformității depline cu prezenta STI, punctul 2 se aplică unităților care îndeplinesc următoarele condiții atunci când se solicită o extindere a zonei lor de utilizare în conformitate cu articolul 21 alineatul (13) din Directiva (UE) 2016/797:

1. au fost autorizate în conformitate cu Directiva 2008/57/CE sau au fost date în exploatare înainte de 19 iulie 2010;
2. sunt înregistrate cu codul de înregistrare «Valid» «00» în Registrul național al vehiculelor în conformitate cu Decizia 2007/756/CE a Comisiei (*) sau în Registrul european al vehiculelor în conformitate cu Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei (**) și sunt menținute în stare sigură de funcționare în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/779 al Comisiei (**).

Următoarele dispoziții privind extinderea zonei de utilizare se aplică, de asemenea, în combinație cu o nouă autorizație, în sensul articolului 14 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul (UE) 2018/545.

2. Autorizația pentru o zonă extinsă de utilizare a unităților menționate la punctul 1 se bazează pe autorizația existentă, dacă este cazul, pe compatibilitatea tehnică dintre unitate și rețea în conformitate cu articolul 21 alineatul (3) litera (d) din Directiva (UE) 2016/797 și pe conformitatea cu caracteristicile de proiectare de bază din tabelul 11a din prezenta STI, ținând seama de orice restricții sau limitări.

Solicitantul trebuie să prezinte o declarație de verificare «CE» însoțită de dosare tehnice care atestă conformitatea cu cerințele din prezenta STI sau cu dispoziții cu efect echivalent, pentru fiecare parametru de bază menționat în coloana 1 a tabelului 11a din prezenta STI, în unul dintre următoarele moduri sau o combinație a acestora:

- (a) conformitatea cu cerințele prezentei STI menționate mai sus;
- (b) conformitatea cu cerințele corespunzătoare stabilite într-o STI anterioară, astfel cum se menționează mai sus;

- (c) conformitatea cu specificații alternative considerate ca având efect echivalent cu cerințele relevante prevăzute în prezenta STI, astfel cum se menționează mai sus;
- (d) dovezi că cerințele privind compatibilitatea tehnică cu rețeaua zonei de utilizare extinse sunt echivalente cu cerințele privind compatibilitatea tehnică cu rețeaua pentru care unitatea este deja autorizată sau în exploatare. Aceste dovezi trebuie furnizate de către solicitant și se pot baza pe informațiile din registrul de infrastructură feroviară (RINF).
3. Efectul echivalent al specificațiilor alternative la cerințele prezentei STI [punctul 2 litera (c)] și echivalența cerințelor de compatibilitate tehnică cu rețeaua [punctul 2 litera (d)] trebuie justificate și documentate de către solicitant prin aplicarea procesului de management al riscurilor prevăzut în anexa I la Regulamentul (UE) nr. 402/2013. Solicitantul trebuie să prezinte o evaluare pozitivă efectuată de un organism de evaluare (MSC ER).
4. În plus față de cerințele menționate la punctul 2 și dacă este cazul, solicitantul trebuie să prezinte o declarație de verificare «CE» însoțită de dosare tehnice care atestă conformitatea cu următoarele:
- (a) cazurile specifice referitoare la orice parte a zonei de utilizare extinse, enumerate în prezenta STI, în STI Zgomot [Regulamentul (UE) nr. 1304/2014] și în STI CCS [Regulamentul (UE) 2016/919];
- (b) normele naționale menționate la articolul 13 alineatul (2) literele (a), (c) și (d) din Directiva (UE) 2016/797, astfel cum au fost notificate în conformitate cu articolul 14 din directiva respectivă.
5. Entitatea care acordă autorizația pune la dispoziția publicului, prin intermediul site-ului web al agenției, detaliile specificațiilor alternative menționate la punctul 2 litera (c) și ale cerințelor de compatibilitate tehnică cu rețeaua menționate la punctul 2 litera (d) pe baza cărora a acordat autorizații pentru zona de utilizare extinsă.
6. În cazul în care un vehicul autorizat a beneficiat de neaplicarea STI-urilor sau a unei părți a acestora în temeiul articolului 9 din Directiva 2008/57/CE, solicitantul trebuie să ceară una sau mai multe derogări în statele membre ale zonei de utilizare extinse, în conformitate cu articolul 7 din Directiva (UE) 2016/797.
7. În conformitate cu articolul 54 alineatul (2) din Directiva (UE) 2016/797, vagoanele utilizate în temeiul *Regolamento Internazionale Veicoli* (RIV) sunt considerate autorizate în conformitate cu condițiile în baza cărora au fost utilizate, inclusiv zona de utilizare în care sunt exploatate. Ca urmare a unei modificări care necesită o nouă autorizație de introducere pe piață în conformitate cu articolul 21 alineatul (12) din Directiva (UE) 2016/797, vagoanele acceptate în temeiul celui mai recent acord RIV își păstrează zona de utilizare în care au fost exploatate, fără verificări suplimentare asupra părților neschimbate.”

(*) Decizia 2007/756/CE a Comisiei din 9 noiembrie 2007 de adoptare a unei specificații comune a registrului național al vehiculelor prevăzut la articolul 14 alineatele (4) și (5) din Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE (JO L 305, 23.11.2007, p. 30).

(**) Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei din 25 octombrie 2018 de stabilire a specificațiilor pentru registrele vehiculelor menționate la articolul 47 din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului și de modificare și abrogare a Deciziei 2007/756/CE a Comisiei (JO L 268, 26.10.2018, p. 53).

(***) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/779 al Comisiei din 16 mai 2019 de stabilire a unor dispoziții detaliate privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 445/2011 al Comisiei (JO L 139I, 27.5.2019, p. 360).”;

11. în clauza 7.3.2.1, prima frază se înlocuiește cu următorul text:

„Unitățile care circulă între un stat membru și o țară terță a cărei rețea are un ecartament de 1 520 mm: Caz specific pentru Finlanda, Polonia, Republica Slovacă și Suedia.”;

12. în clauza 7.3.2.2 litera (a), ultimul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Unitățile recunoscute reciproc în conformitate cu punctul 7.1.2 și unitățile dotate cu echipament de monitorizare la bord a stării lagărului de osie sunt exceptate de la acest caz specific. Exceptarea unităților în conformitate cu punctul 7.1.2 nu se aplică atunci când se utilizează alte metode de evaluare a conformității în conformitate cu punctul 6.1.2.4a.”;

13. în clauza 7.3.2.5, titlul se înlocuiește cu următorul text:

„7.3.2.5. Caracteristicile osiilor montate, ale roților și ale osiilor (punctele 4.2.3.6.2 și 4.3.2.6.3)

Caz specific pentru Regatul Unit – Marea Britanie”;

14. clauza 7.6.1. „Norme pentru extinderea zonei de utilizare a materialului rulant existent care nu face obiectul unei declarații de verificare CE” se înlocuiește cu următorul text:

„7.6.1. *Norme de punere în aplicare*

La 24 ianuarie 2020, Comisia a înaintat o cerere către Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate în vederea pregătirii pachetului de revizuire a STI pentru un sector feroviar digital și transporturi de marfă ecologice (revizuirea din 2022).

În temeiul Deciziei delegate (UE) 2017/1474 a Comisiei, pachetul de revizuire a STI pentru un sector feroviar digital și transporturi de marfă ecologice trebuie să includă dispoziții pentru reexaminarea și, dacă este posibil, simplificarea strategiei de aplicare a STI-urilor într-un mod care să asigure o reducere treptată, dar în timp util, a diferențelor față de sistemul țintă, asigurând totodată previzibilitatea și securitatea juridică de care are nevoie acest sector. Aceste dispoziții trebuie să acopere perioadele de tranziție viitoare, precum și aspectul perioadei de valabilitate a certificatelor pentru subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate.

În plus, cu același obiectiv de a asigura o reducere treptată, dar în timp util, a diferențelor față de sistemul țintă, asigurând totodată previzibilitatea și securitatea juridică de care are nevoie sectorul, trebuie avute în vedere dispoziții care oferă flexibilitate în aplicarea versiunilor actualizate ale standardelor, inclusiv pentru cele introduse în anexa I (STI WAG 2019) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/776 al Comisiei (*).

(*) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/776 al Comisiei din 16 mai 2019 de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 321/2013, (UE) nr. 1299/2014, (UE) nr. 1301/2014, (UE) nr. 1302/2014, (UE) nr. 1303/2014 și (UE) 2016/919 ale Comisiei și a Deciziei de punere în aplicare 2011/665/UE a Comisiei în ceea ce privește alinierea la Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului și implementarea unor obiective specifice stabilite în Decizia delegată (UE) 2017/1474 a Comisiei (JO L 139I, 27.5.2019, p. 108).”;

15. în apendicele C, „Condiții suplimentare opționale”, se adaugă următorul punct la sfârșitul apendicelui:

„20. **Comportamentul dinamic de rulare**

Combinăția dintre viteza maximă de exploatare și insuficiența de supraînălțare admisibilă maximă trebuie să fie cea indicată în tabelul H.1 din EN 14363:2016.

Se consideră că unitățile dotate cu un aparat de rulare consacrat, conform descrierii din capitolul 6 din EN 16235:2013, respectă această cerință.”

ANEXA II

Anexa la Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 se modifică după cum urmează:

1. în clauza 4.2.2.5 punctul (5), textul „indicele 8, tabelul 1 din secțiunea 5” se înlocuiește cu „indicele 8, tabelul 1 din secțiunea 4”;
2. în clauza 4.2.2.5 punctul (6), textul „indicele 8, în tabelul 3 din secțiunea 5” se înlocuiește cu „indicele 8, tabelul 2 din secțiunea 5”;
3. în clauza 4.2.2.5, punctul (7) se înlocuiește cu următorul text:

„(7) În cadrul domeniului de aplicare al prezentei STI, «viteza de coliziune» și «partenerul de coliziune» atunci când se aplică scenariile 1 și 2 pentru locomotivele prevăzute cu cuple finale automate cu tampon central și capabile de un efort de tracțiune la cuplare de peste 300 kN descrise în tabelul 2 din specificația menționată în apendicele J-1, indicele 8, sunt:

- 20 km/h, în loc de 36 km/h, pentru scenariile 1 și 2 și
- vagonul de referință descris în apendicele D, în locul vagonului de referință descris în anexa C.1 la specificația menționată în apendicele J-1, indicele 8, pentru scenariul 2.

Notă: acest efort de tracțiune mare este necesar pentru locomotivele grele de marfă.”;

4. în clauza 6.2.3.7, la sfârșitul punctului (7) se adaugă următoarea frază:

„Verificarea efectuată de organismul notificat asigură coerența dintre metodologia standardelor alternative, ipotezele formulate de solicitant, soluția tehnică preconizată și zona de utilizare preconizată.”;

5. în clauza 7.1.2.2, punctul (11) se înlocuiește cu următorul text:

„(11) Pentru a întocmi certificatul de examinare CE de tip sau de examinare CE a proiectului, organismul notificat ales de entitatea care gestionează modificarea poate să facă trimitere la:

- certificatul inițial de examinare CE de tip sau de examinare CE a proiectului pentru componentele proiectului care nu sunt modificate sau pentru cele care sunt modificate dar nu afectează conformitatea subsistemului, în măsura în care acesta este încă valabil (în perioada de 7 ani a etapei B);
- un certificat suplimentar de examinare CE de tip sau de examinare CE a proiectului (care modifică certificatul inițial) pentru componentele modificate ale proiectului care afectează conformitatea subsistemului cu cea mai recentă versiune revizuită a prezentei STI aflată în vigoare la momentul respectiv.

Perioada de valabilitate a certificatului de examinare CE de tip sau de examinare CE a proiectului pentru tipul modificat, varianta de tip sau versiunea de tip modificată este limitată la 7 ani de la data emiterii, fără a depăși 14 ani de la data numirii unui organism notificat de către solicitant pentru tipul de material rulant inițial (începutul etapei A a certificatului inițial de examinare CE de tip sau de examinare CE a proiectului).”;

6. în clauza 7.1.3.1, punctul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Baza de evaluare a STI aferentă unui tip este definită pentru o perioadă a etapei A cu o durată maximă de șapte ani. Fără a se aduce atingere clauzelor 7.1.1.4-7.1.1.8, pe durata etapei A baza de evaluare pentru verificarea CE care trebuie utilizată de organismul notificat nu se modifică.”;

7. se adaugă clauza 7.1.4, cu următorul conținut:

„7.1.4. Norme pentru extinderea zonei de utilizare a materialului rulant existent care deține o autorizație în conformitate cu Directiva 2008/57/CE sau care era în exploatare înainte de 19 iulie 2010

(1) În absența conformității depline cu prezenta STI, punctul 2 se aplică materialului rulant care îndeplinește următoarele condiții atunci când se solicită o extindere a zonei sale de utilizare în conformitate cu articolul 21 alineatul (13) din Directiva (UE) 2016/797:

- (a) a fost autorizat în conformitate cu Directiva 2008/57/CE sau a fost dat în exploatare înainte de 19 iulie 2010;
- (b) este înregistrat cu codul de înregistrare «Valid» «00» în Registrul național al vehiculelor în conformitate cu Decizia 2007/756/CE a Comisiei (*) sau în Registrul european al vehiculelor în conformitate cu Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei (**) și este menținut în stare sigură de funcționare în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/779 al Comisiei (**).

Următoarele dispoziții privind extinderea zonei de utilizare se aplică, de asemenea, în combinație cu o nouă autorizație, în sensul articolului 14 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul (UE) 2018/545.

- (2) Autorizația pentru o zonă extinsă de utilizare a materialului rulant menționat la punctul 1 se bazează pe autorizația existentă, dacă este cazul, pe compatibilitatea tehnică dintre materialul rulant și rețea în conformitate cu articolul 21 alineatul (3) litera (d) din Directiva (UE) 2016/797 și pe conformitatea cu caracteristicile de proiectare de bază din tabelele 17a și 17b din prezenta STI, ținând seama de orice restricții sau limitări.

Solicitantul trebuie să prezinte o declarație de verificare «CE» însoțită de dosare tehnice care atestă conformitatea cu cerințele din prezenta STI sau cu dispoziții cu efect echivalent, pentru fiecare parametru de bază menționat în coloana 1 a tabelelor 17a și 17b și cu următoarele clauze din prezenta STI:

- 4.2.4.2.2, 4.2.5.5.8, 4.2.5.5.9, 4.2.6.2.3, 4.2.6.2.4, 4.2.6.2.5, 4.2.8.2.7, 4.2.8.2.9.8 (atunci când trecerea prin sectoarele de separare a fazelor sau a sistemelor este gestionată automat), 4.2.9.3.1, 4.2.9.6, 4.2.12 și 4.2.12.6
- 4.2.5.3 în Italia
- 4.2.5.3.5 și 4.2.9.2.1 în Germania

în unul dintre următoarele moduri sau o combinație a acestora:

- (a) conformitatea cu cerințele prezentei STI menționate mai sus;
 - (b) conformitatea cu cerințele corespunzătoare stabilite într-o STI anterioară, astfel cum se menționează mai sus;
 - (c) conformitatea cu specificații alternative considerate ca având efect echivalent cu cerințele relevante prevăzute în prezenta STI, astfel cum se menționează mai sus;
 - (d) dovezi că cerințele privind compatibilitatea tehnică cu rețeaua zonei de utilizare extinse sunt echivalente cu cerințele privind compatibilitatea tehnică cu rețeaua pentru care materialul rulant este deja autorizat sau în exploatare. Aceste dovezi trebuie furnizate de către solicitant și se pot baza pe informațiile din registrul de infrastructură feroviară (RINF).
- (3) Efectul echivalent al specificațiilor alternative la cerințele prezentei STI [punctul 2 litera (c)] și echivalența cerințelor de compatibilitate tehnică cu rețeaua [punctul 2 litera (d)] trebuie justificate și documentate de către solicitant prin aplicarea procesului de management al riscurilor prevăzut în anexa I la Regulamentul (UE) nr. 402/2013. Justificarea trebuie evaluată și confirmată de un organism de evaluare (MSC ER).
- (4) În plus față de cerințele menționate la punctul 2 și dacă este cazul, solicitantul trebuie să prezinte o declarație de verificare «CE» însoțită de dosare tehnice care atestă conformitatea cu următoarele:
- (a) cazurile specifice referitoare la orice parte a zonei de utilizare extinse, enumerate în prezenta STI, în STI Zgomot [Regulamentul (UE) nr. 1304/2014], în STI PRM [Regulamentul (UE) nr. 1300/2014] și în STI CCS [Regulamentul (UE) 2016/919];
 - (b) normele naționale menționate la articolul 13 alineatul (2) literele (a), (c) și (d) din Directiva (UE) 2016/797, astfel cum au fost notificate în conformitate cu articolul 14 din directiva respectivă.
- (5) Entitatea care acordă autorizația pune la dispoziția publicului, prin intermediul site-ului web al agenției, detaliile specificațiilor alternative menționate la punctul 2 litera (c) și ale cerințelor de compatibilitate tehnică cu rețeaua menționate la punctul 2 litera (d) pe baza cărora a acordat autorizații pentru zona de utilizare extinsă.
- (6) În cazul în care un vehicul autorizat a beneficiat de neaplicarea STI-urilor sau a unei părți a acestora în temeiul articolului 9 din Directiva 2008/57/CE, solicitantul trebuie să ceară una sau mai multe derogări în statele membre ale zonei de utilizare extinse, în conformitate cu articolul 7 din Directiva (UE) 2016/797.

(7) În conformitate cu articolul 54 alineatul (2) din Directiva (UE) 2016/797, vagoanele de călători utilizate în temeiul *Regolamento Internazionale Carrozze* (RIC) sunt considerate autorizate în conformitate cu condițiile în baza cărora au fost utilizate, inclusiv zona de utilizare în care sunt exploatate. Ca urmare a unei modificări care necesită o nouă autorizație de introducere pe piață în conformitate cu articolul 21 alineatul (12) din Directiva (UE) 2016/797, vagoanele de călători acceptate în temeiul celui mai recent acord RIC își păstrează zona de utilizare în care au fost exploatate, fără verificări suplimentare asupra părților nemodificate.

- (*) Decizia 2007/756/CE a Comisiei din 9 noiembrie 2007 de adoptare a unei specificații comune a registrului național al vehiculelor prevăzut la articolul 14 alineatele (4) și (5) din Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE (JO L 305, 23.11.2007, p. 30).
- (**) Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei din 25 octombrie 2018 de stabilire a specificațiilor pentru registrele vehiculelor menționate la articolul 47 din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului și de modificare și abrogare a Deciziei 2007/756/CE a Comisiei (JO L 268, 26.10.2018, p. 53).
- (***) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/779 al Comisiei din 16 mai 2019 de stabilire a unor dispoziții detaliate privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vehiculelor în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 445/2011 al Comisiei (JO L 139I, 27.5.2019, p. 360).";

8. clauza 7.5.2.3 „Norme pentru extinderea zonei de utilizare a materialului rulant existent care nu face obiectul unei declarații de verificare CE” se înlocuiește cu următorul text:

„7.5.2.3. Norme de punere în aplicare

La 24 ianuarie 2020, Comisia a înaintat o cerere către Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate în vederea pregătirii pachetului de revizuire a STI pentru un sector feroviar digital și transporturi de marfă ecologice (revizuirea din 2022).

În temeiul Deciziei delegate (UE) 2017/1474 a Comisiei, pachetul de revizuire a STI pentru un sector feroviar digital și transporturi de marfă ecologice trebuie să includă dispoziții pentru reexaminarea și, dacă este posibil, simplificarea strategiei de aplicare a STI-urilor într-un mod care să asigure o reducere treptată, dar în timp util, a diferențelor față de sistemul țintă, asigurând totodată previzibilitatea și securitatea juridică de care are nevoie acest sector. Aceste dispoziții trebuie să acopere perioadele de tranziție viitoare, precum și aspectul perioadei de valabilitate a certificatelor pentru subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate.

În plus, cu același obiectiv de a asigura o reducere treptată, dar în timp util, a diferențelor față de sistemul țintă, asigurând totodată previzibilitatea și securitatea juridică de care are nevoie sectorul, trebuie avute în vedere dispoziții care oferă flexibilitate în aplicarea versiunilor actualizate ale standardelor, inclusiv pentru cele introduse în anexa IV (STI LOC&PAS 2019) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/776 al Comisiei (*).

- (*) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/776 al Comisiei din 16 mai 2019 de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 321/2013, (UE) nr. 1299/2014, (UE) nr. 1301/2014, (UE) nr. 1302/2014, (UE) nr. 1303/2014 și (UE) 2016/919 ale Comisiei și a Deciziei de punere în aplicare 2011/665/UE a Comisiei în ceea ce privește alinierea la Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului și implementarea unor obiective specifice stabilite în Decizia delegată (UE) 2017/1474 a Comisiei (JO L 139I, 27.5.2019, p. 108).";

9. apendicele D se înlocuiește cu următorul text:

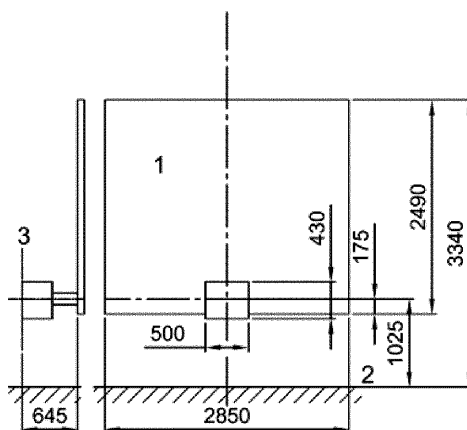
„Apendicele D

Vagon de referință pentru locomotive prevăzute cu cuple finale automate cu tampon central și capabile de un efort de tracțiune la cuplare de peste 300 kN

Pentru coliziunile dintre un vehicul feroviar și un vagon, ambele prevăzute cu cuple robuste, vagonul este reprezentat de o masă de 80 t care are un singur grad de libertate în direcția de translație x. Geometria interfeței vagonului este prezentată în figura D.1. Geometria peretelui de capăt și cea a capului cuplei sunt considerate rigide. Acesta trebuie să fie prevăzut cu o cuplă cu tampon central cu o cursă de 110 mm și caracteristica forță-deplasare indicată în figura D.2. Capacitatea totală de absorbție a energiei a cuplei vagonului este de 77 kJ.

Geometria capului cuplei și înălțimea deasupra suprafeței superioare a șinei trebuie să fie identice cu cele ale vehiculului feroviar care intră în coliziune. Distanța longitudinală dintre planul cuplei și peretele de capăt al vagonului trebuie să fie de 645 mm. Pentru simplificare, este permisă modelarea capetelor cuplei utilizând geometria și înălțimea indicate în figura D.1.

Dimensiuni în milimetri

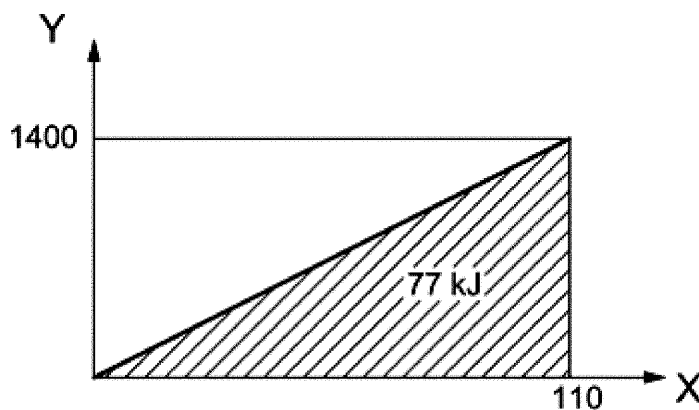


Legendă:

1. capătul vagonului
2. suprafața superioară a șinei
3. planul cuplei

Figura D.1

Interfața vagonului cu cupla cu tampon central



Legendă:

- Y forța cuplei – cuplă, în kN
X deplasare, în mm

Figura D.2

Caracteristica cuplei vagonului

10. în apendicele J-1, indicele 8 din tabel se înlocuiește cu următorul text:

„8	Siguranța pasivă – generalități	4.2.2.5	EN 15227:2008+A1:2010	clauza relevantă ⁽¹⁾ Cu excepția anexei A
	Siguranța pasivă – clasificare			4-tabelul 1
	Siguranța pasivă – scenarii			5-tabelul 2, 6.
	Siguranța pasivă – deflectorul de obstacole			6,5”

11. în apendicele J-1, indicele 10 din tabel se înlocuiește cu următorul text:

„10	Ridicarea cu macaraua și ridicarea cu cricuri – marcarea	4.2.2.6	EN 15877-2:2013	4.5.19”
-----	--	---------	-----------------	---------

12. în apendicele J-1, indicele 36 din tabel se înlocuiește cu următorul text:

„36	Condiții de mediu – deflectorul de obstacole	4.2.6.1.2	EN 15227:2008 +A1:2010	clauza relevantă ⁽¹⁾ ”
-----	--	-----------	---------------------------	-----------------------------------

13. în apendicele J-2, indicele 2 din tabel se elimină.

ANEXA III

În anexa la Regulamentul (UE) 2016/919 se adaugă următoarea clauză 7.4.2.4:

„7.4.2.4 Norme pentru extinderea zonei de utilizare pentru un vehicul existent

Următoarele norme se aplică vehiculelor existente aflate în exploatare și înregistrate în Registrul național al vehiculelor în conformitate cu Decizia 2007/756/CE a Comisiei (*) sau în Registrul european al vehiculelor în conformitate cu Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei (**), atunci când se solicită o extindere a zonei de utilizare:

1. Vehiculele trebuie să respecte dispozițiile speciale aplicabile în cazurile specifice menționate la punctul 7.6 din prezenta anexă și normele naționale aplicabile menționate la articolul 13 alineatul (2) literele (a), (c) și (d) din Directiva (UE) 2016/797, notificate în conformitate cu articolul 14 din directiva respectivă. În plus, în cazul îndeplinirii parțiale a cerințelor din prezenta STI, se aplică dispozițiile de la punctul 6.1.1.3 subpunctul 3.
2. Modernizarea vehiculelor care sunt deja echipate cu ETCS sau GSM-R nu este necesară, cu excepția cazului în care acest lucru se impune pentru a asigura compatibilitatea tehnică.
3. Vehiculele care nu sunt deja echipate cu ETCS trebuie să instaleze ETCS și să respecte seturile de specificații #2 sau #3 menționate în tabelele A 2.2 și A 2.3 din anexa A. Cu excepția cazurilor în care acest lucru se impune pentru a asigura compatibilitatea tehnică, cerința dotării cu ETCS nu se aplică:
 - (a) vehiculelor care nu sunt special concepute să fie exploatate pe linii de mare viteză (***), dacă sunt autorizate înainte de 1 ianuarie 2015;
 - (b) vehiculelor care nu sunt special concepute să fie exploatate pe linii de mare viteză, autorizate începând cu 1 ianuarie 2015, în oricare dintre următoarele situații:
 - (i) dacă sunt destinate să fie exploatate exclusiv într-un stat membru în afara coridoarelor specificate în anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/6 și în afara liniilor care asigură conexiunile către principalele porturi, stații de triaj, terminale de marfă și zone de transport marfă europene, menționate în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;
 - (ii) dacă sunt destinate exploatarea transfrontaliere în afara TEN, și anume exploatarea până la prima stație din țara vecină sau până la prima stație unde există conexiuni pentru continuarea călătoriei în țara vecină utilizând doar linii din afara TEN;
 - (c) vehiculelor din statele membre care aplică articolul 7.4.3 alineatul (2), în cazul în care zona de utilizare rezultată ca urmare a extinderii zonei de utilizare se află exclusiv în același stat membru, cu excepția cazului în care zona de utilizare rezultată ca urmare a extinderii zonei de utilizare include peste 150 km dintr-o secțiune echipată cu ETCS la momentul extinderii zonei de utilizare sau care urmează să fie echipată cu ETCS în termen de 5 ani de la extinderea zonei de utilizare a vehiculelor respective;
 - (d) echipamentelor mobile de construcție și întreținere a infrastructurii feroviare;
 - (e) locomotivelor de manevră.
4. Vehiculele care nu sunt încă echipate cu radio de voce GSM-R trebuie să instaleze radio de voce GSM-R în cabină și să respecte specificațiile prevăzute în tabelele A 2.1, A 2.2 și A 2.3 din anexa A atunci când vehiculul este destinat utilizării pe o rețea care include cel puțin un punct echipat cu GSM-R, cu excepția cazului în care există o suprapunere cu un sistem de comunicații radio preexistent compatibil cu clasa B deja instalat în vehicul.
5. Vehiculele care nu sunt încă echipate cu GSM-R pentru datele ETCS trebuie să instaleze radio exclusiv de date ETCS GSM-R și să respecte specificațiile menționate în tabelele A 2.1, A 2.2 și A 2.3 din anexa A atunci când vehiculul trebuie să instaleze ETCS în conformitate cu punctul 3 și este destinat să fie exploatat într-o rețea din zona de utilizare extinsă care este echipată numai cu ETCS de nivel 2 sau 3.
6. În cazul în care un vehicul autorizat a beneficiat de neaplicarea STI-urilor sau a unei părți a acestora în temeiul articolului 9 din Directiva 2008/57/CE, solicitantul trebuie să ceară una sau mai multe derogări în statele membre ale zonei de utilizare extinse, în conformitate cu articolul 7 din Directiva (UE) 2016/797.

(*) Decizia 2007/756/CE a Comisiei din 9 noiembrie 2007 de adoptare a unei specificații comune a registrului național al vehiculelor prevăzut la articolul 14 alineatele (4) și (5) din Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE (JO L 305, 23.11.2007, p. 30).

(**) Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei din 25 octombrie 2018 de stabilire a specificațiilor pentru registrele vehiculelor menționate la articolul 47 din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului și de modificare și abrogare a Deciziei 2007/756/CE a Comisiei (JO L 268, 26.10.2018, p. 53).

(***) Astfel cum se prevede în anexa I la Directiva (UE) 2016/797.”