COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 14.7.2025
COM(2025) 384 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

privind progresele înregistrate în realizarea interoperabilității sistemului feroviar al Uniunii și funcționarea Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate în acest context

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

privind progresele înregistrate în realizarea interoperabilității sistemului feroviar al Uniunii și funcționarea Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate în acest context

Introducere

Articolul 53 din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană[1] prevede obligația Comisiei de a raporta cu privire la progresele înregistrate în realizarea interoperabilității sistemului feroviar al Uniunii și a funcționării Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate („agenția”) în acest context de la intrarea în vigoare a directivei.

Prezentul raport, primul de acest fel, acoperă perioada cuprinsă între 16 iunie 2016 și 30 iunie 2024.

În plus, articolul 53 alineatul (1) prevede că raportul va include, totodată, o evaluare a punerii în aplicare și a utilizării registrelor menționate la capitolul VII – și anume Registrul european al vehiculelor (EVR), Registrul european al tipurilor de vehicule autorizate (ERATV) și Registrul de infrastructură (RINF) – și o analiză a cazurilor prevăzute la articolul 7 [și anume cazurile de neaplicare a specificațiilor tehnice de interoperabilitate (STI-uri) care implică proiecte individuale].

În cele din urmă, i se încredințează Comisiei sarcina de a efectua o analiză a aplicării capitolului V, și anume deciziile entităților de autorizare, ale agenției și/sau ale autorităților naționale de siguranță (ANS) privind introducerea pe piață a vehiculelor feroviare și punerea în funcțiune a instalațiilor feroviare fixe, precum și privind aprobarea de către agenție a proiectelor de cale ale Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS). În special, evaluările se concentrează pe funcționarea acordurilor de cooperare încheiate între agenție și ANS-uri pentru a facilita procesul decizional comun.

Detaliile privind activitățile agenției și progresele înregistrate în ceea ce privește siguranța și interoperabilitatea feroviară sunt acoperite de rapoartele privind siguranța și interoperabilitatea, care urmează să fie publicate de agenție o dată la doi ani în temeiul articolului 35 alineatul (4) din 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[2].

Prezentul raport urmărește să evite suprapunerea cu evaluarea și raportarea prevăzute la articolul 82 din Regulamentul (UE) 2016/796, unde Comisia va evalua funcționarea agenției și sistemul dual în temeiul căruia ANS-urile și agenția eliberează autorizații, certificări și aprobări.

---

1 JO L 138, 26.5.2016, p. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/.

2 JO L 138, 26.5.2016, p. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/796/.

Statele membre au transpus Directiva (UE) 2016/797 în trei etape. În conformitate cu articolul 57 alineatul (1) din directivă, măsurile de respectare a obligațiilor menționate la articolul respectiv ar fi trebuit să fie adoptate până la 16 iunie 2019. Cu toate acestea, articolul 57 alineatul (2) a oferit statelor membre posibilitatea, după notificarea Comisiei și a agenției, de a prelungi acest termen până la 16 iunie 2020. Ca parte a măsurilor de urgență luate ca răspuns la pandemia de COVID-19, a fost introdus un termen suplimentar de transpunere, și anume 31 octombrie 2020. Comisia a verificat dacă notificările statelor membre au fost complete cu privire la modul în care acestea transpuseseră Directiva (UE) 2016/797. Pe baza rezultatelor verificărilor privind integralitatea, au fost inițiate 13 proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor de comunicare. După ce majoritatea statelor membre au notificat texte juridice suplimentare, Comisia a închis 12 dintre cele 13 proceduri până în luna mai 2025.

Controalele de conformitate privind transpunerea Directivei (UE) 2016/797 au fost finalizate pentru șase state membre, însoțite de chestionare EU Pilot, iar Comisia evaluează în prezent răspunsurile respective. Controalele de conformitate privind legislația din celelalte state membre sunt în curs, în vederea evaluării conformității și a necesității de a deschide chestionare EU Pilot sau proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor.

Prin intermediul altor direcții de lucru, până la sfârșitul perioadei de tranziție (31 octombrie 2020), Comisia a desfășurat consultări ample cu părțile interesate relevante în scopul acestui prim raport.

1. Eliminarea normelor naționale

În iunie 2024, agenția a calculat că existau încă 796 de norme naționale aplicabile în statele membre în temeiul articolului 14 din Directiva (UE) 2016/797, și anume cele relevante pentru autorizarea vehiculelor și pentru instalațiile fixe (denumite anterior, în mod colectiv, norme tehnice naționale) în statele membre ale UE, față de 13 459 în ianuarie 2016. Progresele înregistrate în direcția eliminării normelor naționale privind autorizarea vehiculelor începând din 2016 sunt prezentate în Figura 1, iar detalii suplimentare privind progresele înregistrate începând cu 2020 sunt prezentate în Figura 2. Ar trebui remarcat faptul că progresele în materie de eliminare a normelor naționale sunt încă în fază incipientă. Aceasta înseamnă că, pentru unele țări, agenția încă evaluează primul set de norme notificate în temeiul articolului 14 alineatul (1) litera (a) din Directiva (UE) 2016/797.

Normele naționale de siguranță – cele luate în considerare atunci când agenția emite certificate unice de siguranță (SSC) – sunt notificate Comisiei și agenției în temeiul articolului 8 din Directiva (UE) 2016/798[3] și, prin urmare, nu intră în domeniul de aplicare al prezentului raport privind interoperabilitatea.

[3] Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară, JO L 138, 26.5.2016, p. 102, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2016/798/.

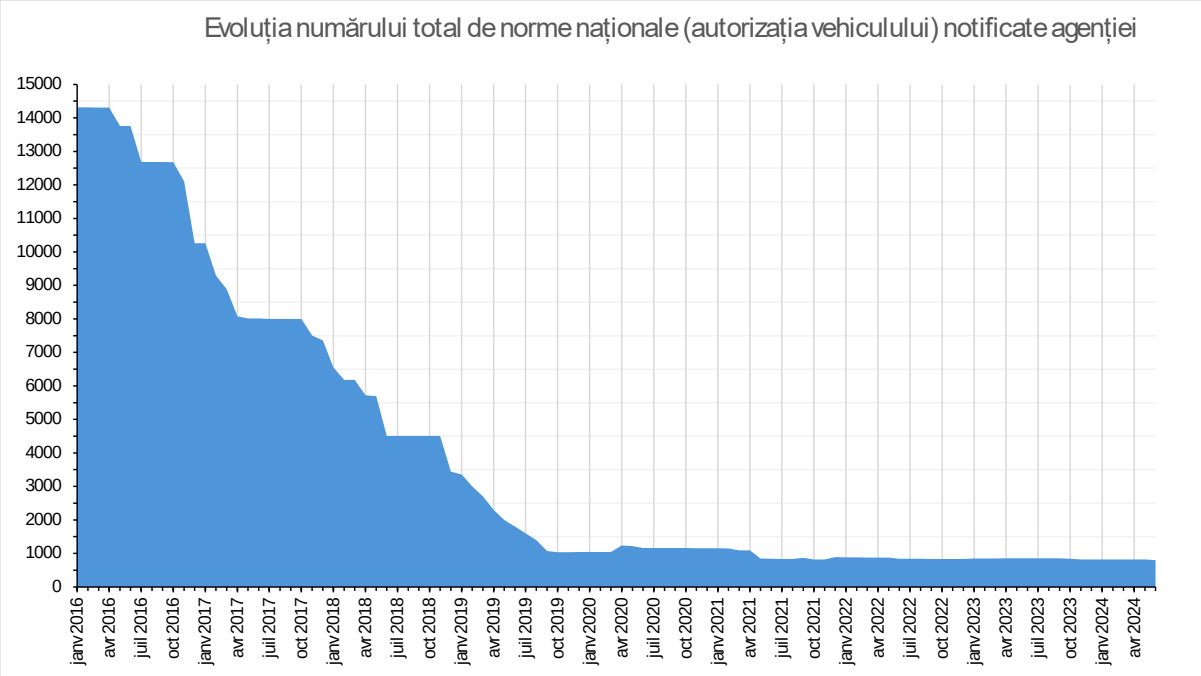


Figura 1: Progresele înregistrate pentru eliminarea normelor naționale privind autorizarea vehiculelor în perioada ianuarie 2016-iunie 2024 (UE-28, inclusiv Regatul Unit, până la sfârșitul anului 2019; Sursă: ERA)

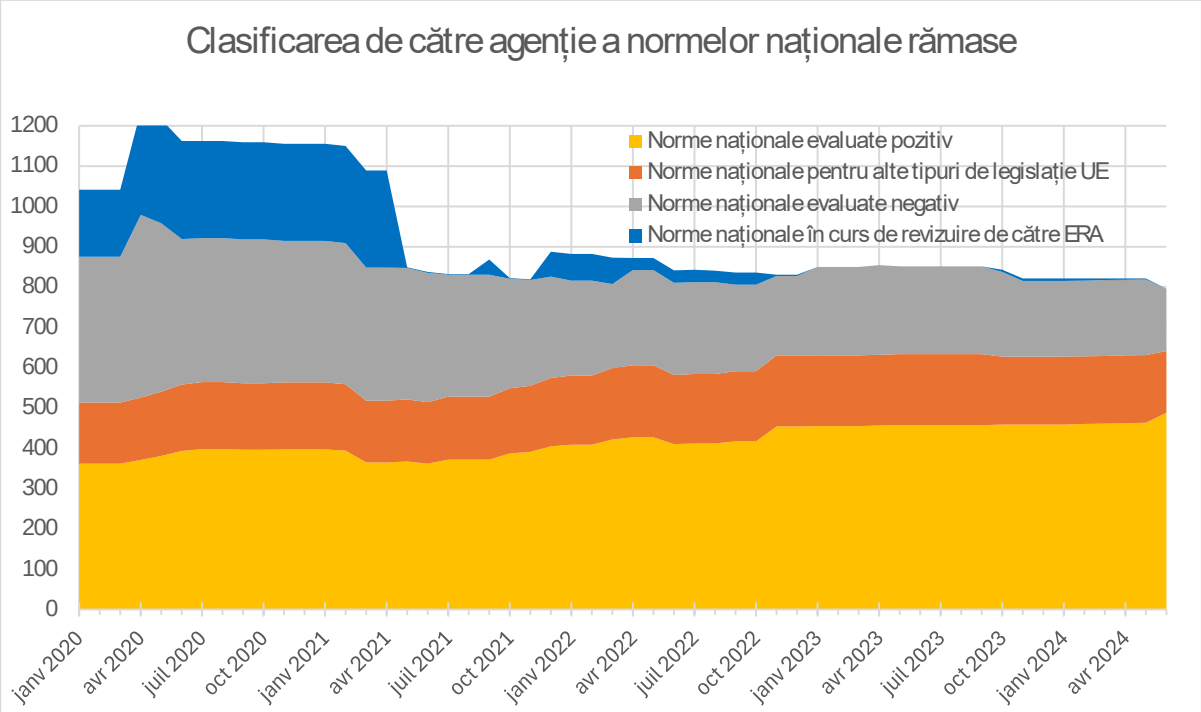


Figura 2: Eliminarea normelor naționale pentru autorizarea vehiculelor, cu normele rămase în perioada ianuarie 2020-iunie 2024, UE-27 (Sursa: ERA)

2. Revizuirea din 2023 a STI-urilor

În prezent, au fost adoptate și revizuite 11 STI-uri prin regulamente ale Comisiei și regulamente de punere în aplicare ale Comisiei. Cele trei STI-uri funcționale și opt STI-uri structurale respective alcătuiesc cadrul tehnic de reglementare pentru subsistemele feroviare. STI-urile funcționale acoperă exploatarea și gestionarea traficului (OPE[4]), aplicațiile telematice (și anume informatice/computerizate) pentru serviciile de călători (TAP[5]) și aplicațiile telematice pentru transportul de marfă (TAF[6]). STI-urile structurale acoperă infrastructura (INF[7]), energia (ENE[8]), siguranța în tunelurile feroviare (SRT[9]), accesibilitatea pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă (PRM[10]), materialul rulant de locomotive și călători (LOC&PAS[11]), vagoanele de marfă (WAG[12]), zgomotul materialului rulant (NOI[13]) și subsistemele control-comandă și semnalizare (CCS[14]).

---

4 Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/773 al Comisiei din 16 mai 2019 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de abrogare a Deciziei 2012/757/UE, JO L 139I, 27.5.2019, p. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/.

5 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/454/.

6 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1305/.

7 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1299/.

8 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1301/.

9 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1303/.

10 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/.

11 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/.

12 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/321/.

13 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1304/.

14 Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1695 al Comisiei din 10 august 2023 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemele control-comandă și semnalizare ale sistemului

Începând din iunie 2016, au existat două cicluri importante de revizuire a STI. În plus, în urma unor consultări ample cu părțile interesate, în august 2024, agenției i s-a solicitat să furnizeze recomandări cu privire la viitoarele revizuiri ale STI (prezentarea unui plan multianual pentru viitoarele cicluri de revizuire a STI până în 2030 în vederea pregătirii STI-urilor pentru noile tehnologii), să închidă punctele care ar rămâne deschise în cazul în care normele naționale rămân aplicabile și/sau să adauge domenii acoperite în mod necorespunzător în versiunile anterioare ale STI.

În 2019, toate STI-urile au fost revizuite[15] pentru a fi aliniate la cel de al Patrulea pachet feroviar. Numai STI OPE a făcut obiectul unei revizuiri mai aprofundate.

În 2023, opt STI-uri au fost revizuite în vederea atingerii unor niveluri mai ridicate de interoperabilitate. În plus, Regulamentul Comisiei privind STI CCS a făcut obiectul reformării, iar regulamentele Comisiei privind STI-urile LOC&PAS, WAG, OPE, INF, ENE și PRM au fost modificate. Figura 3 rezumă cazurile specifice și punctele care rămân deschise după aceste revizuiri.

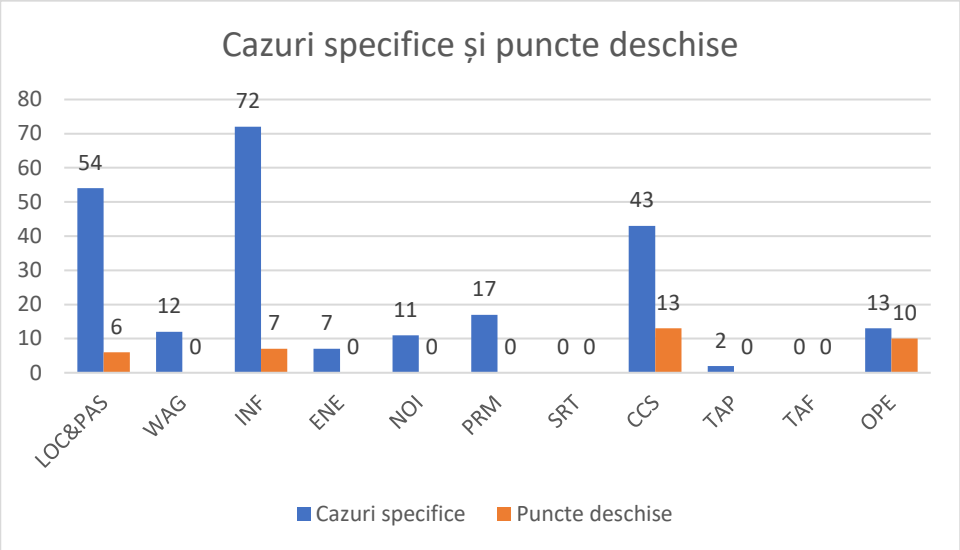


Figura 3: Cazuri specifice și puncte deschise pentru fiecare STI începând cu 30 iunie 2024

a. STI LOC&PAS, WAG, NOI și CCS

- Autorizație unică pentru vagoanele de călători

Dispozițiile privind vagoanele de călători similare cu autorizația unică existentă la nivel european pentru vagoanele de marfă au fost, de asemenea, adoptate în 2023. Acestea stabilesc cerințe STI în temeiul cărora agenția poate emite autorizații pentru vehicule fără a trebui să coopereze cu ANS-urile în cazul în care nu există cerințe naționale suplimentare în materie de norme care trebuie evaluate. Cerințele privind compatibilitatea electromagnetică au fost incluse

feroviar din Uniunea Europeană și de abrogare a Regulamentului (UE) 2016/919, JO L 222, 8.9.2023, p. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/.

[15] Un tabel cronologic pentru toate STI-urile este disponibil la adresa https://www.era.europa.eu/system/files/2022-10/TSIs%20chronology%20table.pdf?t=1718972267. Acesta include detalii privind regulamentele de punere în aplicare ale Comisiei care au actualizat una sau mai multe STI-uri.

în Regulamentul Comisiei privind STI LOC&PAS. Pentru a armoniza în continuare cerințele privind compatibilitatea electromagnetică și a simplifica și mai mult autorizarea, Regulamentul Comisiei privind STI CCS autorizează, de asemenea, statele membre să notifice agenției specificațiile pentru toate dispozitivele de detectare a trenurilor de cale instalate existente.

- Detectarea și prevenirea deraierii vagoanelor de marfă

În Regulamentele Comisiei privind STI-urile LOC&PAS și WAG au fost adăugate cerințe suplimentare pentru funcțiile de detectare și prevenire a deraierii trenurilor pentru vehiculele echipate cu astfel de tehnologii. Acest lucru va contribui la creșterea siguranței feroviare prin prevenirea sau atenuarea consecințelor unei deraieri a unui vehicul.

- Limitele de zgomot și evaluarea saboților de frână din materiale compozite la nivelul elementului constitutiv de interoperabilitate

Regulamentul Comisiei privind STI NOI aplică limite pentru zgomotul produs de modurile de exploatare a trenurilor în caz de staționare, la pornire și la trecere, precum și în interiorul cabinei mecanicului de locomotivă. Metodologiile de evaluare a performanței acustice a saboților de frână din materiale compozite au fost, de asemenea, stabilite pentru a reduce și mai mult emisiile sonore, astfel cum se prevede în Directiva 2002/49/CE[16].

- Cadrul de gestionare a modificărilor specificațiilor STI CCS (corectarea erorilor, furnizarea unui set unic de specificații, asigurarea furnizării integrale)

Pentru a promova în continuare armonizarea și interoperabilitatea prin intermediul sistemului european de comandă, control și semnalizare, Regulamentul Comisiei privind STI CCS a introdus dispoziții tranzitorii specifice pentru rectificarea erorilor. Principiul furnizării unui set unic de specificații a fost introdus în paralel cu gestionarea versiunilor, inclusiv adaptări la versiunile superioare existente. În plus, posibilitatea de a îndeplini doar parțial STI CCS a fost eliminată și înlocuită cu dispoziții tranzitorii specifice.

- Îmbunătățiri ale STI CCS (gradul de pregătire pentru ATO, FRMCS și DAC) și versiuni de sistem

Pentru a realiza digitalizarea în continuare a căilor ferate, specificațiile existente pentru exploatarea automată a trenurilor (ATO), precum și specificațiile interfeței pentru viitorul sistem de comunicații mobile feroviare (FRMCS) au fost adăugate la Regulamentul Comisiei privind STI CCS. De asemenea, au fost stabilite cerințe suplimentare în vederea conformității în cursul perioadei de tranziție, pentru a pregăti terenul pentru o integrare mai rapidă a viitoarelor specificații disponibile [un set complet de specificații pentru FRMCS, specificații pentru cuplarea automată digitală (DAC)].

[16] Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 iunie 2002 privind evaluarea și gestiunea zgomotului ambiental, JO L 189, 18.7.2002, p. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/49/oj.

b. STI OPE

- Digitalizarea comunicării

Au fost specificate mijloacele digitale de comunicare dintre administratorii de infrastructură (AI) și întreprinderile feroviare (IF), și anume verificările compatibilității cu ruta, manualele de parcurs și manualele de norme. Termenele de punere în aplicare aferente au fost, de asemenea, stabilite în Regulamentul Comisiei privind STI OPE.

În august 2024, agenției i s-a solicitat să detalieze mijloacele digitale pentru alte comunicări. Între timp, revizuirea STI-urilor TAP și TAF, planificată pentru 2025, va defini, de asemenea, mijloacele digitale de comunicare legate de gestionarea capacităților, gestionarea traficului și pregătirea trenurilor.

- Normele operaționale ale Sistemului european de control al trenurilor (ETCS), panourile de semnalizare și instrucțiunile europene

S-a realizat o armonizare suplimentară a normelor de exploatare legate de exploatarea prin transmisie de date prin radio la ETCS nivelul 2 și ETCS nivelul 3, fără suprapunerea semnalizării de clasă B și a semnalizării de cale. Modificările au introdus noi norme operaționale, precum și alte dispoziții menite să completeze normele existente.

A fost stabilită o cooperare strânsă cu grupurile de standardizare relevante în ceea ce privește panourile de semnalizare armonizate (cele existente optimizate și altele suplimentare noi). Panourile de semnalizare suplimentare au fost încorporate în normele operaționale relevante ale STI OPE, indicând unde nu sunt încă definite panourile de semnalizare.

O modificare a instrucțiunii europene a fost introdusă ca răspuns la nevoile sectorului.

c. STI INF și ENE

- Infrastructură

Domeniul de aplicare al STI-urilor privind instalațiile fixe (în special ENE și INF) a fost extins. În cazul în care sunt puse în aplicare modernizări pentru care există un criteriu de performanță definit, în prezent este necesară respectarea deplină a acestor STI-uri în zona geografică a schemei de modernizare. Acest lucru nu se aplica în cazul obligației anterioare de conformitate, care era doar parțială. Măsura în cauză este concepută pentru a accelera conformitatea infrastructurii feroviare cu STI și pentru a contribui la îmbunătățirea interoperabilității rețelelor feroviare, evitând astfel orice constrângeri în lanț pentru exploatarea trenurilor.

Alte dispoziții care permit încărcarea bateriilor de tracțiune și utilizarea mai multor pantografe au fost introduse în STI ENE.

d. STI PRM

În 2023, cerința ca organismele notificate să efectueze vizite la fața locului pentru a inspecta subsistemele de infrastructură a fost reintrodusă pentru a se asigura că STI PRM a fost pusă în aplicare în mod corect.

De asemenea, au fost introduse modificări ale normelor de exploatare prevăzute în Regulamentul Comisiei privind STI PRM, de exemplu, în cazul în care un serviciu este furnizat

numai într-o parte a trenului care nu este accesibilă utilizatorilor de scaune cu rotile, acesta trebuie furnizat utilizatorilor de scaune cu rotile în spațiul pentru scaune cu rotile fără nicio taxă suplimentară, cu excepția cazului în care este imposibil să se presteze serviciul în spațiul respectiv. Pentru subsistemele „material rulant", semnalul de identificare a ușii a fost introdus ca alternativă la semnalul de deschidere a ușii din afara trenului. O altă inovație este posibilitatea de a renunța la semnalul de închidere a ușii atunci când există alternative (de exemplu, perdele subțiri, margini sensibile) pentru a reduce riscul de rănire a călătorilor și a personalului de tren.

De asemenea, a fost adăugată o definiție a scaunului cu rotile interoperabil transportabil cu trenul. Aceasta descrie caracteristicile unui scaun cu rotile care permite utilizarea integrală de către pasager a tuturor caracteristicilor materialului rulant proiectat pentru utilizatorii de scaune cu rotile.

e. Transport combinat

Diverse STI-uri au fost modificate în ceea ce privește transportul combinat[17]. Aceste modificări, care facilitează codificarea liniilor (STI INF) în temeiul Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/777[18] al Comisiei, a vagoanelor și a unităților de încărcare intermodale (ILU-uri), stabilesc norme comune armonizate pentru exploatarea transportului combinat.

Regulamentul Comisiei privind STI WAG conține o cerință generală referitoare la dispozitivele de securizare a ILU-urilor, pentru a se asigura că acestea sunt fixate în mod corespunzător în timpul transportului, pentru a preveni pierderea sau deteriorarea.

Regulamentul Comisiei privind STI OPE a încorporat norme privind verificările compatibilității cu ruta și normele de exploatare aferente, pentru a se asigura că operațiunile de transport combinat sunt efectuate în condiții de siguranță și eficiență.

În general, modificările vizează facilitarea transportului combinat prin asigurarea de norme și cerințe transparente pentru codificarea liniilor, vagoanelor și ILU-urilor, precum și pentru exploatarea transportului combinat. Acest lucru va contribui la îmbunătățirea eficienței operaționale și a siguranței transportului combinat și la reducerea sarcinii administrative a operatorilor.

3. Punerea în aplicare a funcțiilor STI-urilor TAP și TAF

Implementarea aplicațiilor telematice feroviare este esențială pentru realizarea unui transport feroviar fără hârtie.

Revizuirea STI-urilor TAF și TAP urmează să fie finalizată în 2025. Acest lucru va asigura coerența între aspectele comune atât pentru serviciile de transport de marfă, cât și pentru

---

[17] Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre (JO L 368, 17.12.1992, p. 38, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/106/.

[18] Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/777 al Comisiei din 16 mai 2019 privind specificațiile comune pentru registrul de infrastructură feroviară și de abrogare a Deciziei de punere în aplicare 2014/880/UE, JO L 139I, 27.5.2019, p. 312, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/.

serviciile de transport de călători în temeiul unui regulament unic privind STI „aplicații telematice”, care va sprijini schimbul de date pentru:

(1) gestionarea capacității și a traficului, precum și pregătirea trenurilor;
(2) gestionarea vagoanelor de marfă și a transportului acestora;
(3) emiterea biletelor de tren și informarea călătorilor.

Un alt obiectiv este de a consolida rolul agenției în calitate de autoritate pentru sistemele telematice și de a permite punerea în aplicare a viitorului regulament privind STI „aplicații telematice” prin aplicarea unor termene de implementare, împreună cu un cadru de monitorizare și de evaluare a conformității supravegheat de agenție.

Până la introducerea unor termene de implementare obligatorii din punct de vedere juridic, planurile generale oferă baza pentru punerea în aplicare a funcțiilor telematice la nivel sectorial. Emise în 2013, planurile generale STI TAP[19] și STI TAF[20] prevăd că implementarea trebuia finalizată până în 2020 pentru punctul 3 de mai sus și până în 2021 pentru punctele 1 și 2.

Articolul 23 din Regulamentul (UE) 2016/796 prevede obligația agenției de a ajuta Comisia să monitorizeze implementarea specificațiilor pentru aplicațiile telematice. În consecință, agenția compilează și publică un raport anual privind progresele înregistrate în punerea în aplicare a funcțiilor prevăzute în Regulamentele Comisiei privind STI-urile TAP și TAF. Pentru prezentul raport, monitorizarea punerii în aplicare a funcțiilor-cheie legate de gestionarea capacității și a traficului este evidențiată în Table 1. Cifrele privind implementarea sunt reproduse pentru administratorii de infrastructură (AI), întreprinderile feroviare de transport de marfă (F-RU) și întreprinderile feroviare de călători (P-RU) din rapoartele agenției din 2023[21] privind stadiul punerii în aplicare a STI-urilor TAF și TAP.

În conformitate cu planurile generale STI TAF/TAP aplicabile, nivelurile-țintă de implementare pentru funcțiile care sprijină gestionarea capacității au fost anul 2017 pentru AI și F-RU și anul 2018 pentru P-RU.

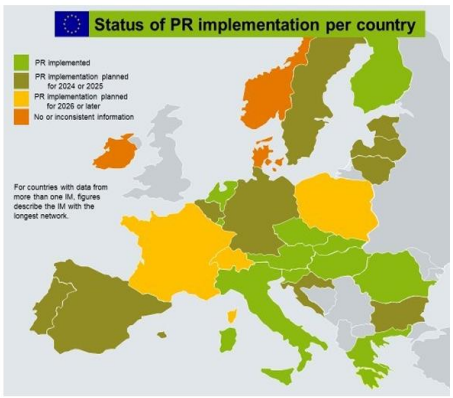
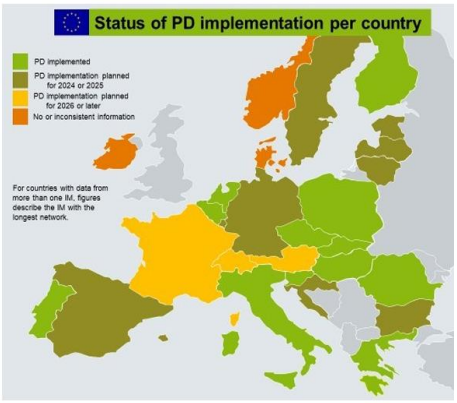
Tabelul 1: Punerea în aplicare a funcțiilor-cheie legate de gestionarea capacității și a traficului

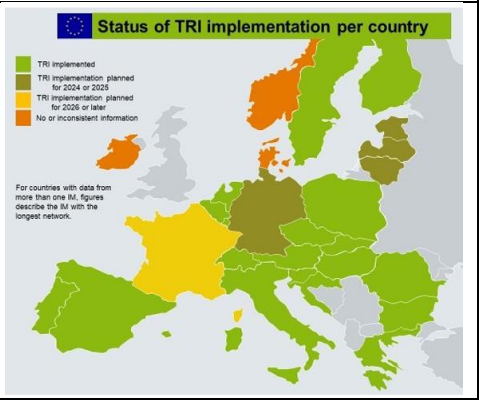
Legendă aplicabilă tuturor hărților care afișează stadiul punerii în aplicare pentru fiecare țară: (i) verde – puse în aplicare, (ii) verde închis – punere în aplicare planificată pentru 2024 sau 2025, (iii) galben – punere în aplicare planificată pentru 2026 sau ulterior, (iv) roșu – nicio informație sau informații inconsecvente. Pentru țările cu date de la mai mulți AI, cifrele descriu AI cu cea mai lungă rețea.

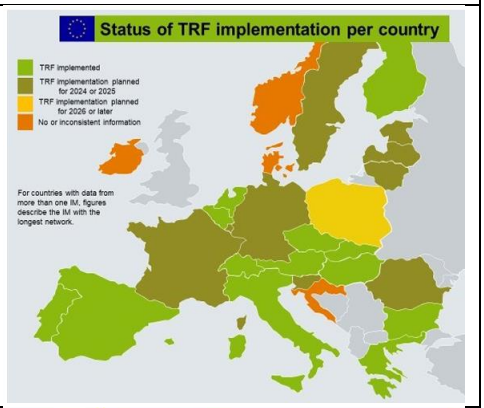
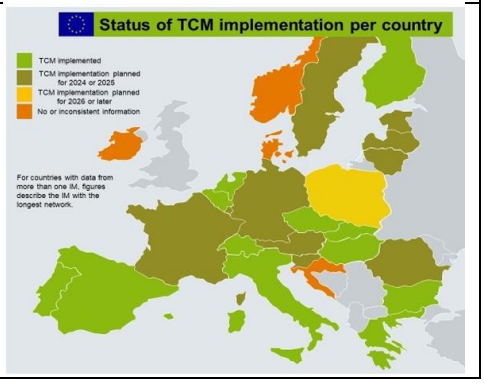
[19] https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/tap_master_plan_delivery_en_0.pdf.

[20] https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/taf_tsi_master_plan_en_0.pdf.

[21] Rapoartele din 2023 ale agenției privind stadiul implementării STI-urilor TAF/TAP: https://www.era.europa.eu/system/files/2024-11/agency_s%202023%20report%20era-rep-114-impl-2023%20on%20taf%20tsi%20implementation%20-%20di.pdf.

	Stadiul implementării	Previziuni privind punerea în aplicare pentru AI
Gestionarea capacităților		
Cerere de trasă (PR)	AI: implementare 43 % RU-F: implementare 35 % RU-P: implementare 41 %	
Detalii privind trasa (PD)	AI: implementare 51 % RU-F: implementare 43 % RU-P: implementare 47 %	

	Stadiul implementării	Previziuni privind punerea în aplicare
Gestionarea traficului		
Informații privind circulația trenului (TRI)	AI: implementare 61 % RU-F: implementare 51 % RU-P: implementare 56 %	

	Stadiul implementării	Previziuni privind punerea în aplicare
Gestionarea traficului		
Informații prognozate privind trenul (TRF)	AI: implementare 49 % RU-F: implementare 38 % RU-P: implementare 40 %	
Compunerea trenului (TCM)	AI: implementare 53 % RU-F: implementare 48 % RU-P: implementare 48 %	

Deși întârzierile sistemice au afectat punerea în aplicare, ar trebui subliniat faptul că angajamentele AI, astfel cum au fost colectate în sondajul agenției din 2022, evidențiază faptul că majoritatea funcțiilor care sprijină gestionarea capacității și gestionarea traficului urmau să fie implementate și finalizate în 2024 și 2025, adică în timp util pentru mersul trenurilor pentru anul 2026.

4. Implementarea registrelor (EVR, ERATV, RINF)

a. EVR

Pentru a se asigura că vehiculele feroviare exploatate în spațiul feroviar unic european pot fi urmărite și că istoricul acestora poate fi trasat, articolul 47 din Directiva (UE) 2016/797 a introdus registre specifice ale vehiculelor. Directiva prevede ca fiecare stat membru să țină un registru național al vehiculelor și să îl pună la dispoziția părților interesate relevante, inclusiv agenției. Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/1614[22] a Comisiei stabilește specificațiile pentru un registru european al vehiculelor (EVR) care să înlocuiască Registrul virtual centralizat european al vehiculelor (ECVVR). Aceasta înseamnă că, în locul registrelor naționale descentralizate ale vehiculelor, disponibile prin intermediul unui motor de căutare și

[22] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/.

traducere comun, pus la dispoziție de agenție, datele privind înmatricularea vehiculelor vor fi acum găzduite la nivel central de către agenție. Această soluție oferă mai multe avantaje, deoarece reduce complexitatea tehnică și sarcinile administrative. În același timp, crește disponibilitatea și calitatea datelor prin eliminarea înregistrărilor duble.

EVR a devenit pe deplin operațional în noiembrie 2021. Până la 25 iunie 2024, 17[23] dintre cele 25 de state membre în cauză, plus Norvegia, migraseră de la ECVVR către sistemul EVR administrat la nivel central. Franța utilizează EVR, dar datele sale nu sunt stocate la nivel central. Având în vedere acest lucru, pentru a asigura continuitatea activității, ECVVR va continua să fie utilizat în mod regulat până la finalizarea migrării datelor. În total, peste 1,2 milioane de vehicule (inclusiv vehicule valabile, suspendate și retrase) sunt înregistrate în ECVVR/EVR.

Tabelul 2 oferă o imagine de ansamblu a vehiculelor cu statut valabil/activ înregistrate în ECVVR/EVR în funcție de tipul de vehicul (date extrase în iunie 2024). Se preconizează că vehiculele incluse în ECVVR/EVR vor reprezenta cel puțin 80 % dintre vehicule.

Tabelul 2: Vehicule cu o înmatriculare valabilă înregistrată în ECVVR/EVR (iunie 2024)

Categoria vehiculului	**Numărul de vehicule (înmatriculare valabilă)**
Vehicule de tracțiune – locomotivă diesel	11 287
Vehicule de tracțiune – locomotivă diesel de manevră	6 108
Vehicule de tracțiune – locomotivă electrică	14 623
Vehicule de tracțiune – locomotivă electrică de manevră	602
Vehicule de tracțiune – ramă diesel	17 285
Vehicule de tracțiune – ramă electrică (cu excepția celor de mare viteză)	58 982
Vehicule de tracțiune – ramă electrică (de mare viteză)	13 487
Vehicule de tracțiune – Diverse	6 895
Vehicule de tracțiune – vehicul special	18 316
Vehicule de tracțiune – remorcă specializată	2 540
Vagon	637 260
Vehicule de călători remorcate – vehicule pentru trafic intern	30 855
Vehicule de călători remorcate – vehicule presurizate, cu climatizare	4 834
Vehicule de călători remorcate – vehicule de serviciu	10 371
Total general	**833 445**

Sursă: ECVVR/EVR

[23] Belgia, Bulgaria, Cehia, Grecia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburg, Țările de Jos, Austria, Polonia, Portugalia, România, Slovenia, Slovacia, Finlanda și Suedia.

La fel ca în cazul altor registre ale agenției, fiabilitatea datelor depinde de măsura în care informațiile furnizate sunt exacte, complete și actualizate. Acest lucru este deosebit de important atunci când se corelează informațiile din mai multe registre.

b. ERATV

În temeiul articolului 48 din Directiva (UE) 2016/797, registrul ERATV[24] conține date privind tipurile de vehicule autorizate. Specificațiile sale tehnice comune sunt stabilite în Decizia de punere în aplicare 2011/665/UE a Comisiei[25] privind registrul european al tipurilor autorizate de vehicule feroviare. Găzduit de agenție, ERATV este în funcțiune din ianuarie 2013. Datele ERATV devin disponibile publicului după ce au fost transmise de entitatea de autorizare (ANS sau agenția).

ERATV este destinat utilizării în combinație cu alte registre și baze de date, în special cu EVR (secțiunea 4.a din prezentul raport) și RINF (secțiunea 4.c din prezentul raport). Atunci când un vehicul este înregistrat într-un registru al vehiculelor, identificarea în ERATV (numărul de identificare a tipului) cu privire la tipul de vehicul autorizat (sau versiunea sau varianta) pe care acesta o respectă trebuie indicată atunci când este disponibilă. Acest număr de identificare a tipului permite recuperarea caracteristicilor tehnice ale unui vehicul din ERATV.

ERATV conține peste 6 000 de autorizări de tip. La fel ca în cazul altor registre ale agenției, fiabilitatea datelor depinde de măsura în care informațiile furnizate sunt actualizate și complete. Agenția nu este responsabilă sau răspunzătoare pentru informațiile transmise și publicate în ERATV. Calitatea datelor ar trebui să fie ridicată, deoarece detaliile furnizate sunt verificate în timpul proceselor de autorizare a vehiculelor.

c. Registrul de infrastructură (RINF)

Scopul principal al RINF este de a pune la dispoziție caracteristicile rețelei de infrastructură feroviară a UE sub forma unei baze de date de referință. Ca atare, RINF este principalul instrument informatic pentru descrierea caracteristicilor și capacităților rețelelor feroviare din întreaga Europă. Acesta este prevăzut la articolul 49 din Directiva (UE) 2016/797 și este reglementat de Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/777 al Comisiei[26]. Interfața computerizată comună pentru utilizatori (CUI) din spatele acestui registru, care simplifică interogările de date de infrastructură, este pusă la dispoziția publicului din martie 2015[27].

---

[24] https://eratv.era.europa.eu/eratv

[25] Decizia de punere în aplicare a Comisiei din 4 octombrie 2011 privind registrul european al tipurilor autorizate de vehicule feroviare, JO L 264, 8.10.2011, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/.

[26] Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/777 al Comisiei din 16 mai 2019 privind specificațiile comune pentru registrul de infrastructură feroviară și de abrogare a Deciziei de punere în aplicare 2014/880/UE, JO L 139I, 27.5.2019, p. 312, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/.

[27] https://data-interop.era.europa.eu.

Până la începutul anului 2024, în baza de date fusese introdus cel puțin un parametru tehnic pentru aproximativ 92 % din rețelele feroviare ale statelor membre[28]. Începând cu 1 ianuarie 2021, anumiți parametri sunt obligatorii pentru tronsoanele de linii (SoL) și pentru punctele operaționale (PO); în prezent, aceștia sunt finalizați în proporție de 78 % și, respectiv, 83 %.

La fel ca în cazul altor baze de date, utilitatea are la bază caracterul complet al datelor conținute în baza de date.

Fiabilitatea datelor RINF depinde de acuratețea datelor de intrare aflate sub responsabilitatea AI. S-a constatat că această acuratețe variază. Acuratețea este esențială pentru ca baza de date să fie eficace (randamentul investițiilor) și pentru ca întreprinderile feroviare să își îndeplinească obligațiile, de exemplu în ceea ce privește verificările compatibilității vehiculului cu ruta și agregările manualului de parcurs.

5. Cazuri de neaplicare a STI

Între 16 iunie 2016 și 30 iunie 2024, Comisia a primit 273 de cereri de neaplicare a dispozițiilor STI din partea statelor membre ale UE[29] și a Norvegiei. Figura 1 prezintă distribuția anuală a acestor cazuri. În cei șapte ani (calendaristici compleți) care au precedat adoptarea Directivei (UE) 2016/797, și anume între 2009 și 2015, au fost depuse 102 cereri privind neaplicarea. În cei șapte ani (calendaristici compleți) de la adoptare, acest număr a crescut de peste două ori, cu 228 de cereri privind neaplicarea depuse între 2017 și 2023. În aceeași perioadă, numărul de cereri care menționează stadiul avansat de dezvoltare (ASD) pentru a le justifica a crescut, de asemenea, de peste două ori (80-169), în timp ce cererile justificate pe baza viabilității economice au crescut de patru ori (12-51 – a se vedea Figura 4). În plus, s-a înregistrat o creștere de șase ori a numărului de cereri referitoare la STI CCS (25-163) în aceeași perioadă (Figura 5). Aceste creșteri au condus la o creștere considerabilă a volumului de muncă al serviciilor Comisiei și al agenției în ceea ce privește prelucrarea cererilor și presupun invocarea viabilității economice în raport cu deciziile de punere în aplicare ale Comisiei.

De la adoptarea Directivei (UE) 2016/797, majoritatea cazurilor au vizat neaplicarea componentelor STI CCS (Figura 6). Creșterea numărului total de cazuri, cereri legate de SSC și cereri bazate pe ASD (Figura 7) au atins un nivel maxim în 2017, 2019 și 2024. Această situație coincide cu adoptarea celui de al Patrulea pachet feroviar în 2016 și a pachetelor majore privind STI-urile în 2019 și 2023. Cererile de neaplicare variază de la un stat membru la altul (Figura 8), acest lucru datorându-se doar parțial dimensiunilor diferite ale rețelelor feroviare naționale.

---

[28] UE-27 fără Irlanda, Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, *Raport privind siguranța feroviară și interoperabilitatea în UE 2024*, Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2821/64343.

[29] Inclusiv Regatul Unit până în 2021. Cifrele indică numerele pentru întregul an 2016; trei dintre aceste 16 cereri privind neaplicarea au fost primite înainte de intrarea în vigoare a celui de al Patrulea pachet feroviar.

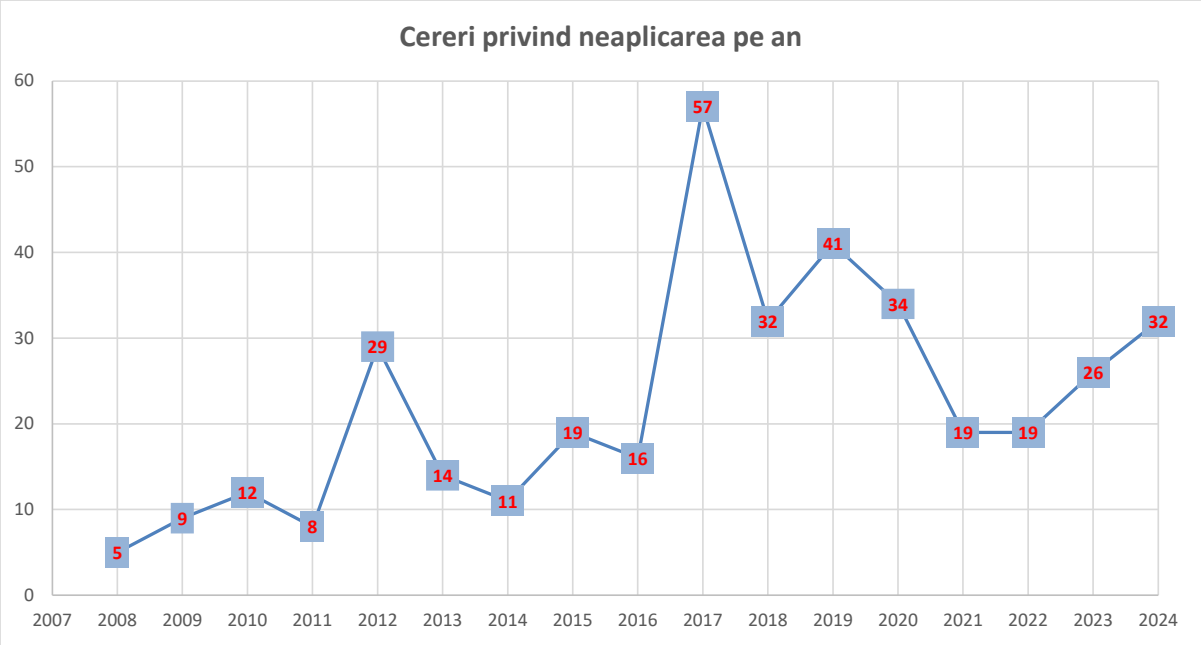


Figura 4: Cereri privind neaplicarea în funcție de an (2016-2024, 2024 incluzând cereri depuse până la 30 iunie)

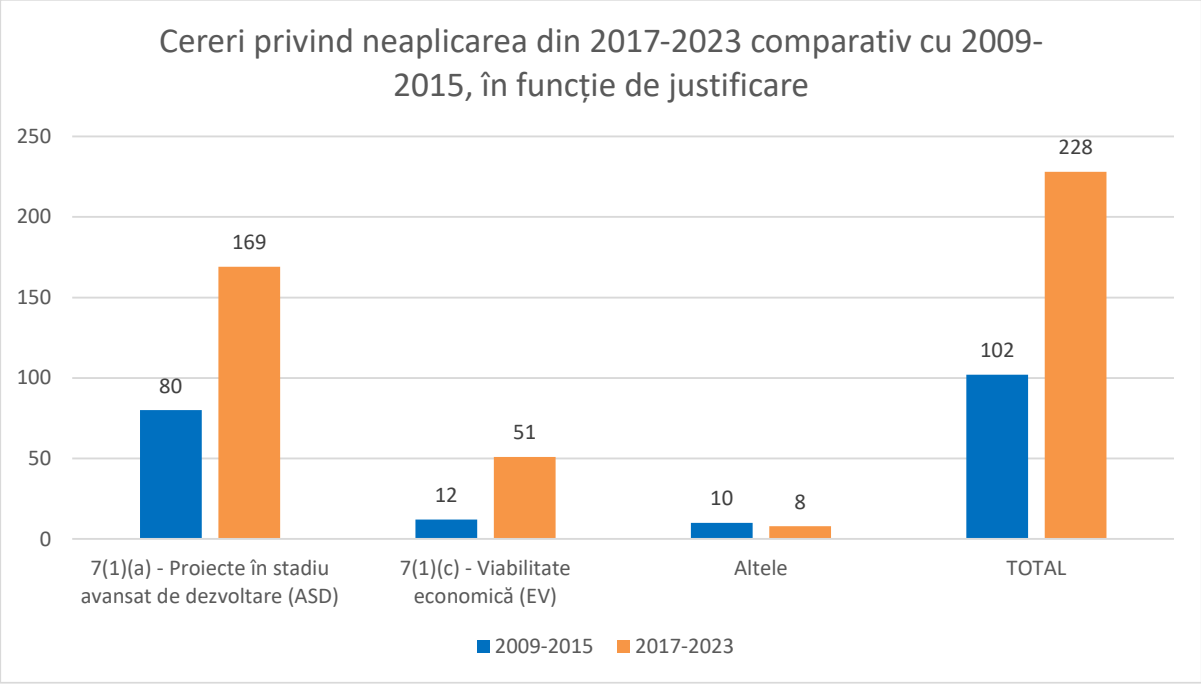


Figura 5: Cereri privind neaplicarea 2017-2023 comparativ cu 2009-2015, în funcție de justificare

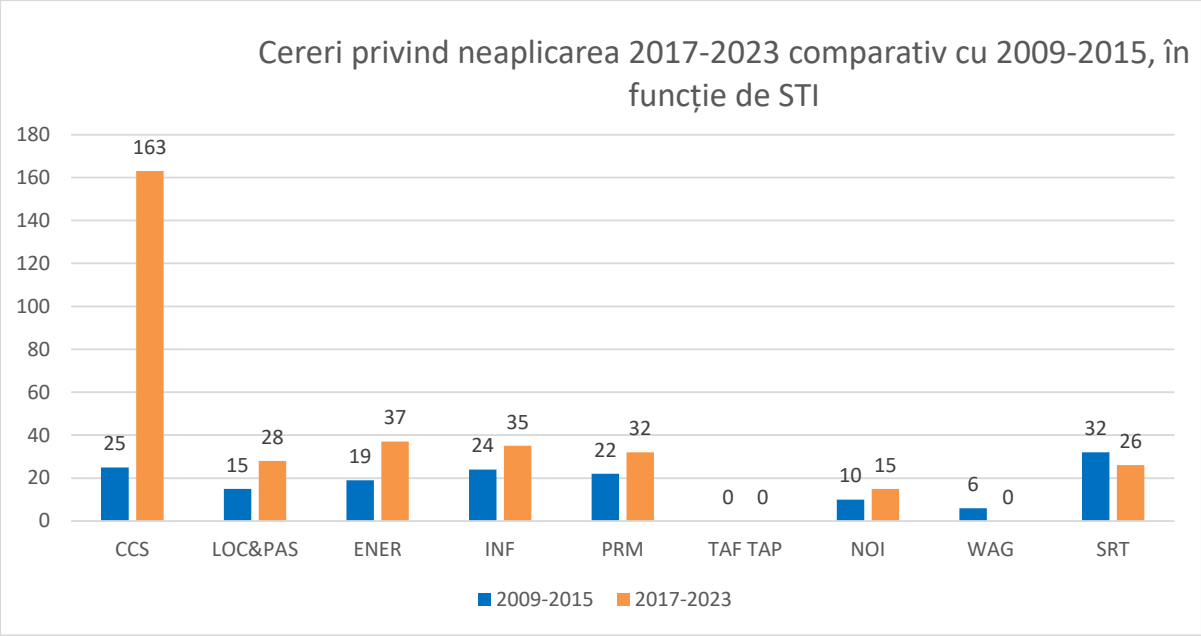


Figura 6: Cereri privind neaplicarea 2017-2023 comparativ cu 2009-2015, în funcție de STI

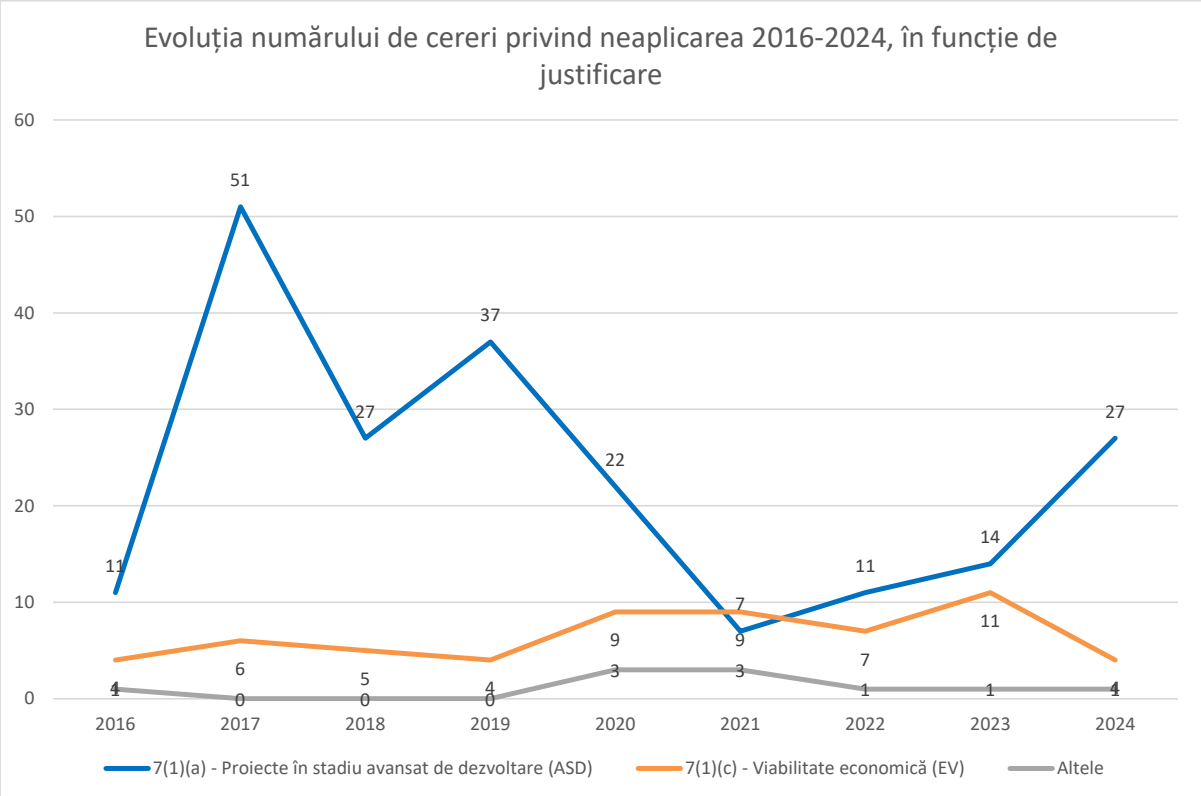


Figura 7: Cereri privind neaplicarea în funcție de STI și în funcție de an (2016-2024, 2024 incluzând cereri depuse până la 30 iunie)

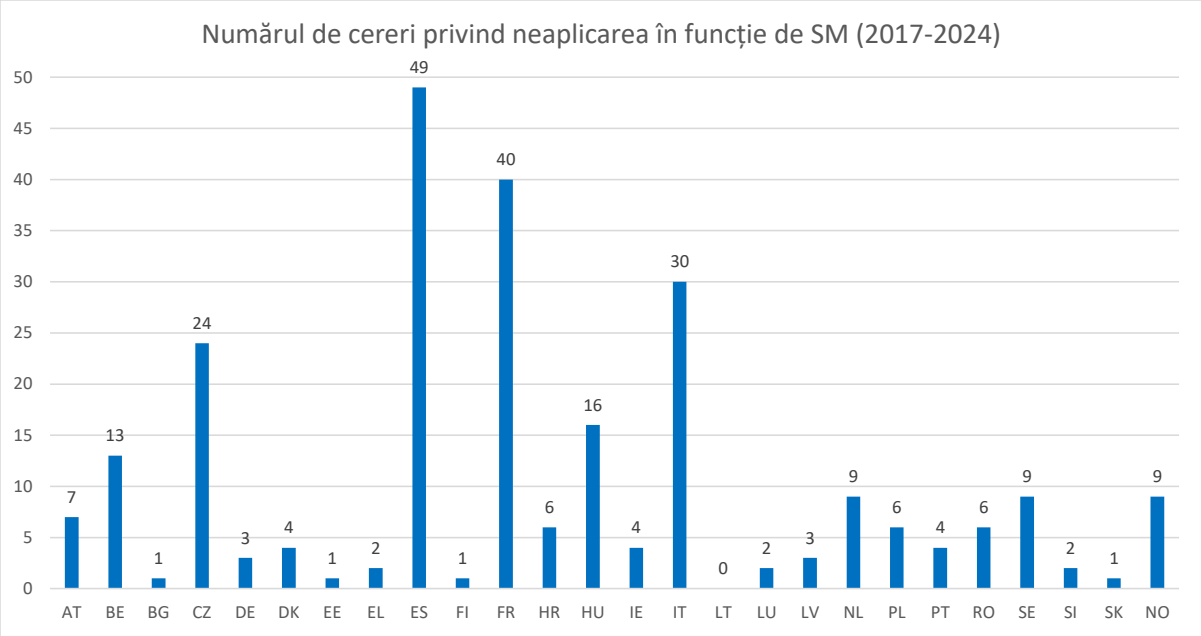


Figura 8: Cereri privind neaplicarea în funcție de stat membru al UE-27 și Norvegia (2017-2024, 2024 incluzând cereri depuse până la 30 iunie).

6. Deciziile Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA): autorizații de introducere pe piață a tipurilor de vehicule și a vehiculelor, omologări ERTMS de cale

La intrarea în vigoare a celui de al Patrulea pachet feroviar, agenția a devenit responsabilă pentru autorizarea introducerii pe piață a vehiculelor feroviare. Este vorba în principal de locomotive, vagoane de călători și vagoane. Pentru locomotive și trenuri de călători, solicitanții trebuie să depună la agenție o cerere de autorizare dacă zona de utilizare acoperă mai multe state membre. În cazul în care zona de utilizare a vehiculului este limitată la un singur stat membru, solicitanții pot alege să depună o cerere fie la agenție, fie la autoritatea feroviară națională respectivă.

Până la 30 iunie 2024, agenția primise 7 825 de cereri de autorizare pentru vehicule, inclusiv 872 de cereri de autorizare de tip și 6 953 de cereri de autorizare care implicau conformitatea cu tipul (Table 3). Aceste cifre includ 198 de cereri preliminare (11 pentru autorizațiile care implică conformitatea cu tipul și 187 pentru autorizările de tip). Pentru vehiculele utilizate într-un singur stat membru, majoritatea solicitanților decid în continuare să solicite autorizația de la autoritatea națională, dar unii solicitanți recurg pur și simplu la agenție, beneficiind astfel pe deplin de un punct unic de contact pentru toate autorizațiile, indiferent de zona de utilizare.

Tabelul 3: Numărul de cereri de autorizare a vehiculelor prelucrate de ERA și de ANS-uri în perioada iunie 2019-iunie 2024 (Sursa: ghișeu unic)

	ERA		ANS	
	Nr. de cereri de autorizare	**Nr. de cereri preliminare**	**Nr. de cereri de autorizare**	**Nr. de cereri preliminare**
Autorizație care implică conformitatea cu tipul	6 942	11	4 383	13
Autorizări de tip	685	187	1 174	235
Total	**7 627**	**198**	**5 557**	**248**
	7 825		**5 805**	

7. Deciziile ANS: autorizația de punere în funcțiune a instalațiilor fixe, inclusiv ERTMS de cale

ANS-urile sunt responsabile de autorizarea punerii în funcțiune a instalațiilor fixe (infrastructură, energie și subsistemele de control-comandă și semnalizare terestre). Cu toate acestea, înainte de orice procedură de ofertare care implică echipamente ERTMS de cale, agenția verifică dacă soluțiile tehnice avute în vedere sunt pe deplin conforme cu STI-urile relevante și, prin urmare, pe deplin interoperabile ca parte a procesului de aprobare a ERTMS de cale.

În iunie 2024, erau în curs de analiză 125 de cereri. Din 2019, au fost emise 19 aprobări. 65 % dintre cereri se referă la ETCS și 26 % la echipamentele sistemului global de comunicații mobile – căi ferate (GSM-R), restul de 9 % fiind legat de aplicații ERTMS complete, și anume atât ETCS, cât și GSM-R.

Având în vedere modurile diferite în care a fost transpusă Directiva (UE) 2016/797, inclusiv articolul 18 relevant, și abordările divergente ulterioare ale statelor membre cu privire la procesul de autorizare a punerii în funcțiune, Comisia și agenția examinează în prezent dacă este necesar să se emită orientări suplimentare pentru o abordare mai armonizată.

8. Acorduri de cooperare încheiate între agenție și ANS

Acordurile de cooperare sunt acorduri între agenție și ANS. Acestea sprijină adoptarea în timp util și în mod cuprinzător a unor decizii complexe ale agenției care să acopere evaluările conformității, atât cu normele europene, cât și cu normele naționale privind siguranța și interoperabilitatea. Există două tipuri de acorduri de cooperare:

- acorduri de cooperare obligatorii cu ANS-urile;
- acorduri de cooperare voluntară [cunoscute sub denumirea de acorduri de grup de experți („PoE”)].

Acordurile obligatorii se bazează pe articolul 76 din Regulamentul (UE) 2016/796. Acestea reglementează modul în care sunt partajate sarcinile între agenție și ANS-uri pentru eliberarea certificatelor unice de siguranță (CSS) și a autorizațiilor pentru vehicule (AV). Acestea includ dispoziții detaliate privind modul în care autoritățile naționale cooperează zilnic cu agenția în ceea ce privește deciziile de emitere a AV și a CSS.

În plus, acordurile de cooperare voluntară PoE asigură platforma juridică pentru schimbul de expertiză și desemnarea de experți pe lângă autoritățile naționale de supraveghere sau agenție pentru a evalua cererile specifice SSC sau AV.

Agenția a semnat acorduri de cooperare obligatorii cu toate cele 25 de ANS-uri din UE și cu ANS din Norvegia. De asemenea, aceasta a încheiat un acord cu ANS din Irlanda de Nord cu privire la AV, ca parte a mandatului UE în temeiul Acordului de retragere dintre UE și Regatul Unit. În plus, agenția a semnat acorduri de cooperare voluntară cu 18 ANS-uri din UE[30], precum și acorduri cu Elveția și Norvegia.

9. Concluzie

De la adoptarea Directivei (UE) 2016/797 în luna mai 2016, s-au înregistrat progrese substanțiale pentru o mai mare interoperabilitate feroviară europeană, după cum o demonstrează revizuirile STI din 2019 și 2023, gestionarea de către ERA a registrelor feroviare europene comune și acordurile de cooperare încheiate între agenție și ANS-uri. Cu toate acestea, barierele persistă. De exemplu, creșterea numărului de cereri privind neaplicarea dispozițiilor STI, în special în ceea ce privește ERTMS, indică dificultăți în ceea ce privește punerea deplină în aplicare a STI CCS. Registrele suferă în practică din cauza nivelurilor scăzute de digitalizare. Diferențele în ceea ce privește transpunerea Directivei (UE) 2016/797 și responsabilitățile independente rămase ale ANS-urilor în îndeplinirea sarcinilor lor de autorizare a rețelei feroviare din UE continuă să prezinte variații la nivel național, fiind necesară o mai mare armonizare pentru a eficientiza rețeaua și a reduce costurile de exploatare în beneficiul utilizatorilor și industriilor feroviare europene.

[30] Belgia, Danemarca, Germania, Estonia, Irlanda, Grecia, Spania, Franța, Letonia, Luxemburg, Ungaria, Țările de Jos, Polonia, Portugalia, România, Slovacia, Finlanda și Suedia.