

DECIZIA COMISIEI

din 22 iulie 2009

de modificare a Deciziei 2006/679/CE în ceea ce privește implementarea specificației tehnice de interoperabilitate referitoare la subsistemul control-comandă și semnalizare al sistemului feroviar transeuropean convențional

*[notificată cu numărul C(2009) 5607]***(Text cu relevanță pentru SEE)**

(2009/561/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (reformare) ⁽¹⁾, în special articolul 6 alineatul (1),

având în vedere recomandarea Agenției Europene a Căilor Ferate privind Planul european de desfășurare (SEC-REC-02-2009-ERTMS) din 23 februarie 2009,

întrucât:

(1) Fiecare specificație tehnică de interoperabilitate (STI) trebuie să indice strategia de implementare a STI și etapele ce trebuie parcurse în vederea realizării unei tranziții treptate de la situația existentă la situația finală în care respectarea STI este generalizată.

(2) Decizia 2006/679/CE a Comisiei din 28 martie 2006 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul control-comandă și semnalizare al sistemului feroviar transeuropean convențional ⁽²⁾ a stabilit specificația tehnică de interoperabilitate („STI”) referitoare la subsistemul de control-comandă și semnalizare al sistemului feroviar transeuropean convențional.

(3) În conformitate cu articolul 3 din Decizia 2006/679/CE, statele membre au formulat un plan național de implementare a STI referitor la subsistemul control-comandă și semnalizare și au notificat Comisiei acest plan de implementare.

(4) În baza acestor planuri naționale trebuie elaborat planul director al UE, conform principiilor stabilite în capitolul 7 din anexa la Decizia 2006/679/CE.

(5) Capitolul 7 din anexa la Decizia 2006/679/CE prevede că planul director al UE se va anexa la STI printr-o procedură de revizuire și va căpăta denumirea „Planul european de desfășurare”.

(6) Directiva 2008/57/CE indică faptul că STI-urile pot stabili cadrul necesar pentru a se decide dacă este necesară reautorizarea subsistemului existent, precum și termenele aferente.

(7) Strategia de implementare a STI referitoare la subsistemul control-comandă și semnalizare n-ar trebui să se bazeze numai pe conformitatea cu STI a subsistemelor la momentul punerii lor în funcțiune, actualizării sau reînnoirii lor, ci și pe o implementare coordonată de-a lungul coridoarelor paneuropene care leagă între ele principalele zone europene de transport de mărfuri. Deoarece interoperabilitatea poate fi realizată numai în cazul în care coridoarele sunt complet echipate, în cadrul planului european de desfășurare trebuie stabilite termene corespunzătoare pentru reînnoirea sau actualizarea subsistemelor.

(8) Statele membre trebuie să depună toate eforturile pentru a pune la dispoziție un modul specific de transmisie pentru sistemele lor de clasă B existente, enumerate în anexa B la STI.

(9) Proiectele pentru Sistemul european de gestionare a traficului feroviar (ERTMS), în general, și liniile incluse în planul european de desfășurare, în special, pot beneficia de sprijin comunitar din programul TEN-T sau din alte programe de asistență financiară comunitară.

(10) Un sprijin financiar corespunzător este esențial pentru a asigura desfășurarea ERTMS în conformitate cu domeniul de aplicare și cu termenele stabilite în planul european de desfășurare. Prin urmare, planul poate fi modificat pentru a se ține seama de finanțările disponibile.

⁽¹⁾ JO L 191, 18.7.2008, p. 1.

⁽²⁾ JO L 284, 16.10.2006, p. 1.

- (11) Furnizorii de echipamente de bord ERTMS au confirmat că vor fi în măsură să livreze echipamente de bord conforme cu noul standard (cunoscut denumirea de „referința 3”) cel târziu până în 2015; prin urmare, locomotivele internaționale livrate până la respectiva dată ar trebui, ca normă generală, să fie prevăzute cu ERTMS.
- (12) Prin urmare, Decizia 2006/679/CE ar trebui modificată în consecință.
- (13) Măsurile prevăzute de prezenta decizie sunt conforme cu avizul Comitetului pentru interoperabilitatea și siguranța căilor ferate instituit în conformitate cu articolul 29 din Directiva 2008/57/CE,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Anexa la Decizia 2006/679/CE se modifică după cum urmează:

1. Punctele 7.1, 7.2 și 7.3 se înlocuiesc cu textul din anexa la prezenta decizie.
2. La punctul 7.4.2.3, trimiterea la punctul 7.2.2.5 se înlocuiește cu o trimitere la punctul 7.2.

Articolul 2

Până la 31 decembrie 2015, Comisia evaluează implementarea planului european de desfășurare și determină, în urma analizei progreselor înregistrate în procesul de implementare până în 2015, disponibilitatea echipamentelor conforme cu noul standard (referința 3) și a surselor și nivelului de finanțare disponibile în sprijinul desfășurării ERTMS. Comisia determină, de asemenea, dacă sunt necesare modificări ale deciziei, în special în ceea ce privește liniile care urmează a fi echipate până în 2020. Statele membre contribuie la această analiză.

Articolul 3

Prezenta decizie se aplică de la 1 septembrie 2009.

Articolul 4

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 22 iulie 2009.

Pentru Comisie
Antonio TAJANI
Vicepreședinte

ANEXĂ

Punctele 7.1, 7.2 și 7.3 din anexa la Decizia 2006/679/CE se înlocuiesc cu următorul text:

„7. IMPLEMENTAREA STI CONTROL-COMANDĂ

Prezentul capitol descrie strategia de implementare (planul european de desfășurare ERTMS) a STI și precizează etapele care trebuie parcurse în vederea realizării unei tranziții treptate de la situația existentă la situația finală în care respectarea STI este generalizată.

Planul european de desfășurare ERTMS nu se aplică liniilor aflate pe teritoriul unui stat membru în cazul în care rețeaua feroviară a acestuia este separată sau izolată din cauza mării sau separată, ca urmare a unor condiții geografice speciale, de rețeaua feroviară din restul Comunității. Această strategie nu se aplică locomotivelor care circulă exclusiv pe aceste linii.

7.1. **Implementarea ERTMS la sol**

Obiectivul planului european de desfășurare ERTMS este de a asigura că, treptat, locomotivele, automotoarele și alte vehicule feroviare prevăzute cu ERTMS pot avea acces la un număr mai mare de linii, porturi, terminale și stații de triaj fără a fi necesare echipamente naționale suplimentare pe lângă ERTMS.

În acest scop, planul de desfășurare nu prevede eliminarea sistemelor de clasă B existente pe liniile incluse în plan. Cu toate acestea, până la data specificată în planul de implementare, echiparea cu un sistem de clasă B nu reprezintă o condiție de acces pe cale ferată la liniile incluse în planul de desfășurare pentru locomotive, automotoare și alte vehicule feroviare prevăzute cu ERTMS.

În cazul în care zonele terminale, cum ar fi porturile sau liniile speciale dintr-un port, nu sunt prevăzute cu niciun sistem de clasă B, cerințele privind «conectarea» la aceste zone terminale nu presupun neapărat că aceste terminale sau linii trebuie echipate cu ERTMS, atât timp cât echiparea cu un sistem de clasă B nu reprezintă o condiție de acces pe calea ferată.

În cazul liniilor cu două sau mai multe fire de cale, linia este considerată echipată odată ce au fost echipate două fire. Atunci când pe un tronson de coridor există mai mult de o linie, cel puțin o linie pe tronson trebuie să fie echipată; întregul coridor este considerat echipat odată ce cel puțin o linie este echipată pe toată lungimea coridorului.

7.1.1. **Coridoare**

Cele șase coridoare prezentate în apendicele I trebuie echipate cu ERTMS conform calendarului indicat în respectivul apendice (*).

7.1.2. **Conectarea la principalele porturi, stații de triaj, terminale de marfă și zone de transport marfă europene**

Porturile, stațiile de triaj, terminalele de marfă și zonele de transport marfă enumerate în apendicele II trebuie conectate la cel puțin unul dintre cele șase coridoare specificate în apendicele I la data și în condițiile prevăzute în apendicele II.

7.1.3. **Proiecte cu finanțare comunitară**

Fără a aduce atingere punctelor 7.1.1 și 7.1.2, echiparea cu ERTMS/ETCS este obligatorie în caz de:

- nouă instalare a unității de control al vitezei trenului dintr-un ansamblu de SCC; sau
- modernizare a unității de control al vitezei trenului dintr-un ansamblu SCC aflat deja în exploatare, care modifică funcțiile sau performanțele subsistemului,

în cazul proiectelor de infrastructură feroviară care primesc sprijin financiar din partea fondurilor europene de dezvoltare regională și/sau a fondurilor de coeziune [Regulamentul (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului (**)] și/sau a fondurilor TEN-T [Decizia nr. 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului (***)].

Totuși, dacă sistemul de semnalizare se reînnoiește pe tronsoane scurte (mai mici de 150 km) și discontinue ale unei linii, Comisia poate acorda o derogare de la această regulă, cu condiția ca ERTMS să fie instalat înaintea datei celei mai apropiate dintre cele două date de mai jos:

- 5 ani de la data încheierii proiectului;
- data până la care tronsonul de linie este conectat la o altă linie prevăzută cu ERTMS.

La prezentul punct, cea mai apropiată dintre aceste două date se numește «termen limită de echipare».

Statul membru în cauză transmite Comisiei un dosar. Acest dosar trebuie să conțină o analiză economică care să demonstreze că punerea în funcțiune a ERTMS la termenul limită de echipare, și nu în decursul proiectului finanțat de UE, aduce un avantaj economic și/sau tehnic substanțial.

Această clauză poate fi invocată de un stat membru numai atunci când licitația pentru reînnoirea sau actualizarea sistemului de control al vitezei trenului conține o opțiune clară pentru echiparea liniei cu ERTMS, fie în decursul proiectului, fie la termenul limită de echipare.

Comisia analizează dosarul primit și măsurile propuse de statul membru și informează comitetul prevăzut la articolul 29 din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului (****) cu privire la rezultatul analizei efectuate. Dacă se acordă o derogare, statul membru respectiv se asigură că ERTMS este instalat înainte de termenul limită de echipare.

7.1.4. Condiții în care sunt necesare funcții opționale

În funcție de caracteristicile ansamblului de control-comandă de cale și ale interfețelor sale cu alte subsisteme, poate fi necesar ca anumite funcționalități de cale neclasificate drept obligatorii să fie implementate în anumite aplicații pentru a respecta cerințele esențiale.

Implementarea în echipamentele de cale a funcțiilor naționale sau opționale nu trebuie să împiedice accesul la această infrastructură al unui tren care respectă numai cerințele obligatorii ale sistemului de bord de clasă A, cu excepția cerințelor pentru următoarele funcții opționale la bord:

- o aplicație de cale ETCS de nivel 3 necesită o monitorizare la bord a integrității trenului;
- un ansamblu de cale ETCS de nivel 1 cu funcție de redeschidere necesită o funcționalitate corespunzătoare de redeschidere la bord în cazul în care viteza de execuție este stabilită la zero din motive de siguranță (de exemplu, protejarea punctelor periculoase);
- atunci când ETCS necesită transmisia datelor prin radio, serviciile de transmisie a datelor ale GSM-R trebuie să îndeplinească cerințele de transmisie a datelor ETCS;
- un ansamblu de bord care încorporează un STM KER poate necesita implementarea interfeței K.

7.1.5. Sistemele preexistente

Statele membre se asigură că funcționalitatea sistemelor preexistente menționate în anexa B la STI, precum și a interfețelor acestora este păstrată astfel cum este definită în prezent, cu excepția modificărilor care ar putea fi considerate necesare pentru atenuarea deficiențelor acestor sisteme în materie de securitate. Statele membre pun la dispoziție informațiile necesare cu privire la sistemele lor preexistente, necesare pentru dezvoltarea și certificarea aparatelor care permit interoperabilitatea echipamentelor de clasă A cu echipamentele lor de clasă B preexistente.

7.1.6. Notificare

Pentru fiecare tronson de coridor descris în apendicele I, statele membre fie transmit Comisiei un calendar detaliat al echipării cu ERTMS a tronsonului de coridor, fie confirmă că tronsonul de coridor este deja echipat. Informațiile se transmit Comisiei cel târziu cu trei ani înainte de termenul limită de echipare pentru tronsonul de coridor specificat în apendicele I.

Pentru fiecare port, stație de triaj, terminal de marfă sau zonă de transport marfă specificată în apendicele II, statele membre notifică liniile specifice care urmează a fi utilizate pentru a asigura conectarea cu unul dintre coridoarele enumerate în apendicele I. Aceste informații se transmit Comisiei cel târziu cu trei ani înainte de data precizată în apendicele II și indică termenul limită de echipare pentru portul, stația de triaj, terminalul de marfă sau zona de transport marfă respectivă. După caz, Comisia Europeană poate solicita ajustări, în special pentru a asigura coerența între liniile echipate de la frontiere. Statele membre fie transmit Comisiei un calendar detaliat al echipării cu ERTMS a acestor linii specifice, fie confirmă că ele sunt deja echipate cu ERTMS. Aceste informații se transmit Comisiei cel târziu cu trei ani înainte de data precizată în apendicele II și indică termenul limită de echipare pentru portul, stația de triaj, terminalul de marfă sau zona de transport marfă respectivă.

Calendarile detaliate indică în special data la care se încheie licitația pentru echiparea liniei, procedurile instituite în vederea asigurării interoperabilității cu țările învecinate de-a lungul coridorului, precum și principalele etape de execuție a proiectului. Statele membre informează Comisia, o dată pe an, cu privire la progresele înregistrate în implementarea acestor linii, transmițând un calendar actualizat.

7.1.7. Termene

Dacă se așteaptă la întârzieri rezonabile față de termenele stabilite în prezenta decizie, statul membru respectiv informează de îndată Comisia în acest sens. Acesta transmite Comisiei un dosar care conține descrierea tehnică a proiectului și o planificare actualizată. Dosarul trebuie să justifice motivele întârzierii și să indice măsurile corective instituite de statul membru.

Prelungirea maximă care se poate acorda unui stat membru este de trei ani, în cazul în care întârzierea este provocată de cauze care nu pot fi controlate de statul membru, cum ar fi neîndeplinirea obligațiilor de către furnizori sau probleme referitoare la procesul de omologare și aprobare, generate de lipsa vehiculelor de testare corespunzătoare. Această clauză poate fi invocată de un stat membru în cazul îndeplinirii condițiilor de mai jos:

- notificările menționate la punctul 7.1.6 au fost primite în timp util și sunt amănunțite;
- dosarul menționat la punctul 7.1.7 primul paragraf conține dovezi clare că motivele întârzierii nu au putut fi controlate de statul membru respectiv;
- o autoritate competentă este responsabilă de coordonarea furnizorilor de produse de bord și de cale, precum și de integrarea și testarea produselor;
- laboratoarele existente au fost utilizate corespunzător;
- se prezintă dovezi că au fost implementate măsuri corespunzătoare în vederea reducerii la minimum a întârzierii suplimentare.

Comisia analizează dosarul primit și măsurile propuse de statul membru și informează comitetul prevăzut la articolul 29 din Directiva 2008/57/CE cu privire la rezultatul analizei efectuate.

7.2. Implementarea la bord a ETCS

Locomotivele, automotoarele și alte vehicule feroviare noi care pot circula fără tracțiune, echipate cu un post de conducere, comandate după 1 ianuarie 2012 sau puse în funcțiune după 1 ianuarie 2015, trebuie să fie prevăzute cu ERTMS.

Această cerință nu se aplică locomotivelor de manevră noi, altor locomotive noi, automotoarelor noi și altor vehicule feroviare noi prevăzute cu post de conducere, dacă acestea sunt proiectate exclusiv pentru exploatare pe plan intern sau pentru exploatare transfrontalieră în cadrul regiunii. Totuși, statele membre pot introduce cerințe suplimentare la nivel național, în special pentru a:

- restricționa accesul locomotivelor echipate cu ERTMS la linii prevăzute cu ERTMS, pentru ca sistemele naționale existente să poată fi dezafectate;
- solicita echiparea cu ERTMS a locomotivelor de manevră noi și/sau altor vehicule feroviare noi prevăzute cu post de conducere, chiar dacă acestea sunt proiectate exclusiv pentru exploatare pe plan intern sau transfrontalieră în cadrul regiunii.

7.3. *Norme specifice de implementare a GSM-R*

Aceste norme se aplică pe lângă cele stabilite la punctele 7.1 și 7.2.

7.3.1. **Instalații de cale**

Echiparea cu GSM-R este obligatorie în caz de:

- nouă instalare a părții radio dintr-un ansamblu SCC;
- modernizare a părții radio dintr-un ansamblu SCC aflat deja în exploatare, care modifică funcțiile sau performanțele subsistemului.

7.3.2. **Instalații la bord**

Instalarea GSM-R pe materialul rulant destinat utilizării pe o linie care include cel puțin un tronson echipat cu interfețe de clasă A (chiar dacă sunt suprapuse peste un sistem de clasă B) este obligatorie în caz de:

- nouă instalare a părții radio dintr-un ansamblu SCC;
- modernizare a părții radio dintr-un ansamblu SCC aflat deja în exploatare, care modifică funcțiile sau performanțele subsistemului.

7.3.3. **Sistemele preexistente**

Statele membre se asigură că funcționalitatea sistemelor preexistente menționate în anexa B la STI, precum și a interfețelor acestora, este păstrată astfel cum este definită în prezent, cu excepția modificărilor care ar putea fi considerate necesare pentru atenuarea deficiențelor acestor sisteme în materie de securitate. Statele membre pun la dispoziție informațiile necesare cu privire la sistemele lor existente, necesare pentru dezvoltarea și certificarea aparatelor care permit interoperabilitatea echipamentelor de clasă A cu echipamentele lor de clasă B existente.

(*) Apendicele I indică termenele limită pentru echipare, în vederea construirii treptate a unei rețele ERTMS coerente. În anumite cazuri există acorduri voluntare cu privire la devansarea termenului de echipare.

(**) JO L 210, 31.7.2006, p. 25.

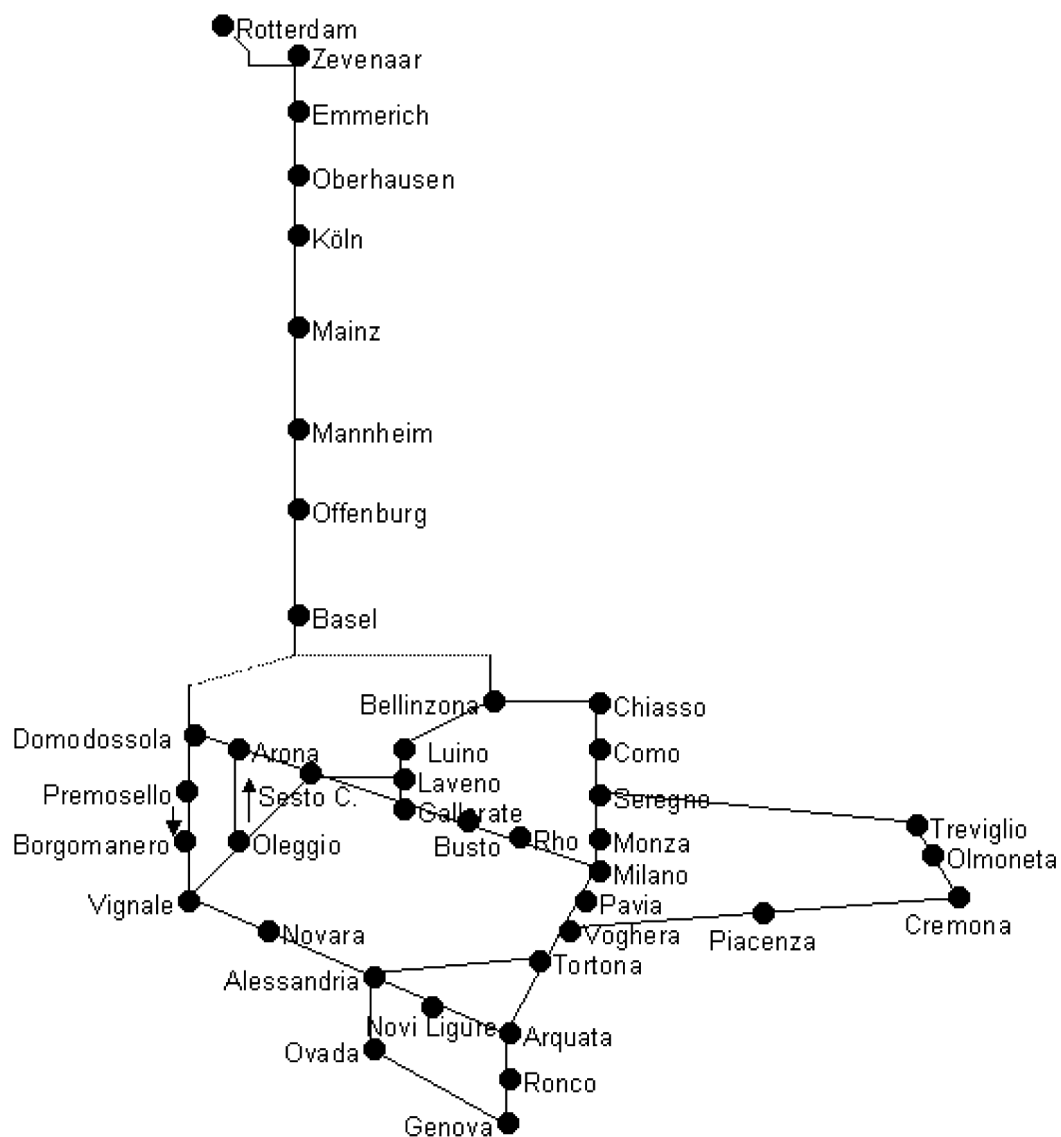
(***) JO L 228, 9.9.1996, p. 1.

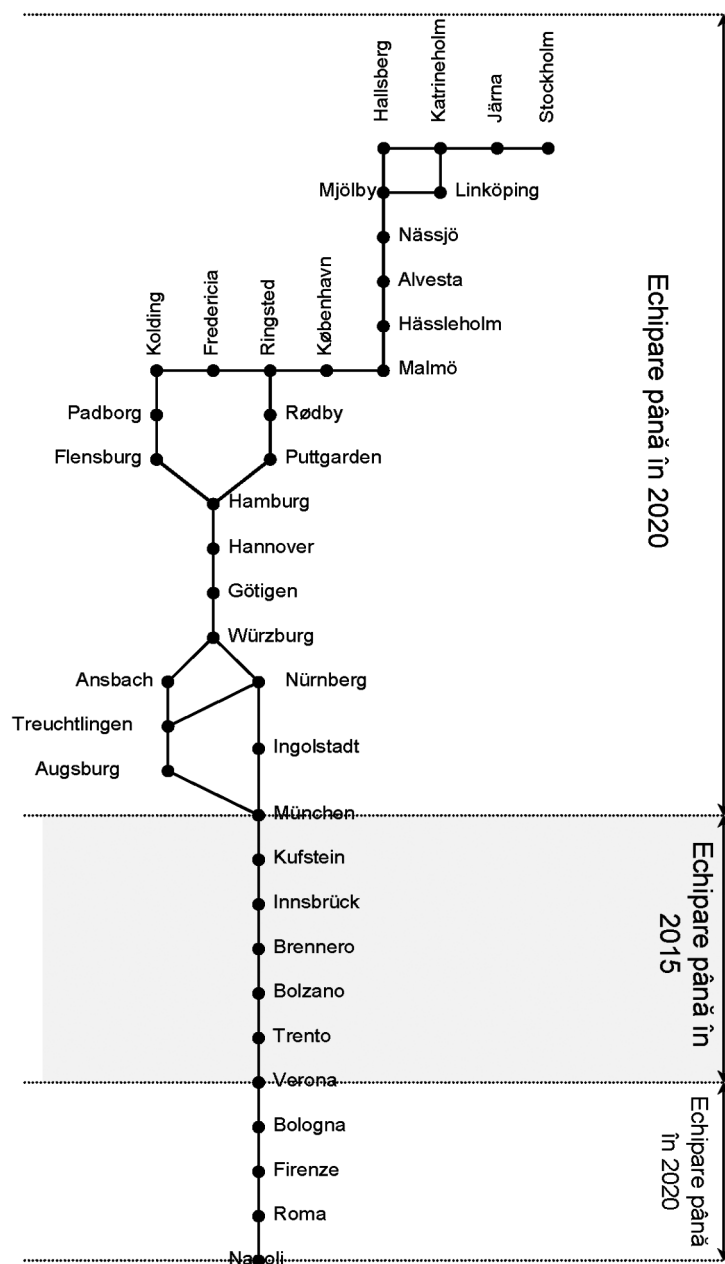
(****) JO L 191, 18.7.2008, p. 1.

Apendicele I

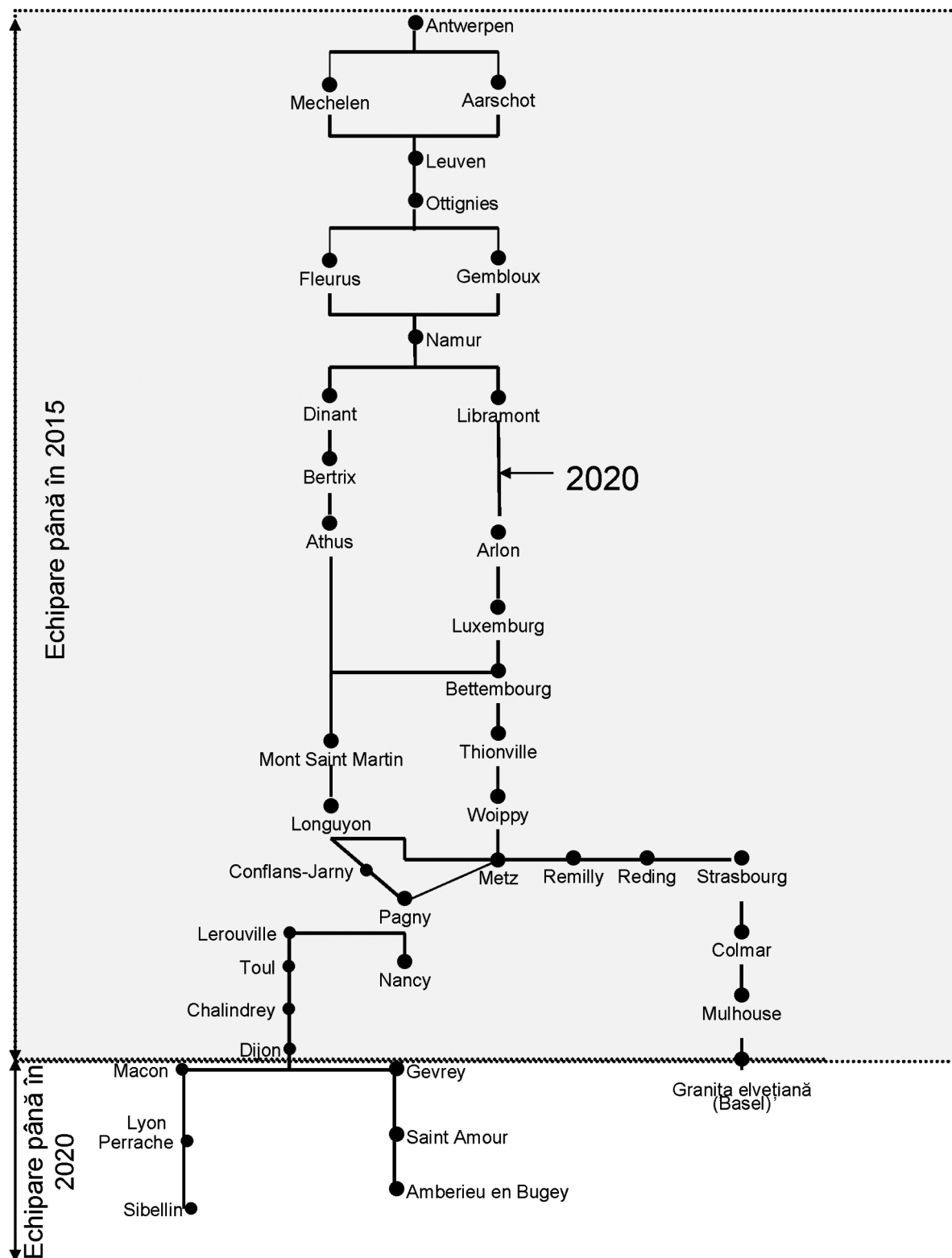
Linii specifice din care sunt formate coridoarele

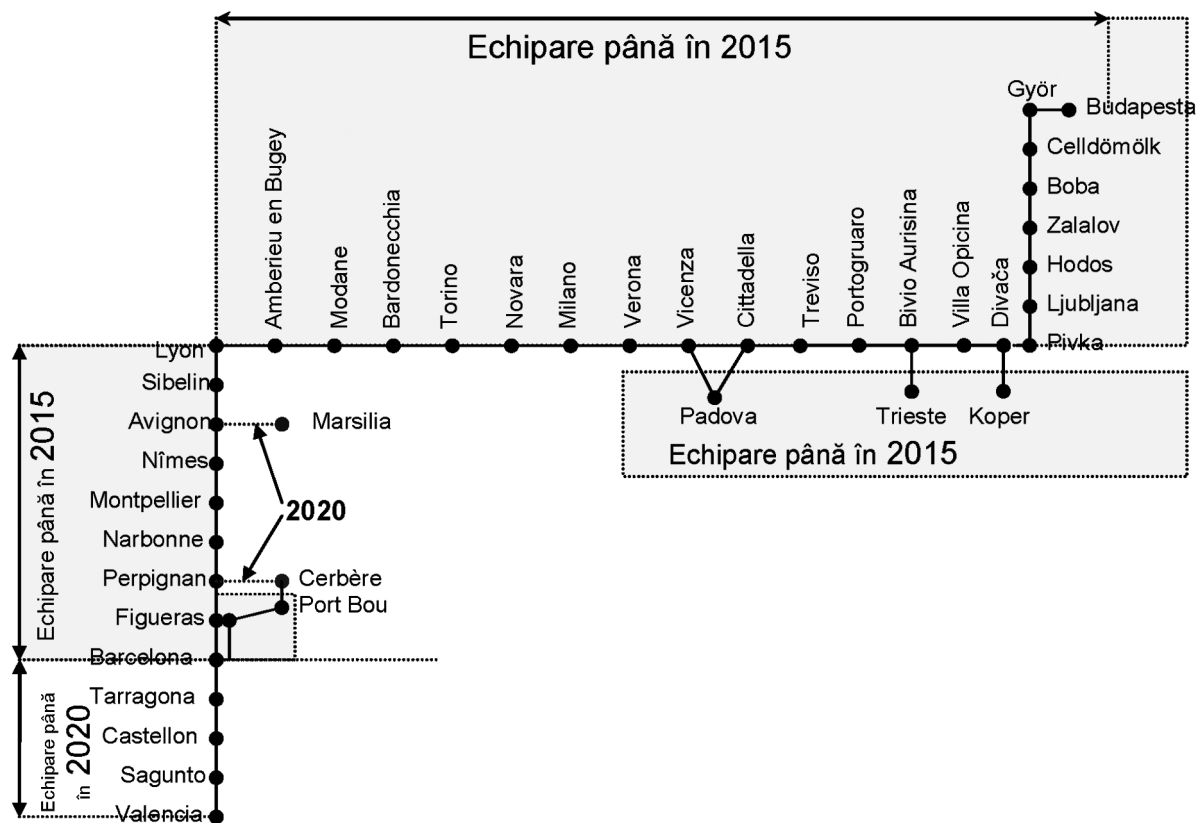
Coridorul A – urmează a fi echipat până în 2015



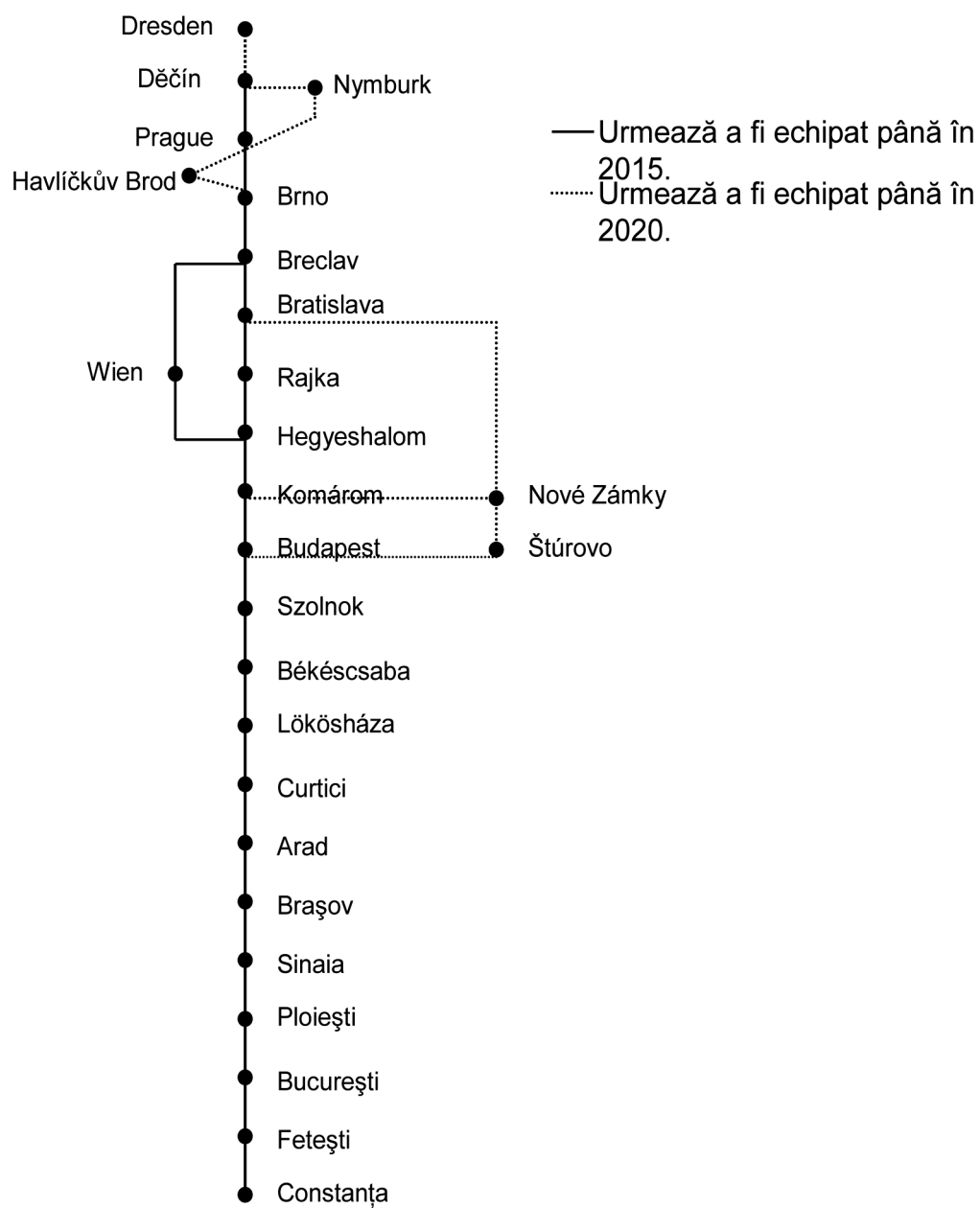
Coridorul B ⁽¹⁾

Coridorul C (2)

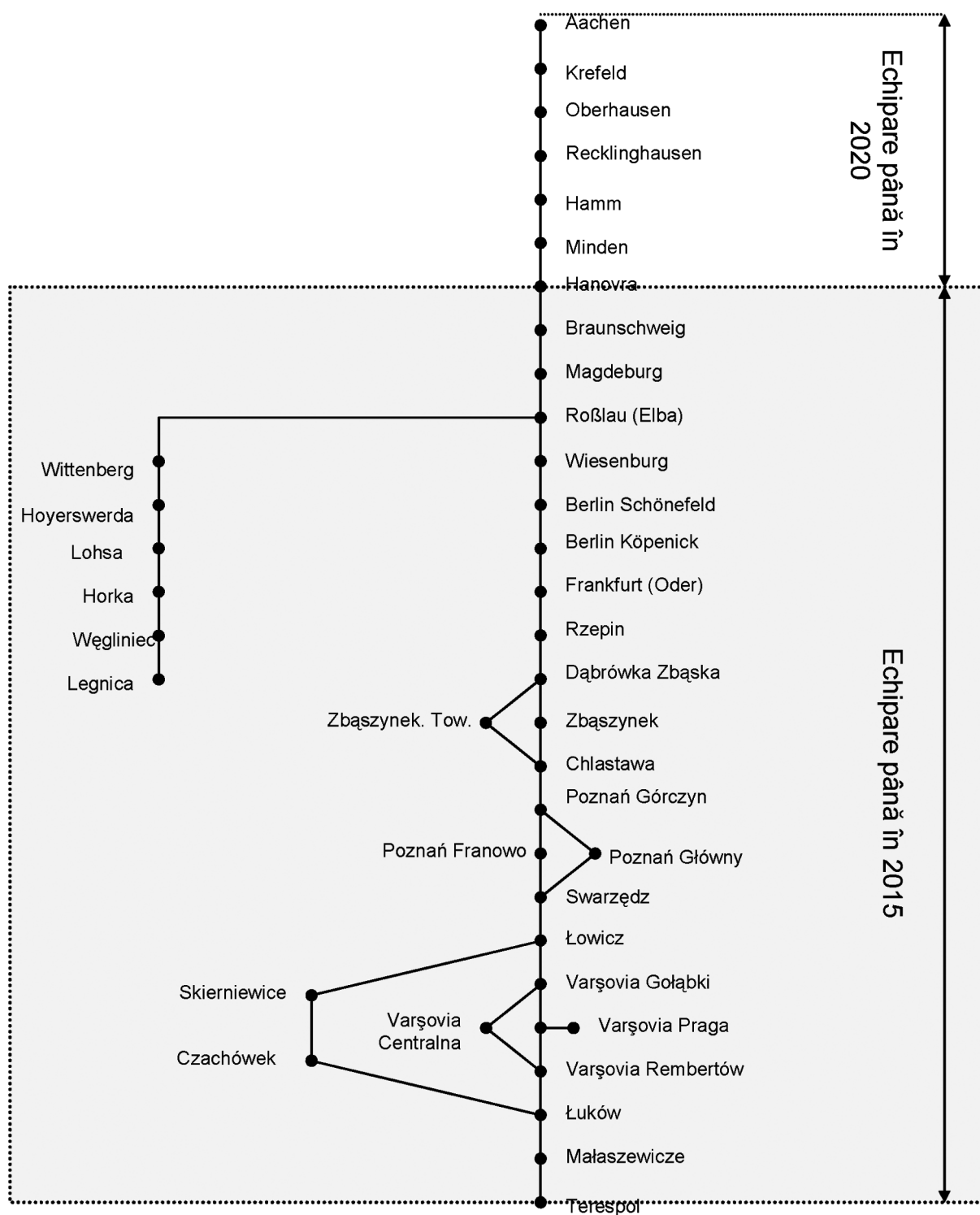


Coridorul D ⁽³⁾

Coridorul E



Coridorul F



⁽¹⁾ Fără a aduce atingere legislației aplicabile rețelei transeuropene de mare viteză, se pot asigura legături prin sectoare de linii de mare viteză, cu condiția să fie alocate trase pentru trenurile de marfă. Cel puțin o legătură prevăzută cu ERTMS va fi asigurată până în 2020 între Danemarca și Germania (Flensburg-Hamburg sau Rødby-Puttgarden), însă nu neapărat două. Tunelul de la baza masivului Brenner va fi echipat cu ERTMS la terminarea lucrărilor de infrastructură (data estimată de realizare: 2020).

⁽²⁾ Până în 2020 va fi creată o legătură între Nancy și Reding.

⁽³⁾ Două ramificații suplimentare vor fi echipate până în 2020: Montmélian-Grenoble-Valence și Lyon-Valence-Arles-Miramas (malul stâng al Ronului).

Apendicele II

Principalele porturi, stații de triaj, terminale de marfă și zone de transport marfă europene ⁽¹⁾

Țara	Zonă transport marfă	Data	Observații
Belgia	Anvers	31.12.2015	Până în 2020 va fi creată o legătură către Rotterdam.
	Gent	31.12.2020	
	Zeebrugge	31.12.2020	
Bulgaria	Burgas	31.12.2020	Conectarea la coridorul E presupune echiparea tronsonelor Burgas-Sofia, Sofia-Vidin-Calafat și Calafat-Curtici (din România) – PP22.
Republica Cehă	Praga	31.12.2015	
	Lovosice	31.12.2020	
Danemarca	Taulov	31.12.2020	Conectarea acestui terminal presupune alegerea liniei Flensburg-Padborg pentru a fi echipată cu ERTMS – a se vedea nota 1 din apendicele I.
Germania	Dresda ⁽¹⁾	31.12.2020	Până în 2020 va fi asigurată o legătură directă între coridorul E și coridorul F (între Dresda și Hanovra).
	Lübeck	31.12.2020	
	Duisburg	31.12.2015	
	Hamburg ⁽²⁾	31.12.2020	
	Köln	31.12.2015	
	München	31.12.2015	
	Hanovra	31.12.2015	
	Rostock	31.12.2015	
	Ludwigshafen/ Mannheim	31.12.2015	
	Nürnberg	31.12.2020	
Grecia	Pireu	31.12.2020	Conectarea la Coridorul E presupune echiparea tronsonului Kulata-Sofia din Bulgaria.
Spania	Algeciras	31.12.2020	
	Madrid	31.12.2020	
	Pamplona	31.12.2020	Sunt necesare trei conexiuni. O conexiune către Paris via Hendaye, o conexiune dinspre Pamplona spre Madrid și o conexiune dinspre Pamplona spre coridorul D via Zaragoza.
	Zaragoza	31.12.2020	
	Tarragona	31.12.2020	
	Barcelona	31.12.2015	
	Valencia	31.12.2020	

Țara	Zonă transport marfă	Data	Observații
Franța	Marsilia	31.12.2020	
	Perpignan	31.12.2015	
	Avignon	31.12.2015	
	Lyon	31.12.2015	
	Le Havre	31.12.2020	
	Lille	31.12.2020	
	Dunkerque	31.12.2020	
	Paris	31.12.2020	Până în 2020 se vor asigura următoarele conexiuni: (i) Hendaye; (ii) Tunelul Canalului Mânecii; (iii) Dijon; (iv) Metz via Epernay și Châlons-en-Champagne.
Italia	La Spezia	31.12.2020	
	Genova	31.12.2015	
	Gioia Tauro	31.12.2020	
	Verona	31.12.2015	
	Milano	31.12.2015	
	Taranto	31.12.2020	
	Bari	31.12.2020	
	Padova	31.12.2015	
	Trieste	31.12.2015	
	Novara	31.12.2015	
	Bologna	31.12.2020	
	Roma	31.12.2020	
Luxemburg	Bettembourg	31.12.2015	
Ungaria	Budapesta	31.12.2015	
Țările de Jos	Amsterdam	31.12.2020	
	Rotterdam	31.12.2015	Până în 2020 va fi asigurată o legătură către Anvers.
Austria	Graz	31.12.2020	
	Viena	31.12.2020	
Polonia	Gdynia	31.12.2015	
	Katowice	31.12.2020	
	Wrocław	31.12.2015	Până în 2020, linia Wrocław-Legnica va fi echipată pentru a asigura o legătură directă cu frontiera germană (Gorlitz).
	Gliwice	31.12.2015	
	Poznań	31.12.2015	
	Varșovia	31.12.2015	
Portugalia	Sines	31.12.2020	
	Lisabona	31.12.2020	
România	Constanța	31.12.2015	

Țara	Zonă transport marfă	Data	Observații
Slovenia	Koper	31.12.2015	
	Ljubljana	31.12.2015	
Slovacia	Bratislava	31.12.2015	
UK	Bristol	Acest terminal va fi conectat pe măsură ce coridorul C se extinde către Tunelul Canalului Mânecii.	

(¹) Germania va face tot posibilul pentru a devansa data echipării tronsonului Dresda-granița cu Republica Cehă din cadrul coridorului E.

(²) Germania va asigura echiparea unei legături feroviare spre Hamburg, dar este posibil ca zona portuară să fie doar parțial echipată până în 2020.

(¹) Lista nodurilor feroviare incluse în prezentul appendice poate fi revizuită atâta vreme cât prin revizuirii nu se reduce traficul de marfă sau nu sunt afectate semnificativ proiecte din alte state membre.”