



Bruxelles, 30.1.2013  
COM(2013) 32 final

**RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,  
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL  
REGIUNILOR**

**privind progresele către realizarea interoperabilității sistemului feroviar**

(Text cu relevanță pentru SEE)

# RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU, COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL REGIUNILOR

## privind progresele către realizarea interoperabilității sistemului feroviar

(Text cu relevanță pentru SEE)

### 1. INTRODUCERE

Prezentul raport descrie stadiul atins în procesul de realizare a interoperabilității sistemului feroviar european de la raportul adoptat de Comisie în septembrie 2009<sup>1</sup>. El este elaborat în conformitate cu articolul 39 din Directiva 2008/57/CE<sup>2</sup>.

Prezentul raport se bazează pe constatările din raportul bienal privind progresele realizate în privința interoperabilității feroviare în UE, elaborat de Agenția Europeană a Căilor Ferate la 1 martie 2012<sup>3</sup>.

### 2. EVOLUȚIA INSTRUMENTELOR DE INTEROPERABILITATE

#### 2.1. Directivele privind interoperabilitatea

##### 2.1.1. *Prezentare generală*

Directiva 2008/57/CE reformată a intrat în vigoare la 19 iulie 2008. Directivele 96/48/CEE<sup>4</sup> și 2001/16/CE<sup>5</sup> au fost abrogate cu începere de la 19 iulie 2010.

Directiva 2008/57/CE a fost modificată prin următoarele acte:

- Directiva 2009/131/CE a Comisiei din 16 octombrie 2009 de modificare a anexei VII la Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate<sup>6</sup>;
- Directiva 2011/18/UE a Comisiei din 1 martie 2011 de modificare a anexelor II, V și VI la Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate<sup>7</sup>.

##### 2.1.2. *Transpunerea directivelor privind interoperabilitatea*

Termenul limită pentru transpunerea Directivelor 2008/57/CE și 2009/131/CE în legislația națională a fost 19 iulie 2010. Termenul limită pentru transpunerea Directivei 2011/18/UE în legislația națională a fost 31 decembrie 2011.

---

<sup>1</sup> Comunicare a Comisiei către Consiliu și Parlamentul European privind un raport de evaluare a progreselor înregistrate în implementarea directivei privind siguranța feroviară și a directivelor privind interoperabilitatea sistemului feroviar. COM(2009) 464 final.

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Interoperabilitybiennialreport-2011.aspx>.

<sup>4</sup> Directiva 96/48/CE a Consiliului din 23 iulie 1996 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză (JO L 235, 17.9.1996, p. 6-24).

<sup>5</sup> Directiva 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2001 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional (JO L 110, 20.4.2001, p. 1-27).

<sup>6</sup> JO L 273, 17.10.2009, p. 12-13.

<sup>7</sup> JO L 57, 2.3.2011, p. 21-28.

Până la 20 noiembrie 2012, toate statele membre cu excepția Germaniei au notificat măsurile naționale de punere în aplicare a Directivelor 2008/57/CE. Însă măsurile notificate de Regatul Unit și Franța sunt considerate parțiale, deoarece nu sunt încă aplicabile în cazul tunelului de sub Canalul Mânecii. Până la aceeași dată, toate statele membre cu excepția Germaniei au notificat măsurile naționale de punere în aplicare a Directivei 2009/131/CE și toate statele membre cu excepția Poloniei și Sloveniei au notificat măsurile naționale de punere în aplicare a Directivei 2011/18/UE.

Comisia monitorizează îndeaproape transpunerea în statele membre a acestor directive privind interoperabilitatea. În cazul în care unele state membre nu reușesc să comunice măsurile naționale de punere în aplicare, Comisia solicită în mod oficial statelor membre în culpă să transpună directivele respective. Până la data de 31 august 2012, Comisia a lansat proceduri în constatarea neîndeplinirii obligațiilor în cazul a cinci state membre, pentru necomunicarea măsurilor naționale de punere în aplicare.

Serviciile Comisiei, cu sprijinul Agenției Europene a Căilor Ferate, verifică în prezent conformitatea cu aceste directive a actelor naționale de punere în aplicare. În caz de neconformitate, statele membre sunt invitate să prezinte clarificări suplimentare. Dacă după o analiză mai amănunțită neconformitatea este confirmată, se demarează o procedură oficială în constatarea neîndeplinirii obligațiilor împotriva statului membru în cauză.

Directivele privind interoperabilitatea sistemului feroviar implică un volum mare de legislație secundară. În plus față de specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI, a se vedea punctul 2.3), Comisia a adoptat următoarele acte:

- 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<sup>8</sup>;
- Decizia 2010/713/UE a Comisiei din 9 noiembrie 2010 privind modulele pentru procedurile de evaluare a conformității și a adecvării pentru utilizare, precum și de verificare CE care trebuie utilizate în specificațiile tehnice de interoperabilitate adoptate în temeiul Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>9</sup>;
- Decizia 2011/107/UE a Comisiei din 10 februarie 2011 de modificare a Deciziei 2007/756/CE de adoptare a unei specificații comune a registrului național al vehiculelor<sup>10</sup>;
- Regulamentul (UE) nr. 201/2011 al Comisiei din 1 martie 2011 privind modelul de declarație de conformitate cu un tip autorizat de vehicul feroviar<sup>11</sup>;
- Decizia 2011/155/UE a Comisiei din 9 martie 2011 privind publicarea și gestionarea documentului de referință menționat la articolul 27 alineatul (4) din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate<sup>12</sup>;

---

<sup>8</sup> JO L 305, 23.11.2007, p. 30-51.

<sup>9</sup> JO L 319, 4.12.2010, p. 1-52.

<sup>10</sup> JO L 43, 17.2.2011, p. 33-54.

<sup>11</sup> JO L 57, 2.3.2011, p. 8-9.

<sup>12</sup> JO L 63, 10.3.2011, p. 22-25.

- Recomandarea 2011/217/UE a Comisiei din 29 martie 2011 privind autorizația de punere în funcțiune a subsistemelor structurale și a vehiculelor în temeiul Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>13</sup>;
- Decizia de punere în aplicare 2011/633/UE a Comisiei din 15 septembrie 2011 privind specificațiile comune ale registrului de infrastructură feroviară<sup>14</sup>;
- Decizia de punere în aplicare 2011/665/UE a Comisiei din 4 octombrie 2011 privind registrul european al tipurilor autorizate de vehicule feroviare<sup>15</sup>.

## **2.2. Specificații tehnice de interoperabilitate**

### *2.2.1. Situația actuală*

STI-urile sunt specificațiile tehnice de interoperabilitate elaborate de Agenția Europeană a Căilor Ferate în temeiul unui mandat acordat de Comisie. Subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate trebuie să respecte STI-urile relevante pentru a îndeplini cerințele esențiale prevăzute în Directiva 2008/57/CE și pentru a asigura interoperabilitatea sistemului feroviar.

Prima serie de STI-uri pentru sistemul feroviar transeuropean de mare viteză a fost elaborată în 2002. Majoritatea acestora au fost ulterior revizuite în 2008.

A doua serie de STI-uri, care vizau în principal sistemul feroviar transeuropean convențional și aspecte transversale precum siguranța în tunelurile feroviare și accesibilitatea pentru persoanele cu mobilitate redusă, a fost publicată între 2006 și 2011.

În anexa I figurează o listă a tuturor STI-urilor care erau adoptate de Comisie la data de 31 decembrie 2012.

După cum s-a prevăzut deja în directivele privind interoperabilitatea aflate în prezent în vigoare, acest cadru juridic este în continuare dezvoltat prin corectarea erorilor și închiderea punctelor deschise din STI-uri, precum și prin extinderea sferei geografice de aplicare a STI-urilor la întregul sistem feroviar al Uniunii Europene.

Pe această bază, agenția revizuieste în prezent următoarele STI-uri: exploatarea și gestionarea traficului (OPE), vagoane de marfă (WAG), locomotive și material rulant pentru trenurile de călători (LOC&PAS), control-comandă și semnalizare (CCS), aplicații telematice pentru serviciile de transport de călători (TAP) și pentru serviciile de transport de marfă (TAF), accesibilitatea pentru persoanele cu mobilitate redusă (PMR), siguranța în tunelurile feroviare (SRT), infrastructură (INF) și energie (ENE).

Referitor la STI CCS, semnarea memorandumului de înțelegere la 16 aprilie 2012 înregistrează acordul tuturor părților interesate în privința implementării ERTMS (Sistemul european de management al traficului feroviar) pe baza specificațiilor „referința 3” recomandate de agenție la aceeași dată. Cu alte cuvinte, toate părțile interesate recunosc că elementele esențiale se regăsesc acum în specificații. Versiunea revizuită în consecință a STI CCS a fost adoptată la 6 noiembrie 2012.

În ceea ce privește aplicațiile telematice și urmând exemplul STI CCS, agenția a creat și gestionează controlul modificărilor aduse documentelor tehnice anexate la ambele STI-uri pentru aplicațiile telematice și monitorizează implementarea lor. În plus, implementarea celor două STI-uri este sprijinită de un comitet director și de experți ai sectorului și este urmărită conform unui plan general.

<sup>13</sup> JO L 95, 8.4.2011, p. 1-29.

<sup>14</sup> JO L 256, 1.10.2011, p. 1-25.

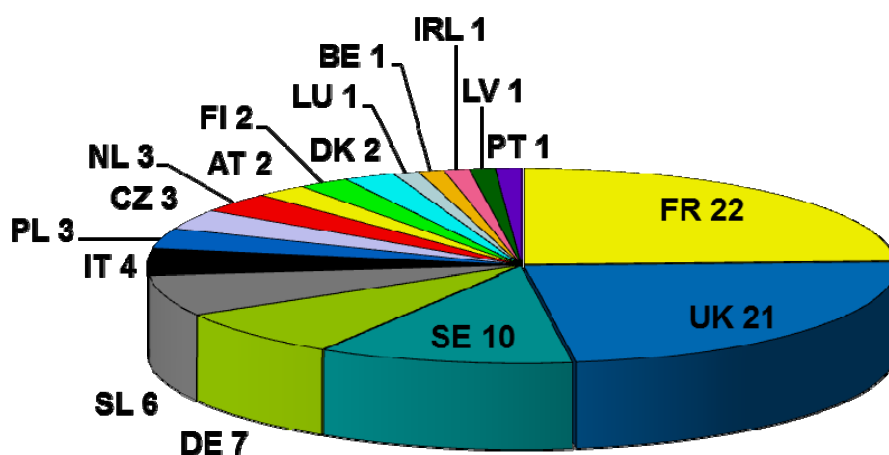
<sup>15</sup> JO L 264, 8.10.2011, p. 32-54.

### 2.2.2. Analiza derogărilor de la STI-uri

Derogările permit excepții de la aplicarea STI-urilor în anumite condiții prevăzute de directivele privind interoperabilitatea aflate în prezent în vigoare. Din 2007 și până la 31 august 2012, Comisia a primit 90 de notificări de derogări de la 17 state membre, după cum se prezintă în graficul de mai jos:

## **Derogări solicitate din 2007 în temeiul directivelor privind interoperabilitatea 96/48/CE, 2001/16/CE și 2008/57/CE**

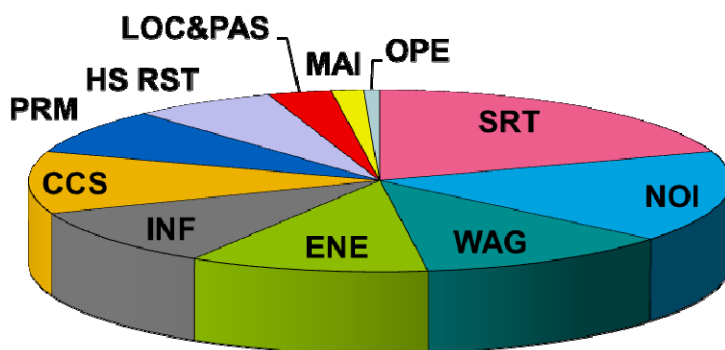
**distribuite per stat membru (situație la 3.9.2012)**



Aceste derogări se referă la aproape toate STI-urile în vigoare, după cum se poate vedea în graficul de mai jos. Cele mai multe derogări au fost primite pentru STI-urile pentru siguranța în tunelurile feroviare (27 derogări), zgomot (22) și vagoane de marfă (16).

## Derogări solicitate din 2007 în temeiul directivelor privind interoperabilitatea 96/48/CE, 2001/16/CE și 2008/57/CE

distribuite per STI (situație la 3.9.2012)



Derogările prezentate Comisiei de statele membre au arătat că noțiunea de „stadiu avansat de dezvoltare” [articolul 9 alineatul (1) litera (a) din directiva privind interoperabilitatea], care constituie un motiv pentru o eventuală derogare de la STI, este uneori aplicată în sens prea larg<sup>16</sup>. Acest lucru ar putea conduce la cereri de derogare cu o sferă mai largă decât cele strict permise în sensul legislației UE.

O analiză a conținutului acestor derogări arată că articolul 9 din Directiva 2008/57/CE ar putea fi simplificat și îmbunătățit prin clarificarea cazurilor în care este posibilă solicitarea unei derogări de la STI, fluidizarea procedurii de depunere a cererilor și, în unele cazuri, simplificarea conținutului dosarului de cerere.

### 2.3. Registrele

#### 2.3.1. Registrul național al vehiculelor (RNV – articolul 33 din Directiva privind interoperabilitatea)

Specificația RNV-ului a fost adoptată prin Decizia 2007/756/CE a Comisiei și modificată prin Decizia 2011/107/UE a Comisiei. RNV-urile sunt găzduite de entitățile de înregistrare (RE) numite de statele membre și trebuie să fie conectate la registrul virtual al vehiculelor (RVV), care este un motor de căutare central.

AEF a elaborat software-ul utilizat într-o aplicație standard pentru RNV (RNsV) și RVV. Acest software este pus la dispoziția entităților de înregistrare în mod gratuit. RNsV și RVV au fost actualizate pentru a ține seama de modificările introduse în Decizia 2011/107/UE a Comisiei. În prezent, AEF oferă sprijin entităților de înregistrare pentru stabilirea conexiunilor dintre RNV-urile lor și RVV.

<sup>16</sup> De exemplu, în cazul în care ar fi fost posibil ca proiectul să fie adus în stare de conformitate cu STI cu un impact mic sau inexistent asupra calendarului de desfășurare a proiectului și asupra costurilor.

### 2.3.2. *Registrul european al tipurilor autorizate de vehicule (ERATV – articolul 34 din directiva privind interoperabilitatea)*

Specificația ERATV a fost adoptată prin Decizia 2011/665/UE a Comisiei. ERATV va fi găzduit de AEF, iar AEF va publica informațiile furnizate de ANS.

AEF dezvoltă în prezent o aplicație software pentru acest registru. Conform planificării, această aplicație va fi funcțională până la sfârșitul anului 2012.

### 2.3.3. *Registrul de infrastructură (RINF - articolul 35 din directiva privind interoperabilitatea)*

Specificația RINF a fost adoptată prin Decizia 2011/633/UE a Comisiei. RINF va fi găzduit de entitățile numite de statele membre și va trebui să fie conectat la interfața comună pentru utilizatori (CUI).

AEF realizează în prezent un studiu de fezabilitate în vederea definirii soluției tehnice adecvate pentru CUI.

## 2.4. **Standardizare**

La 28 ianuarie 2011, Comisia a emis mandatul M 483 pentru programare și standardizare adresat organismelor europene de standardizare în temeiul Directivei 2008/57/CE în domeniul interoperabilității sistemului feroviar din Uniunea Europeană. Acest mandat înlocuiește mandatul M 275 din 13 noiembrie 1998 în domeniul echipamentelor feroviare privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză și mandatul M 334 din 22 mai 003 în domeniul interoperabilității sistemului feroviar transeuropean convențional.

Lista standardelor armonizate în temeiul Directivei 2008/57/CE a fost publicată în Jurnalul Oficial la 20 iulie 2011.

## 3. **PROGRESUL CĂTRE INTEROPERABILITATE**

### 3.1. **Realizarea interoperabilității**

Raportul bienal privind progresele înregistrate de interoperabilitatea feroviară în UE, elaborat de Agenția Europeană a Căilor Ferate la 1 martie 2012, oferă informații detaliate în acest sens. Pentru a măsura progresul, agenția a creat trei grupe principale de indicatori: instituționali [în principal pentru ANS și ON (organismele notificate)]; juridici (pentru dezvoltarea STI-urilor și închiderea punctelor deschise); și legați de subsisteme (certIFICATE CE, autorizațiile pentru materialul rulant și instalațiile fixe etc.).

### 3.2. **Obstacolele rămase în calea interoperabilității**

#### 3.2.1. *Acoperirea și aplicarea STI-urilor*

Punctele deschise rămase în STI-uri și sfera geografică limitată de aplicare a STI-urilor ar putea împiedica integrarea viitoare a sistemului feroviar european deoarece constituie obstacole în calea interoperabilității. Va fi esențial, prin urmare, să se închidă punctele deschise și să se extindă domeniul de aplicare al STI-urilor la întregul sistem feroviar al UE într-un termen scurt, dar rezonabil.

În 2011, cu ajutorul unor consultanți externi, agenția a efectuat o analiză *ex post* cu privire la punerea în aplicare a STI PRM în șapte state membre. Evaluarea a evidențiat mai multe puncte de decizie importante pentru aplicarea (sau nu) a STI PRM. În ceea ce privește infrastructura și materialul rulant existente, un proiect este clasificat ca fiind o reînnoire sau o modernizare (în temeiul directivei privind interoperabilitatea), în funcție de tipul de schimbare „majoră” sau nu. S-a observat că există o gamă largă de interpretări ale termenului „majoră”,

cea ce duce la mari variații în aplicarea STI PRM. Acest lucru a contribuit la o aplicare limitată a STI și a ținut pe loc evoluția înspre un sistem feroviar mai accesibil.

Deoarece STI PRM a intrat în vigoare în iulie 2008, articolul 20 din directiva privind interoperabilitatea a fost adesea invocat de statele membre în cazul modernizării sau reînnoirii pentru a decide în mod arbitrar dacă o STI se aplică în totalitate sau nu. Astfel, întrucât STI PRM ar trebui să se aplice în cazul reînnoirii sau modernizării sub rezerva dispozițiilor din capitolul 7 privind punerea în aplicare, iar singurele cazuri de neaplicare posibile ar trebui să fie derogarea (articolul 9 din directivă) sau un caz specific (secțiunea 7.4 din STI PRM), acest lucru este subminat de aplicarea în sens larg a articolului 20 din directiva privind interoperabilitatea. Pentru a îndrepta situația, Comisia abordează această problemă în propunerile din cel de-al patrulea pachet feroviar, definind totodată mai bine elementele care trebuie incluse în STI-uri în privința cazurilor de modernizare sau de reînnoire.

### 3.2.2. Punerea în funcțiune a vehiculelor feroviare

Directiva 2008/57/CE prevede necesitatea unei autorizații de punere în funcțiune a vehiculelor feroviare pentru fiecare stat membru, cu excepția cazului în care se poate obține o acceptare reciprocă deplină a primei autorizații în alte state membre. În cadrul acestui sistem, fabricanții și întreprinderile feroviare au suferit din cauza duratei și costurilor excesive ale procesului de autorizare.

Activitatea desfășurată de serviciile Comisiei și de Agenția Europeană a Căilor Ferate în 2010 a permis tuturor actorilor să ajungă la un acord în privința modului în care trebuie înțelese dispozițiile din această directivă referitoare la punerea în funcțiune a vehiculelor feroviare. Acest lucru a condus la elaborarea recomandării Comisiei din 29 martie 2011 privind autorizația de punere în funcțiune a subsistemelor structurale și a vehiculelor în temeiul Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului.

În cursul acestei activități au apărut însă noi probleme, de exemplu, dificultăți în aplicarea metodelor de siguranță comune la evaluarea riscurilor și în identificarea pericolelor de siguranță în STI-uri în scopul de a permite utilizarea sistematică a STI-urilor și nu a normelor naționale.

Din acest motiv, în septembrie 2011, serviciile Comisiei au creat un grup operativ care i-a reunit pe toți cei vizați pentru a analiza problemele cu care se confruntă părțile interesate în cursul procesului de autorizare și pentru a identifica domeniile de îmbunătățit. Grupul operativ s-a reunit de cinci ori și și-a finalizat lucrările în iunie 2012<sup>17</sup>.

Grupul operativ a identificat trei tipuri de probleme:

- Legislația europeană în sectorul feroviar nu este întotdeauna aplicată în mod corespunzător.
- Legislația europeană în sectorul feroviar nu este întotdeauna corect înțeleasă.
- Legislația europeană în sectorul feroviar poate fi îmbunătățită.

Prin urmare, în plus față de monitorizarea mai atentă a punerii în aplicare a legislației europene în sectorul feroviar, diseminarea pe scară mai largă și activitățile de pregătire, este necesară și o revizuire a procesului UE de punere în funcțiune a vehiculelor. Această chestiune este abordată de Comisie în propunerile din cel de-al patrulea pachet legislativ.

<sup>17</sup> Raportul final al grupului operativ este disponibil la adresa:  
[http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Report\\_TF\\_Railway\\_Vehicles\\_Auth.aspx](http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Report_TF_Railway_Vehicles_Auth.aspx)



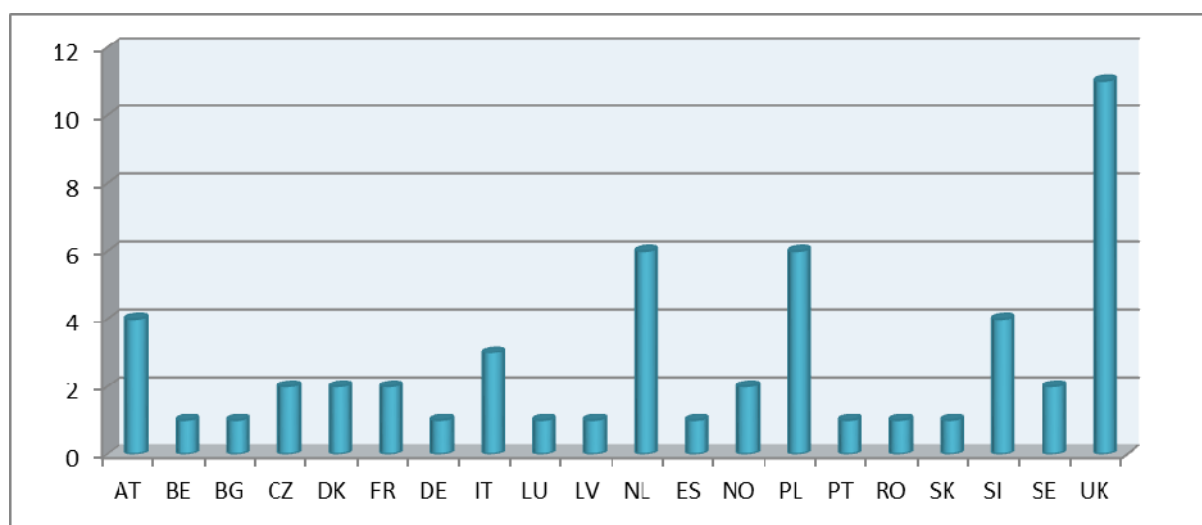
### 3.2.3. Norme naționale

Printre obstacole se numără și lipsa de transparență a cadrelor juridice naționale pentru autorizarea vehiculelor și faptul că normele naționale nu sunt disponibile publicului. Aceste două aspecte sunt abordate de Agenția Europeană a Căilor Ferate în cadrul activității sale curente legate de clasificarea și corelarea normelor naționale.

În fine, chestiunea menținerii unor norme naționale care sunt redundante sau intră în conflict cu STI-urile ar trebui, de asemenea, abordată mai îndeaproape de statele membre, în primul rând, și apoi de Agenția Europeană a Căilor Ferate. De fapt, până la extinderea completă a STI-urilor la întregul sistem feroviar al Uniunii, statele membre vor notifica în continuare un număr mare de norme naționale. După extinderea STI-urilor la întregul sistem feroviar al Uniunii și după închiderea punctelor deschise din STI-uri, statele membre ar trebui să elimine normele naționale care intră în conflict sau sunt redundante cu STI-urile. Cel de-al patrulea pachet legislativ al Comisiei clarifică acest aspect. În plus, agenția ar trebui să primească mai multe competențe față de statele membre în scopul de a înlătura normele naționale neconcordante/discriminatorii/disproporționate. Prin urmare, cel de-al patrulea pachet legislativ va permite agenției să adopte avize adresate unui stat membru, în care să indice motivele pentru care o normă națională care este redundantă sau intră în conflict cu STI-urile sau cu orice alte acte legislative ale UE nu ar trebui să intre în vigoare sau să se aplice.

### 3.2.4. Organisme notificate

La 20 noiembrie 2012, numărul de organisme notificate care își desfășurau activitatea în temeiul Directivei 2008/57/CE în UE și Norvegia era de 53, distribuite conform graficului<sup>18</sup> de mai jos:



Principalul obstacol în calea concurenței la nivelul UE între organismele notificate este limba solicitantului. De fapt, este mai puțin probabil ca solicitanții din țări care folosesc alte limbi decât limbile de lucru ale organismului notificat să cheltuiască bani în plus pe traducere. Prin urmare, concurența reală între organismele notificate are loc mai degrabă la nivel de regiuni lingvistice decât la nivelul UE.

Din experiența dobândită în ultimii ani, care indică, printre altele, un nivel eterogen de competențe ale organismelor notificate, pare să fie necesară îmbunătățirea monitorizării și a coordonării activităților organismelor notificate. Revizuirea Directivei 2008/57/CE va oferi

<sup>18</sup>

Sursă: NANDO

([http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=directive.notifiedbody&sort=country&dir\\_id=30](http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=directive.notifiedbody&sort=country&dir_id=30)).

posibilitatea de a aplica noul cadru legislativ pentru comercializarea produselor, în special dispozițiile Deciziei 768/2008/CE în ceea ce privește organismele notificate.

#### 4. CONCLUZII

Progresele realizate datorită cadrului de reglementare UE pentru interoperabilitate feroviară vor încuraja dezvoltarea în continuare a pieței feroviare interne, ajutând la apariția de noi întreprinderi, reducând costurile de intrare pe piață și, în cele din urmă, îmbunătățind competitivitatea transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport.

Analizele efectuate în prezentul raport arată următoarele:

Legislația secundară în materie de interoperabilitate (STI-urile și alte măsuri juridice) este în prezent finalizată în ceea ce privește sistemul feroviar transeuropean. După cum s-a prevăzut deja în cadrul juridic actual, se estimează că marea majoritate a STI-urilor vor fi extinse la întregul sistem feroviar din Uniunea Europeană până în 2015. După această dată, STI-urile vor fi supuse unei revizuirii periodice pentru a ține pasul cu progresul tehnic, evoluția pieței și cerințele sociale.

Revizuirile viitoare ale STI-urilor ar trebui, de asemenea, să simplifice cadrul de reglementare, asigurând relevanța, eficiența și proporționalitatea legislației în domeniul feroviar. De exemplu, va fi avută în vedere o utilizare mai intensă a unor standarde europene voluntare.

În plus, extinderea STI-urilor și închiderea punctelor deschise vor permite agenției și statelor membre să identifice și să abroge normele naționale care sunt redundante sau incompatibile cu STI-urile. Prin propunerile sale din cel de-al patrulea pachet, Comisia intensifică și clarifică mai mult acest proces de simplificare, deja posibil în cadrul legislativ actual.

În mod asemănător, în acest al patrulea pachet legislativ, Comisia propune clarificări cu privire la aplicarea STI-urilor atunci când subsistemele existente sunt reînnoite sau modernizate.

În același pachet, Comisia subliniază importanța rolului și a funcționării corecte a organismelor notificate prin alinierea legislației în domeniul interoperabilității la noul cadru legislativ pentru comercializarea produselor.

În fine, cel de-al patrulea pachet abordează și dificultățile întâmpinate în procesul actual de autorizare a vehiculului, prin introducerea noțiunii de autorizație unică de introducere pe piață a vehiculelor, care va fi valabilă pe întreg teritoriul Uniunii Europene. Acest lucru va presupune și întărirea rolului agenției, precum și o mai mare concentrare a autorităților naționale de siguranță asupra sarcinilor de supraveghere.

**Anexa I**

STI	Numărul documentului	Publicare JO	Aplicabilă de la
<b>STI-uri privind subsistemele structurale (*): infrastructură (INF), energie (ENE), control-comandă și semnalizare (CCS), material rulant (RST, WAG, NOI)</b>			
HS INF	Decizia 2002/732/CE a Comisiei	L 245/143 (2002)	1.12.2002
Revizuire HS INF	Decizia 2008/217/CE a Comisiei	L 77/1 (2008)	1.7.2008
HS ENE	Decizia 2002/733/CE a Comisiei	L 245/280 (2002)	1.12.2002
Revizuire HS ENE	Decizia 2008/284/CE a Comisiei	L 104/1 (2008)	1.10.2008
HS CCS	Decizia 2002/731/CE a Comisiei	L 245/37 (2002)	1.12.2002
Rectif. HS CCS	-	L275/3 (2002)	1.12.2002
Revizuire HS CCS	Decizia 2004/447/CE a Comisiei	L 155/67 (2004)	31.4.2004
Revizuire HS CCS	Decizia 2006/860/CE a Comisiei	L 342/1 (2006)	7.11.2006
Revizuire HS CCS	Decizia 2007/153/CE a Comisiei	L 67/13 (2007)	6.3.2007
Revizuire HS CCS	Decizia 2008/386/CE a Comisiei	L 136/11 (2008)	1.6.2008
HS RST	Decizia 2002/735/CE a Comisiei	L 245/402 (2002)	1.12.2002
Revizuire HS RST	Decizia 2008/232/CE a Comisiei	L 84/132 (2008)	1.9.2008
Rectif. HS RST	-	L 104/80 (2008)	1.9.2008
CR RST LOC&PAS	Decizia 2011/291/UE a Comisiei	L 139/1 (2011)	1.6.2011
CR CCS	Decizia 2006/679/CE a Comisiei	L 284/1 (2006)	28.9.2006
Revizuire CR CCS	Decizia 2006/860/CE a Comisiei	L 342/1 (2006)	7.11.2006
Revizuire CR CCS	Decizia 2007/153/CE a Comisiei	L 67/13 (2007)	6.3.2007
Revizuire CR CCS	Decizia 2008/386/CE a Comisiei	L 136/11 (2008)	1.6.2008
Revizuire CR CCS	Decizia 2010/79/CE a Comisiei	L37/74 (2010)	1.4.2010
CR CCS	Decizia 2009/561/CE a Comisiei	L 194/60 (2009)	22.7.2009
CR NOI	Decizia 2006/66/CE a Comisiei	L 37/1 (2006)	23.6.2006
Revizuire CR NOI	Decizia 2011/229/UE a Comisiei	L 99/1 (2011)	5.4.2011

STI	Numărul documentului	Publicare JO	Aplicabilă de la
CR WAG	Decizia 2006/861/CE a Comisiei	L 344/1 (2006)	31.1.2007
Revizuire CR WAG	Decizia 2009/107/CE a Comisiei	L 45/1 (2009)	1.7.2009
CR INF	Decizia 2011/275/UE a Comisiei	L 126 (2011)	1.6.2011
CR ENE	Decizia 2011/274/UE a Comisiei	L 126 (2011)	1.6.2011
Revizuire HS & CR CCS	Decizia 2012/88/UE a Comisiei	L 51 (2012)	26.7.2012
Revizuire HS & CR CCS	Decizia 2012/696/UE a Comisiei	L 311 (2012)	1.1.2013
<b>STI-uri privind subsistemele funcționale: exploatarea și gestionarea traficului (OPE), aplicații telematice pentru serviciile de transport de călători și transport de marfă (TAP, TAF), întreținere (MAI)</b>			
HS OPE	Decizia 2002/734/CE a Comisiei	L 245/370 (2002)	1.12.2002
Revizuire HS OPE	Decizia 2008/231/CE a Comisiei	L 84/1 (2008)	1.9.2008
Revizuire CR&HS OPE	Decizia 2010/640/CE a Comisiei	L280/29 (2010)	25.10.2010
Revizuire CR OPE	Decizia 2011/314/UE a Comisiei	L 144/1 (2011)	1.1.2012
HS MAI	Decizia 2002/730/CE a Comisiei	L245/1 (2002)	1.12.2002
Rectif. HS MAI	-	L 275/5 (2002)	1.12.2002
CR OPE	Decizia 2006/920/CE a Comisiei	L 359/1 (2006)	11.2.2007
Revizuire CR OPE	Decizia 2008/231/CE a Comisiei	L 84/1 (2008)	1.9.2008
Revizuire CR OPE	Decizia 2009/107/CE a Comisiei	L 45/1 (2009)	1.7.2009
Revizuire CR&HS OPE	Decizia 2012/757/UE a Comisiei	L 345/1 (2012)	1.1.2014
CR TAF	Regulamentul 62/2006/CE al Comisiei	L 13/1 (2006)	19.1.2006
Revizuire CR TAF	Regulamentul (UE) nr. 328/2012 al Comisiei	L 106/14 (2012)	20.5.2012
HS&CR TAP	Regulamentul (UE) nr. 454/2011 al	L 123/11 (2012)	13.5.2011

STI	Numărul documentului	Publicare JO	Aplicabilă de la
	Comisiei		
Revizuire HS&CR TAP	Regulamentul (UE) nr. 665/2012 al Comisiei	L 194/1 (2012)	22.7.2012
<b>STI-uri transversale: Accesibilitatea pentru persoanele cu mobilitate redusă (PMR), siguranța în tunelurile feroviare (SRT), modificări ale mai multor STI-uri (Omnibus)</b>			
SRT	Decizia 2008/163/CE a Comisiei	L 64/1 (2008)	1.7.2008
PRM	Decizia 2008/164/CE a Comisiei	L 64/72 (2008)	1.7.2008
Omnibus 1	Decizia 2012/462/UE a Comisiei	L 217/1 (2012)	24.1.2013
Omnibus 2	Decizia 2012/463/UE a Comisiei	L 217/11 (2012)	24.1.2013
Omnibus 3	Decizia 2012/464/UE a Comisiei	L 217/20 (2012)	24.1.2013

(\*) STI-urile privind subsistemele structurale (de exemplu vagoane, infrastructură) pot include și cerințe funcționale (de exemplu, referitoare la întreținere).