

Bruxelles, 29 ianuarie 2018
(OR. en)

5584/18

TRANS 32
FIN 60

REZULTATUL LUCRĂRILOR

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Delegațiile
Nr. doc. ant.:	5300/18 TRANS 14 FIN 42
Subiect:	Concluziile Consiliului privind Raportul special nr. 13/2017 al Curții de Conturi Europene intitulat: „Un sistem unic european de gestionare a traficului feroviar: va deveni opțiunea politică vreodată realitate?” – Concluzii ale Consiliului (29 ianuarie 2018)

În anexă, se pun la dispoziția delegațiilor concluziile Consiliului privind Raportul special nr. 13/2017 al Curții de Conturi Europene intitulat: „Un sistem unic european de gestionare a traficului feroviar: va deveni opțiunea politică vreodată realitate?”, adoptate de Consiliu în cadrul celei de a 3593-a reuniuni a sale, desfășurată la 29 ianuarie 2018.

**Concluziile Consiliului privind Raportul special nr. 13/2017
al Curții de Conturi Europene intitulat:**

***Un sistem unic european de gestionare a traficului feroviar:
va deveni opțiunea politică vreodată realitate?***

CONSILIUL

- 1) IA ACT de Raportul special nr. 13/2017 al Curții de Conturi Europene intitulat: „Un sistem unic european de gestionare a traficului feroviar: va deveni opțiunea politică vreodată realitate?” și SUBLINIAZĂ că promovarea ERTMS este un element esențial al politicii Uniunii în domeniul transportului.
- 2) REAMINTEȘTE că ERTMS stă la baza creării spațiului feroviar unic european, care este un proiect european fundamental în cadrul căruia statele membre și alte părți interesate au depus deja eforturi considerabile, însă RECUNOAȘTE că implementarea ERTMS a fost lentă și, prin urmare, continuarea activității de către toate părțile interesate este necesară.
- 3) SUBLINIAZĂ beneficiile pozitive de mediu, sociale, economice și de securitate pe care o implementare accelerată a ERTMS le poate realiza; REAMINTEȘTE că dezvoltarea căilor ferate ca mod de transport mai competitiv și încurajarea transferului modal de la transportul rutier la cel feroviar reprezintă elemente centrale ale politicii Uniunii în domeniul transporturilor.
- 4) SALUTĂ evaluarea făcută de Curte care confirmă valoarea ERTMS ca sistem de semnalizare universal în Europa.
- 5) ESTE DE ACORD cu Curtea referitor la ERTMS ca având potențialul de a îmbunătăți capacitatea și viteza transportului feroviar și, după implementarea sa completă, de a face transportul feroviar mai competitiv în comparație cu alte moduri de transport.

- 6) IA ACT de faptul că s-au primit contribuții recente care vizează abordarea aspectelor esențiale în implementarea ERTMS, în special în 2016 și 2017:
- (i) Adoptarea pilonului tehnic al celui de al patrulea pachet feroviar, care consolidează rolul Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA) ca autoritate de sistem pentru aplicarea armonizată a ERTMS;
 - (ii) Specificațiile referinței 3 complet funcționale și stabile, cu protejarea investițiilor semnificative în implementarea referinței 2;
 - (iii) Declarația miniștrilor privind „coridoarele de transport feroviar de marfă ca stimulent pentru dezvoltarea transportului feroviar internațional de marfă”, adoptată la 21 iunie 2016 la Rotterdam, care încurajează schimbul de informații între comitetele executive și consiliile de administrație pentru sincronizarea introducerii ERTMS relevante pentru coridoarele de transport feroviar de marfă și care sprijină continuarea dialogului cu întreprinderile feroviare;
 - (iv) Planul european de desfășurare a ERTMS (PED) din 5 ianuarie 2017 stabilește datele-cheie¹ până la care principalele segmente ale coridoarelor rețelei centrale trebuie echipate;
 - (v) Publicarea de către Comisie a documentului „Crearea unui ERTMS eficient și interoperabil – calea de urmat”², care enumeră pașii pentru părțile interesate din sectorul feroviar pentru abordarea barierelor identificate în punerea în aplicare a ERTMS și pentru realizarea interoperabilității ERTMS.
- 7) SUBLINIAZĂ faptul că ERTMS poate deveni o piatră de temelie în procesul de digitalizare a sectorului feroviar și este esențial pentru realizarea unui spațiu feroviar unic european sigur și ÎNCURAJEAZĂ Comisia, statele membre și alte părți interesate să faciliteze accelerarea standardizării unităților de bord pentru a promova introducerea eficientă a ERTMS.
- REMARCĂ faptul că este necesară o atenție sporită la nivel european și național, precum și din partea părților interesate relevante pentru a aborda probleme care afectează interoperabilitatea, de exemplu, standardizarea normelor operaționale și a normelor tehnice.

¹ Toate datele de după 2023 vor fi revizuite până la 31 decembrie 2023 în raport cu orizontul de timp definit în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013.

² SWD(2017)375/F1.

- 8) ESTE DE ACORD cu Curtea în ceea ce privește necesitatea de a evalua, în contextul pregătirii pentru pilonul tehnic al celui de al 4-lea pachet feroviar, dacă ERA deține resursele, capacitățile administrative și de gestionare a programelor necesare pentru a acționa ca o autoritate de sistem eficientă și eficace și a-și îndeplini rolul și responsabilitățile sporite privind ERTMS prevăzute în cel de-al patrulea pachet feroviar, inclusiv gestionarea corectării erorilor din specificațiile ERTMS și asigurarea stabilității specificațiilor.
- 9) SUBLINIAZĂ necesitatea de a realiza un sistem de control și de semnalizare interoperabil în întreaga Uniune și RECUNOAȘTE că beneficiile pot fi considerabile în cazul în care se abordează aspecte precum reducerea costurilor și diminuarea complexității sistemului.
- 10) ESTE DE ACORD cu Curtea în ceea ce privește necesitatea asigurării compatibilității și stabilității sistemului și, prin urmare, SUBLINIAZĂ necesitatea ca toate părțile interesate, inclusiv industria furnizoare de echipamente, să sprijine furnizarea de soluții și subsisteme de înaltă calitate, pe deplin standardizate pentru a evita corecții și costuri suplimentare.
- 11) IA ACT de faptul că dezafectarea sistemelor naționale de semnalizare poate aduce beneficiile unui singur sistem la nivelul UE și că planificarea acestora ar trebui să ia în considerare obiective coordonate și realiste, ținând seama de situația individuală a fiecărui stat membru și reflectând ciclul de viață al investițiilor recente.
- 12) RECUNOAȘTE că de la o parte interesată la alta cazurile de afaceri individuale pot varia (deoarece costurile și beneficiile pot fi nesigure și pot fi alocate în mod diferit) și, prin urmare, EVIDENȚIAZĂ utilitatea intensificării schimburilor de informații și de bune practici privind estimarea beneficiilor asociate cu proiecte individuale de implementare a ERTMS.
- 13) RECUNOAȘTE recomandările Curții de Conturi Europene referitoare la necesitatea de a alinia planurile naționale de implementare unele cu altele, în special în cazul în care un termen-limită este prezentat în ultimul PED.

- 14) INVITĂ Comisia împreună cu statele membre și părțile interesate să dezvolte un sistem de monitorizare alături de etapele clare pentru implementarea ERTMS pe rețeaua TEN-T.
- 15) ÎNCURAJEAZĂ statele membre și Comisia să promoveze implementarea sincronizată a ERTMS cu termene-limită clare, în special pentru proiectele transfrontaliere și coridoarele rețelei centrale astfel încât să se evite o implementare eterogenă a ERTMS și să se creeze o rețea ETCS operațională la nivelul UE, sprijinind exploatarea mai eficientă de către întreprinderile feroviare.
- 16) SUBLINIAZĂ faptul că ERTMS necesită integrarea între echipamentele de la bord și cele de cale, ceea ce presupune un echilibru între nevoile întreprinderilor feroviare și cele ale administratorilor de infrastructură și SUBLINIAZĂ importanța soluționării incompatibilităților între unitățile de cale și cele de la bord.
- 17) SUBLINIAZĂ că găsirea de soluții fiabile și rentabile pentru echipamentele ETCS la bord în vederea modernizării materialului rulant existent este o condiție prealabilă esențială pentru trecerea la ERTMS și ÎNCURAJEAZĂ dezvoltarea unui proces armonizat la nivel european pentru testarea și omologarea unităților de la bord.
- 18) RECUNOAȘTE concluziile Curții de Conturi Europene cu privire la necesitatea unei mai bune direcționări a fondurilor UE disponibile pentru proiecte ERTMS atât pentru programele în gestiune partajată, cât și pentru cele în gestiune directă:
 - (a) atunci când se alocă pentru echipamente de cale, o concentrare asupra tronsoanelor transfrontaliere și a coridoarelor rețelei centrale, fără a exclude de la finanțarea din partea UE alte investiții, cum ar fi proiecte pentru echipamente de cale situate în afara tronsoanelor transfrontaliere și a coridoarelor rețelei centrale;
 - (b) atunci când se alocă pentru echipamentele de la bord, o concentrare asupra operațiunilor de trafic internațional.

- 19) ESTE DE ACORD cu Curtea de Conturi Europeană cu privire la necesitatea de a adapta procedurile de finanțare ale MIE pentru a reflecta mai bine ciclul de viață al proiectelor ERTMS.
- 20) REAMINTEȘTE că Curtea a extrapolat că investițiile necesare pentru implementarea sistemului ERTMS, împreună cu lucrările conexe necesare pentru coridoarele rețelei centrale, ar putea ajunge până în 2030 la 80 de miliarde EUR și INVITĂ Comisia și statele membre să continue să evalueze costul total al implementării ERTMS în întreaga Uniune.
- 21) SUBLINIAZĂ faptul că va fi nevoie în continuare de diverse mecanisme financiare pentru implementarea ERTMS la nivel european și național și ÎNCURAJEAZĂ, de asemenea, utilizarea mai mare a instrumentelor financiare destinate implementării ERTMS, după caz.
-