

Transportul feroviar – ianuarie 2023

Politica europeană în domeniul transporturilor feroviare vizează crearea unui spațiu feroviar unic. În cei zece ani de la deschiderea sectorului la concurență, în 2001, au fost adoptate trei pachete de acte legislative și o reformare. Un al patrulea pachet, al cărui scop este finalizarea spațiului feroviar unic european, a fost adoptat în aprilie 2016 (pilonul tehnic) și în decembrie 2016 (pilonul pieței).

Temei juridic și obiective

Articolul 100 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Obiectivul unei politici comune a transporturilor este de a proteja atât concurența, cât și libertatea de a presta servicii. Armonizarea cerințelor tehnice, administrative și în materie de securitate este indispensabilă pentru a realiza interoperabilitatea diferitelor sisteme feroviare naționale. Este probabil ca și măsurile de protecție a mediului și a consumatorului să necesite o anumită armonizare, pentru a evita denaturarea concurenței și pentru a facilita accesul pe piață al noilor întreprinderi.

În Cartea sa albă din 2011, intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punctul de vedere al resurselor” ([COM\(2011\)0144](#)), Comisia a stabilit pentru 2050 obiectivul ca cea mai mare parte a transportului de pasageri pe distanțe medii să se realizeze pe căile ferate. Pe termen mediu (până în 2030), ar trebui asigurată triplarea lungimii rețelei de mare viteză existente și menținerea unei rețele feroviare dense în toate statele membre. Pe termen lung, trebuie finalizată o rețea feroviară europeană de mare viteză.

Rezultate

A. Interoperabilitate

Prin adoptarea [Directivei 96/48/CE](#) din 23 iulie 1996 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză și a [Directivei 2001/16/CE](#) din 19 martie 2001 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional, Uniunea Europeană a inițiat un proces menit să permită tranzitul cu ușurință și în condiții de siguranță de la o rețea feroviară a unui stat membru la alta. În cadrul acestor directive au

fost elaborate o serie de soluții tehnice (denumite „specificații tehnice de interoperabilitate” – STI).

Ambele directive au fost modificate și actualizate prin [Directiva 2004/50/CE](#) din 29 aprilie 2004. Domeniul de aplicare al Directivei privind sistemele feroviare convenționale a fost extins la întreaga rețea feroviară europeană pentru a răspunde cerințelor referitoare la deschiderea completă a rețelei feroviare pentru transportul național și internațional de mărfuri (ianuarie 2007) și transportul internațional de călători (ianuarie 2010). [Directiva 2008/57/CE](#) din 17 iunie 2008, modificată apoi de [Directiva 2009/131/CE](#) și [Directiva 2011/18/UE](#), a reformulat într-un singur text directivele anterioare. În cadrul celui de al patrulea pachet feroviar, [Directiva 2008/57/CE](#) a fost, de asemenea, reformată prin Directiva (UE) 2016/797 din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană.

În 2005, 2008, 2012 și 2016, reprezentanții sectorului feroviar și ai Comisiei au semnat memorandumuri de înțelegere pentru a reduce barierele tehnice din calea interoperabilității și pentru a stabili principalele obiective ale cooperării și angajamentului între omologi.

De la 1 ianuarie 2007, transportul național și internațional de mărfuri este deschis în totalitate concurenței. Pentru a utiliza mai eficient rețeaua internațională de transport de mărfuri și pentru a îmbunătăți interoperabilitatea sa, Uniunea Europeană a creat nouă coridoare europene pentru un transport feroviar de marfă competitiv în [Regulamentul \(UE\) nr. 913/2010](#) din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv. Obiectivul său este de a mări competitivitatea transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport pentru mărfurile care traversează mai multe state membre. Regulamentul (UE) nr. 913/2010 a fost modificat prin [Regulamentul \(UE\) nr. 1316/2013](#) din 11 decembrie 2013 de instituire a Mecanismului pentru Interconectarea Europei pentru perioada 2014-2020. În 2015, Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 a fost modificat prin [Regulamentul \(UE\) 2015/1017](#) din 25 iunie 2015 privind Fondul european pentru investiții strategice, Platforma europeană de consiliere în materie de investiții și Portalul european de proiecte de investiții. Propunerea Comisiei [COM\(2016\)0597](#) vizează prelungirea duratei Fondului european pentru investiții strategice și introducerea unor îmbunătățiri tehnice ale fondului și ale Platformei europene de consiliere în materie de investiții și a intrat în vigoare la 16 octombrie 2017.

Prin cel de al patrulea pachet feroviar, [Regulamentul \(CEE\) nr. 1192/69](#) din 26 iunie 1969 privind standardizarea conturilor întreprinderilor feroviare a fost abrogat și înlocuit cu [Regulamentul \(UE\) nr. 2016/2337](#) din 14 decembrie 2016. [Regulamentul \(CE\) nr. 1370/2007](#) din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și

rutier de călători a fost de asemenea modificat grație celui de al patrulea pachet feroviar. Cunoscut și ca Regulamentul privind obligația de serviciu public, [Regulamentul \(UE\) 2016/2338](#) din 14 decembrie 2016 a modificat [Regulamentul \(CE\) nr. 1370/2007](#) în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători.

B. Agenția Europeană a Căilor Ferate și siguranța feroviară

Pentru a îmbunătăți interoperabilitatea și siguranța sistemului feroviar din UE a fost înființată, prin [Regulamentul \(CE\) nr. 881/2004](#) din 29 aprilie 2004, Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA), cu sediul la Lille și Valenciennes (Franța). Agenția însăși nu are putere decizională, dar ajută Comisia la elaborarea de propuneri de decizie în domeniul rețelei feroviare europene și la stabilirea de obiective de siguranță comune. La 16 decembrie 2008 [Regulamentul \(CE\) nr. 1335/2008](#) a alocat ERA noi sarcini. La 11 mai 2016, în cadrul celui de al patrulea pachet feroviar, [Regulamentul \(UE\) 2016/796](#) privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate a abrogat și a înlocuit Regulamentul (CE) nr. 881/2004, cu scopul de a contribui la dezvoltarea în continuare și la funcționarea eficace a unui spațiu feroviar unic european, garantând un nivel ridicat de siguranță feroviară și interoperabilitate și îmbunătățind competitivitatea căilor ferate. În prezent, ERA este singura autoritate care poate elibera autorizațiile pentru vehiculele (locomotive și vagoane) utilizate pentru operațiunile transfrontaliere și certificatele unice de siguranță pentru întreprinderile feroviare care își desfășoară activitatea în mai multe state membre.

Între începutul anului 2020 și iulie 2021, Parlamentul a lucrat la un raport din proprie inițiativă intitulat „Siguranța feroviară și semnalizarea: evaluarea situației actuale a implementării Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS)” ([2019/2191 \(INI\)](#)). Proiectul de raport a fost adoptat în sesiunea plenară din iulie 2021.

C. Armonizarea socială

[Directiva 2005/47/CE](#) a Consiliului din 18 iulie 2005 stabilește condițiile de muncă ale lucrătorilor mobili care prestează servicii de interoperabilitate transfrontalieră în sectorul feroviar. Directiva se bazează pe un acord între partenerii sociali europeni din sectorul feroviar. În plus, [Directiva 2007/59/CE](#) din 23 octombrie 2007 are drept obiectiv armonizarea cerințelor minime pentru calificarea și certificarea mecanicilor de locomotive și trenuri din Uniune. Directiva prevede că toți mecanicii de locomotivă trebuie să dețină o licență și un certificat de formare complementară armonizat. Astfel, directiva prevede recunoașterea reciprocă a calificărilor. Din octombrie 2011, certificatele sau permisele sunt eliberate mecanicilor de locomotivă care asigură servicii transfrontaliere, de cabotaj sau de transport de mărfuri într-un alt stat membru sau care lucrează în cel puțin două state membre.

D. Accesul la profesie al întreprinderilor de transport feroviar

[Directiva 95/18/CE](#) din 19 iunie 1995 privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare prevede că, pentru a avea acces la infrastructurile tuturor statelor membre, o societate feroviară trebuie să dispună de o autorizație de funcționare. Autorizația de funcționare este emisă de statul membru în care își are sediul compania, cu condiția satisfacerii anumitor condiții comune (bună reputație, capacitate financiară și competență profesională) Directiva în cauză a fost modificată prin [Directiva 2001/13/CE](#) din 26 februarie 2001, care stabilește condițiile (legate de siguranță, tehnice, economice și financiare) de desfășurare a profesiei de transportator feroviar valabile pe întreg teritoriul Uniunii și reglementează procedura de autorizare a prestării de servicii de transport feroviar de mărfuri în cadrul rețelei feroviare europene.

[Directiva 2012/34/UE](#) din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european a înlocuit și abrogat [Directiva 95/18/CE](#) și [Directiva 2001/13/CE](#). Directiva reunește într-un singur text principiile legate de dezvoltarea transportului feroviar (axat, printre altele, pe separarea gestionării infrastructurii și a activității de transport), licențele întreprinderilor feroviare și taxarea utilizării infrastructurii de transport. În general, Directiva în cauză stimulează concurența și prevede creșterea transparenței condițiilor de acces la piață, o separare contabilă clară, precum și independența și consolidarea organismelor naționale de control.

Cel de-al patrulea pachet feroviar își propune să finalizeze spațiul feroviar unic european și să îmbunătățească interoperabilitatea. La 14 decembrie 2016 a fost adoptată [Directiva \(UE\) 2016/2370](#) (cunoscută și ca Directiva privind guvernanta) de modificare a Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernanta infrastructurii feroviare.

[Directiva 95/18/CE](#) din 19 iunie 1995 privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare a fost modificată de [Directiva 2004/49/CE](#) din 29 aprilie 2004, care instituie obligativitatea ca toate întreprinderile feroviare să obțină certificatul de siguranță pentru a utiliza infrastructura. [Directiva 2008/110/CE](#) din 16 decembrie 2008, cunoscută și ca Directiva privind siguranța feroviară, a modificat Directiva 2004/49/CE. În cadrul celui de al patrulea pachet feroviar, [Directiva \(UE\) 2016/798](#) din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară a abrogat Directiva 2008/110/CE.

E. Poluarea sonoră cauzată de trenuri

[Directiva 2002/49/CE](#) din 25 iunie 2002 privind evaluarea și gestiunea zgomotului ambiental oferă baza pentru adoptarea de măsuri la nivelul Uniunii destinate să reducă emisiile sonore provenind de la vehiculele și de la infrastructurile feroviare, ceea ce a condus la orientări specifice, adoptate în 2003 și intrate în vigoare în iunie 2006. În aprilie 2011, o nouă decizie a Comisiei a revizuit specificațiile tehnice de interoperabilitate pentru materialul rulant al sistemului feroviar. La 8 iulie 2008 Comisia a publicat Comunicarea privind măsurile de reducere a zgomotului feroviar la nivelul parcului existent ([COM\(2008\)0432](#)), în care a fixat obiectivul de a moderniza toate vagoanele de marfă până în 2015. Pentru a încuraja societățile feroviare să doteze vagoanele de marfă cu frâne mai puțin zgomotoase, [Directiva 2012/34/UE](#) prevede, de asemenea, noi tarife de utilizare a infrastructurii diferențiate în funcție de zgomot (Sistemul european de control și comandă al trenului – ETCS).

Rolul Parlamentului European

În cadrul competențelor sale legislative, Parlamentul a susținut majoritatea propunerilor de armonizare ale Comisiei, insistând totodată asupra câtorva aspecte:

1. În [rezoluția sa din 11 martie 2008](#) referitoare la politica transportului durabil, Parlamentul European și-a exprimat sprijinul explicit în favoarea introducerii unui sistem de securitate, de operare și de semnalizare feroviare ERTMS/ETCS, în vederea eliminării obstacolelor de natură tehnică și s-a angajat în direcția realizării unui spațiu feroviar european unic.
2. În [rezoluția sa din 11 martie 2009](#) referitoare la ecologizarea transportului și internalizarea costurilor externe, Parlamentul a solicitat Comisiei să elaboreze fără întârziere măsuri și propuneri specifice care să vizeze toate modurile de transport. De asemenea, Parlamentul a solicitat Comisiei să prezinte un plan cuprinzător pentru calcularea și perceperea costurilor externe în sectorul transporturilor și să evalueze impactul lor pe baza unui model ușor de înțeles. Parlamentul a invitat apoi Comisia să prezinte o propunere de directivă legată de perceperea taxelor – modulate în funcție de nivelul sonor – pentru locomotive și vagoane;
3. În [rezoluția sa din 9 septembrie 2015](#) intitulată „Implementarea [Cărții albe](#) privind transporturile 2011: evaluarea situației actuale și calea de urmat pentru realizarea unei mobilități sustenabile”, Parlamentul a solicitat, în legătură cu transportul feroviar, adoptarea imediată a celui de al patrulea pachet feroviar. În 2017 Comisia pentru transport și turism a examinat o propunere de formare a Regulamentului Parlamentului European și al Consiliului privind drepturile și obligațiile călătorilor din

transportul feroviar ([COM\(2017\)0548](#)), în legătură cu care Parlamentul a adoptat o rezoluție în noiembrie 2018. În octombrie 2020 negocierile interinstituționale s-au încheiat cu succes, iar regulamentul a fost publicat în Jurnalul Oficial la 17 mai 2021.

La 15 decembrie 2020 Parlamentul a aprobat acordul interinstituțional de instituire a [Anului european al căilor ferate 2021](#). Conform acestui raport, măsurile care vor fi luate în cadrul Anului european vor include inițiative pentru a sublinia rolul esențial al transportului feroviar în transportul „de la ușă la ușă” și pentru a încuraja soluțiile de la locul de muncă și de la domiciliu la locul de muncă pe calea ferată. Pentru identificarea domeniilor în care investițiile în infrastructura feroviară sunt deosebit de necesare, Comisia este invitată să examineze posibilitatea creării unui indice de conectivitate feroviară pentru a evalua coerența, calitatea și diversitatea rețelei feroviare din UE, precum și pentru a evalua accesibilitatea acestuia din punctul de vedere al opțiunilor pe care le oferă pentru călătoriile intermodale.

Reacția la epidemia de COVID-19

1. Un cadru temporar pentru ajutoarele de stat

În documentul intitulat „[Overview of the State aid rules applicable to the land transport sector during the COVID-19 outbreak](#)” („Prezentarea generală a normelor privind ajutoarele de stat aplicabile sectorului transportului terestru în timpul epidemiei de COVID-19”), serviciile Comisiei recomandă ca, în sectorul feroviar, în caz de urgență, statele membre să încheie contracte de servicii publice în sensul directivelor privind achizițiile publice. Pe lângă aceasta, se aplică normele generale privind serviciile de interes economic general. Acestea reglementează condițiile în care poate fi acordată compensația pentru un serviciu de interes general. Cu condiția ca toate cerințele să fie respectate, nu este necesară nicio notificare în baza normelor privind ajutoarele de stat.

Propunerea de [regulament COM\(2020\)0260](#) a urmărit abrogarea temporară a normelor prevăzute în Directiva 2012/34/UE (a se vedea mai sus), permițând autorităților naționale și părților interesate din sectorul feroviar să facă față mai ușor unei serii de consecințe negative ale pandemiei de COVID-19: scutirea de taxe de acces la utilizarea infrastructurii feroviare, reducerea sau amânarea lor, precum și scutirea de taxe de rezervare. Regulamentul a acoperit perioada de referință de până la 31 decembrie 2020.

2. Prelungirea termenelor de transpunere

Date fiind efectele grave ale pandemiei, este posibil ca firmele și operatorii de transport, precum și alte persoane implicate să nu poată îndeplini formalitățile sau procedurile necesare pentru a se conforma anumitor dispoziții din legislația UE. [Regulamentul \(UE\) 2020/698](#) se referă la aplicarea a 12 texte legislative (directive și regulamente) la toate modurile de transport, inclusiv feroviar, și extinde termenele stabilite pentru reînnoirea sau prelungirea certificatelor, licențelor sau autorizațiilor și amână anumite verificări și formări periodice. Acest text a fost adoptat de Parlament în mai 2020. [Directiva \(UE\) 2020/700](#) prelungeste cu trei luni (de la 16 iunie la 16 septembrie) perioada de transpunere finală a Directivei (UE) 2016/797 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană și a Directivei (UE) 2016/798 privind siguranța feroviară, având în vedere că în 2019 doar opt state membre au transpus ambele directive. Directiva (UE) 2020/700 a fost adoptată de Parlament și Consiliu în mai 2020. În septembrie 2020 Parlamentul a adoptat propunerea de regulament care stabilește măsuri de asigurare a sustenabilității pieței serviciilor feroviare în condițiile pandemiei de COVID-19 ([2020/0127\(COD\)](#)), menită să completeze cadrul existent al transportului feroviar. În acest mod, autoritățile naționale și părțile interesate din sectorul feroviar pot combate mai ușor o serie de consecințe negative ale pandemiei de COVID-19 și pot răspunde nevoilor urgente ale sectorului feroviar atât timp cât aceste consecințe persistă.

Sursa: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/ro/sheet/130/transportul-feroviar>