



TRANSPORTUL FERROVIAR

Politica europeană în domeniul transporturilor feroviare vizează crearea unui spațiu feroviar unic european. 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, ar trebui 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 „specificatii tehnice de interoperabilitate” – STI). Inițial, acestea se concentrau pe aspecte esențiale, precum operarea și siguranța trenurilor, semnalizarea, utilizarea aplicațiilor telematice pentru transportul de mărfuri, formarea personalului care



lucrează în transportul transfrontalier, vagoanele de transport, precum și reducerea emisiilor sonore.

Ambele directive menționate 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 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.

Pentru a reduce barierele tehnice în calea interoperabilității, reprezentanții sectorului feroviar și Comisia au semnat, în 2005, în 2008 și în 2012, memorandumuri de înțelegere privind introducerea și dezvoltarea Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS). Recent, în 2016, într-un nou memorandum de înțelegere, s-au stabilit principalele obiective ale cooperării și angajamentului între semnatarii pentru perioada după 2016. Puteți consulta toate cele patru memorandumuri de înțelegere privind ERTMS [aici](#).

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 spori 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. Această propunere a fost votată în cadrul Comisiei pentru transport și turism (Comisia TRAN) la 23 martie 2017 și a intrat în vigoare la 16 octombrie 2017, în urma negocierilor interinstituționale.

Prin cel de al patrulea pachet feroviar, [Regulamentul \(CEE\) nr. 1192/69](#) of 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 OSP, [Regulamentul \(UE\) 2016/2338](#) din 14 decembrie



2016 modifică [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

Pentru a îmbunătăți interoperabilitatea și siguranța sistemului feroviar european, 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). Principala sarcină a agenției este armonizarea, înregistrarea și supravegherea specificațiilor tehnice de interoperabilitate (STI) aplicate întregului sistem feroviar european, precum și stabilirea unor obiective comune de siguranță pentru căile ferate europene. Agenția însăși nu are putere decizională, dar ajută Comisia la elaborarea de propuneri de decizie. 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.

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. [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. Licența este emisă de statul membru în care este stabilită societatea, cu condiția să fie respectate anumite condiții comune (bună reputație, capacitatea financiară și competența 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 [Directivile 95/18/CE](#) și [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. Directiva definește în mod mai detaliat condițiile de acces la rețea, la servicii și la normele în materie de percepere a taxelor.

Cel de al patrulea pachet feroviar își propune să finalizeze spațiul feroviar unic european și să îmbunătățească interoperabilitatea. Obiectivul său este, în principal, deschiderea la concurență a contractelor de servicii publice de pe piețele naționale în vederea îmbunătățirii calității și eficacității serviciilor de transporturi naționale de călători. 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 (Directiva privind zgomotul ambiental) oferă baza pentru adoptarea de măsuri la nivelul Uniunii destinate să reducă emisiile sonore provenind de la vehiculele și de la infrastructurile feroviare. Astfel, în 2003, au fost adoptate orientări privind metodele de calcul al nivelului de zgomot al trenurilor și, în iunie 2006, au intrat în vigoare valorile limită de emisie acustică pentru materialul rulant utilizat în Uniune. În aprilie 2011, o nouă decizie a Comisiei a revizuit specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI) privind materialul rulant al sistemului feroviar. Comisia a publicat, la 8 iulie 2008, 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. Cu scopul de 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). Taxele diferențiate de utilizare a infrastructurii, în funcție de nivelul de zgomot, ar trebui să vizeze în primul rând vagoanele de marfă care nu respectă specificațiile tehnice de interoperabilitate „Material rulant – zgomot” ale sistemului feroviar transeuropean convențional. După se menționează mai sus, Directiva 2012/34/UE a fost modificată de cel de al patrulea pachet feroviar, mai exact prin [Directiva \(UE\)](#)



[2016/2370](#) din 14 decembrie 2016 în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernanta infrastructurii feroviare.

ROLUL PARLAMENTULUI EUROPEAN

În cadrul competențelor sale legislative, Parlamentul European 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 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. Ulterior, Parlamentul a invitat Comisia să prezinte o propunere de directivă legată de perceperea taxelor – modulate în funcție de nivelul sonor – pentru locomotive și vagoane și pentru a încuraja întreprinderile feroviare să realizeze o tranziție rapidă către utilizarea de material rulant mai puțin zgomotos.
3. În [rezoluția sa din 9 septembrie 2015](#) referitoare la implementarea [Cărții albe](#) privind transporturile 2011: evaluarea situației actuale și calea de urmat pentru realizarea unei mobilități sustenabile”, în ceea ce privește transportul feroviar, Parlamentul a solicitat adoptarea imediată a celui de al patrulea pachet feroviar. Scopul său este să asigure o deschidere echilibrată a pieței interne a transportului feroviar de călători, independența administratorilor infrastructurilor, proceduri competitive de atribuire a contractelor de servicii publice, cel mai înalt nivel de siguranță feroviară și interoperabilitate, precum și resurse umane și financiare suficiente pentru ca ERA să fie o instanță unică de autorizare a vehiculelor și de certificare a siguranței.

Comisia TRAN examinează în prezent o propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar ([COM\(2017\)0548](#)). În noiembrie 2018, Parlamentul European a adoptat o rezoluție referitoare la această propunere. În octombrie 2019, decizia Comisiei TRAN de a iniția negocieri interinstituționale a fost anunțată în plen ([2017/0237 \(COD\)](#)).

[Esteban Coito / BENJAMIN KLAUS WILHELM BLASER](#)
02/2020

