

RO

RO

RO



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 17.9.2010
COM(2010) 474 final

COMUNICARE A COMISIEI

privind

crearea unui spațiu feroviar unic european

COMUNICARE A COMISIEI

privind

crearea unui spațiu feroviar unic european

1. INTRODUCERE

1.1. Context

De-a lungul ultimelor două secole, transportul pe calea ferată în Europa a evoluat în principal în interiorul granițelor naționale, fiecare stat creându-și propriul sistem feroviar pe baza considerentelor de nivel local și a industriilor naționale, iar companiile feroviare și-au adoptat propriile standarde tehnice și de exploatare. Această evoluție a dus la o fragmentare structurală a sistemului feroviar european, ceea ce reprezintă și astăzi un obstacol major în calea creării unui spațiu feroviar european unic. Fragmentarea în cauză generează probleme serioase de eficiență, flexibilitate și fiabilitate, în special pentru transportul de marfă, precum și costuri de exploatare ridicate, împiedicând calea ferată să devină un concurent viabil pentru alte moduri de transport și descurajând investițiile private din partea noilor intrați pe piața feroviară.

După o lungă perioadă de declin, industria feroviară europeană a reușit, începând din 2000, să își sporească numărul de călători și volumele de marfă transportate și să își stabilizeze cota față de celelalte moduri de transport. De asemenea, scăderea rapidă a numărului angajaților din domeniul feroviar se încetinise înainte de declanșarea crizei, deoarece pierderea locurilor de muncă din întreprinderile „tradiționale” era parțial compensată de crearea de locuri de muncă în întreprinderi feroviare și societăți de servicii nou-create. Și la nivelul siguranței s-au înregistrat ameliorări semnificative. În țările UE-15, numărul mediu al călătorilor pe calea ferată care au decedat în urma unor accidente a scăzut de la 104 în perioada 2000-2002 la 47 în perioada 2005-2007; tendințe similare s-au observat și în majoritatea țărilor UE-12.

În ciuda acestor tendințe, nu s-a putut ameliora cota globală de piață a transportului feroviar de marfă și de călători în cadrul modurilor de transport, conform obiectivelor stabilite în Cartea albă din 2001 privind transporturile. Mai mult, cota de piață a întreprinderilor feroviare „tradiționale” și cea a noilor intrați arată că rezultatul preconizat al deschiderii pieței s-a materializat lent. Deși la sfârșitul lui 2008 cota de piață a operatorilor feroviari de marfă nou-intrați depășea 40% în trei state membre (România, Regatul Unit și Estonia), în multe state membre există încă monopoluri, atât la serviciile de transport de marfă, cât și la cele de transport de călători. În general vorbind, în țările în care deschiderea pieței a înregistrat progrese mai rapide, iar noii-intrați au câștigat cote de piață mai mari, piața transportului de marfă a devenit, de asemenea, mai stabilă.

Cu toate acestea, problemele de calitate (în special în ceea ce privește fiabilitatea) fac ca industria de exploatare feroviară să-și mențină cu greu poziția actuală în cadrul sistemului de transport din UE, darămite să o îmbunătățească, în pofida potențialului

de creștere pe care îl are în contextul constrângerilor de mediu din ce în ce mai mari, al succesului transportului feroviar de marfă în alte părți ale lumii și al cererii manifeste din partea cetățenilor și a expeditorilor de a utiliza mai mult transportul feroviar.

1.2. Evoluția traficului feroviar în UE

După o scădere serioasă, de la 526,3 la 403,7 miliarde tkm între 1990 și 2000 (datorată în principal unei tendințe foarte negative în UE-12), transportul feroviar de marfă din UE-27 a crescut la 453,1 miliarde tkm în 2007 (+12,2%). În mod similar, după o scădere serioasă în anii '90 (de la 420,1 miliarde ckm în 1990 la 370,7 miliarde ckm în 2000, datorată, și în acest caz, în principal țărilor UE-12), transportul feroviar de călători din UE-27 a crescut la 395,3 miliarde ckm în 2007 (+6%), în ciuda continuării declinului în Europa Centrală și de Est (-18,4% în UE-12).

Performanța transportului feroviar de marfă și de călători

mii de milioane

	1990		2000		2007	
	marfă (tone-km)	călători (căl-km)	marfă (tone-km)	călători (căl-km)	marfă (tone-km)	călători (căl-km)
UE-15	256,5	268,9	257,1	309,4	297,1	345,2
UE-12	269,8	151,2	146,6	61,4	156	50,1
UE-27	526,3	420,1	403,7	370,7	453,1	395,3

Datorită tendinței crescătoare dintre 2000 și 2007, cota transportului feroviar în cadrul modurilor de transport din interiorul UE a rămas mai mult sau mai puțin constantă din 2000. În ceea ce privește transportul de marfă, calea ferată continuă să reprezinte aproape 11% din întreaga activitate de transport din interiorul UE. La transportul de marfă terestru, adică excluzând transportul aerian și transportul pe apă, ponderea sa se situează la un pic peste 17%. În privința transportului de călători, cota căii ferate în cadrul transporturilor din interiorul UE s-a menținut la circa 6%. Dacă luăm în considerare doar modurile terestre, circa 7% din transporturile de călători se fac pe calea ferată.

Datele pentru 2008 arată o scădere de aproape 2% a activității de transport marfă la nivelul tuturor modurilor, datorată în special izbucnirii crizei economice în a doua jumătate a aceluși an. În cadrul transportului de călători, calea ferată a reușit să câștige ceva teren, în principal ca urmare a creșterii peste medie a traficului de mare viteză. În timp ce distribuția pe moduri a transportului de marfă abia dacă a fost afectată de evoluțiile din 2008, transportul feroviar de marfă pare să fi suferit o scădere oarecum mai mare a activității decât alte moduri în cursul agravării crizei economice în 2009. Prin urmare, cota transportului feroviar de marfă în cadrul modurilor de transport probabil că a scăzut pe termen scurt. Și activitatea de transport de călători a cunoscut o încetinire în 2009, în special în sectorul călătoriilor de afaceri, însă calea ferată pare să nu fi avut de suferit mai mult decât alte moduri de transport. Climatul economic actual a exacerbă unele dintre punctele slabe ale structurii pieței feroviare și a accelerat consolidarea sectorului feroviar, prin achiziționarea de către întreprinderi „tradiționale” a câtorva noi operatori de servicii de marfă în 2008 și 2009¹.

¹ COM(2009) 676, 18.12.2009, p. 15.

1.3. Obiectivele politicii UE în domeniul feroviar

Calea ferată este un mod de transport ecologic care poate contribui la crearea unor noi forme de mobilitate, eficiente din punct de vedere energetic, și pot limita riscurile de agravare a poluării, a congestionării traficului și (mai ales dacă se folosește energie electrică ce nu a fost generată pe bază de combustibili fosili) a schimbărilor climatice. Acest mod de transport poate furniza servicii de înaltă calitate și fiabile, în condiții de siguranță și securitate și poate facilita, așadar, dezvoltarea durabilă a economiei europene.

După cum a arătat criza provocată de norul de cenușă vulcanică, dezvoltarea continuă a unor moduri diverse de transport este vitală pentru a asigura reziliența sistemului de transport european, de care depinde economia noastră. Această diversitate este de asemenea importantă pentru a avea la dispoziție o gamă largă de opțiuni pentru a face față provocărilor reprezentate de schimbările climatice și de siguranța aprovizionării cu energie. Producătorii europeni sunt lideri mondiali în domeniul tehnologiei feroviare – în special în sectorul transportului de mare viteză. O cale ferată europeană puternică este esențială pentru a putea demonstra acest lucru și stimula adoptarea tehnologiei europene de către alte piețe.

Asigurarea faptului că potențialul de creștere al sectorului feroviar este pe deplin valorificat reprezintă, așadar, un obiectiv de importanță primordială nu doar pentru politica de transport a UE, ci și pentru politica economică în general.

Având în vedere aceste obiective, Uniunea Europeană trebuie să creeze un spațiu feroviar european unic, bazat pe o rețea de infrastructură integrată și pe echipamente interoperabile care să permită exploatarea de servicii de transport fluide în întreaga Europă și împreună cu țările vecine. Toți operatorii feroviari europeni ar putea astfel să ofere servicii eficiente care să satisfacă așteptările călătorilor și ale firmelor și să poată concura mai bine cu modurile de transport alternative, în special în ceea ce privește prețul, flexibilitatea, durata călătoriei și punctualitatea.

Pentru a impulsiona competitivitatea sectorului feroviar și caracterul ecologic al acestuia, pornind de la ceea ce s-a realizat deja, trebuie luate măsuri suplimentare în cadrul unei strategii coerente de promovare a dezvoltării unei infrastructuri feroviare eficiente la nivelul UE, de instituire a unei piețe atractive și cu adevărat deschise a transporturilor feroviare, de înlăturare a barierelor de ordin administrativ și tehnic și de asigurare a unor condiții egale de concurență cu alte moduri de transport. Prezenta comunicare oferă o prezentare generală a acestei strategii.

2. PROMOVAREA DEZVOLTĂRII UNEI INFRASTRUCTURI FEROVIARE EFICACE

Nivelul investițiilor în dezvoltarea și întreținerea infrastructurii feroviare rămâne insuficient în multe state membre. În mai multe cazuri, calitatea infrastructurii existente continuă să scadă. Legăturile transfrontaliere, inclusiv cu rețelele feroviare din țări terțe, rămân insuficiente. Situația este gravă mai ales în Europa Centrală și de Est. Nivelul redus de întreținere, ritmul lent al modernizării și numărul din ce în ce mai mare al blocajelor de trafic pe rețea au un efect direct asupra competitivității întregului sector. În acest context, politica adoptată de Comisia Europeană vizează mobilizarea de fonduri internaționale, ale UE, naționale și private pentru dezvoltarea

de noi proiecte în domeniul transportului feroviar, asigurând întreținerea și optimizarea corespunzătoare a infrastructurii existente printr-un mediu financiar adecvat care să stimuleze investițiile statelor membre și ale țărilor candidate în sectorul feroviar și facilitând adaptarea infrastructurii la cererea de transporturi specializate, aflată în creștere, în special dezvoltarea de rețele de mare viteză și de rețele speciale pentru marfă.

2.1. Mobilizarea de fonduri pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare

În general, calea ferată primește doar o mică parte din investițiile statelor membre în infrastructură, transportul rutier continuând să ia partea leului din acestea. Acest dezechilibru este foarte marcat în Europa Centrală și de Est. Prin urmare, Uniunea Europeană a hotărât să aloce o parte substanțială a bugetului său pentru transporturi în favoarea dezvoltării infrastructurii feroviare. Intervențiile directe de aceste gen pot aborda problema lipsei actuale de interoperabilitate a rețelelor feroviare naționale și prezența blocajelor de trafic pe segmentele transfrontaliere. Acestea vor avea un efect de levier clar asupra investițiilor din partea statelor membre. Conform cadrului financiar actual, pentru perioada 2007-2013, o mare parte a finanțării pentru proiectele TEN-T (rețeaua transeuropeană de transport) este alocată dezvoltării căilor ferate (peste 63% din investițiile TEN-T: 246 milioane EUR, dintr-un total de 390 milioane EUR). Proporția fondurilor alocate căii ferate este chiar mai mare în cazul proiectelor prioritare TEN-T (peste 83% din bugetul total, reprezentând o sumă de 129 milioane EUR pentru perioada 2007-2013). Însă și alte instrumente ale UE – Fondul de coeziune, Fondul european de dezvoltare regională (FEDER) și împrumuturile și garanțiile Băncii Europene de Investiții – contribuie de asemenea în mod substanțial la investițiile în sectorul feroviar, în special în Europa Centrală și de Est. Între 2007 și 2013 se vor cheltui pentru transporturi circa 82 miliarde EUR din Fondurile structurale și de coeziune ale UE (23,8% din suma totală alocată), 23,6 miliarde EUR fiind alocate pentru infrastructura feroviară. În țările în curs de aderare și în țările vecine, fondurile pot proveni de la Instrumentul pentru Preaderare (IPA), respectiv de la Instrumentul european de vecinătate și parteneriat (IEVP).

O creștere suplimentară a finanțării directe de către UE a dezvoltării infrastructurii feroviare va depinde în mod necesar de următorul cadru financiar multianual și de posibilitatea de a elabora noi instrumente de finanțare și de a mobiliza resurse suplimentare în acest context. Comisia va prezenta abordarea sa în următoarea Cartea albă privind viitoarea politică a UE în domeniul transporturilor.

2.2. Asigurarea calității infrastructurii feroviare printr-un mediu financiar corespunzător

În comunicarea sa din 2008 privind contractele multianuale pentru calitatea infrastructurii feroviare², Comisia stabilea măsurile care trebuie luate de statele membre și de administratorii de infrastructură pentru a se asigura finanțarea durabilă a infrastructurii feroviare existente. Nivelul intervenției publice ar trebui să fie în special în concordanță cu strategiile de investiții pe termen mediu și lung și să combine principiul echilibrului financiar cu taxarea, ca regulă, la nivelul costurilor

² COM(2008) 54, 6.2.2008.

directe de exploatare a unui tren suplimentar (recuperarea integrală a costurilor fiind permisă doar ca excepție și în anumite condiții).

Finanțarea durabilă a infrastructurii feroviare este obiectivul primar al mai multor schimbări propuse de Comisie în cadrul revizuirii legislației existente a UE privind accesul pe piață. Comisia dorește să instituie un mediu financiar care să presupună obligații clare ale autorităților publice competente de a se angaja pe termen lung și mediu în strategii de investiții care să asigure o mai bună previzibilitate a oportunităților de afaceri pentru sectorul feroviar; de asemenea, acest mediu ar trebui să creeze stimulente puternice pentru ca întreprinderile feroviare să investească în noi tehnologii sigure, interoperabile și ecologice, prin sisteme de taxare mai eficace. Toate acestea ar trebui să stimuleze investiții private și publice suplimentare în sectorul feroviar la nivel național.

2.3. Crearea mai multor rețele specializate

Politica TEN-T este esențială pentru crearea de linii de mare viteză și infrastructuri de marfă la nivel paneuropean. După o creștere considerabilă în anii 1990, lungimea rețelei de mare viteză din Europa s-a dublat în perioada 2001-2007, însumând 5 764 km în 2008 și alți peste 2 500 de km de linii de mare viteză în construcție în Belgia, Franța, Germania, Italia, Spania și Țările de Jos în 2009. Până în 2007, transportul feroviar de mare viteză constituia 23% din totalul pieței de transport feroviar de călători a UE, pe baza indicatorului călător-kilometru, și a reușit să recupereze cote de piață de la transportul auto și cel aerian.

În mod similar, piața transportului feroviar de marfă continuă să necesite infrastructuri și practici de exploatare care să ofere un serviciu mai bun și mai fiabil operatorilor de transport marfă. Din acest motiv, Comisia a adoptat, în septembrie 2008, o comunicare în care prezenta în detaliu orientări și propuneri practice de monitorizare a calității serviciilor de transport feroviar de marfă³; Parlamentul European și Consiliul sunt pe cale de a adopta un regulament de creare a unei rețele feroviare europene pentru un transport de marfă competitiv, propus de Comisie în decembrie 2008. Dacă evoluția pieței de transport feroviar de marfă va continua să fie nesatisfăcătoare, Comisia va propune și alte măsuri.

Prin revizuirea legislației existente a UE privind accesul pe piața feroviară, Comisia intenționează să instituie un mediu financiar care să stimuleze investițiile publice și private în sectorul feroviar.

Dezvoltarea infrastructurii feroviare necesită, de asemenea, o viziune mai largă privind noi instrumente de finanțare (atât publice, cât și private) și mobilizarea de resurse corespunzătoare în contextul următorului cadru financiar multianual.

Pe lângă crearea unei rețele feroviare europene pentru un transport de marfă competitiv, Comisia va lua în considerare necesitatea adoptării unor măsuri suplimentare pentru îmbunătățirea calității serviciilor de transport feroviar de marfă, inclusiv dezvoltarea de instrumente de monitorizare a performanței operatorilor feroviari și publicarea de indicatori de calitate.

³ COM(2008) 536, 8.9.2008.

În 2011, Comisia va prezenta rezultatele activității pe care o desfășoară în prezent în vederea dezvoltării legăturilor dintre rețelele TEN-T și țările vizate de instrumentul de vecinătate, precum și în vederea integrării rețelelor din țările candidate în cadrul rețelei TEN-T.

3. CREAREA UNEI PIETE FERROVIARE ATRĂGĂTOARE ȘI CU ADEVĂRAT DESCHISE

3.1. Aplicarea și ameliorarea regulilor existente

Comisia a considerat de multă vreme că ameliorarea funcționării pieței interne ar trebui să stimuleze industria feroviară să devină mai eficientă și mai sensibilă la nevoile consumatorilor. Astfel, dezvoltarea legislației UE privind accesul la piața feroviară a încurajat deschiderea treptată a pieței pe baza unei separări reale între activitatea de administrare a infrastructurii și activitățile de transport. Transportul feroviar de marfă și transportul internațional al călătorilor pe calea ferată au fost deschise integral concurenței începând din ianuarie 2007 și, respectiv, ianuarie 2010.

Cu toate acestea, concurența dintre întreprinderile feroviare este încă limitată de diverși factori care provin din comportamentul protecționist al operatorilor feroviari „tradiționali” și din administrarea pe bază de înțelegeri privilegiate a infrastructurii feroviare care, fiind un monopol natural, trebuie să fie accesibilă în mod echitabil și nediscriminatoriu tuturor solicitanților. În majoritatea statelor membre, transparența insuficientă a condițiilor pieței și funcționarea ineficientă a cadrului instituțional continuă să îngreuneze furnizarea de servicii feroviare competitive. Informații esențiale pentru noii intrați – referitoare, de exemplu, la proceduri de cerere sau de apel – nu sunt încă accesibile sistematic și cu ușurință. Operatorii care intră pe o piață nouă continuă să se confrunte cu discriminări în privința obținerii accesului la infrastructură și la serviciile feroviare conexe, care sunt deseori deținute și exploatate de întreprinderea feroviară „tradițională”.

Organismele de reglementare ale statelor membre întâmpină dificultăți în îndeplinirea sarcinilor de supraveghere a administratorilor de infrastructură, în special în ceea ce privește asigurarea nediscriminării noilor intrați și verificarea faptului dacă principiile de taxare și separarea contabilă sunt corect aplicate. Aceste dificultăți sunt deseori datorate lipsei de personal și de alte resurse și se pot agrava în cazul în care organismul de reglementare nu este suficient de independent de administratorii de infrastructură, de întreprinderea feroviară „tradițională” sau de ministerul care exercită drepturile de proprietate asupra operatorului „tradițional”. Regulamentul privind o rețea feroviară pentru un transport de marfă competitiv necesită o strânsă cooperare între administratorii de infrastructură de care aparțin secțiunile naționale ale coridoarelor europene; la rândul său, această cooperare necesită în paralel o mai strânsă cooperare între organismele de reglementare naționale corespondente. Experiența care urmează să fie câștigată în acest sens se poate dovedi utilă în cazul în care Comisia va avea în vedere, ulterior, o abordare mai integrată în privința supravegherii pieței în spațiul feroviar european unic. Legislația existentă tratează deja într-o oarecare măsură aceste probleme. Comisia este însă conștientă că problemele vor persista dacă nu se implementează în mod corect cadrul de reglementare al UE. Din acest motiv, Comisia a luat deja inițiativa, lansând proceduri privind încălcarea dreptului Uniunii împotriva statelor membre care nu

aplică în mod corect legislația UE. De asemenea, se pare că regulile existente trebuie clarificate și modernizate. Prin urmare, în proiectul de directivă adoptat odată cu prezenta comunicare, Comisia propune modificarea regulilor existente de acces pe piață, pentru a elimina obstacolele identificate care stau în calea concurenței loiale.

Funcționarea serviciilor de transport de călători pe calea ferată este de asemenea reglementată de legislația UE. Pentru a asigura o concurență loială între întreprinderile feroviare, există nevoia clară de a pune în aplicare aceste dispoziții, în special cele referitoare la nivelul corespunzător de compensare pentru obligațiile de serviciu public.

3.2. Finalizarea procesului de deschidere a pieței

Cu toate acestea, deschiderea pieței va rămâne incompletă atât timp cât întreprinderile feroviare europene nu au dreptul de a oferi servicii de transport intern de călători în întreaga Uniune Europeană. În acest context, Comisia a lansat deja un studiu asupra opțiunilor de reglementare disponibile pentru deschiderea piețelor de transport intern de călători. Întrucât o foarte mare parte din serviciile de transport intern de călători este furnizată în temeiul unor contracte de servicii publice, Comisia va examina și condițiile de acordare a contractelor de servicii publice pentru transportul feroviar în statele membre. Se află deja în curs o evaluare a practicilor actuale în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, care a intrat în vigoare în decembrie 2009. Aceste activități inițiale, care includ consultarea părților interesate, în special a partenerilor sociali, ar trebui să permită Comisiei să prezinte o evaluare globală a costurilor și beneficiilor concurenței în domeniul transportului intern de călători, în 2011, și apoi să adopte o nouă inițiativă vizând facilitarea unei deschideri mai mari a pieței, până în 2012 cel târziu, astfel cum impune legislația în vigoare. Orice astfel de inițiativă propusă de Comisie va include măsurile necesare pentru a se asigura că deschiderea pieței duce la o îmbunătățire reală a serviciilor și nu are efecte negative neașteptate.

Prin revizuirea legislației existente a UE privind accesul pe piața feroviară, Comisia intenționează să înlăture obstacolele din calea concurenței loiale, identificate începând din 2001.

De asemenea, Comisia va propune extinderea deschiderii pieței la traficul intern de călători, în temeiul fie al unor contracte de servicii publice, fie al unor contracte private, sub rezerva unor măsuri de protecție corespunzătoare privind calitatea.

Chestiunea aplicării cu mai multă strictețe a cerințelor privind separarea instituțională între administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare, precum și a stabilirii unor măsuri instituționale adecvate pentru a asigura o supraveghere mai integrată a pieței feroviare din UE va fi de asemenea examinată în acest context.

4. ELIMINAREA BARIERELOR DE ORDIN ADMINISTRATIV ȘI TEHNIC

4.1. Către o abordare comună în privința siguranței

Cerințele de siguranță și lipsa interoperabilității ridică încă bariere importante în calea intrării pe piața feroviară a UE. Aceste bariere se datorează în principal costului

și duratei procedurilor la nivel național, diferențelor dintre acestea pe plan european și lipsei transparenței și a caracterului previzibil.

Comisia a pregătit deja terenul pentru progrese în acest domeniu prin armonizarea certificatelor de siguranță pentru întreprinderile feroviare și prin introducerea unor obiective și metode comune privind siguranța. Însă pentru a avea succes, aceste măsuri necesită, înainte de toate, înființarea unor autorități naționale pentru siguranță (ANS-uri) puternice, eficiente și independente, care să interacționeze între ele pentru a evita multiplicarea inutilă a controalelor. Prin urmare, Comisia va continua să monitorizeze respectarea de către statele membre a legislației UE care guvernează crearea acestor organisme.

Acest cadru de reglementare oferă un rol principal Agenției Europene a Căilor Ferate (AEF) în armonizarea treptată a proceselor și procedurilor privind siguranța și în înlocuirea progresivă a acestora cu metode comune. Așadar, Comisia se va asigura că AEF poate îndeplini aceste sarcini. După cum s-a anunțat în septembrie 2009, aceasta va examina și modul în care rolul AEF poate evolua treptat pentru a completa sau chiar a prelua, măcar parțial, activitățile ANS-urilor în cadrul proceselor de certificare și de autorizare. După realizarea studiului de fezabilitate necesar, inclusiv după consultarea părților interesate, Comisia ar putea înainta o propunere legislativă în viitorul apropiat.

4.2. Înlăturarea barierelor din calea interoperabilității

Pentru a înlătura barierele existente la intrare, este necesară adoptarea de specificații tehnice de interoperabilitate (STI-uri) armonizate și clare. Adoptarea de către Comisie a unui prim set de specificații atât pentru calea ferată de mare viteză, cât și pentru cea convențională a reprezentat deja un important pas înainte. În viitorul apropiat urmează să fie adoptate și alte STI-uri importante. În acest stadiu, toate STI-urile sunt aplicabile doar rețelei transeuropene; cu toate acestea, AEF a primit recent un mandat pentru a pregăti extinderea domeniului de aplicare a acestora astfel încât până în 2013 întregul sistem feroviar să facă obiectul unor specificații armonizate.

În ceea ce privește aplicațiile telematice pentru transportul de călători și marfă, industria feroviară este solicitată să înființeze platforme integrate pentru comunicarea între diverși agenți economici și clienți. Comisia intenționează să promoveze instalarea completă și la timp a acestor platforme, printre obiectivele cărora se numără furnizarea de informații și eliberarea de bilete pentru călătorii cu trenul (permițând, de exemplu, proceduri ameliorate de emiteră a biletelor directe), făcând posibilă o comunicare eficientă între diferiții administratori de infrastructură, întreprinderi feroviare și alți operatori de trenuri, vagoane și unități intermodale.

Adoptarea de către Comisie, în iulie 2009, a planului de introducere a sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS) și revizuirea în curs a politicii TEN-T au avut ca scop accelerarea instalării și utilizării efective a celor mai moderne echipamente interoperabile de gestionare a traficului.

Însă, date fiind durata lungă de viață a echipamentelor feroviare și necesitatea de a menține costurile de investiții la un nivel pe care sectorul îl poate suporta, trecerea la interoperabilitate este un proces lent. Cu toate acestea, în anii care vin Comisia trebuie să ia măsuri pentru a scurta perioada de migrare de la sistemele vechi la

sistemul european țintă, pe baza unor planuri comune de introducere care să indice calendarul eliminării treptate a sistemelor vechi și înlocuirii lor cu sisteme interoperabile, cum s-a făcut deja în cazul ERTMS.

Între timp, pentru a soluționa problema actualei lipse de interoperabilitate, AEF a primit un mandat pentru elaborarea de instrumente care să ușureze punerea în exploatare în toate statele membre a vehiculelor feroviare existente, pe baza principiului de acceptare reciprocă a normelor naționale.

Comisia adoptă progresiv măsuri armonizate de siguranță și interoperabilitate și pune la dispoziție stimulente pentru instalarea de echipamente interoperabile pentru a elimina barierele administrative și tehnice din calea intrării pe piața feroviară a UE.

În ceea ce privește procesul de certificare în materie de siguranță a întreprinderilor feroviare și de autorizare a punerii în exploatare a vehiculelor feroviare, se pare că există o lipsă de mecanisme eficiente și armonizate de luare a deciziilor care să implice toate părțile, în special autoritățile naționale în domeniul siguranței. Prin urmare, Comisia examinează modul în care ar putea să confere Agenției Europene a Căilor Ferate competența de a audita mecanismele instituite și, de asemenea, să extindă rolul acesteia în cadrul proceselor de certificare și autorizare în viitorul apropiat.

5. ASIGURAREA UNOR CONDIȚII EGALE DE CONCURENȚĂ CU ALTE MODURI DE TRANSPORT

Transformarea transportului într-o activitate durabilă este o prioritate strategică pe termen lung care vizează satisfacerea viitoarelor nevoi și provocări în domeniul mobilității. În comunicarea sa privind viitorul transporturilor⁴, adoptată la 17 iunie 2009 ca parte din pachetul privind ecologizarea transporturilor, Comisia a propus măsuri de internalizare a costurilor externe de transport în mod coordonat și echilibrat la nivelul tuturor modurilor de transport, astfel încât taxele să reflecte nivelul costului extern pe care trebuie să-l suporte societatea în general. În prezent, este esențial ca sectorul transporturilor să contribuie la îndeplinirea priorităților cheie ale Comisiei, care sunt dezvoltarea durabilă și menținerea competitivității în Europa.

Internalizarea costurilor externe este modul corect prin care se poate asigura faptul că sistemul de stabilire a prețurilor reflectă cu mai multă acuratețe costurile reale suportate de modurile de transport și prin care se poate da utilizatorilor mijloacelor de transport semnalul corect privind prețurile, astfel încât aceștia să fie stimulați să își modifice comportamentul în vederea reducerii acestor costuri.

În prezent nu există nici condiții egale reale, nici o concurență echitabilă între modurile de transport. Principiile de taxare aplicabile actualmente transportului feroviar, celui rutier și celui aerian diferă foarte mult. Baza (costurile infrastructurii) și instrumentele pentru internalizarea sau modularea costurilor externe (în special a celor legate de poluarea aerului, zgomot, schimbările climatice și congestionarea traficului) sunt încă foarte diverse. Pentru sectorul feroviar, statele membre au

⁴ COM(2009) 279, 17.6.2009.

posibilitatea de a modula taxele de acces la infrastructură pentru a ține cont de costurile efectelor asupra mediului provocate de exploatarea trenurilor. Această modulare nu trebuie să ducă, însă, la obținerea de venituri suplimentare pentru administratorul infrastructurii, decât dacă se aplică taxe la un nivel comparabil și modurilor de transport concurente.

Propunerea Comisiei de revizuire a „primului pachet feroviar” și măsurile stabilite în pachetul privind ecologizarea transporturilor pentru domeniul transportului rutier de marfă (revizuirea Directivei 1999/62/CE privind eurovigneta⁵) conțin deja noi dispoziții care au ca scop asigurarea convergenței între principiile de taxare care se aplică în transportul feroviar și în cel rutier și deschiderea căii către o adevărată concurență echitabilă între modurile de transport. În timp ce directiva revizuită privind eurovigneta va permite internalizarea costurilor externe legate de mediu și de congestionarea traficului, Comisia propune, în cadrul revizuirii primului pachet feroviar, introducerea unui sistem de taxe de acces la infrastructură armonizate modulate în funcție de zgomot și adaptarea sistemelor de taxare pentru a lua în calcul și alte efecte asupra mediului, în întreaga Uniune Europeană.

Comisia este convinsă că regulile/normele propuse mai sus, dacă sunt corect implementate, vor ajuta transporturile din UE să devină mai durabile și mai eficiente. Creșterea ponderii căilor ferate în cadrul volumelor totale de transport este o parte importantă și indispensabilă a acestei viziuni. Însă, pentru a spori la maximum competitivitatea căii ferate din punct de vedere al mediului, ar putea fi necesare măsuri suplimentare, în special pentru stimularea creșterii în continuare a eficienței energetice.

Comisia intenționează să se asigure că principiile de recuperare a costurilor aplicate tuturor modurilor de transport ajung la un numitor comun pentru a crea condiții egale de concurență la nivel multimodal. Pentru calea ferată, revizuirea legislației existente a UE privind accesul la piața feroviară ar trebui să asigure faptul că taxele de acces țin cont de efectele asupra mediului provocate de exploatarea trenurilor.

De asemenea, Comisia are în vedere posibilitatea adoptării de noi măsuri pentru a stimula și mai mult eficiența energetică în sectorul feroviar.

Comisia intenționează să consulte în viitorul apropiat toate părțile interesate cu privire la inițiativele schițate în prezenta comunicare. Părțile interesate vor avea așadar un cuvânt de spus în ceea ce privește definirea acțiunilor prioritare pentru următorii cinci ani.

⁵ COM(2008) 436, 8.7.2008.