

Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind instituirea spațiului feroviar unic european

COM(2010) 475 final – 2010/0253 (COD)

și Comunicarea Comisiei privind crearea unui spațiu feroviar unic european

COM(2010) 474 final

(2011/C 132/20)

Raportor: dl Raymond HENCKS

La 4 octombrie 2010, în conformitate cu articolele 91 și 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Consiliul a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind instituirea spațiului feroviar unic european

COM(2010) 475 final – 2010/0253 (COD) și

Comunicarea Comisiei privind crearea unui spațiu feroviar unic european

COM(2010) 474 final.

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 1 martie 2011.

În cea de-a 470-a sesiune plenară, care a avut loc la 15 și 16 martie 2011 (ședința din 16 martie 2011), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 168 de voturi pentru, 21 de voturi împotriva și 13 abțineri.

1. Recomandări

1.1 CESE salută obiectivul propunerii de directivă de reformare a primului pachet feroviar de a elimina diferențele de interpretare și deficiențele anumitor dispoziții ale ansamblului legislativ referitor la sectorul feroviar. Cu toate acestea, directiva de reformare nu se limitează la a modifica dispozițiile în vigoare, ci cuprinde și numeroase dispoziții juridice noi.

1.2 CESE reamintește că obiectivul reglementării spațiului feroviar este de a crea un spațiu feroviar european capabil să concureze (în mod durabil) celelalte moduri de transport. Prin urmare, CESE își afirmă sprijinul pentru toate noile dispoziții care slujesc obiectivului urmărit, însă își exprimă anumite rezerve cu privire la dispozițiile care depășesc cadrul obiectivului respectiv sau sunt insuficiente.

1.3 CESE regretă că proiectul de directivă nu se preocupă nici de interoperabilitate (deși realizarea spațiului feroviar unic european depinde foarte mult de progresele în materie de interoperabilitate tehnică), nici de dezechilibrul din gestionarea circulației feroviare, care acordă prioritate în mod frecvent trenurilor de călători în detrimentul transportului de marfă.

1.4 Într-o perioadă de drastice constrângeri bugetare, va trebui să fie găsite noi surse de finanțare a infrastructurii feroviare. Dat fiind că cea mai mare parte a finanțărilor acordate de UE prin fondurile structurale și de coeziune sunt destinate în principal infrastructurii rutiere, în timp ce fondurile TEN-T sunt dirijate cu prioritate spre sectorul feroviar, CESE poate fi de acord cu o eventuală înființare a unui fond unic pentru transport doar dacă acesta ar fi neutru și echilibrat în relație cu toate modurile de transport. CESE se pronunță pentru includerea explicită a acestei finanțări în revizuirea politicii de coeziune pentru perioada de după 2014.

1.5 În ceea ce privește alte surse de finanțare, CESE face trimitere la propunerile 15 și 16 din Comunicarea „Către un Act privind piața unică” și propune de asemenea explorarea opțiunii de a crea un fond de compensare, analog celui care există pentru diferite industrii de rețea.

1.6 CESE deplânge întârzierile în crearea condițiilor care să permită o concurență echitabilă între sectorul feroviar și celelalte moduri de transport și insuficiența măsurilor care urmăresc internalizarea costurilor și efectelor externe ale transportului prin tarifarea costurilor externe, care sunt suportate de societate.

1.7 În ceea ce privește condițiile de acces la infrastructura de servicii, CESE nu poate fi de acord cu obligația de independență juridică, organizatorică și decizională, care ar putea pune în pericol actualele structuri, care nu pot fi înlocuite.

1.8 CESE nu poate fi de acord nici cu faptul că dispozițiile din anexele proiectului de directivă de reformare, cu un caracter vădit esențial, ar putea fi modificate de Comisie prin acte delegate.

1.9 În sfârșit, CESE consideră că va trebui acordată prioritate absolută implementării generalizate a Sistemului european de semnalizare și de gestionare a traficului (ERTMS) și a Sistemului european de control al trenurilor (ETCS).

2. Evoluția reglementării spațiului feroviar unic european

2.1 Crearea unui spațiu feroviar comunitar capabil să concureze (în mod durabil) celelalte moduri de transport este o miză căreia Uniunea Europeană încearcă să îi răspundă din momentul adoptării primei directive, din 29 iulie 1991, privind dezvoltarea căilor ferate comunitare (91/440/CEE), urmată în 1996 de o Carte albă intitulată „Strategia de revitalizare a căilor ferate comunitare”.

2.2 Directiva 91/440/CEE (modificată și completată ulterior) abordează gestionarea infrastructurii feroviare și a tuturor serviciilor internaționale de transport feroviar de mărfuri și de călători de către întreprinderile feroviare înființate sau care vor fi înființate pe teritoriul Uniunii, cu excepția întreprinderilor feroviare a căror activitate se limitează doar la furnizarea serviciilor de transport urban, suburban sau regional.

2.3 Uniunea consideră politica comună în domeniul transporturilor drept unul dintre elementele fundamentale ale pieței unice europene și se concentrează asupra promovării transportului feroviar, subliniindu-i avantajele competitive în raport cu alte moduri de transport terestre sau aeriene, mai ales în ceea ce privește consumul de energie, poluarea, impactul asupra mediului înconjurător și siguranța. Uniunea își sprijină demersul pe două principii:

— cel de deschidere a pieței și al liberei concurențe;

— cel al interoperabilității sistemului feroviar transeuropean.

Primul pachet feroviar, din 2001, a fost urmat de alte două pachete și de numeroase directive și recomandări.

3. Transpunerea reglementărilor europene în dreptul intern

3.1 Transpunerea directivelor din primul pachet feroviar în dreptul intern a cunoscut numeroase probleme și întârzieri în numeroase state membre și, conform Comisiei, acesta nu a fost aplicat sau a fost aplicat incomplet ori incorect, astfel încât aceasta din urmă a inițiat, în iunie 2008, acțiuni în constatarea neîndeplinirii obligațiilor împotriva a 24 din cele 25 de state membre în cauză (Malta și Cipru nu au rețea feroviară).

3.2 Ca urmare a modificărilor operate de 3 state membre asupra legislațiilor lor naționale, Comisia a trimis, în octombrie 2009, avize motivate la 21 de state în cauză, cu privire la încălcările care persistau. La 24 iunie 2010, Comisia a decis să introducă la Curtea de Justiție a Uniunii Europene o acțiune împotriva a 13 state membre, în timp ce pentru celelalte opt state destinate ale unui aviz motivat s-au adus clarificări.

3.3 Comisia reproșează în primul rând condiții de concurență inegale cu privire la stabilirea tarifelor de acces la infrastructură, considerate prea mari, repartizarea discriminatorie a capacităților rețelei, o poziție dominantă a administratorilor (istorici) ai rețelelor, care furnizează ei înșiși servicii feroviare, și lipsa unor organisme de reglementare independente.

3.4 Comisia recunoaște totuși că dezvoltarea liberei concurențe feroviare are de suferit în parte și din cauza ambiguității cadrului legislativ feroviar și din cauza neajunsurilor anumitor dispoziții, care necesită clarificări și adaptări pentru a elimina diferențele de interpretare dintre statele membre.

4. Conținutul directivei de reformare

4.1 Propunerea de reformare a primului pachet feroviar urmărește simplificarea și consolidarea actualelor texte juridice, eliminarea referințelor încrucișate, armonizarea terminologiei și soluționarea problemelor din sectoarele transportului de marfă și al transportului internațional de călători, inclusiv al cabotajului.

4.2 Proiectul de reformare cuprinde de asemenea noi dispoziții, dintre care cele mai importante sunt următoarele:

— cerințe de independență juridică, organizatorică și decizională pentru administrarea serviciilor de transport și administrarea infrastructurii de servicii feroviare conexe (de exemplu: reparații, întreținere, acces la terminale, informații pentru călători, ghișee de bilete în gări etc.);

— interdicția de a se încredința prestatorilor de servicii activitatea de colectare a tarifelor de acces la infrastructură;

- introducerea principiului de „utilizare obligatorie sub sancțiunea pierderii”, pentru a se evita saturarea artificială a unor infrastructuri;
- obligația, pentru statele membre, de a stabili un plan de dezvoltare a infrastructurii în cadrul strategiilor naționale pe termen lung;
- introducerea unei adaptări a tarifelor de acces la infrastructură, în funcție de criterii ecologice și de interoperabilitate;
- consolidarea independenței și atribuțiilor organismelor de reglementare.

5. Observații generale privind directiva de reformare

5.1 Așa cum se menționează, pe bună dreptate, în Comunicarea „Către un Act privind piața unică” [COM(2010) 608], transportul este sistemul nervos și unul dintre pilonii cei mai importanți ai unei economii moderne, având în vedere capacitatea sa de a transporta persoane și bunuri în modul cel mai fluid posibil, acolo unde este nevoie sau unde vor să ajungă, la momentul dorit.

5.2 Propunerea de directivă care face obiectul prezentului aviz nu ia totuși în calcul dezechilibrul din gestionarea circulației feroviare, care acordă adesea prioritate trenurilor de călători. CESE reamintește în acest context propunerile sale privind introducerea unei mai mari flexibilități în atribuirea traseelor pentru transportul de marfă ⁽¹⁾.

5.3 Prin avizele sale, CESE a sprijinit întotdeauna eforturile Uniunii de a crea condițiile de bază pentru un sector feroviar european de transport de călători și de marfă care să ofere călătorilor, utilizatorilor și operatorilor servicii performante, sigure, durabile, accesibile și la prețuri transparente, competitive și abordabile.

5.4 CESE rămâne convins că pot apărea oportunități de dezvoltare a transportului feroviar în contextul economic actual, caracterizat de intensificarea schimburilor comerciale, de congestionarea căilor rutiere și de preocupările sporite pentru protejarea mediului și pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră din sectorul transporturilor.

5.5 Or, directiva în discuție nu ar putea ascunde faptul că, în ciuda unui arsenal juridic impresionant, obiectivul creării unui spațiu feroviar european capabil să consolideze poziția sa față de alte moduri de transport este departe de a fi atins.

5.6 După o lungă perioadă de declin, ponderea transportului feroviar față de alte moduri de transport terestru s-a stabilizat puțin în decursul ultimilor zece ani, deși dezvoltarea acestuia s-a făcut și se face în ritmuri foarte diferite, care variază între statele membre. Numai serviciile pe rețeaua de cale ferată de mare

viteză au beneficiat de o dezvoltare semnificativă datorită creării sau planificării de linii suplimentare și creșterii numărului de operatori din domeniu.

5.7 În ceea ce privește transportul de marfă, din cauza lipsei unei rețele cu adevărat integrate, administratorii de rețea se bazează pe 15 *coridoare internaționale de transport feroviar* ⁽²⁾, date deja în exploatare sau planificate, care fac legătura între principalele regiuni industriale ale UE și care constituie un răspuns operațional performant, dar limitat doar la coridoarele internaționale.

6. Dificultăți și bariere în calea dezvoltării rețelei și serviciilor feroviare

6.1 Rețeaua feroviară nu a reușit să răspundă așteptărilor consumatorilor și nici cerințelor de calitate ale acestora într-o măsură care i-ar fi permis să concureze eficient alte moduri de transport, mai ales din punctul de vedere al prețurilor, flexibilității, orarelor și punctualității. Cu toate acestea, transformarea structurilor actuale în vederea satisfacerii unor necesități viitoare nu este ușoară și se dovedește a dura mai mult decât s-a preconizat. De aceea, este nevoie de măsuri suplimentare pentru a încuraja dezvoltarea unei infrastructuri feroviare eficiente în UE, pentru a realiza o piață feroviară atractivă, pentru a elimina obstacolele administrative și tehnice și pentru a asigura condiții de concurență echitabilă cu celelalte moduri de transport.

6.2 Comitetul remarcă faptul că 24 din 25 de state membre au avut sau mai au încă probleme în transpunerea în dreptul lor intern a legislației feroviare a UE, pe care au aprobat-o în prealabil. Desigur, dacă va fi nevoie, Curtea de Justiție va fi cea care se va pronunța asupra temeiului criticilor formulate de Comisie. Ar fi prea ușor să imputăm dificultățile de dezvoltare a rețelelor și a serviciului feroviar doar preocupărilor protecționiste de care sunt bătute statele membre. Comitetul consideră că există cu siguranță și alte motive pentru aceste dificultăți.

6.3 Infrastructura feroviară prezintă caracteristici de monopol natural. Este important ca această infrastructură să facă obiectul unui control public real și să dețină capacitatea și echipamentele necesare coordonării transfrontaliere care să permită continuitatea serviciilor de transport pe întregul teritoriu al Europei și în țările vecine. Serviciile de transport feroviar necesită de asemenea o reechilibrare armonioasă între, pe de o parte, condițiile economice, sociale, de muncă, de siguranță și de protecție a mediului înconjurător și, pe de altă parte, condițiile economice și concurențiale.

6.4 Politicile naționale ale statelor membre sunt, de altfel, mai sensibile la temerile și doleanțele cetățenilor, mai ales în ceea ce privește faptul că, în conformitate cu raportul Monti, „deziluzia resimțită de anumite părți față de piața internă se poate explica, de asemenea, printr-o percepție conform căreia liberalizările succesive se fac în detrimentul drepturilor sociale dobândite de diferiți actori economici”.

⁽¹⁾ JO C 27 din 03.02.2009, p. 41.

⁽²⁾ JO L 276, din 20.10.2010, p. 22.

6.5 Dispozițiile tratatelor (cf. articolul 14 din TFUE și Protocolul nr. 26) și dreptul derivat privind serviciile de interes general, precum și articolul 93 din TFUE se aplică transporturilor în general, în timp ce Regulamentul nr. 1370/2007 se referă în mod specific la serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători. CESE regretă faptul că documentul Comisiei nu face expres referire la aceste articole și nu reintegrează mizele sectoriale ale transportului feroviar în această dimensiune generală.

7. Observații specifice

7.1 Finanțarea infrastructurii

7.1.1 Crearea unui spațiu feroviar unic nu depinde numai de voința politică și de dinamismul comercial al întreprinderilor feroviare, iar extinderea și modernizarea rețelei, înlocuirea materialului vetust, eliminarea situațiilor de blocaj al traficului, interoperabilitatea tehnică, generalizarea și armonizarea sistemelor de siguranță etc. necesită investiții masive în rețea, al căror randament economic nu este previzibil decât pe termen lung.

7.1.2 În conjunctura economică actuală, caracterizată de cerințele europene de reducere a deficitelor publice și de echilibru bugetar, marja de manevră a statelor membre în materie de investiții este foarte limitată, ceea ce generează unele reticențe din partea investitorilor privați.

7.1.3 Prin urmare, interesul investitorilor se manifestă în principal față de elementele rentabile de infrastructură ale rețelilor de mare viteză și rețelilor transeuropene de transport de marfă, în timp ce transporturile feroviare convenționale sunt mai degradă neglijate.

7.1.4 Proiectul de directivă introduce obligația ca statele membre să publice o strategie de dezvoltare a infrastructurii feroviare care să răspundă nevoilor viitoare de mobilitate și care să se bazeze pe o finanțare solidă și durabilă, pentru o perioadă de cel puțin 5 ani. Pe baza acestei strategii, administratorul infrastructurii va trebui, la rândul său, să adopte un plan de afaceri care să includă programe de investiții și de finanțare. Organismul de control din sectorul feroviar trebuie să emită un aviz neobligatoriu în acest domeniu.

7.1.5 În plus, statele membre vizate trebuie să pună în aplicare – împreună cu întreprinderile feroviare publice existente – mecanisme adecvate, pentru a contribui la reducerea datoriilor întreprinderilor publice până la un nivel care să nu împiedice o gestiune financiară sănătoasă, în vederea redresării situației financiare.

7.1.6 CESE este de acord cu obligația impusă statelor membre de a stabili un program multianual de investiții pe termen mediu și lung în rețelele feroviare, care le-ar putea conferi administratorilor și operatorilor acestora siguranța și

flexibilitatea în planificare care se impun. Însă CESE consideră că această obligație ar trebui însoțită de noi surse de finanțare, fără de care nu ar avea niciun efect, și pledează pentru ca finanțarea să fie prevăzută în mod explicit în revizuirea politicii de coeziune pentru perioada de după 2014. Dat fiind că cea mai mare parte a finanțărilor acordate de UE prin fondurile structurale și de coeziune sunt destinate în principal infrastructurii rutiere, în timp ce fondurile TEN-T sunt dirijate cu prioritate spre sectorul feroviar, CESE poate fi de acord cu o eventuală înființare a unui fond unic pentru transport doar dacă acesta ar fi neutru și echilibrat în raport cu toate modurile de transport.

7.1.7 În ceea ce privește acordurile contractuale multianuale (legătura dintre finanțare și rezultate, planurile de afaceri) impuse de proiectul de directivă, CESE este de acord în principiu cu acestea, dar consideră că substanța lor trebuie să țină seama de principiul subsidiarității. Aceste acorduri ar trebui, de altfel, să conțină dispoziții care să garanteze că reducerea costurilor se va reflecta într-o scădere a tarifelor în favoarea utilizatorilor.

7.1.8 În plus, UE nu poate impune statelor membre nici alegerea interlocutorilor, în cazul de față organismul de control al sectorului feroviar, pentru a da un aviz cu privire la programele lor de investiții, nici obligația ca numitul organism să verifice concordanța bugetului preconizat cu obiectivele de performanță a infrastructurii, nici furnizarea unei justificări în cazul în care un stat membru nu ar respecta recomandările organismului de control menționat.

7.1.9 Parteneriatele public-privat pot fi folosite pentru a mobiliza, cel puțin parțial, investiții pe termen lung, cu condiția de a dispune de o legislație care să creeze un cadru european favorabil pentru aceste parteneriate, de a găsi un echilibru între interesele divergente ale investitorului public și ale celui privat și ca patrimoniul infrastructurii feroviare să rămână proprietate publică, în interesul serviciului public și al siguranței.

7.1.10 Pentru a se identifica sursele de finanțare potrivite, CESE consideră oportun să fie făcute analize cu privire la stimularea investițiilor, în cadrul propunerilor nr.15 (*„favorizarea creării de împrumuturi obligatate private pentru finanțarea proiectelor europene”* – „project bonds”) și nr. 16 (*„explorarea de măsuri capabile să încurajeze o contribuție mai activă a investițiilor private – în special pe termen lung – la realizarea obiectivelor Europa 2020”*) din Comunicarea „Către un Act privind piața unică”.

O altă sursă de finanțare a infrastructurilor feroviare ar putea fi reprezentată de crearea unui fond de compensare, ca în cazul directivei privind serviciile poștale, la a cărui finanțare ar trebui să contribuie toți operatorii rețelei feroviare, după modalități care ar urma să fie definite.

7.2 Integrarea costurilor și efectelor externe

7.2.1 Transporturile feroviare necesită inițiative coordonate între UE, statele membre și autoritățile intra-naționale pentru a fi promovate în toate situațiile în care se pot pune în valoare avantajele lor comparative.

7.2.2 Din acest punct de vedere, Comisia are dreptate să sublinieze necesitatea de a asigura „condiții egale de concurență cu alte moduri de transport”, în special prin „măsuri de internalizare a costurilor externe de transport în mod coordonat și echilibrat la nivelul tuturor modurilor, astfel încât taxele să reflecte nivelul costului extern pe care trebuie să-l suporte societatea în general”. Propunerile Comisiei rămân totuși cu mult mai puțin ambițioase decât cele propuse de CESE ⁽³⁾ în acest domeniu.

7.2.3 Repoziționarea mizelor pieței interne și concurenței ar trebui făcută în primul rând în raport cu concurența inter-modală și după aceea în cadrul sectorului feroviar.

Atâta vreme cât tariful aplicat utilizării infrastructurilor de transport nu va lua în calcul costurile externe, de mediu și sociale, denaturările la nivelul concurenței vor continua să existe, în detrimentul sectorului financiar.

7.2.4 CESE regretă că, deși integrarea costurilor de mediu era prevăzută în Cartea albă din 2001 pe tema „Politica europeană în domeniul transporturilor - orizont 2010: momentul alegerilor”, alegerea se lasă încă așteptată.

7.2.5 Pentru a incita întreprinderile feroviare să investească mai durabil, proiectul de directivă supus examinării urmărește introducerea unei diferențe între tarifele de acces la rețea, în funcție de caracteristicile emisiilor sonore ale materialului rulant.

Conform Comisiei (fără ca acest lucru să fie precizat în proiectul de directivă), diferența dintre tarife se va aplica printr-o scădere a costurilor de acces oferită întreprinderilor care reduc emisiile sonore ale materialului rulant. CESE consideră că această măsură, extrem de laudabilă, nu ar trebui totuși aplicată decât dacă ar fi obligatorie (și nu doar facultativă) și pentru celelalte moduri de transport.

7.2.6 CESE este de acord cu acest prim pas în direcția potrivită, dar se teme totuși că impactul acestuia asupra reducerii gradului de denaturare a concurenței va rămâne limitat atâta vreme cât statele membre nu vor fi obligate, în cadrul proiectului de directivă „Eurovigneta”, să aplice nu doar un tarif pentru accesul la infrastructură, ci un tarif pentru toate costurile externe.

7.3 Gestionarea întreprinderilor feroviare în conformitate cu principiile comerciale

7.3.1 Conform proiectului de directivă, dacă statul membru deține sau controlează în mod direct sau indirect o întreprindere

feroviară, drepturile sale de control se limitează la politica generală, neintervenind în deciziile comerciale ale conducerii.

7.3.2 CESE consideră că directiva nu trebuie să aducă atingere puterii de control a unui consiliu de administrație, dat fiind faptul că statul membru, în calitate de acționar al unei întreprinderi feroviare nu va trebui să aibă nici mai multe, nici mai puține drepturi de control decât oricare alt acționar privat.

7.4 Condiții de acces la servicii

7.4.1 În vederea garantării unui acces nediscriminatoriu la infrastructurile de servicii, și anume gările (pentru călători, stațiile de triaj, stațiile de formare a trenurilor, remizele), terminalele pentru mărfuri, infrastructurile de întreținere, infrastructurile de intervenție și remorcare etc., gestionate de întreprinderi cu poziție dominantă, acestea din urmă vor trebui să fie organizate astfel încât să li se asigure independența juridică, organizațională și decizională.

7.4.2 CESE consideră că o astfel de obligație de independență juridică, organizațională și decizională este disproporționată în raport cu obiectivul de nediscriminare și pune în pericol structurile și activitățile actuale, care sunt de neînlocuit.

7.4.3 CESE apreciază că este suficient să se ceară ca reglementările actuale, care impun operatorilor unor astfel de infrastructuri de servicii să garanteze un acces nediscriminatoriu și transparent, să fie respectate. Aceste dispoziții sunt suficiente, cu atât mai mult cu cât autoritatea de control trebuie să intervină în cazul nerespectării legislației aferente.

7.4.4 CESE amintește faptul că obiectivul finanțării publice a acestor infrastructuri de servicii este să răspundă nevoilor colectivității. De aceea, accesul la aceste servicii nu ar trebui asigurat decât dacă servește interesele societății, în cazul în care aceste infrastructuri beneficiază de finanțare publică.

7.5 Supravegherea pieței

7.5.1 Conform articolului 14 din proiectul de directivă de reformare, acordurile transfrontaliere între statele membre trebuie să fie notificate Comisiei, fără însă să se precizeze care acorduri sunt vizate. CESE solicită să se precizeze că, în acest caz, nu poate fi vorba de contractele de servicii publice.

7.5.2 În plus, propunerea de directivă conferă Comisiei, pe o perioadă nedeterminată, puterea de a adopta acte delegate pentru a completa sau modifica dispozițiile din anexele la directiva examinată.

⁽³⁾ JO C 317 din 23.12.2009, p. 80.

7.5.3 Dat fiind că unele dintre anexe conțin anumite elemente esențiale, iar tratatul nu permite recurgerea la un act delegat decât pentru a completa sau pentru a modifica elemente neesențiale ale unui act legislativ, CESE consideră că, în cazul de față, ar trebui să se utilizeze procedura legislativă ordinară instituită de tratat.

7.5.4 Anexa VII a proiectului reține printre principiile de bază ale contractelor dintre autoritățile competente și administratorii infrastructurii ca respectivul contract să precizeze, între altele, regulile aplicabile în caz de perturbare importantă a activităților, inclusiv un nivel de serviciu minim în caz de grevă, dacă este cazul.

7.5.5 Pentru a se evita orice interpretare imprecisă sau orice bănuială de ingerință în legislația muncii din statele membre (și, prin aceasta, o încălcare a principiului subsidiarității), CESE propune să se precizeze că în cazul de față este vorba de un serviciu minim în acele state membre în care un astfel de serviciu este prevăzut de legislația națională.

8. Conținutul Comunicării Comisiei privind strategia în sectorul feroviar pentru perioada 2011–2015

8.1.1 Comunicarea prezintă strategia Comisiei privind sectorul feroviar și inițiativele suplimentare pe care aceasta le-ar putea avea în următorii cinci ani, precum:

- mobilizarea unor fonduri pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare;
- dezvoltarea mai multor rețele specializate;
- eliminarea obstacolelor administrative și tehnice;
- garantarea unor condiții de concurență echitabile în raport cu alte moduri de transport;
- favorizarea introducerii generalizate a sistemului ERTMS, împreună cu ETCS.

9. Observații referitoare la Comunicarea privind strategia în sectorul feroviar pentru perioada 2011–2015

9.1 CESE consideră că o prioritate absolută va trebui acordată implementării generalizate a sistemului ERTMS, în același timp cu sistemul european de control al trenurilor ETCS. Cum o astfel de implementare va presupune investiții substanțiale, se impune o finanțare din fonduri europene.

9.2 Comunicarea precizează că „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”.

9.3 CESE își exprimă nedumerirea cu privire la faptul că este evaluat, de către Comisie, un regulament care este în vigoare doar din 3 decembrie 2009 și care, cuprinzând numeroase dispoziții tranzitorii, nu este decât parțial aplicabil. Această grabă a Comisiei este îngrijorătoare, cunoscându-se faptul că a acceptat anumite prevederi ale Regulamentului nr. 1370/2007 doar după dezbateri lungi și laborioase cu Parlamentul European și cu Consiliul.

9.4 În acest scop, CESE solicită ca prevederile prevăzute în articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1370/2007/CE să fie respectate, iar Comisia să elaboreze un raport cu privire la aplicarea regulamentului menționat în termen de șase luni de la data de 3 decembrie 2014. Eventualele măsuri corective vor putea fi integrate ca urmare a acestuia.

9.5 CESE amintește că obiectivul în sine nu este concurența, aceasta fiind doar un mijloc pentru a atinge obiectivele UE. Tratatul subliniază necesitatea de a ține seama în același timp de regulile de concurență și de obiectivele de interes general. Trebuie astfel să se realizeze o analiză fină nu a pieței feroviare, ci a piețelor pe care aceasta le presupune și ale căror caracteristici sunt diverse, în funcție de particularitățile lor (cf. Protocolul 26): locale, regionale, inter-regionale, transeuropene, pentru călători, de marfă etc. Pe de altă parte, trăsăturile specifice transportului feroviar pot impune inițiative care nu țin de concurență, ci de cooperarea între întreprinderile feroviare.

Bruxelles, 16 martie 2011

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Staffan NILSSON

ANEXA

la Avizul Comitetului Economic și Social European

Următoarele amendamente, care au primit cel puțin un sfert din voturile exprimate, au fost respinse în cursul dezbaterilor:

Punctul 7.1.9

Se modifică după cum urmează:

„Parteneriatele public-privat pot fi folosite pentru a mobiliza, cel puțin parțial, investiții pe termen lung, cu condiția de a dispune de o legislație care creează un cadru european favorabil pentru aceste parteneriate, de a găsi un echilibru între interesele divergente ale investitorului public și ale celui privat și de a se asigura controlul public asupra ~~ea patrimoniul~~ infrastructurii feroviare ~~să rămână proprietate publică~~, în interesul serviciului public și al siguranței.”

Expunere de motive

Patrimoniul infrastructurii, cum ar fi liniile ferate etc., ar trebui să facă obiectul negocierilor în cadrul parteneriatelor public-privat. Este important ca echipamentele feroviare să fie controlate ca parte a infrastructurii europene și naționale.

Rezultatul votului

Pentru: 67

Împotrivă: 88

Abțineri: 22

Punctul 7.2.3

Amendamentul prezentat la punctul 7.2.3 este legat de cel de la punctul 1.6, cele două amendamente fiind votate împreună.

Se modifică după cum urmează:

~~„Repoziționarea mizelor pieței interne și concurenței ar trebui făcută în primul rând în raport cu concurența intermodală și după aceea în cadrul sectorului feroviar.”~~

„În general, transporturile feroviare reprezintă un mod de transport sigur, ecologic și eficient din punct de vedere energetic. Atâta vreme cât tariful aplicat utilizării infrastructurilor de transport nu va lua în calcul pe deplin costurile ~~externe~~, de mediu și sociale în toate modurile de transport, anumite denaturările la nivelul concurenței vor continua să existe, în detrimentul sectorului financiar.”

Expunere de motive

Prima teză este în contradicție directă cu politica UE în domeniul transporturilor și trebuie eliminată. Concurența în sectorul feroviar este parte integrantă din pachetul feroviar. Întrucât niciun mod de transport – inclusiv cel feroviar – nu a internalizat pe deplin costurile externe, acest lucru trebuie reflectat în formularea celui de-al doilea paragraf.

Punctul 1.6

Se modifică după cum urmează:

„CESE deplânge întârzierile în crearea condițiilor care să permită o concurență echitabilă ~~între sectorul feroviar și celelalte~~ pentru toate modurile de transport și insuficiența măsurilor care urmăresc internalizarea costurilor și efectelor externe ale transportului prin tariful costurilor externe, care sunt suportate de societate.”

Expunere de motive

Există și în domeniul transportului feroviar costuri externe (în special cele legate de poluarea sonoră) care nu sunt internalizate, precum și diferențe de taxe etc. care diferă de la un mod de transport la altul.

Rezultatul votului

Pentru: 55

Împotrivă: 103

Abțineri: 23

Punctul 7.2.5

Se modifică după cum urmează:

„Pentru a incita întreprinderile feroviare să investească mai durabil, proiectul de directivă supus examinării urmărește introducerea unei diferențe între tarifele de acces la rețea, în funcție de caracteristicile emisiilor sonore ale materialului rulant.

Conform Comisiei (fără ca acest lucru să fie precizat în proiectul de directivă), diferența între tarife se va aplica printr-o scădere a costurilor de acces oferită întreprinderilor care reduc emisiile sonore ale materialului rulant. CESE consideră că această măsură este extrem de laudabilă, însă remarcă importanța faptului de a fi aplicată astfel încât să nu se aducă prejudicii competitivității întreprinderilor feroviare, nu ar trebui totuși aplicată decât dacă ar fi obligatorie (și nu doar facultativă) și pentru celelalte moduri de transport.”

Expunere de motive

Având în vedere aspectele menționate la punctele precedente, nu ar trebui să ne opunem internalizării costurilor legate de poluarea sonoră, însă aceasta trebuie să se facă fără a aduce prejudicii competitivității în raport cu modurile de transport concurente.

Rezultatul votului

Pentru: 57
Împotrivă: 110
Abțineri: 16

Punctul 7.4.2

Amendamentul prezentat la punctul 7.4.2 este legat de cel de la punctul 1.7, cele două amendamente fiind votate împreună.

Se combină punctele 7.4.2 și 7.4.3, care se modifică după cum urmează:

„CESE consideră că nu este ușor de determinat unde se poate trage linia de demarcație dintre infrastructura publică și resursele operatorilor privați, acest aspect trebuind să facă obiectul unei dezbatere. Cu toate acestea, experiența ne arată cu certitudine faptul că, de exemplu, accesul la terminale, gări și stații de triaj poate fi vital pentru intrarea pe piață a unor operatori noi și, astfel, pentru dezvoltarea pietei.

CESE apreciază, în principiu, că ar trebui să fie este suficient să se ceară ca reglementările actuale, care impun operatorilor unor astfel de infrastructuri de servicii să garanteze un acces nediscriminatoriu și transparent, să fie respectate. Aceste dispoziții sunt suficiente, cu atât mai mult cu cât autoritatea de control trebuie să intervină în cazul nerespectării legislației aferente. Având în vedere experiența acumulată și importanța accesului liber la nodurile de infrastructură centrale, CESE consideră că o astfel de obligație de independență juridică, organizațională și decizională este justificată în unele cazuri, însă este important ca aceasta să nu fie disproporționată în raport cu obiectivul de nediscriminare și pune pună în pericol structurile și activitățile actuale, care sunt de neînlocuit.”

Expunere de motive

A se vedea și expunerea de motive de la punctul 1.7. Pentru crearea unei piețe europene în domeniul feroviar, accesul la principalele terminale intermodale, stații de triaj etc. trebuie să fie complet neutru sub aspectul concurenței. Aceasta este una dintre principalele solicitări ale operatorilor feroviari independenți, alături de alocarea echitabilă a capacităților de infrastructură feroviară.

Punctul 1.7

Se modifică după cum urmează:

„În ceea ce privește condițiile de acces la infrastructura de servicii, CESE nu poate fi este de acord cu obligația de independență juridică, organizatorică și decizională, care ar putea pune în pericol actualele structuri care nu pot fi înlocuite necesară pentru asigurarea concurenței echitabile pentru toți operatorii feroviari.”

Expunere de motive

Terminalele, stațiile de triaj etc. fac – desigur – parte din infrastructura comună pe o piață liberă. Experiența dovedește clar că independența în aceste domenii este vitală pentru a asigura un tratament echitabil pentru noii operatori feroviari în raport cu operatorii naționali tradiționali care dețin poziții de monopol. Riscul abuzului de poziție dominantă persistă (cf. în acest sens și punctul 3.3 din propria evaluare a Comisiei privind pachetele feroviare).

Rezultatul votului

Pentru: 54
Împotrivă: 111
Abțineri: 21

Punctul 7.4.4

Se elimină punctul:

~~„CESE amintește faptul că obiectivul finanțării publice a acestor infrastructuri de servicii este să răspundă nevoilor colectivității. De aceea, accesul la aceste servicii nu ar trebui asigurat decât dacă servește interesele societății, în cazul în care aceste infrastructuri beneficiază de finanțare publică.”~~

Expunere de motive

Dacă aceste echipamente sunt finanțate din fonduri publice, trebuie considerate elemente de infrastructură și, în consecință, trebuie deschise accesului tuturor operatorilor feroviari care utilizează această infrastructură.

Rezultatul votului

Pentru:	51
Împotrivă:	119
Abțineri:	20

Următoarele fragmente din avizul secțiunii au fost respinse, în favoarea amendamentelor adoptate de Adunare, dar au obținut cel puțin un sfert din totalul voturilor exprimate:

Punctul 6

Subtitlu

Se modifică după cum urmează:

~~„Dificultăți și bariere în calea reechilibrării modale”~~

Eliminarea cuvintelor „în calea reechilibrării modale”.

Rezultatul votului

Pentru:	97
Împotrivă:	42
Abțineri:	18

Punctul 6.2, prima frază:

~~„Caracterul specific de monopol natural al infrastructurii feroviare necesită”~~

Eliminarea primelor trei și a ultimelor patru cuvinte.

Punctul 6.2, ultima frază:

~~„Acesta nu înseamnă că nu mai este necesar să se asigure un real control public și o evaluare a eficienței serviciilor feroviare, ceea ce implică intervenția și participarea democratică din partea tuturor actorilor implicați.”~~

Eliminarea acestei fraze.

Rezultatul votului

Pentru:	118
Împotrivă:	36
Abțineri:	18