



**Asociația Europeană a Administratorilor de
Infrastructură Feroviară - EIM**

**Uniunea Industriilor Feroviare Europene -
UNIFE**

(European Rail Infrastructure Managers)

(The European Rail Industry)

Regulament privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv

Document de poziție comun

Februarie 2009

Rezumat

La 11 decembrie 2008, Comisia Europeană a prezentat o propunere de regulament privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv. Această inițiativă urmărește îmbunătățirea calității transportului feroviar internațional de marfă în Europa. Comisia propune crearea unor coridoare transeuropene în cadrul cărora să se acorde prioritate anumitor tipuri de transport de marfă, atât în termeni de alocare a traselor, cât și de gestionare a traficului.

Asociația Europeană a Administratorilor de Infrastructură Feroviară (EIM) și Uniunea Industriilor Feroviare Europene (UNIFE) sprijină următoarele elemente ale propunerii Comisiei:

- definiție și o gestionare a coridoarelor care să țină seama de piață;
- acordarea unui rol important infrastructurii și administratorilor terminalelor;
- elaborarea unor planuri de implementare, a unor indicatori de performanță și a unor sisteme de îmbunătățire a performanței ;
- introducerea principiului solicitantului autorizat pe coridoarele de transport de marfă.

Cu toate acestea, EIM și UNIFE își manifestă îngrijorarea în legătură cu lipsa flexibilității în ceea ce privește:

- definirea coridoarelor;
- definirea unor reguli de prioritate rigide (pentru rezervările de capacități și pentru gestionarea traficului);
- obligativitatea utilizării ghișeelor unice.

De asemenea, EIM și UNIFE consideră că în acest caz, Comisia a ratat șansa de a exploata întregul potențial al:

- organismelor de control;
- coridoarelor existente – RailNetEurope și ERTMS.

1. Introducere

UNIFE și EIM salută inițiativa Comisiei de a stimula dezvoltarea transportului de marfă și de a facilita transportul feroviar internațional de marfă în Europa. Transportul feroviar de marfă reprezintă o oportunitate unică de a rezolva dilema cererii din ce în ce mai mari de transport și a necesității de a reduce emisiile de CO₂.

Măsurile propuse au potențialul de a elimina unele dintre obstacolele cu care se confruntă transportul internațional de marfă. Aceste măsuri completează legislația europeană existentă din domeniul feroviar, de exemplu primul și cel de-al doilea pachet feroviar, precum și planul de introducere a sistemului ERTMS, aflat în dezbateri în cadrul instituțiilor europene.

Propunerea urmărește crearea unor coridoare transeuropene pe care se vor aplica noi reguli de prioritate, mai avantajoase pentru trenurile de marfă. Cercetările întreprinse, cum ar fi proiectul New Opera, finanțat de către UE, au arătat că acordarea unei priorități relative transportului de marfă mărește randamentul global al rețelei¹.

Coridoarele vor fi propuse de comun acord de către statele membre și de către administratorii de infrastructură și vor fi validate de către Comisia Europeană. Pentru fiecare coridor, regulile de prioritate și tipurile de transport de marfă care vor beneficia de acestea vor fi definite de un organ de guvernare, compus din administratorii de infrastructură de pe traseul coridorului. Acest organ de guvernare va răspunde și de elaborarea planului de implementare a coridorului.

EIM și UNIFE recunosc că multe din recomandările lor au fost incluse în textul propunerii. Referințele la solicitanții autorizați (art. 13), precum și la sistemele de îmbunătățire a performanței (art. 16.1) și la indicatorii de performanță sunt cât se poate de binevenite.

În consecință, **EIM și UNIFE sunt, în general, de acord cu spiritul propunerii de regulament**, dar sunt preocupate de anumite aspecte ale propunerii, prezentate în detaliu în cele ce urmează.

¹ Raportul final al proiectului New Opera: <http://www.newopera.org/files/web%20newopera2.pdf>

2. Către crearea unor coridoare orientate către piață

Atât crearea, cât și implementarea coridoarelor sunt legate de o **abordare din perspectiva pieței**. EIM și UNIFE salută acest fapt, deoarece acesta va permite ca definirea coridoarelor să se bazeze pe situația reală și pe necesitățile pieței de transport feroviar de marfă. Crearea coridoarelor va depinde, de asemenea, de rezultatele unei analize socio-economice care ar trebui să țină cont de traficul de călători.

EIM și UNIFE doresc să sublinieze că **inclusiunea costurilor externe** în analiză (art. 3.1, litera c) constituie un argument suplimentar în favoarea internalizării acestor costuri pentru toate modurile de transport, în loc de a acorda sectorului rutier o derogare legală nejustificată. (conform dezbaterii privind Directiva Eurovinieta III).

Crearea coridoarelor ar trebui să fie flexibilă, în funcție de necesitățile fiecărei țări, și nu condiționată în mod strict de criterii prestabilite, cum ar fi volumul de marfă transportată (art. 3.3). Apartenența la rețeaua TEN-T nu ar trebui să constituie un criteriu rigid (art. 3.1., litera a). În anumite cazuri, unele tronsoane ale rețelei feroviare a căror integrare într-un coridor ar fi pertinentă (de exemplu, anumite rute alternative sau anumite legături cu porturile) nu fac parte din TEN-T². Mai mult, criteriile TEN-T ar putea reduce șansele de a crea și alte coridoare în viitor.

Pe lângă aceasta, toate deciziile privind coridorul, cum ar fi deciziile de investiție, ar trebui să fie luate într-un mod cât se poate de transparent și publicate.

3. Regulile de prioritate ar trebui să fie utilizate în mod inteligent

Principala inovație pe care o conține propunerea este **definirea unor reguli de prioritate** care urmează să fie mai favorabile anumitor categorii de trafic de mărfuri. EIM și UNIFE sprijină definiția diferitelor categorii de trafic de mărfuri și sunt de acord cu faptul că aceste categorii ar trebui să fie definite de către administratorii de infrastructură (art. 11). Cu toate acestea, menționarea bunurilor al căror transport este „foarte sensibil la durata de parcurs” nu este metoda adecvată pentru a identifica trenurile de marfă care ar trebui să beneficieze de cea mai mare prioritate.

Modalitatea de acordare a unei priorități reale pentru trenurile de „transport de marfă prioritar”, atât în termeni de stabilire a graficului, cât și de gestionare a traficului, ar trebui să fie bazată pe o **abordare pragmatică**.

Traficul de marfă nu este la fel de ușor de anticipat ca traficul de călători; din acest motiv, este dificil să se estimeze ce capacitate trebuie rezervată. **Rezervarea capacității** cu un an înainte pentru transportul de marfă prioritar ar putea duce la o irosire a capacității, în cazul în care această capacitate nu este utilizată (art. 12.1).

²

De exemplu, legăturile feroviare cu porturile Le Havre și Dunkerque (Franța) nu fac parte din rețeaua TEN-T.

Imposibilitatea anulării trenurilor de marfă prioritare cu 3 luni înaintea graficului său de circulație ar putea afecta **flexibilitatea necesară gestionării traficului** (art. 12.5). Mai mult decât atât, nu se face nici o referire la consecințele unei anulări a trasei în cursul acestor trei luni. Organismele de control ar trebui să joace rolul unor instanțe de apel în astfel de situații.

În situația unei perturbări a traficului, EIM și UNIFE sunt în favoarea unor principii mai flexibile, care să permită administratorilor de infrastructură să ia decizii axate pe reducerea întârzierilor trenurilor de marfă prioritare, urmărind totodată **reducerea la minimum a întârzierilor totale**. Elaborarea unor planuri pentru situații neprevăzute în cazul principalelor rute ar putea contribui la reducerea întârzierilor trenurilor de marfă prin asigurarea unei alocări adecvate a capacităților disponibile.

4. Care este rolul organizațiilor existente?

EIM și UNIFE salută faptul că criteriile de selecție țin seama de coridoarele existente, cum ar fi Rail Net Europe (RNE) sau coridorul ERTMS (criteriile figurează în anexă). Cu toate acestea, ca și în cazul organismelor de control, Comisia nu reușește să tragă toate învățămintele din experiența acestora.

a) Rolul organismelor de control trebuie să fie consolidat

Organismele naționale de control și cooperarea între acestea sunt recunoscute ca fiind importante (art. 17). Acestor organisme ar trebui să li se acorde și mijloacele necesare pentru a acționa în mod eficient. De exemplu, plângerile din partea solicitanților referitoare la planul de implementare ar trebui mai degrabă adresate organismelor de control decât Comisiei Europene (art. 6).

Organismele de control ar trebui să verifice și coordonarea sistemelor de îmbunătățire a performanței aflate în vigoare de-a lungul coridorului (art. 16.1) și anularea unei trase de „transport prioritar de marfă”.

b) RailNetEurope (RNE) și ghișeele unice trebuie dezvoltate în continuare

Rolul RNE ar trebui să fie clarificat. Acesta ar putea reprezenta o bază importantă pentru dezvoltarea coridoarelor. RNE dispune deja de experiența ghișeele unice, necesare pentru gestionarea alocării traselor internaționale (art. 10).

Cu toate acestea, ghișeele unice existente nu s-au dovedit încă suficient de eficiente. EIM și UNIFE consideră că RNE ar trebui să organizeze mai bine ghișeele unice pentru a răspunde în mod mai eficient solicitărilor de trase de-a lungul coridoarelor.

c) **Coridoarele ERTMS trebuie să fie promovate**

Toate cele șase coridoare ERTMS existente vor îndeplini cu siguranță condițiile de „coridoare de transport de marfă”, în sensul prevăzut de propunerea de regulament. Ar trebui creată o procedură simplificată pentru aplicarea regulamentului propus de-a lungul coridoarelor ERTMS.

5. **Cooperarea între administratorii de infrastructură**

În ceea ce privește coordonarea lucrărilor grele de întreținere pe coridoare (art. 8), EIM și UNIFE sunt de acord cu necesitatea de îmbunătăți calitatea traselor internaționale. Coordonarea ar trebui extinsă la toate lucrările care ar reduce capacitatea disponibilă în cadrul rețelei. Această temă ar trebui să fie legată de încheierea unor acorduri multianuale (sau a unor contracte multianuale - CM), ceea ce ar permite o mai bună coordonare a lucrărilor. Într-adevăr, CM ar oferi administratorilor de infrastructură o programare clară a lucrărilor care urmează să fie întreprinse pe termen lung.

6. **Concluzii**

EIM și UNIFE își exprimă, în general, satisfacția în ceea ce privește propunerea de regulament. Aceasta constituie o bază solidă pentru crearea unei rețele europene de transport prioritar de marfă, cu condiția ca preocupările menționate anterior să fie abordate în mod explicit. Abordarea din perspectiva pieței ar trebui dezvoltată în continuare pentru a permite o flexibilitate sporită, în ceea ce privește atât crearea coridoarelor, cât și gestionarea traficului pe aceste coridoare, ceea ce va stimula, în cele din urmă, creșterea din sectorul transportului feroviar de marfă.

Pentru informații suplimentare, vă rugăm să contactați următoarele persoane:

Dan Wolff
 Consilier politic principal al EIM
 Tel: +32 (0)2 234 37 71
 E-mail: dan.wolff@eimrail.org

EIM, Asociația Europeană a Administratorilor de Infrastructură Feroviară, a fost creată în scopul promovării intereselor și pozițiilor administratorilor independenți de infrastructură din Europa, ca urmare a liberalizării pieței transporturilor pe cale ferată, având obiectivul de a sprijini dezvoltarea industriei feroviare. Este o organizație de tip lobby, care oferă, de asemenea, consultanță tehnică organismelor europene relevante. Pentru informații suplimentare despre EIM, vă rugăm să consultați site-ul www.eimrail.org

Nike Boennen
 Director UNIFE pentru afaceri publice
 Tel: +32 (0)2 626 12 69
 E-mail: nike.boennen@unife.org

UNIFE reprezintă interesele industriei feroviare europene pe lângă instituțiile europene, asociațiile internaționale ale căilor ferate și alți interlocutori din domeniu. Uniunea Industriilor Feroviare Europene, (UNIFE), pune la dispoziție sisteme feroviare competitive ca răspuns la creșterea traficului feroviar, iar obiectivul său este ca transportul feroviar să devină soluția durabilă la provocările legate de mobilitate în secolul al XXI-lea. Uniunea Industriilor Feroviare Europene, (UNIFE) este formată din industrii ultramoderne din domeniul materialului rulant, al infrastructurii, al tehnologiilor informației și al semnalizării și al furnizării de piese și de servicii. Pentru informații suplimentare, vă rugăm consultați site-ul www.unife.org.

Document de lucru, tradus cu sprijinul Comitetului Economic și Social European, pentru dezbaterile „**Coridoare europene pentru transport feroviar de marfă**”, din 17 septembrie 2009, Palatul Parlamentului României, Sala „Drepturilor Omului”, București, România.
