



CER (Comunitatea europeană a operatorilor feroviari și a companiilor de infrastructură)

**Document de poziție al CER
referitor la propunerea de regulament COM(2008)852
privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv**

Rezumat

1. Pentru a sprijini dezvoltarea coridoarelor de transport de marfă, este nevoie **în primul rând** (indiferent de legislația în vigoare) de **acțiune politică** la nivel ministerial.
2. **TEN-T ar trebui să se adapteze** la coridoarele de transport de marfă, iar regulamentul ar trebui să permită conectarea la principalele puncte de plecare/destinații pentru transportul de marfă legate de TEN-T, dar în afara acestora.
3. **Operatorii feroviari** ar trebui să fie **pe deplin reprezentați** în guvernarea coridoarelor, deoarece aceștia sunt într-o poziție mai apropiată de piață și este foarte probabil să trebuiască să pună în aplicare deciziile de îmbunătățire (sau să fie afectați de acestea).
4. **Rezervările de capacități în avans** nu ar trebui să fie **obligatorii**, ci definite de către administratorii de infrastructură, în cazul în care sunt considerate necesare.
5. Ar trebui să fie definite și **publicate reguli aplicabile trenurilor întârziate** (însă definirea acestor reguli trebuie menținută la nivelul coridorului și trebuie să rămână flexibilă).
6. **Utilizarea ghișeelor unice nu ar trebui să fie obligatorie** pentru întreprinderile feroviare, pentru a permite concurența între diferitele entități din domeniul infrastructurii.
7. Conceptul de „**solicitanți autorizați**” **nu ar trebui să fie extins** la un coridor internațional, în situația în care una din țările de pe traseul coridorului nu aplică acest concept la nivel național.

Introducere

La 11 decembrie 2008, Comisia Europeană a publicat o propunere de regulament privind o rețea feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv. **Comunitatea europeană a operatorilor feroviari și a companiilor de infrastructură (CER)** este ferm angajată în favoarea creării de coridoare internaționale pentru transportul feroviar de marfă și sprijină intenția Comisiei de a mări competitivitatea transportului feroviar de marfă în Europa. Prin propunerea sa de regulament, Comisia Europeană speră nu numai să crească viteza comercială și capacitatea transportului feroviar de marfă, ci și să-i îmbunătățească fiabilitatea prin dezvoltarea coridoarelor internaționale pentru transportul feroviar de marfă - ceea ce, în ultimă instanță, va duce la scăderea costurilor și la creșterea competitivității sectorului.

Pentru a sprijini dezvoltarea coridoarelor de transport de marfă, este nevoie în primul rând (indiferent de legislația în vigoare) de acțiune politică la nivel ministerial.

CER sprijină eforturile Comisiei Europene de a încuraja dezvoltarea coridoarelor de transport feroviar de marfă în Europa. Cu toate acestea, CER își exprimă temerea că o abordare pur legislativă nu va fi suficientă.

În primul rând, CER dorește să sublinieze că mai mulți membri ai săi participă deja în mod activ la inițiative privind coridoarele de transport sau contribuie la îmbunătățirea accesului la transportul de marfă, așa cum este cazul grupurilor europene de interes economic (GEIE) pentru dezvoltarea coridorului A (Rotterdam – Genova) și a coridorului C (Antwerpen – Lyon/Basle) din sistemul ERTMS sau prin implicarea în activitățile coridoarelor create prin RailNetEurope (RNE). În Marea Britanie a fost deja elaborat un plan strategic pentru transportul de marfă prin documentul *Freight Route Utilisation Strategy* (Strategia de utilizare a rutelor în transportul de marfă), iar documentul *High level output statement* a promovat dezvoltarea unei rețele strategice pentru transportul de marfă, identificând o rețea centrală și rutele de deviere și alocând totodată resurse pentru sistemele de îmbunătățire. Prin urmare, numeroase acțiuni menționate în propunerea Comisiei sunt în curs de realizare la nivelul coridoarelor (fără să fi fost nevoie de un cadru legislativ în acest sens).

În al doilea rând, CER dorește să sublinieze că, dincolo de eforturile proprii ale părților interesate (întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură), este nevoie, de asemenea, de mobilizare politică, care nu poate fi obținută neapărat în modul cel mai eficient prin reglementare. Pentru mobilizarea energiilor în vederea dezvoltării coridoarelor de transport feroviar de marfă **sunt necesare în realitate acțiuni politice** concrete la nivel de coridor, iar aceste acțiuni ar trebui întreprinse independent de orice proces legislativ. Pentru a se obține progrese în îmbunătățirea infrastructurii feroviare, este necesară coordonarea eficientă la nivel înalt pentru fiecare coridor în cauză; de aceea, este esențial ca toți miniștrii transporturilor din țările traversate de un coridor să se reunească.

Din aceste motive, CER se declară întrutotul în favoarea instituirii imediate a unor „conferințe ministeriale la nivel înalt pe tema coridoarelor” pentru mai multe coridoare, pentru a aborda în mod concret, la nivel înalt, evoluțiile din domeniu. Acestea ar trebui să aibă loc în paralel cu continuarea procesului legislativ, astfel încât să nu se mai înregistreze nici o altă întârziere în legătură cu acest subiect, extrem de urgent, și astfel încât experiența câștigată „pe viu” să poată fi reflectată în discuțiile legislative pe tema propunerii de regulament. În acest sens, CER salută prima conferință, preconizată pentru aprilie 2009 de către Președinția cehă a UE, pe tema coridorului ERTMS E „extins”.

Întreprinderile feroviare ar trebui să fie implicate în guvernarea, deoarece sunt orientate către piață și sunt susceptibile să pună în aplicare deciziile luate sau să fie afectate de acestea.

Propunerea de regulament a Comisiei Europene prevede, de asemenea, că administrarea coridoarelor revine administratorilor de infrastructură și guvernelor naționale care cooperează de-a lungul unui coridor. CER atrage atenția asupra faptului că, pe lângă administratorii de infrastructură și guvernele naționale, întreprinderile feroviare trebuie și ele să fie implicate la toate nivelurile de guvernare.

Coridoarele pot fi dezvoltate **conform cererilor pieței** numai cu condiția integrării depline a întreprinderilor feroviare în procesul decizional, dat fiind că ele se ocupă de clienții transporturilor de marfă.

În plus, este pur și simplu just ca întreprinderile feroviare să fie implicate în decizii care **le vor afecta** în mod direct **activitățile**, iar ulterior și marja de profit, în condițiile unei piețe libere.

În sfârșit, nu trebuie uitat că întreprinderile feroviare vor trebui, la rândul lor, să **pună în aplicare acțiunile** propuse de guvernarea coridoarelor. În aceste situații specifice, este aproape inimaginabilă imposibilitatea de a participa pe deplin la procesul decizional. În realitate, pe baza experienței câștigate până acum în cadrul așa-numitelor coridoare ERTMS (Sistemul european de gestionare a traficului feroviar), CER a solicitat deja o astfel de implicare a întreprinderilor feroviare în ceea ce privește GEIE create în scopul dezvoltării unui sistem uniformizat comun de semnalizare pe rețeaua europeană de căi ferate. În decembrie 2008 s-a transmis o scrisoare către miniștrii europeni ai transporturilor și către Comisia Europeană, semnată de 30 de directori ai societăților de transport feroviar de marfă care fac parte din CER.

La nivel teoretic, se pune încă întrebarea dacă implicarea tuturor întreprinderilor feroviare care utilizează un coridor poate duce la o guvernare supradimensionată și ineficientă, precum și dacă implicarea unui număr restrâns dintre aceștia ar duce la o denaturare a competiției. S-ar putea evoca astfel de preocupări în situația înființării unei „structuri de management operațional” (ca un ghișeu unic) care ar avea un efect direct asupra operațiunilor legate de activitățile generatoare de profit. Argumentul nu este valabil în cazul în care se înființează o structură de guvernare de tip „gestionare de proiect”, al cărei scop principal ar fi îmbunătățirea activității unui coridor. În acest caz, problema nu este de a avea în final prea multe societăți interesate, ci mai degrabă de a mobiliza un număr

suficient de parteneri motivați, gata să investească timp și eforturi în activități presupuse a nu aduce profituri individuale imediate, ci mai degrabă beneficii colective pe termen mediu.

Din punct de vedere practic și în funcție de circumstanțele specifice ale fiecărui coridor, ar trebui să se permită ca din governanța coridorului să poată face parte întreprinderile feroviare interesate (întreprinderile de transporturi de marfă, în orice caz, precum și, în măsura posibilului, un număr rezonabil de reprezentanți ai întreprinderilor de transport de călători care utilizează coridorul):

- fie în calitate de întreprinderi izolate,
- fie ca grupuri de întreprinderi (cu avantajul că operatorii de dimensiuni mai mici care, în caz contrar nu și-ar putea face auzite opiniile atât de bine ca întreprinderile izolate, ar putea astfel să exercite o influență mai mare)
- și chiar în ambele calități, într-o formă sau alta.

Criteriul principal pentru participarea la governanța unui coridor ar trebui să fie motivația și disponibilitatea de a aduce o contribuție activă la îmbunătățirea coridorului. Accentuarea caracterului reprezentativ în detrimentul dorinței de a contribui nu ar face decât să distragă atenția de la eforturile care se cer depuse. În aceste condiții, și fără a exclude pe cineva anume, governanța coridorului ar trebui să aibă posibilitatea de a primi toate întreprinderile feroviare **interesate** în configurația de reprezentare aleasă de acestea, cu condiția de a face dovada motivației de a participa.

TEN-T ar trebui să se adapteze la coridoarele de transport de marfă, iar regulamentul ar trebui să permită conectarea la principalele puncte de plecare/destinații pentru transportul de marfă legate de TEN-T, dar în afara acestora.

O abordare orientată către piață a definiției coridorului ar putea pune în evidență tronsoane ale rețelei care sunt importante pentru transportul de marfă, dar care nu fac parte din rețeaua TEN-T. Deși ar trebui să se urmărească într-o cât mai mare măsură asigurarea coerenței cu TEN-T, rețeaua TEN-T nu ar trebui să limiteze definirea coridoarelor. Dimpotrivă, TEN-T ar trebui să se adapteze pentru a ține seama de situația pieței, care, în anumite cazuri, evoluează foarte rapid. În ceea ce privește regulamentul, acesta ar trebui să țină seama și să permită conectarea la principalele puncte de plecare/destinații pentru transportul de marfă care pot fi legate de TEN-T, dar se pot situa în afara acestora.

De exemplu, în Slovenia, linia de cale ferată dinspre frontiera Austria/Slovenia (Jesenice) către frontiera Slovenia/Croația și ramificația dinspre frontiera Slovenia/Austria către Pragersko nu fac încă parte din TEN-T, deși este vorba de o sursă importantă de trafic pe coridorul european X și de una dintre principalele linii ale rețelei slovene. Posibilitatea includerii acestei linii într-un coridor ar trebui să impună în mod automat includerea acesteia în TEN-T. Conform actualei propuneri a Comisiei, criteriile birocratice stricte care impun apartenența la TEN-T ca pe o cerință obligatorie au drept consecință o excludere totală a tronsoanelor slovene menționate mai sus din orice inițiativă de îmbunătățire a coridorului!

Rezervările de capacități nu ar trebui să fie obligatorii, ci definite de către administratorii de infrastructură, în cazul în care sunt considerate necesare.

Comisia Europeană propune rezervarea de capacități în avans în vederea transportului de marfă pe fiecare coridor și stabilirea unor reguli de prioritate pentru fiecare coridor în parte.

Obligarea administratorilor de infrastructură să rezerve capacități în avans poate conduce la o utilizare nejudicioasă a capacităților, mai degrabă decât la optimizarea acestora, în special atunci când nu se poate stabili cu certitudine (așa cum este cazul în mod frecvent pentru serviciile de transporturi de marfă) circulația trenurilor cu câteva luni înainte.

Cu toate acestea, ar trebui ca governanța coridorului să fie autorizată să definească categoriile de trase de transport de marfă (acestea putând primi numele de „transport de marfă facilitat”) care necesită timpi de transport eficienți și punctualitate. Administratorii de infrastructură ar trebui să aibă ulterior posibilitatea de a rezerva capacități, în cazul în care sunt considerate necesare, bazându-se pe evaluarea unor astfel de necesități, de „transport de marfă facilitat”.

Trebuie definite și publicate reguli aplicabile trenurilor întârziate (însă definirea acestor reguli trebuie menținută la nivelul coridorului și trebuie să rămână flexibilă).

Ar trebui să se evite definirea la nivel european a oricăror reguli aplicabile trenurilor întârziate (sau elaborate în scopul minimizării întârzierilor trenurilor), dat fiind că organismul de governanță reprezintă nivelul cel mai adaptat pentru a lua în considerare necesitățile transportului feroviar de marfă și condițiile locale de la nivelul coridorului. Pe lângă aceasta, regulile aplicabile trenurilor întârziate (sau elaborate în scopul minimizării întârzierilor trenurilor) nu se pot aplica numai coridoarelor, dat fiind că vor avea efecte imediate asupra restului rețelei (inclusiv asupra pasagerilor și a serviciilor de întreținere).

La ora actuală, atunci când se constată o saturare a rețelei într-un anumit punct, prioritatea constă de obicei în alegerea unor opțiuni operaționale care reduc la minimum „întârzierile totale din rețea” și eliminarea congestiilor de trafic în cel mai rapid mod posibil. În cele din urmă, reducerea „întârzierilor totale din rețea” este benefică pentru toate tipurile de trafic.

La sugestia organului central de governanță al coridorului de transport de marfă, administratorii de infrastructură ar trebui să publice regulile aplicabile trenurilor întârziate (sau regulile care vizează minimizarea întârzierilor trenurilor) în situația în care există perturbări de trafic pe coridorul de transport de marfă.

Acestea fiind spuse, CER dorește să sublinieze că rolul esențial al regulilor de prioritate este tocmai acela de a rezolva situațiile de conflict. Recurgerea frecventă la stabilirea unor reguli de prioritate denotă o frecvență ridicată a situațiilor conflictuale și demonstrează clar suprautilizarea capacității rețelei. În loc să se insiste excesiv asupra regulilor de prioritate, **ar trebui ca eforturile să se concentreze pe îmbunătățirea coridoarelor, astfel încât să se recurgă la reguli de prioritate**

numai în cazuri excepționale – de exemplu prin realizarea de investiții în infrastructură și prin sporirea capacității fizice a acesteia.

Utilizarea ghișeelor unice nu ar trebui să devină obligatorie pentru întreprinderile feroviare, pentru a permite apariția concurenței între diferitele entități din domeniul infrastructurii.

Utilizarea unui ghișeu unic pentru toate întreprinderile la solicitarea unei trase internaționale nu ar trebui să devină obligatorie. Modalitatea tradițională de solicitare de trase prin intermediul fiecărui administrator de infrastructură național sau al unui administrator de infrastructură principal ar trebui păstrată, cel puțin ca soluție de rezervă în cazul nereușitei ghișeului unic.

Dimpotrivă, utilizarea opțională a ghișeelor unice oferă întreprinderilor feroviare oportunitatea de a pune diferite entități din domeniul infrastructurii într-o situație de concurență. În cazul în care nu se creează o concurență între ghișeele unice și modalitatea tradițională de a achiziționa trase, aceste ghișee nu vor avea nici un stimul pentru a-și îmbunătăți serviciile.

Conceptul de „solicitanți autorizați” nu ar trebui să fie extins la un coridor, în situația în care una din țările de pe traseul coridorului nu aplică acest concept la nivel național.

Solicitanților autorizați nu ar trebui să li se permită accesul la întregul coridor, în cazul în care o țară de pe parcursul acestuia le refuză accesul la nivel național. Aceasta ar conduce, într-adevăr, la denaturarea concurenței pe piețele interne, în detrimentul întreprinderilor feroviare.

La nivel mai general, CER se opune conceptului de solicitanți autorizați care au posibilitatea de a achiziționa capacități de infrastructură, dar care, spre deosebire de întreprinderile feroviare, nu trebuie să-și asume riscul de a investi în mecanici de locomotivă și în locomotive. Dat fiind că nu trebuie să-și asume aceleași riscuri, solicitanții autorizați intră într-o concurență neloială în raport cu întreprinderile feroviare.

CONCLUZIE: Încă nu a fost găsită o soluție în ceea ce privește implicarea întreprinderilor feroviare și îmbunătățirea capacităților de infrastructură

CER recunoaște și susține pe deplin intenția Comisiei Europene de a promova coridoarele de transport de marfă. Pentru a facilita acest proces, CER recomandă insistent ca sugestiile reprezentanților acestui sector, așa cum sunt prezentate în acest document de poziție, să fie luate în considerare. Majoritatea acestor recomandări au fost deja exprimate de către reprezentanții industriei feroviare în cadrul Grupului strategic de experți convocat de către Comisie în prima jumătate a anului 2008 și de CER în răspunsul său la consultarea online organizată în aceeași perioadă.

Acordarea posibilității de a participa la un număr mai mare de inițiative voluntare de creare a unor coridoare, implicarea întreprinderilor feroviare la toate nivelurile de guvernare și creșterea capacității fizice a infrastructurii sunt trei elemente esențiale de luat în considerare în discuțiile viitoare. Pentru observații mai detaliate, vă rugăm consultați în anexă lista de propuneri de amendamente.

Pentru informații suplimentare, vă rugăm să-l contactați pe dl Jacques DIRAND, Consilier politic principal pentru infrastructură și transport de marfă (00.32.2.213.08.78, jd@cer.be).

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