

RO

RO

RO



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 18.10.2007
COM(2007) 608 final

**COMUNICAREA COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI CĂTRE PARLAMENTUL
EUROPEAN**

Către o rețea feroviară cu prioritate pentru transportul de marfă

{SEC(2007) 1322}
{SEC(2007) 1324}
{SEC(2007) 1325}

COMUNICAREA COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

Către o rețea feroviară cu prioritate pentru transportul de marfă

1. CONTEXTUL

1.1 O cotă de piață scăzută contrabalansată de oportunități pentru transportul feroviar de marfă

Transportul de marfă a înregistrat o creștere a rezultatelor de 2,8% pe an între 1995 și 2005, mai mare decât creșterea PIB-ului în aceeași perioadă. Tehnologia de transport (infrastructuri și vehicule) a evoluat semnificativ, la fel și abordarea expeditorilor care au devenit din ce în ce mai exigenți în ceea ce privește transportatorii. Cota de piață deținută de transportul feroviar de marfă pe piața de transporturi a continuat să scadă, stabilizându-se la 10% începând cu 2005¹, respectiv cel mai scăzut nivel din 1945 (a se vedea anexa I²).

În prezent, transportul feroviar de marfă se confruntă cu o serie de dificultăți care explică, parțial, incapacitatea acestuia de a-și spori cota de piață. Aceste dificultăți afectează în principal fiabilitatea, capacitățile disponibile, gestionarea informațiilor, viteza medie, precum și flexibilitatea acestuia.

Cu toate acestea, apar noi oportunități pentru transportul feroviar de marfă care, deschis concurenței, adoptă o nouă dinamică în anumite state membre, susținută în special de intensificarea schimburilor comerciale, de congestionarea căilor rutiere, de prețul ridicat al petrolului sau de preocupările sporite pentru conservarea mediului. Transportul de containere și rutele lungi (segmente pentru care calea ferată prezintă avantaje reale) continuă să se extindă (a se vedea anexele I și II).

1.2 Acțiunile deja întreprinse de Comisie

În ultimii cincisprezece ani, Comunitatea Europeană a desfășurat o politică destinată să creeze o nouă dinamică a căilor ferate, pe baza a trei axe:

- Crearea unei piețe a transportului de marfă la scară europeană a fost realizată prin intermediul primului³ și al celui de-al doilea⁴ dintre pachetele feroviare. Deschiderea progresivă a pieței transportului feroviar de marfă, care a devenit completă începând cu ianuarie 2007, a fost însoțită de restructurări ale întreprinderilor tradiționale. Costurile aferente transportului feroviar de marfă au scăzut cu 2% pe an între 2001 și 2004, în timp

¹ UE-25, în termeni de performanță (tone-km).

² Anexele sunt grupate în documentul de lucru al serviciilor Comisiei intitulat „Anexă la comunicarea «Către o rețea feroviară cu prioritate pentru transportul de marfă»”.

³ Directivele 2001/12, 2001/13 și 2001/14 din 26 februarie 2001. A se vedea raportul privind punerea în aplicare a primului pachet - COM(2006)189 din 3 mai 2006.

⁴ Directivele 2004/49/CE, 2004/50/CE, 2004/51/CE și Regulamentul 881/2004/CE din 29 aprilie 2004.

ce tarifele pentru acest mod de transport au scăzut, la rândul lor, cu 3% pe an în aceeași perioadă⁵.

- Dezvoltarea interoperabilității tehnice și a normelor de siguranță comune. Inițiativele recente privind permisul european pentru mecanicii de tren și propunerea prezentată de Comisie la sfârșitul anului 2006 privind acceptarea reciprocă a materialului rulant se înscrie în acest cadru.
- Identificarea unei rețele feroviare în cadrul rețelei transeuropene de transport (RTE-T). Numeroase proiecte feroviare au primit sprijin financiar prin intermediul fondurilor RTE-T. În cadrul programului RTE-T, Comisia a inițiat și încurajat dezvoltarea *European Rail Traffic Management System* (ERTMS) (Sistemul European de Management al Traficului Feroviar), un sistem comun de control, comandă și semnalizare destinat să înlocuiască sistemele naționale existente. În egală măsură, sectorul feroviar primește un important sprijin financiar de la Comunitate prin intermediul politicii de coeziune.

Până la ora actuală, aceste inițiative nu au produs rezultatele așteptate. Statele membre vor trebui să finalizeze aplicarea legislației europene în domeniul feroviar. Progresele în ceea ce privește interoperabilitatea sunt lente, iar dificultățile întâmpinate la frontiere persistă. În consecință, persistă de asemenea anumite probleme importante legate de calitatea transportului feroviar de marfă. De exemplu, conform UIRR, în 2006 doar 53% din trenurile de transport intermodal⁶ feroviar-rutier au ajuns la destinație fără întârziere⁷.

În ansamblu, analiza rezultatelor acțiunii comunitare indică rezultate mai favorabile la nivel național decât la nivel internațional. Inițiativele Uniunii încă nu au făcut posibilă reducerea suficientă a fragmentării pieței feroviare europene.

1.3 Orientările politicii comune în domeniul transporturilor

Având în vedere obiectivul unui transfer modal rutier-feroviar, Cartea albă privind politica europeană în domeniul transporturilor pentru 2010 prevedea crearea unor „coridoare multimodale cu prioritate pentru transportul de marfă”. Revizuirea din 2006 a Cărții albe subliniază obiectivul Uniunii de a dezvolta comodalitatea, adică „utilizarea eficientă a diferitelor moduri de transport, în mod independent unul față de altul și în combinație⁸” și reia ideea promovării unei „rețele de transport feroviar de marfă” (a se vedea anexa III).

Necesitatea adoptării unor măsuri pentru a încuraja crearea unei rețele feroviare cu prioritate pentru transportul de marfă a fost reamintită, de asemenea, în comunicarea din iunie 2006⁹ a Comisiei, cu titlul „Logistica transportului de marfă în Europa, cheia unei modalități durabile”. Crearea unei astfel de rețele se înscrie, în egală măsură, în procesul de realizare a unei piețe unice, astfel cum a fost prevăzută de tratat și se numără printre obiectivele de creștere economică și de ocupare a forței de muncă stabilite de Agenda Lisabona. De asemenea, aceasta va contribui la politica de dezvoltare durabilă derulată de autoritățile europene.

⁵ CER, The Future of Rail Freight in Europe.

⁶ Transportul intermodal reprezintă, în volum, aproximativ 15% din traficul feroviar de marfă.

⁷ UIRR (Uniunea Internațională a societăților de transport combinat feroviar-rutier) acceptă maxim 30 de minute întârziere.

⁸ Definiția comodalității specificată în revizuirea intermediară a Cărții albe privind transporturile.

⁹ COM(2006) 336 final.

2. OBIECTIVELE ȘI OPȚIUNILE PENTRU REALIZAREA UNEI REȚELE FERUVIARE CU PRIORITATE PENTRU TRANSPORTUL DE MARFĂ

2.1 Obiectivul prezentei comunicări: crearea unei rețele feroviare europene, parte a rețelei RTE-T, pe care transportul de marfă va fi mai fiabil și mai performant

Având în vedere ameliorarea continuă a eficienței transportului rutier, transportul feroviar trebuie să devină mai competitiv, în special în ceea ce privește calitatea. Pentru clienții logisticii, calitate înseamnă în primul rând timpi de transport competitivi, siguranța transportului de marfă și capacitate adaptată la nevoi. Pentru atingerea acestui obiectiv trebuie întruniți mai mulți factori, printre care o abordare care să integreze proceduri operaționale și procese coordonate pe întreg teritoriul Uniunii. Disponibilitatea infrastructurii constituie un alt factor.

Prezenta comunicare urmărește să promoveze crearea unei rețele feroviare europene puternice, de-a lungul căreia transportul de marfă va oferi servicii de calitate mai bună decât în prezent în ceea ce privește timpii de transport, fiabilitatea și capacitatea. Ameliorarea serviciilor pe această rețea ar trebui să influențeze pozitiv toate segmentele pieței de transport de marfă, inclusiv cel al vagoanelor izolate. Acest obiectiv se înscrie în aceeași linie a inițiativelor Comisiei destinate să amelioreze calitatea transportului feroviar de marfă în Europa. După respingerea propunerii de regulament formulate de Comisie în cadrul celui de-al treilea pachet feroviar, aceasta s-a angajat să monitorizeze atent progresele înregistrate în domeniu și să propună alte măsuri posibile pentru susținerea și încurajarea eforturilor depuse în acest sector.

O imagine a acestei rețele poate fi obținută analizând rețelele transeuropene existente, inclusiv rețeaua de transport de marfă descrisă de Directiva 2001/12/CE și coridoarele identificate drept prioritare pentru desfășurarea ERTMS sau definite în cadrul proiectelor europene de cercetare (Eufranet, Trend, Reorient și New Opera). Harta de mai jos oferă o primă imagine a coridoarelor care ar putea fi incluse în rețea.



INDICATIVE SCOPE for a RAIL FREIGHT-ORIENTED NETWORK



- Rail freight-oriented network
- Railway Trans-European Network as defined in Decision 884/2004
- Third countries

Cartography: DG TREN - 26/07/2007
© EuroGeographics 2001 for the administrative boundaries

2.2 Inițiativele deja lansate, destinate să creeze o rețea feroviară europeană cu prioritate pentru transportul de marfă

Părțile care acționează în acest sector și statele membre, încurajate ocazional de Comisie, au inițiat deja mai multe acțiuni pentru dezvoltarea unor axe feroviare internaționale care asigură condiții bune de circulație pentru transportul de marfă sau care intensifică coordonarea între administratorii de infrastructură pentru programarea investițiilor sau ameliorarea administrării traficului internațional al transportului de marfă.

Dintre aceste inițiative se rețin următoarele (a se vedea anexa IV):

- dezvoltarea interoperabilității, în special prin intermediul specificației tehnice de interoperabilitate aferente exploataării și managementului traficului (STI OPE) și al desfășurării specificației tehnice pentru interoperabilitate aferente aplicațiilor telematice pentru transportul de marfă (STI TAF)¹⁰, destinate să amelioreze gestionarea informațiilor privind circulația trenurilor pe întregul continent;
- introducerea Eurotiraills¹¹, care informează utilizatorii în timp real cu privire la poziția trenurilor și la eventualele întârzieri ale acestora în mai multe state membre;
- crearea RailNetEurope¹² (RNE), care propune clienților săi în special rute internaționale și care constituie un instrument util de coordonare pentru majoritatea administratorilor de infrastructură;
- construirea unor infrastructuri importante pentru rețeaua RTE-T, precum „Betuwe line”;
- crearea, de către statele membre și administratorii de infrastructură, a unor structuri de coridoare în cadrul desfășurării ERTMS de-a lungul a 6 axe¹³ europene importante pentru transportul de marfă. Această inițiativă, bazată, pentru fiecare coridor, pe o scrisoare de intenție semnată la nivel ministerial, este sprijinită de un coordonator european numit de Comisie. Principalele măsuri propuse în prezenta comunicare au la bază această experiență.

Alături de programul RTE-T, toate aceste acțiuni contribuie în mod eficient la realizarea unei rețele feroviare europene cu prioritate pentru transportul de marfă. Comisia dorește să le monitorizeze, să încurajeze difuzarea acestora și să le completeze.

2.3 Opțiunea aleasă: adoptarea de noi măsuri pentru crearea unei rețele orientate spre transportul de marfă

În vederea creării rețelei feroviare europene cu prioritate pentru transportul de marfă au fost analizate mai multe opțiuni: inițiativa întreprinderii unor acțiuni este lăsată la latitudinea părților care acționează în cadrul sectorului și a statelor membre, fără vreun nou stimulent

¹⁰ STI TAF și planul său de desfășurare urmăresc să dezvolte sisteme interoperabile de gestionare a informațiilor privind traficul aferent transportului feroviar de marfă.

¹¹ Eurotiraills este un program dezvoltat cu sprijinul Comunității de un grup de administratori de infrastructură. Acesta permite urmărirea în timp real a itinerariilor trenurilor internaționale.

¹² RNE, structură creată la inițiativa administratorilor de infrastructură, propune în special rute internaționale „deja pregătite” și pune la dispoziția operatorilor un birou unic pentru alocarea rutelor internaționale.

¹³ Cele 6 coridoare ERTMS: A (Rotterdam-Genova), B (Stockholm-Napoli), C (Anvers-Basel-Lyon), D (Valencia-Lyon-Ljubljana-Budapesta), E (Dresda-Praga-Budapesta), F (Duisburg-Berlin-Varșovia).

comunitar; inițierea unei serii de măsuri noi destinate creării unei rețele orientate spre transportul de marfă, compusă din secțiuni destinate exclusiv transportului de marfă și secțiuni cu trafic mixt călători-marfă; lansarea unui program specific care să ducă la crearea unei rețele feroviare europene destinate exclusiv transportului de marfă.

Această ultimă opțiune pare să fie soluția cea mai eficientă în ceea ce privește răspunsul la obiectivul urmărit de Comisie menționat anterior. Cu toate acestea, există riscul ca aceasta să devină supradimensionată, prea costisitoare și realizabilă doar pe termen lung. Ținând seama de rezultatele acțiunilor deja lansate, se pare că prima opțiune, *statu quo*-ul comunitar, este insuficientă.

Cea de-a doua opțiune, care ar include inițiativele destinate în special să accentueze coordonarea între administratorii de infrastructură din diferite state membre, să încurajeze și să stabilească un cadru pentru crearea coridoarelor, pare să răspundă, în mod echilibrat și pe termen mediu, obiectivelor stabilite. Aceasta va trebui să completeze inițiativele aflate în derulare prin măsuri legislative, financiare și politice. De asemenea, contribuția financiară necesară este mai mică decât în cazul realizării unei rețele exclusive. Cu toate acestea, necesitatea de a identifica posibile surse de finanțare nu este subestimată. Pe termen mai lung, această acțiune ar putea duce la crearea unei rețele feroviare destinate parțial și chiar integral transportului de marfă.

3. REALIZAREA UNEI REȚELE FEROVIARE EUROPENE ORIENTATE SPRE TRANSPORTUL DE MARFĂ: ACȚIUNILE PROPUSE

Dezvoltarea unor coridoare transnaționale constituie o posibilă abordare în vederea realizării unei rețele europene orientate spre transportul de marfă. Ea ar completa procesul inițiat pentru desfășurarea ERTMS, concentrându-se asupra problemelor de administrare și exploatare. Coridoarele identificate ar combina o infrastructură dimensionată în mod corect cu aplicarea unor măsuri de administrare și exploatare a acestora. Identificarea și implementarea presupun inițierea unor acțiuni, atât din partea administratorilor de infrastructură, cât și din partea statelor membre și a Comunității. Se intenționează ca fiecare coridor să aibă o structură administrativă, care să gestioneze capacitățile infrastructurii în mod coordonat și să favorizeze transportul de marfă, acordându-i prioritate în cazul oricărei perturbări, să amelioreze accesul la serviciile feroviare conexe și să evalueze rezultatele serviciului (a se vedea, de asemenea, anexa V care identifică problematica și obiectivele fiecăreia dintre temele menționate în continuare). În această etapă, Comisia preconizează includerea anumitor dispoziții legislative menționate în acest program de acțiune în cadrul propunerii sale de reformare a primului pachet feroviar, planificată pentru 2008.

3.1 Crearea unui coridor orientat spre transportul de marfă

Administrarea excesiv de fragmentată a infrastructurilor, determinată de diferitele moduri de organizare la nivel național, limitează eficiența investițiilor financiare și a gestionării operaționale a traficului internațional. Inițiativele deja lansate în cadrul programului RTE-T și al desfășurării ERTMS merită să fie completate și însoțite de alte măsuri. Conceptul de structuri de coridor va permite, sub tutela statelor membre și a administratorilor de infrastructură, o coordonare, mult mai aprofundată decât la ora actuală, a gestionării operaționale a infrastructurii, inclusiv în ceea ce privește stabilirea tarifelor, circulația trenurilor și identificarea necesităților în materie de investiții. Aceste structuri vor contribui la optimizarea utilizării resurselor financiare destinate investițiilor, la simplificarea procedurilor

administrative și a tehnicilor utilizate la frontiere, la asigurarea unei mai bune continuități a serviciilor de infrastructură între statele membre și, în ansamblu, la furnizarea unui serviciu ușor accesibil pentru operatorii de transport feroviar de marfă la nivel internațional.

Comisia va propune o definiție juridică a unei structuri de coridor orientate spre transportul de marfă, care va preciza în special principalele norme aplicabile acestui tip de coridor.

De asemenea, va încuraja statele membre și administratorii de infrastructură să creeze coridoare transnaționale orientate spre transportul de marfă. În 2012, fiecare stat membru va trebui să participe la cel puțin o structură de coridor.

În egală măsură, va examina posibile surse de finanțare pentru activitățile structurilor de coridor din cadrul programelor existente.

3.2 Evaluarea calității serviciilor de-a lungul unui coridor

Calitatea serviciilor rămâne punctul slab al transportului feroviar de marfă, iar clienții acestuia solicită o mai mare angajare și transparență în acest domeniu. Comisia consideră că serviciile furnizate de-a lungul rețelei feroviare europene orientate spre transportul de marfă trebuie să fie exemplare din punct de vedere al calității care, odată îmbunătățită, ar trebui să aibă un efect pozitiv asupra transportului feroviar de marfă în ansamblu. Calitatea obținută pe coridoarele orientate spre transportul de marfă ar putea deveni un eșalon pentru acest sector în Europa.

Comisia va propune, după efectuarea unei analize de impact, o măsură legislativă privind publicarea unor indicatori de calitate.

În ansamblu, aceasta va continua să încurajeze toate măsurile destinate să sporească gradul de transparență al informațiilor privind calitatea serviciilor de transport feroviar de marfă.

Înainte de 2008, va publica un raport privind măsurile întreprinse de operatorii feroviari în vederea ameliorării calității serviciilor de transport de marfă.

3.3 Capacitatea infrastructurii unui coridor

În prezent, anumite tronsoane sunt saturate, în special în anumite zone centrale ale Uniunii, de-a lungul principalelor axe de transport de marfă. Diferitele studii de previzionare a traficului feroviar în Europa indică faptul că, în jurul anului 2020, este posibil să apară blocaje suplimentare, foarte problematice. În cazul în care este insuficient combătut, acest fenomen ar putea fi accentuat de intensificarea traficului de-a lungul coridoarelor orientate spre transportul de marfă. Pe de altă parte, competitivitatea transportului de marfă ar putea crește prin creșterea volumului de marfă pe care fiecare tren îl poate transporta. Acest lucru presupune ameliorarea capacității infrastructurii în special în ceea ce privește lungimea trenurilor, gabaritul, presiunea pe osie și viteza maximă. Aceste elemente demonstrează necesitatea unor investiții coordonate și bine orientate în coridoarele orientate spre transportul de marfă, pentru ca traficul să fie cât mai fluid și transportul feroviar cât mai competitiv.

Comisia va solicita structurilor de coridor să elaboreze un plan de investiții destinate eliminării blocajelor, precum și armonizării și ameliorării capacității infrastructurii, în principal în ceea ce privește lungimea trenurilor și gabaritul.

Aceasta va studia posibilitatea de a extinde aplicabilitatea cadrului juridic comunitar la caracteristicile tehnice pe care vor trebui să le respecte coridoarele orientate spre transportul de marfă.

De asemenea, Comisia va examina posibilele surse de finanțare a acestor investiții în cadrul programelor existente.

3.4 Alocarea rutelor: mai multă coordonare și prioritate acordată transportului internațional de marfă

În prezent, alocarea rutelor este decisă de fiecare administrator de infrastructură în conformitate cu anumite norme care diferă de la un stat membru la altul. Aceste diferențe pot consta în procedurile aferente acestui tip de alocare sau în prioritatea acordată transportului de marfă în raport cu alte tipuri de trafic. O soluție utilă ar fi armonizarea normelor de alocare a rutelor de-a lungul fiecărui coridor și, pentru a crea un coridor efectiv orientat spre transportul de marfă, organizarea distribuirii capacităților astfel încât transportul de marfă, în special cel internațional, să beneficieze de rute performante și fiabile. De exemplu, toți administratorii coridorului ar putea elabora o planificare comună a distribuirii capacităților, care va ține seama de constrângerile la nivel local și național ale traficului de călători, permițând, în același timp, optimizarea gestionării acestor capacități printr-o coordonare intensificată la nivel internațional. În plus, pentru ca transportul feroviar de marfă să devină mai atractiv pentru clienți, rutele pe rețeaua orientată spre transportul de marfă ar putea fi solicitate și de alte organisme autorizate în acest sens, în afară de operatorii feroviari. Legislația comunitară actuală conține deja măsuri aplicabile acestor aspecte. Ele trebuie precizate și chiar consolidate pentru a stimula și mai mult coordonarea între administratorii de infrastructură și pentru a ameliora gestionarea traficului internațional.

Comisia va propune dispoziții legislative complementare privind alocarea de rute la nivel internațional și prioritatea acordată transportului internațional de marfă.

De asemenea, va propune ca toți candidații autorizați să aibă posibilitatea de a solicita rute pe rețeaua orientată spre transportul de marfă.

Va încuraja administratorii de infrastructură să propună mai multe rute internaționale performante și să aprofundeze lucrările deja inițiate în cadrul *RailNetEurope*.

Va specifica competențele autorităților de reglementare în materie de trafic internațional și va favoriza intensificarea cooperării între acestea.

3.5 Norme de prioritate aplicabile în caz de perturbare a traficului

Mai multe puncte din cadrul rețelei identificate în capitolul 2 sunt, în mod regulat, saturate. În următorii ani, alte puncte s-ar putea găsi în aceeași situație. Pentru axele pe care transportul de marfă va fi declarat prioritar, va fi necesar să se precizeze legislația existentă privind ierarhizarea tipurilor de trafic în caz de perturbări pe linie. Transportul feroviar de marfă nu va putea să își îmbunătățească rezultatele și calitatea dacă acestea sunt limitate de dificultățile pe care alte tipuri de trafic le pot cauza ocazional, în special în apropierea marilor orașe.

Pentru a reuși acest lucru, transportul feroviar de marfă trebuie să aibă la dispoziție rute mai fiabile. În acest scop, vor trebui să fie mai bine armonizate normele privind prioritatea de-a lungul coridoarelor orientate spre transportul de marfă.

Comisia va propune consolidarea măsurilor legislative existente privind prioritatea acordată transportului internațional de marfă în cazul perturbării rețelei.

Aceasta va solicita structurilor de coridor și administratorilor de infrastructură implicați să armonizeze normele privind prioritatea pentru toată infrastructura pentru care sunt responsabili.

3.6 Servicii feroviare conexe (în special terminale și gări de triaj)

Serviciile feroviare conexe, în principal terminalele și gările de triaj, reprezintă verigi esențiale în cadrul lanțului de producție modern al transportului feroviar de marfă. Prin urmare, măsurile destinate să coordoneze și să îmbunătățească modul de utilizare a coridoarelor orientate spre transportul de marfă trebuie completate prin inițiative care să încurajeze dezvoltarea capacității terminalelor și gărilor de triaj de pe rețeaua orientată spre transportul de marfă. Această dezvoltare presupune încurajarea investițiilor în creșterea capacității terminalelor și a gărilor de triaj, precum și un grad mai ridicat de transparență și accesibilitate pentru toți operatorii feroviari care utilizează coridoarele. De asemenea, va trebui acordată atenție specială accesului la infrastructurile feroviare din porturi și administrării acestora.

Comisia va stimula crearea, de către structurile de coridor și administratorii de rețea împreună cu toate părțile care acționează în domeniu, a unei rețele, performante și adaptate, de terminale și gări de triaj.

Comisia va examina posibilele surse de finanțare pentru dezvoltarea acestui tip de infrastructură în cadrul programelor existente.

De asemenea, va examina posibilitatea completării legislației existente pentru a ameliora gradul de transparență și accesibilitate la serviciile feroviare conexe.

4. MONITORIZAREA MĂSURILOR PROPUSE

Toate aceste măsuri vor fi examinate în cadrul unor dezbateri structurate sub forma unui grup strategic, de exemplu cu reprezentanții statelor membre, cu administratorii de infrastructură și cu utilizatorii infrastructurii feroviare. În special, acest grup va trebui să definească și să identifice caracteristicile coridoarelor, să specifice măsurile legislative și operaționale necesare și să stabilească responsabilitățile și competențele structurilor de coridoare. Lucrările sale trebuie finalizate în primul semestru al anului 2008.

Lucrările legate de desfășurarea ERTMS pe axele feroviare europene prioritare pentru transportul de marfă se vor derula sub tutela unui coordonator european, în paralel cu completarea inițiativelor propuse în prezenta comunicare.

Trebuie remarcat faptul că prezenta comunicare se înscrie într-un program de lucru al Comisiei care cuprinde mai multe acțiuni, dintre care unele contribuie, în mod mai mult sau mai puțin direct, la crearea unei rețele europene orientate spre transportul de marfă. Printre acestea se numără:

- propunerea legislativă privind acceptarea reciprocă a materialului rulant;
- inițiativa privind reducerea zgomotului pe calea ferată;
- examinarea posibilității de introducere a unor contracte multianuale între administratorii de infrastructură și statele membre;
- comunicarea privind un plan de acțiune pentru logistică în Europa;
- comunicarea privind Sistemul de monitorizare a pieței feroviare (*Rail Market Monitoring Scheme* - RMMS);
- elaborarea unui plan pentru desfășurarea ERTMS;
- realizarea rețelei RTE-T, care să includă proiectele prioritare identificate de Decizia 884/2004/CE;
- lucrările în curs pentru internalizarea costurilor externe.

Multe dintre măsurile propuse solicită inițiative din partea statelor membre și a tuturor părților implicate în sectorul feroviar, iar succesul planului de acțiune propus depinde de participarea acestora la proiectul de creare a unei rețele orientate spre transportul de marfă și de implicarea activă în realizarea acesteia. În egală măsură, succesul depinde de continuarea eforturilor deja inițiate, în special pentru dezvoltarea interoperabilității tehnice și simplificarea operațiunilor administrative și tehnice la frontierele dintre statele membre. În ultimul rând, inițiativele întreprinse de statele membre, de regiuni sau de alte părți interesate din sectorul public sau privat în vederea dezvoltării transportului feroviar de marfă la nivel regional sau local vor trebui să completeze acțiunea comunitară de creare a unei rețele feroviare europene puternice.