



Bruxelles, 16.4.2018
COM(2018) 189 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU
privind aplicarea Regulamentului (UE) nr. 913/2010 în conformitate cu articolul 23 al
acestuia

{SWD(2018) 101 final}

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

privind aplicarea Regulamentului (UE) nr. 913/2010 în conformitate cu articolul 23 al acestuia

Regulamentul (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv¹ („regulamentul”) a intrat în vigoare în noiembrie 2010.

Adoptarea sa trebuie să se înscrie în contextul mai larg al politicii pe termen lung a Uniunii Europene de a contribui la transporturi mai durabile, în special prin reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și decarbonizarea sectorului. Transportul feroviar de marfă deține într-adevăr un rol-cheie în modelul de transport al viitorului. El a primit un nou impuls prin Declarația ministerială de la Rotterdam² și Declarația sectorială de la Rotterdam³, aprobate în 2016.

Regulamentul respectiv stabilește normele de instituire și de organizare a coridoarelor feroviare internaționale (*Rail Freight Corridors* — RFC) cu obiectivul de a dezvolta o rețea feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv. Regulamentul promovează cooperarea dintre principalele părți interesate din domeniul transportului feroviar de marfă (în principal, autoritățile statelor membre competente în materie de transport feroviar și administratorii de infrastructură feroviară, dar și întreprinderile feroviare și operatorii de terminale). El încurajează, în special, coordonarea în ceea ce privește oferta de capacitate, gestionarea traficului, lucrările de infrastructură și planificarea investițiilor.

Cele nouă RFC inițiale definite în regulament sunt deja instituite (șase coridoare feroviare de transport de marfă au fost create în noiembrie 2013, iar ultimele trei în noiembrie 2015) și sunt în prezent pe deplin funcționale. Un RFC suplimentar este în continuare în curs de creare și un altul a fost propus de către statele membre în cauză și de către Serbia.

În conformitate cu articolul 23 din regulament, Comisia trebuie să examineze periodic aplicarea regulamentului. Aceasta prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului, prima dată până la 10 noiembrie 2015 și ulterior o dată la trei ani. Prin prezenta, Comisia prezintă primul său raport către Parlamentul European și Consiliu. Prezentul raport este depus cu întârziere deoarece Comisia a dorit ca el să reflecte pe deplin feedback-ul primit cu privire la acele RFC create abia la sfârșitul anului 2015 și pentru că în 2016 s-a decis lansarea unei ample consultări cu părțile interesate (cerere de documente de poziție și consultare publică deschisă) cu privire la RFC. Această consultare a beneficiat de o rată de răspuns foarte încurajatoare, dând naștere unui viu interes și oferind un feedback esențial cu privire la punerea în aplicare a regulamentului; unele dintre aceste aspecte se regăsesc reflectate în documentul de față.

Prezentul raport prezintă principalele concluzii cu privire la punerea în aplicare a regulamentului până în prezent. El urmărește să sublinieze principalele efecte pozitive care

¹ JO L 276, 20.10.2010, p. 22.

² Declarația ministerială privind coridoarele de transport feroviar de marfă ca stimulent pentru dezvoltarea transportului feroviar internațional de marfă:
<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/news/doc/2016-06-20-ten-t-days-2016/rfc-declaration.pdf>

³ Declarația sectorială privind dezvoltarea transportului feroviar internațional de marfă:
<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/news/doc/2016-06-20-ten-t-days-2016/corridor-sector-statement.pdf>

decurg din regulament, precum și principalele provocări și probleme. O analiză mai detaliată a implementării RFC este prevăzută în documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește prezentul raport. Ambele documente se bazează, de asemenea, pe răspunsurile directe colectate de către Comisie, în special în ceea ce privește participarea la reuniunile consacrate RFC, dar și cu privire la diferitele documente și rapoarte dedicate coridoarelor de transport feroviar de marfă, precum și pe discuțiile purtate în cadrul reuniunilor bianuale ale Grupului de lucru al Comitetului pentru spațiul feroviar unic european privind RFC.

În ansamblu, implementarea RFC a contribuit la intensificarea cooperării transfrontaliere, care lipsea din sectorul transportului feroviar de marfă înainte de intrarea în vigoare a regulamentului, în special în ceea ce privește administrarea infrastructurii operaționale. Adoptarea regulamentului a reprezentat un pas ambițios în remedierea deficiențelor constatate în coordonarea transfrontalieră. De asemenea, au fost observate efecte indirecte ale mecanismelor de cooperare care decurg din regulament — de exemplu, facilitarea contactelor operaționale la nivel internațional, chiar și pentru aspectele care nu privesc transportul feroviar de marfă, sau stimularea dezvoltării de procese de coordonare și de instrumente IT, de exemplu în cadrul RailNetEurope⁴. Este un succes remarcabil.

Cu toate acestea, în anumite domenii există rezultate mixte sau modeste, de exemplu în ceea ce privește capacitatea dedicată RFC, coordonarea lucrărilor sau coordonarea gestionării traficului. Acestea sunt principalele domenii în care sunt necesare progrese pentru îmbunătățirea calității și a fiabilității serviciilor transfrontaliere de transport feroviar de marfă, care este o condiție prealabilă necesară pentru ca transportul feroviar de marfă să devină mai competitiv și, în ultimă instanță, pentru ca transferul modal să aibă loc.

În practică, adesea un tren intră și iese dintr-un coridor, însă trece de asemenea și de la un RFC la altul. În consecință, cooperarea dintre coridoare a fost inițiată la diferite niveluri (statele membre, administratorii de infrastructură, întreprinderile feroviare) în cadrul juridic existent. Acest lucru arată că există o tendință de a consolida abordarea la nivel de rețea pentru un transport de marfă competitiv.

Serviciile și produsele de capacitate oferite de transportul feroviar de marfă sunt în spiritul regulamentului, însă feedback-ul sau adoptarea limitată de către piață sugerează că acestea nu sunt suficient de adaptate la nevoile clienților serviciilor de transport feroviar de marfă. În plus, în general, normele și procesele cu caracter național continuă să îngreuneze desfășurarea mai eficientă și mai armonioasă a traficului internațional de marfă.

Multe inițiative sectoriale care merg în direcția cea bună și o serie de abordări proactive interesante se află în prezent într-o etapă de experimentare, cum ar fi cele pentru produsele de capacitate pilot pentru traficul ad-hoc sau o mai mare implicare a clienților finali prin intermediul unor reuniuni strategice. Impulsul creat pentru transportul feroviar de marfă prin Declarația ministerială de la Rotterdam, la elaborarea căreia Comisia a participat îndeaproape, și prin Declarația sectorială de la Rotterdam, aprobată în timpul Zilelor TEN-T 2016, a contribuit cu siguranță la acest aspect.

Este de asemenea evident că trebuie să se câștige mai multă experiență în chestiuni precum coordonarea lucrărilor și gestionarea capacității la nivel transfrontalier. În aceste domenii, procesele și instrumentele se află încă în etapa de planificare sau de dezvoltare. RFC se află încă într-o etapă incipientă, a învățării prin practică și din greșeli.

⁴ RailNetEurope (RNE) este o asociație înființată de majoritatea administratorilor de infrastructură feroviară și a organismelor de alocare europenei cu scopul de a facilita traficul internațional în cadrul infrastructurii feroviare europene; <http://www.rne.eu/>

Este, de asemenea, important să se țină seama de diferențele regionale în ceea ce privește, de exemplu, așteptările pieței sau disponibilitatea capacităților de infrastructură. Prin urmare, situația nu poate fi generalizată și nu există o abordare universal aplicabilă pentru o implementare ambițioasă a coridoarelor de transport feroviar de marfă. În plus, multe efecte sunt intangibile și, prin urmare, dificil de cuantificat (de exemplu, trecerea de la o mentalitate națională la o mentalitate mai europeană sau îmbunătățirea comunicării).

S-a constatat o tendință generală a părților implicate de a respecta regulamentul numai în măsura necesară în mod formal și de a rămâne în sfera sa strictă de aplicare. Există modalități diferite de punere în aplicare a diverselor dispoziții din regulament — mai mult sau mai puțin ambițioase — care au un impact asupra realizării obiectivelor generale ale regulamentului. În același timp, unele exemple de extinderi ale RFC și crearea a două noi RFC au demonstrat un interes puternic și sprijin general pentru implementarea RFC.

Regulamentul prevede o structură specifică de guvernare prin care părțile implicate au posibilitatea de a-și depăși sarcinile și competențele minime. În practică, un coridor feroviar de marfă este o structură operațională integrată și poate fi utilizat în scopuri diferite, adesea complementare. Ca „instrument de piață”, un RFC poate oferi servicii competitive și de calitate clienților direcți și celor finali. Ca „instrument de cooperare/de politică”, rolul acestora este de a îmbunătăți condițiile de funcționare de-a lungul coridorului, inclusiv coordonarea/armonizarea practicilor naționale în numeroase domenii, abordând în același timp o gamă largă de chestiuni diferite ca natură care împiedică transportul feroviar de marfă, cum ar fi problemele transfrontaliere și de interoperabilitate. Gradul în care se utilizează o abordare sau alta variază în funcție de RFC.

RFC se bazează pe cooperarea interguvernamentală și pe cooperarea sectorială. Experiența de până acum a demonstrat că succesul lor depinde, în primul rând, de gradul de ambiție al autorităților statelor membre (comitetele executive) și al administratorilor de infrastructură (consiliile de administrație), în special la nivel înalt. În plus, în unele RFC, regulamentul a fost considerat o cerință minimă, iar părțile implicate au ajuns aproape de atingerea obiectivului regulamentului doar în măsura în care au mers mai departe de ceea ce era considerat o cerință minimă: transport feroviar de marfă mai competitiv.

Pe scurt, evaluarea Comisiei în această etapă arată faptul că RFC au înregistrat unele succese importante, de exemplu, în ceea ce privește instituirea de mecanisme de cooperare, și că au un potențial imens. Cu toate acestea, întregul potențial poate fi exploatat numai dacă există un puternic angajament la nivel înalt din partea diferitelor părți implicate, cu obiectivul clar de a realiza progrese, în special prin schimbarea mentalităților și a caracterului național al anumitor procese.

Este important de remarcat că, deși coridoarele de transport feroviar de marfă rămân un element esențial al politicii Comisiei de dezvoltare a transportului feroviar de marfă, ele singure nu vor rezolva toate problemele care împiedică buna funcționare a transportului feroviar de marfă. Acțiunea coridoarelor de transport feroviar de marfă este complementară îndeosebi cu politica de lungă durată a Comisiei de a realiza interoperabilitatea și deschiderea pieței și, în special, cu punerea în aplicare a ambilor piloni, tehnic și de piață, ai celui de-al 4-lea pachet feroviar, cu dezvoltarea infrastructurii prin intermediul politicilor TEN-T și MIE, precum și cu inovarea și digitalizarea în cadrul inițiativei Shift2Rail și cu eforturile în domeniile conexe de politică depuse pentru a revigora avantajele competitive intermodale.

Nu în ultimul rând, competitivitatea transportului feroviar de marfă este influențată, de asemenea, de factori exogeni, cum ar fi economia în sens larg, modelele industriei, starea infrastructurii și a investițiilor aferente, gradul de concurență echitabilă între modurile de transport, nivelul de ambiție al politicilor naționale de transport feroviar de marfă etc.

În concluzie, punerea în aplicare a regulamentului a creat în mod clar un impuls pentru dezvoltarea transportului feroviar internațional de marfă. Eficacitatea conceptului de RFC depinde în mare măsură de angajamentul asumat de părțile participante la punerea sa efectivă în aplicare, pe baza sprijinului la nivel înalt, acolo unde este necesar. Situația transportului feroviar de marfă în Europa este în continuare precară. O evaluare formală a regulamentului va fi realizată în 2019 de către Comisie, ținând seama pe deplin de cele mai recente evoluții și de inițiativele sectoriale aflate în derulare întreprinse pentru punerea în aplicare a Declarației sectoriale de la Rotterdam.