

Bruxelles, 28 iulie 2022
(OR. en)

11657/22

**Dosar interinstituțional:
2022/0420 (COD)**

**TRANS 515
CODEC 1187
IA 122**

PROPUNERE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	27 iulie 2022
Destinatar:	Secretariatul General al Consiliului
Nr. doc. ant.:	ST 15109/21
Nr. doc. Csie:	COM(2022) 384 final
Subiect:	Propunere modificată de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentului (UE) 2021/1153 și a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) 1315/2013

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2022) 384 final.

Anexă: COM(2022) 384 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 27.7.2022
COM(2022) 384 final

2021/0420 (COD)

Propunere modificată de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de
modificare a Regulamentului (UE) 2021/1153 și a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și
de abrogare a Regulamentului (UE) 1315/2013**

(Text cu relevanță pentru SEE)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (TEN-T)¹ stabilește o rețea multimodală la nivel european de căi ferate, căi navigabile interioare și rute maritime pe distanțe scurte care sunt legate de nodurile urbane, porturile maritime și interioare, aeroporturile și terminalele din întreaga Uniune Europeană. Rețeaua oferă o bază solidă pentru construirea arterelor necesare pentru fluiditatea fluxurilor de transport de călători și de mărfuri înspre Europa și pe întreg teritoriul Europei.

Pentru a contribui la abordarea provocărilor tot mai mari cu care se confruntă generația noastră, cum ar fi schimbările climatice și necesitatea unei mai mari reziliențe a infrastructurii noastre de transport ca urmare a efectelor paralizante ale pandemiei de COVID-19, Comisia a adoptat, la 14 decembrie 2021, o propunere legislativă care revizuieste Regulamentul TEN-T din 2013². În conformitate cu obiectivele Pactului verde european³ și ale Strategiei pentru o mobilitate durabilă și inteligentă⁴, această propunere vizează intensificarea activității care utilizează forme de transport mai durabile și pune un accent mai mare pe multimodalitate și pe interoperabilitatea dintre modurile și nodurile de transport, precum și pe o mai bună integrare a nodurilor urbane în TEN-T.

Cu toate acestea, de la adoptarea orientărilor revizuite, reziliența rețelei europene de transport a fost pusă din nou la încercare de impactul devastator al războiului de agresiune purtat de Rusia împotriva Ucrainei. Acest lucru a redefinit peisajul geopolitic, aducând la suprafață vulnerabilitatea noastră la evenimente perturbatoare neprevăzute din afara frontierelor Uniunii. Impactul său major asupra piețelor mondiale, cum ar fi securitatea alimentară globală, a evidențiat faptul că piața internă a Uniunii și rețeaua sa de transport nu pot fi privite în mod izolat atunci când este vorba de elaborarea politicii Uniunii. Existența unor legături mai bune cu țările partenere vecine ale UE este necesară mai mult ca oricând.

Având în vedere acest nou context geopolitic, Comunicarea Comisiei din 12 mai 2022 privind culoarele de solidaritate⁵ a identificat mai multe provocări majore în materie de infrastructură de transport pe care UE și țările învecinate trebuie să le soluționeze pentru a sprijini economia și redresarea Ucrainei, pentru a permite produselor agricole și de altă natură să ajungă pe piețele UE și mondiale și pentru a asigura o conectivitate sporită cu Europa, atât pentru exporturi, cât și pentru importuri. Pentru a oferi o conectivitate sporită cu UE, comunicarea sus-menționată a propus printre alte măsuri evaluarea extinderii coridoarelor europene de transport.

Terenul pentru extinderea acestor coridoare a fost deja pregătit de Comisie, care a adoptat, la 14 iulie 2022, hărți orientative revizuite pentru rețeaua transeuropeană de transport din Ucraina, ca parte a politicii Comisiei de extindere a TEN-T la țările învecinate⁶. Scopul

¹ JO L 348, 20.12.2013, p. 1

² COM(2021) 812 final

³ COM(2019) 640 final

⁴ COM(2020) 789 final

⁵ COM(2022) 217 final

⁶ C(2022) 5056 final

acestor hărți TEN-T extinse este ca standardele TEN-T să fie aplicate și în rețelele țărilor terțe, pentru a permite conexiuni neîntrerupte. Ca atare, ele oferă, de asemenea, o bază solidă pentru investițiile străine în aceste țări, în conformitate cu obiectivele europene.

Un alt aspect îl reprezintă diferența dintre ecartamentul utilizat în Ucraina și cel utilizat în majoritatea UE, care îngreunează în mod semnificativ interoperabilitatea feroviară. Produsele exportate din Ucraina pe calea ferată trebuie să fie transbordate în apropierea frontierelor UE, deoarece trenurile care circulă pe rețeaua ucraineană nu pot circula pe ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm. Această problemă a interoperabilității feroviare cauzată de ecartamente diferite a evidențiat, de asemenea, vulnerabilitatea rețelei feroviare în interiorul teritoriului UE, deoarece mai multe state membre au o rețea feroviară cu ecartamente nominale diferite de ecartamentul nominal standard european. Această chestiune nu a fost abordată în propunerea legislativă de revizuire a Regulamentului TEN-T din 14 decembrie 2021, dar s-a impus clar ca problemă ce trebuie abordată în urma recente evoluții a situației din Ucraina.

Mai mult, Pactul verde european solicită ca o parte substanțială a celor 75 % din transportul intern de marfă efectuat în prezent pe cale rutieră să fie reorientată către transportul feroviar și transportul pe căile navigabile interioare. Cu toate acestea, timpul și costurile necesare pentru transbordare afectează în mod negativ competitivitatea transportului feroviar, punând sub semnul întrebării acest obiectiv. O creștere masivă a volumelor transportate pe calea ferată ar crea blocaje grave la frontiere, astfel cum se poate observa în prezent la frontiera Ucrainei și, prin urmare, ar pune în pericol și îndeplinirea acestui obiectiv.

Rețeaua TEN-T se extinde la o serie de țări terțe învecinate, în special Rusia și Belarus. Această rețea constituie baza cooperării dintre UE și țările terțe în domeniul infrastructurii, inclusiv pentru a consolida conexiunile transfrontaliere cu UE. Având în vedere războiul de agresiune al Rusiei în Ucraina și poziția adoptată de Belarus în acest conflict, o astfel de cooperare cu Rusia și Belarus este considerată a nu mai fi nici adecvată, nici în interesul UE.

Prin urmare, prezenta propunere modificată vizează introducerea următoarelor modificări la propunerea legislativă din 14 decembrie 2021:

- Ca răspuns imediat la acțiunea solicitată comunicată în Comunicarea privind culoarele de solidaritate, se propune extinderea a patru coridoare europene de transport către Ucraina și Republica Moldova, pe baza hărților orientative ale rețelei centrale din aceste două țări. Este vorba, în special, de o extindere a coridorului Marea Nordului-Marea Baltică via Lviv și Kiev la Mariupol, de extinderea coridorului Marea Baltic-Black-Aegean la Odesa via Lviv și prin Chișinău, precum și de o extindere a coridorului Marea Baltică – Marea Adriatică și a coridoarelor Rin-Dunăre până la Lviv. Astfel de extinderi ale coridoarelor implică o modificare a anexei III la propunerea din luna decembrie a anului trecut.
- Având în vedere contextul geopolitic actual, orientarea și extinderea rețelei transeuropene de transport în Rusia și Belarus nu mai sunt valabile sau de dorit. Prin urmare, se propune eliminarea hărților orientative ale rețelei transeuropene de transport din Rusia și Belarus din anexa IV. Cu toate acestea, în cazul unei tranziții democratice în Belarus, construirea și modernizarea legăturilor transfrontaliere ale țării cu UE, în conformitate cu planul economic cuprinzător pentru un Belarus democratic, ar fi o prioritate majoră, inclusiv prin reincluderea țării în regulament.

- În consecință, îmbunătățirea conexiunilor transfrontaliere cu Rusia și Belarus nu mai constituie o prioritate majoră pe teritoriul statelor membre ale UE. În prezent, există conexiuni din Finlanda, Estonia, Letonia, Lituania și Polonia către aceste două țări terțe. Pentru a reflecta prioritatea mai redusă în construirea și modernizarea acestor conexiuni „pe ultimul kilometru”, se propune declasarea ultimilor kilometri ai tuturor conexiunilor transfrontaliere existente în prezent în rețeaua centrală la rețeaua globală, pentru care este prevăzut doar un termen ulterior de punere în aplicare, și anume 2050. În consecință, acest lucru va duce la o adaptare minoră a alinierii coridoarelor europene de transport. Aceste modificări implică modificarea anexelor I și III.
- În urma adoptării hărților orientative modificate ale rețelei TEN-T din Ucraina [COM (2022) 5056 final], se propune înlocuirea hărților aferente din anexa IV.
- În sfârșit, mai multe state membre dispun de o rețea feroviară cu un ecartament nominal diferit de ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm. Țările vizate sunt Irlanda (ecartament de 1 600 mm), Finlanda (ecartament de 1 524 mm), Estonia, Letonia și Lituania (ecartament de 1 520 mm) și Portugalia și Spania (ecartament de 1 668 mm). Astfel de diferențe în ceea ce privește ecartamentul liniilor de cale ferată limitează considerabil interoperabilitatea feroviară în întreaga Uniune Europeană, după cum a demonstrat criza actuală din Ucraina și problemele acestei țări în ceea ce privește exportul de cereale pe calea ferată din cauza ecartamentului diferit al liniilor. Prin urmare, se propune ca, pentru toate statele membre care au o conexiune feroviară terestră cu alte state membre, să se includă cerința de a dezvolta toate noile linii de cale ferată TEN-T cu un ecartament nominal standard european de 1 435 mm și, de asemenea, să se elaboreze un plan de migrare către acest ecartament nominal standard european pentru toate liniile existente ale coridoarelor europene de transport. Acest lucru trebuie să se reflecte în cerințele de infrastructură ale TEN-T, în special în secțiunea 1 (infrastructura feroviară) din capitolul III.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Ca pilon principal al politicii UE privind infrastructura de transport, Regulamentul TEN-T acționează ca facilitator și depinde, de asemenea, de politici complementare. Standardele și cerințele prevăzute în Regulamentul TEN-T sunt direct legate de obiectivele și nevoile relevante din alte sectoare/domenii ale transporturilor și, prin urmare, de alte acte legislative sectoriale mai specifice. Aceasta înseamnă, de exemplu, că infrastructura feroviară TEN-T – pentru a asigura transportul transfrontalier și mobilitatea fără sincope – trebuie să respecte legislația în materie de interoperabilitate prevăzută în politica feroviară. Ca atare, modificările aduse în prezenta propunere în ceea ce privește migrarea la un ecartament nominal standard european al liniilor sunt pe deplin conforme cu legislația existentă în domeniul feroviar.

În ceea ce privește modificările din hărți, acestea sunt pe deplin conforme și coerente cu măsurile prezentate în Comunicarea Comisiei din 12 mai 2022 privind culoarele de solidaritate [COM (2022) 217 final].

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Prezenta propunere este, de asemenea, coerentă cu alte politici ale Uniunii, cum ar fi legislația sectorială privind transportul feroviar, în special următoarele două regulamente:

Regulamentul (UE) nr. 1299/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „infrastructură” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană care se aplică diferitelor tipuri de ecartament;

Regulamentul (UE) 2016/919 al Comisiei din 27 mai 2016 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemele de control-comandă și semnalizare ale sistemului feroviar, care se aplică rețelelor cu ecartamente de 1 435 mm, 1 520 mm, 1 524 mm, 1 600 mm și 1 668 mm. Cu toate acestea, ea nu se va aplica liniilor scurte de trecere a frontierei cu ecartament de 1 520 mm care sunt conectate la rețelele unor țări terțe.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

• Temei juridic

Temeiul juridic pentru modificările propuse ale propunerii legislative de revizuire a Regulamentului TEN-T [COM (2021) 812 final] este Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) (articolele 170-172), care prevede crearea și dezvoltarea de rețele transeuropene în domeniul infrastructurilor de transport, telecomunicații și energie.

• Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)

TFUE prevede rețelele transeuropene trebuie să permită cetățenilor Uniunii, agenților economici și comunităților regionale să beneficieze pe deplin de un spațiu fără frontiere interne. Rețelele vor ține totodată seama de necesitatea consolidării coeziunii economice, sociale și teritoriale a Uniunii, precum și a promovării unei dezvoltări armonioase a acesteia în ansamblu. Politica TEN-T este astfel, prin natura sa, o politică ce se extinde dincolo de frontierele statelor membre, deoarece se concentrează asupra unui sistem care constă într-o rețea europeană unică extinsă la nivel transfrontalier. În mod evident, o astfel de rețea la nivel european nu poate fi instituită de un singur stat membru.

În mod similar, o mai bună conectare a rețelei de transport a Uniunii cu țările terțe învecinate, cum ar fi Ucraina și Republica Moldova, este mai eficace dacă este pusă în aplicare la nivelul Uniunii și nu în mod individual la nivel național. De altfel, și evaluarea Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 privind orientările pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport [SWD (2021) 117 final]⁷ a concluzionat că cooperarea TEN-T cu țările terțe, ca unul dintre domeniile nou introduse în 2013, a generat o valoare adăugată semnificativă, care nu ar fi fost realizabilă prin acțiunea individuală a statelor membre.

Același lucru este valabil și pentru răspunsul Uniunii la războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei, care include acordarea unei priorități mai reduse legăturilor de transport cu Rusia și Belarus. Acest lucru necesită, de asemenea, o abordare coordonată în întreaga Uniune.

• Proportionalitate

Prezenta propunere modificată nu depășește ceea ce este necesar pentru a-și atinge obiectivele. Acesta prevede adaptarea hărților anexate care stabilesc rețeaua transeuropeană de transport în cadrul UE, precum și adaptarea hărților orientative în țările terțe învecinate.

⁷ Evaluarea Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea unei rețele transeuropene de transport, SWD(2021) 117 final din 26 mai 2021

În plus, se propune ca statele membre să fie obligate să migreze la ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm ori de câte ori se construiește o nouă linie de cale ferată. Această obligație exista deja, dar rețelele cunoscute izolate, și anume rețelele cu ecartament diferit de ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm, au fost exceptate de la această cerință. În ceea ce privește cerința privind tronsoanele care urmează să fie construite, aceasta nu generează niciun cost suplimentar, în afară de o analiză și o soluție a modului în care aceste noi linii de cale ferată cu ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm pot fi conectate eficient la restul rețelei naționale, care ar putea avea un ecartament diferit.

Propunerea include, de asemenea, obligația statelor membre de a migra liniile feroviare existente în coridoarele europene de transport. Cu toate acestea, statele membre dispun de o marjă de apreciere, în primul rând pentru a decide cu privire la calendarul unei astfel de migrări și, în al doilea rând, pentru a decide, dacă este necesar, că migrarea nu este justificată pe baza unei analize socioeconomice cost-beneficiu pentru anumite linii.

În cele din urmă, prezenta propunere include, de asemenea, declararea ultimilor kilometri de tronsoane transfrontaliere cu Rusia și Belarus. Această declarare se referă doar la tronsoane foarte limitate din punct de vedere geografic („ultimii kilometri”). Declararea nu înseamnă că aceste tronsoane rutiere sau feroviare sunt eliminate din rețeaua TEN-T, ci că ultimul kilometru până la frontieră va avea doar o prioritate mai mică în ceea ce privește calendarul de punere în aplicare, adică nu va obliga statele membre să le finalizeze până în 2030, ci doar până în 2050. Acest lucru este în deplină conformitate cu planurile și programele naționale ale statelor membre în cauză, deoarece acestea nu intenționează să investească în aceste conexiuni pe ultimul kilometru, nici să le finanțeze pe termen scurt și mediu.

- **Alegerea instrumentului**

Întrucât prezenta este o propunere de revizuire a unei propuneri legislative care a revizuit un regulament existent, păstrarea statutului instrumentului în forma sa actuală se dovedește a fi o acțiune legitimă.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR EX POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluări ex post/verificarea adecvării legislației existente**

Evaluarea Regulamentului TEN-T [SWD (2021) 117 final] a analizat cooperarea TEN-T cu țările învecinate și cu țările terțe prin instituirea unei rețele transeuropene de transport orientative. Aceasta a concluzionat că astfel de hărți indicative au contribuit la furnizarea unui punct de referință pentru cooperarea privind planificarea dezvoltării infrastructurii de transport în țările respective, în vederea garantării continuității și a promovării conectivității transporturilor în UE. Aceste hărți au fost de mare interes reciproc în ceea ce privește consolidarea legăturilor strategice de transport multimodal dintre UE și regiunile învecinate vizate, precum și în ceea ce privește promovarea dezvoltării economice și a schimburilor.

Hărțile orientative se bazează pe aceeași metodologie ca cea a TEN-T în cadrul UE și acoperă atât rețeaua centrală, cât și pe cea globală. Deși aceste extinderi orientative ale rețelei nu implică în mod automat aplicabilitatea obligatorie a tuturor standardelor și cerințelor TEN-T care au fost stabilite pentru statele membre ale UE, evaluarea a concluzionat că acestea au contribuit la partajarea metodologiei Uniunii pentru instalarea infrastructurii de transport și pentru promovarea standardelor tehnice, a aspectelor de reglementare și a celor mai bune

practici ale Uniunii în materie de finanțare. În plus, acestea au oferit orientări instituțiilor financiare internaționale, surselor de finanțare relevante ale UE și investitorilor naționali și privați cu privire la domeniile în care să își concentreze finanțarea și activitățile în aceste regiuni. Toate aceste aspecte vor deveni și mai importante pentru a contribui la procesul de redresare și reconstrucție a Ucrainei și a țării învecinate afectate, Republica Moldova.

În plus, evaluarea a concluzionat că cooperarea țărilor terțe cu privire la politica TEN-T a fost, de asemenea, adecvată, deoarece promovează standarde sociale și de mediu europene ridicate, precum și sustenabilitatea financiară de-a lungul coridoarelor terestre. Activitățile comune de planificare a rețelei cu țările învecinate, care conduc la extinderi orientative ale TEN-T, sunt adecvate în măsura în care instituie un cadru stabil pentru concentrarea investițiilor în infrastructura de transport, sprijinite de surse ale UE și de instituții financiare internaționale la nivel mondial. Evaluarea a afirmat, de asemenea, că evoluțiile internaționale (cum ar fi progresele înregistrate în negocierile de aderare și semnarea Tratatului de instituire a Comunității transporturilor pentru regiunea Balcanilor de Vest) sugerează că această abordare rămâne relevantă pentru orizonturile 2030/2050 și ar putea fi extinsă în continuare. Acest lucru este cu atât mai valabil având în vedere noul context geopolitic. Extinderea coridoarelor europene de transport către Ucraina și Republica Moldova, astfel cum este inclusă în prezenta propunere modificată, poate fi, prin urmare, un instrument foarte valoros pentru a ajuta aceste țări în procesul lor de redresare și reconstrucție.

- **Consultări cu părțile interesate**

La 29 iunie 2022, a avut loc o reuniune interinstituțională la care au participat nu numai toate cele 27 de state membre ale UE, ci și reprezentanți la nivel înalt ai Ucrainei, Republicii Moldova și Georgiei. Aceasta a abordat problema semnificației noii realități geopolitice cu războiul de agresiune împotriva Ucrainei al Rusiei pentru politica TEN-T în mod specific și pentru politica Uniunii în domeniul transporturilor în sens mai larg, precum și a modului în care TEN-T ar trebui și s-ar putea adapta la acest nou context geopolitic. Această discuție a contribuit în mod semnificativ la prezenta propunere modificată.

În plus, reuniunile bilaterale cu fiecare dintre cele 27 de state membre ale UE, sub președinția președinților franceză și cehă, care au avut loc la 8 și 10 iunie 2022, au fost utilizate pentru a discuta modificările propuse la prezenta propunere modificată, în special migrarea liniilor cu ecartament diferit la ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm și declasarea conexiunilor pe ultimul kilometru ale drumului și tronsoanelor feroviare ale rețelei centrale către Rusia și Belarus.

În sfârșit, Comisia a publicat pe site-ul său web o cerere de contribuții care descrie problemele care trebuie abordate, obiectivele care trebuie îndeplinite și proiectele de măsuri de politică. Cererea de contribuții a fost deschisă pentru comentarii în perioada 6 iulie 2022-20 iulie 2022. Au fost înregistrate douăzeci și două de răspunsuri, toate sprijinind măsurile propuse. Principalele observații au fost următoarele:

- Măsurile propuse vor contribui la îmbunătățirea legăturilor feroviare cu Ucraina și Moldova prin extinderea coridoarelor europene de transport. Acestea vor îmbunătăți conectivitatea Ucrainei și a Moldovei cu UE, în special în ceea ce privește transportul de mărfuri, contribuind astfel la obiectivele Pactului verde european și ale Strategiei pentru o mobilitate durabilă și inteligentă.

- Extinderea coridoarelor europene de transport la Ucraina și Moldova va necesita îndeplinirea cerințelor tehnice, de reglementare și administrative.
- Multe conexiuni feroviare din Ucraina și dintre Ucraina și UE vor necesita investiții substanțiale. De asemenea, este necesară construirea de terminale și de instalații de transbordare.
- La implementarea coridoarelor extinse, Comisia ar trebui să acorde atenția cuvenită îmbunătățirii conexiunilor rutiere (autostrăzi) dintre România, Moldova și Ucraina.
- Fluviul Dunărea are un potențial ridicat pentru exporturile și importurile de mărfuri între Ucraina și UE.
- Dezvoltarea conexiunilor dintre Ucraina și Moldova, precum și modernizarea și reconstrucția infrastructurii de transport vor necesita investiții substanțiale. Acest lucru ar implica o majorare a bugetului UE dedicat realizării rețelei TEN-T.
- Implementarea liniilor cu ecartament nominal standard european între Ucraina/Moldova și UE, precum și în UE este esențială pentru îmbunătățirea interoperabilității feroviare. Acest lucru va spori eficiența transportului feroviar, în special prin reducerea timpului de așteptare la punctele de trecere a frontierei. Cu toate acestea, impactul unei astfel de implementări trebuie evaluat cu atenție, în special impactul în ceea ce privește finanțarea și interoperabilitatea cu rețeaua echipată cu un ecartament diferit.

Un răspuns la cererea de contribuții ridică semne de întrebare cu privire la includerea râului Dnipro în rețeaua TEN-T. Trebuie remarcat faptul că includerea râului Dnipro în rețeaua TEN-T a făcut obiectul unei proceduri separate și a fost adoptată printr-un act delegat al Comisiei la 14 iulie 2022. Prezenta propunere nu face decât să reproducă hărțile TEN-T incluse în actul delegat menționat anterior.

• **Obținerea și utilizarea expertizei**

Pentru prezenta propunere modificată, Comisia s-a bazat în principal pe concluziile sesiunii interinstituționale a statelor membre ale UE, cu participarea Ucrainei, a Republicii Moldova și a Georgiei, precum și pe schimburile bilaterale cu fiecare stat membru.

• **Evaluarea impactului**

Se consideră inutilă efectuarea unei noi evaluări a impactului în afară de cea care stă la baza propunerii inițiale din 14 decembrie 2021⁸, deoarece obiectivele principale și opțiunile preferate nu s-au schimbat semnificativ și deoarece impactul la nivel economic, de mediu sau social al textului prezentei propuneri nu ar trebui să difere semnificativ de impacturile preconizate ale propunerii inițiale. În plus, evaluarea impactului propunerii inițiale a ținut seama de fluxurile de transport din țări terțe, dar numai în mod stilizat, și nu a luat în considerare alinierea exactă a rețelelor indicative ale țărilor terțe învecinate. Întrucât prezenta propunere modifică în principal hărțile țărilor terțe învecinate și conexiunile limitate pe ultimul kilometru cu aceste țări pe teritoriul Uniunii, aceasta nu ar trebui să aibă un impact asupra rezultatelor evaluării inițiale a impactului.

⁸ SWD(2021) 472 final

În ceea ce privește noile dispoziții de încurajare a migrării către ecartamentul nominal european al liniilor de cale ferată, prezenta propunere se limitează la o modificare limitată a cerinței din propunerea legislativă actuală, care prevede noi linii de cale ferată pe TEN-T (adică cele care urmează să fie construite după intrarea în vigoare a regulamentului), pentru a migra către ecartamentul nominal standard european al liniilor de cale ferată de 1 435 mm. Propunerea legislativă din decembrie 2021 exceptează noile linii de cale ferată de la această dispoziție, care sunt „o extindere a unei rețele al cărei ecartament este diferit și separat de principalele linii feroviare din Uniune”. Această cerință nu este foarte clară, iar propunerea actuală urmărește să interpreteze acest lucru într-un mod mai clar și, mai ales, să se asigure că așa-numitele „rețele izolate”, și anume rețelele cu un ecartament diferit de ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm, nu sunt exceptate automat de la această cerință.

În orice caz, această cerință formală se referă numai la noi linii de cale ferată. Costurile construirii unei noi linii de cale ferată cu ecartament nominal standard european de 1 435 mm nu diferă, în principiu, de cele ale liniilor cu ecartament diferit. Prin urmare, nu ar trebui să existe nicio diferență majoră în ceea ce privește impactul economic al acestei măsuri față de evaluarea inițială a impactului.

În prezent, mai multe state membre dispun de o rețea feroviară cu ecartamente diferite. Cea mai recentă tehnologie permite funcționarea pe ecartamente diferite cu trenuri cu ecartament variabil. O altă tehnologie pentru gestionarea diferitelor ecartamente de cale ferată pe o rețea este așa-numita a treia cale ferată de pe liniile de infrastructură, care permite unor tipuri diferite de trenuri să circule pe infrastructură. Spania, de exemplu, a dezvoltat o rețea de mare viteză cu ecartament nominal standard european, o rețea convențională cu ecartament iberic și un ecartament metric în unele noduri urbane. Deși acest lucru implică un cost suplimentar, există, prin urmare, o tehnologie care să garanteze că migrarea progresivă a liniilor de cale ferată către ecartamentul nominal standard european al liniilor va avea un efect limitat asupra sistemului feroviar și nu va perturba traficul feroviar. Experiența din Spania arată, de asemenea, că, odată ce procesul de migrare a unor linii cu ecartamentul nominal standard european este demarat, acesta declanșează migrarea în alte părți ale rețelei. Începerea migrării pe principalele linii de cale ferată ale rețelei TEN-T va crea, prin urmare, o dinamică pozitivă.

Pe de altă parte, prezenta propunere modificată include o dispoziție care invită statele membre cu o rețea feroviară diferită de ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm să stabilească un plan de migrare la ecartamentul nominal standard european pentru liniile existente ale coridoarelor europene de transport. Acest plan de migrare va include o analiză socioeconomică a raportului costuri-beneficii. Prin urmare, impactul economic și social ar urma să fie analizat în cadrul acestui plan privind migrația. În cazul în care o astfel de analiză are drept rezultat o analiză cost-beneficiu negativă, statele membre se pot abține de la migrarea anumitor tronsoane ale rețelei lor la ecartamentul nominal standard european al liniilor.

În ansamblu, se preconizează că migrarea la ecartamentul nominal standard european va avea efecte și impacturi pozitive. Mai presus de toate, aceasta vizează o mai bună interoperabilitate a transportului feroviar în întreaga Uniune și cu țările terțe învecinate. De exemplu, necesitatea de a exporta produse agricole din Ucraina către porturile europene în urma blocadei rusești asupra porturilor ucrainene de la Marea Neagră a demonstrat, de asemenea, impactul economic negativ al ecartamentului nearmonizat al liniilor de cale ferată din Uniune. Pentru a ajunge în portul Klaipėda din Lituania, cerealele transportate pe trenurile ucrainene trebuie să fie transbordate la frontiera dintre Polonia și Ucraina (pe trenuri cu ecartament nominal standard european de 1 435 mm) și apoi transbordate din nou la frontiera dintre

Polonia și Lituania (pe trenuri cu ecartament de 1 520 mm). Acest lucru duce la creșterea costurilor de transport și la pierdere de timp și, ca atare, este un exemplu foarte concret al consecințelor lipsei de interoperabilitate asupra sistemului feroviar al UE din cauza ecartamentelor diferite. Această neinteroperabilitate afectează, de asemenea, în mod grav complementaritatea dintre modurile de transport, în special în caz de criză, cum ar fi blocada porturilor din Ucraina ale cărei consecințe pun în pericol securitatea alimentară mondială. În plus, costurile de mediu ale miilor de camioane care traversează frontiera dintre Franța și Peninsula Iberică sau dintre Polonia și țările baltice sau, mai recent, dintre Ucraina și Polonia se datorează parțial lipsei de interoperabilitate a rețelei feroviare.

Pe lângă aspectele legate de interoperabilitate, Curtea de Conturi Europeană (CCE) și-a exprimat îngrijorarea cu privire la lipsa concurenței dintre rețelele feroviare naționale respective din cauza diferențelor dintre ecartamentele liniilor. De exemplu, un raport al CCE privind transportul feroviar de marfă, publicat în 2016⁹, a afirmat că lipsa unui ecartament de cale ferată standard în UE nu este doar o constrângere tehnică pentru operațiunile feroviare care îngreunează interoperabilitatea. De fapt, coexistența unor ecartamente diferite ale liniilor feroviare în interiorul unei țări sau în cadrul Uniunii afectează și dinamica concurenței dintre operatorii de pe piață. Limitarea interoperabilității materialului rulant și a dimensiunii economiilor de scară care pot fi realizate într-o piață deschisă ar putea face foarte dificilă intrarea unor noi operatori. În plus, aceasta agravează incidența altor bariere la intrarea pe piață, reducând oferta disponibilă pentru producătorii de material rulant și sporind costurile de întreținere.

Existența unui ecartament de cale ferată diferit de ecartamentul nominal standard european împiedică accesul la opțiunea de închiriere a materialului rulant european pentru exploatarea liniilor convenționale. Aceasta înseamnă că noii operatori trebuie să achiziționeze material rulant adecvat pentru a fi competitivi pe liniile de cale ferată cu ecartament diferit. Întrucât piața pentru producția acestui material este națională, acest lucru ar putea duce la prețuri mai mari din cauza lipsei concurenței internaționale în producția sa.

Implementarea ecartamentului nominal standard european al liniilor va contribui, prin urmare, la îmbunătățirea funcționării pieței interne. Deschiderea pieței, împreună cu dezvoltarea unei rețele feroviare de înaltă calitate (ERTMS, o lungime de 740 m a trenurilor, electrificare etc.), care este pe deplin interoperabilă, va contribui la intensificarea activității de transport feroviar prin reducerea costurilor infrastructurii și a costului materialului rulant. Aceasta va facilita, de asemenea, apariția pe piață a unor noi operatori, cu o piață a materialului rulant interoperabil pe întreaga rețea.

În sfârșit, planul privind migrarea urmărește să asigure o tranziție lină. Sunt disponibile tehnologii pentru a se asigura faptul că nu există nicio întrerupere în rețea, între ecartamentul nominal standard european al liniilor și rețelele naționale existente. Aceste tehnologii ar trebui însă privite ca o tranziție, deoarece obiectivul pe termen lung este de a crea o rețea europeană unificată. Un sistem hibrid pe termen lung ar perpetua situația actuală, care creează, pe lângă aspectele legate de interoperabilitate, o povară pentru apariția unor noi actori de pe piață care nu au altă opțiune decât achiziționarea de material rulant specific pentru liniile cu ecartament nominal standard non-european.

⁹ Curtea de Conturi Europeană (2016): Raport Special nr. 08/2016: Transportul feroviar de marfă în UE: încă nu este pe calea cea bună.

Pe scurt, costurile suplimentare generate de lipsa interoperabilității înseamnă că traficul feroviar nu este competitiv. Într-o situație de criză, capacitatea de a înlocui un mod de transport cu altul nu este asigurată, punând astfel în pericol buna funcționare a pieței interne.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificare**

Inițiativă originală a propunerii a făcut parte din programul de lucru al Comisiei pentru 2021 în temeiul anexei I (inițiative noi) și nu din anexa II (inițiative REFIT).

Propunerea modificată îmbunătățește și mai mult funcționarea politicii feroviare TEN-T prin abordarea problemei interoperabilității diferitelor ecartamente de cale ferată din rețeaua TEN-T.

- **Drepturile fundamentale**

Prin stabilirea unei cerințe uniforme pentru ecartamentele liniilor de cale ferată în rețeaua TEN-T, propunerea modificată va consolida și mai mult accesibilitatea rețelei feroviare TEN-T pentru toți utilizatorii.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Prezenta propunere modificată nu are implicații suplimentare asupra bugetului Uniunii în comparație cu cele deja indicate în propunerea legislativă inițială din 14 decembrie 2021.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planurile de implementare și măsurile de monitorizare, evaluare și raportare**

După cum a fost expus în propunerea inițială din decembrie 2021, Comisia va monitoriza totodată progresele înregistrate, impactul și rezultatele prezentei inițiative prin intermediul unui set de instrumente de guvernanță, bazate pe guvernanța TEN-T, cum ar fi consolidarea rolului coordonatorilor europeni și a planurilor de acțiune ale acestora.

- **Explicații detaliate cu privire la prevederile specifice ale propunerii**

Modificările (1)-(5) vizează includerea unor noi considerente care să abordeze noua dimensiune geopolitică și noul context de care TEN-T va trebui să țină cont.

Modificările (6)-(9) sunt introduse pentru a pune un accent mai mare pe necesitatea de a migra la ecartamentul nominal standard european al liniilor feroviare europene, în special în ceea ce privește toate liniile feroviare noi care urmează să fie construite de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, dar și în ceea ce privește un plan solid de migrare pentru tronsoanele feroviare existente pe coridoarele de transport europene.

Modificarea (10) ia în considerare situația specială a Irlandei, care, din cauza situației sale insulare, este separată de orice sistem feroviar european și, ca atare, trebuie să fie exceptată de la cerințele privind ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm.

Modificările (11)-(14) includ toate modificările cu privire la hărțile anexate la Regulamentul TEN-T, în special eliminarea hărților Belarusului și Rusiei, includerea noilor hărți orientative adoptate pentru Ucraina, declasarea ultimilor kilometri ai tuturor tronsoanelor feroviare și

rutiere transfrontaliere către Rusia și Belarus de la rețeaua centrală la rețeaua globală și extinderea coridoarelor europene de transport către Ucraina și Republica Moldova.

- **Modificări față de propunerea legislativă inițială [COM (2021) 812 final]**

Modificările aduse prezentei propuneri modificate, în comparație cu cea din 14 decembrie 2021 [COM (2021) 812 final], sunt următoarele:

CONSIDERENTE

(1) Se introduce următorul nou considerent 39:

„(39) Reziliența rețelei europene de transport a fost amenințată și pusă la încercare de impactul devastator al războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei. Această agresiune a redefinit peisajul geopolitic, aducând la suprafață vulnerabilitatea Uniunii la evenimente perturbatoare neprevăzute din afara frontierelor Uniunii. Impactul său major asupra piețelor mondiale, cum ar fi securitatea alimentară globală, a evidențiat faptul că piața internă a Uniunii și rețeaua sa de transport nu pot fi privite în mod izolat atunci când este vorba de elaborarea politicii Uniunii. Existența unor legături mai bune cu țările partenere vecine ale Uniunii este necesară mai mult ca oricând.”

(2) Se introduce următorul nou considerent 40:

„(40) Având în vedere acest nou context geopolitic, Comunicarea Comisiei din 12 mai 2022 privind culoarele de solidaritate¹⁰ identifică mai multe provocări majore în materie de infrastructură de transport pe care Uniunea și țările învecinate trebuie să le soluționeze pentru a sprijini economia și redresarea Ucrainei, pentru a permite produselor agricole și de altă natură să ajungă pe piețele Uniunii și pe piețele mondiale și pentru a asigura o conectivitate sporită cu Uniunea, atât pentru exporturi, cât și pentru importuri. Pentru a oferi o conectivitate sporită cu Uniunea, această comunicare a propus evaluarea extinderii coridoarelor europene de transport către Ucraina și Republica Moldova”.

(3) Se introduce următorul nou considerent 41:

„(41) Din cauza războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei și a poziției adoptate de Belarus în conflictul respectiv, cooperarea dintre Uniune și Rusia și Belarus în domeniul politicii TEN-T nu este nici adecvată, nici în interesul Uniunii. Prin urmare, rețeaua TEN-T din aceste două țări terțe trebuie să fie întreruptă. În consecință, îmbunătățirea conexiunilor transfrontaliere cu Rusia și Belarus nu mai constituie o prioritate majoră pe teritoriul statelor membre. În prezent, există conexiuni între Finlanda, Estonia, Letonia, Lituania și Polonia și aceste două țări terțe. Pentru a reflecta prioritatea mai redusă în construirea și modernizarea acestor conexiuni, ultimii kilometri ale tuturor conexiunilor transfrontaliere cu Rusia și Belarus incluse în prezent în rețeaua centrală trebuie să fie retrogradați de la

¹⁰ COM(2022) 217 final

rețeaua centrală la rețeaua globală, pentru care este prevăzut doar un termen ulterior de punere în aplicare, și anume 2050. Cu toate acestea, în cazul unei tranziții democratice în Belarus, construirea și modernizarea legăturilor transfrontaliere ale țării cu UE, în conformitate cu planul economic cuprinzător pentru un Belarus democratic, ar fi o prioritate majoră, inclusiv prin reincluderea țării în regulament.”

- (4) Se introduce următorul nou considerent 42:

„(42) Noul context geopolitic a arătat, de asemenea, cât de importante sunt conexiunile de transport neîntrerupte pe teritoriul Uniunii și cu țările terțe învecinate. Un ecartament al liniilor de cale ferată diferit de ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm afectează grav interoperabilitatea rețelelor feroviare din întreaga Uniune și are consecințe chiar și pentru competitivitatea acestor rețele feroviare izolate. Prin urmare, noile linii de cale ferată trebuie construite doar cu ecartament nominal standard european de 1 435 mm. În plus, statele membre cu o rețea cu ecartament diferit trebuie să evalueze migrarea liniilor existente ale coridoarelor europene de transport. Această obligație nu trebuie să se aplice Irlandei, întrucât rețeaua sa de transport, datorită situației sale insulare, este complet separată de orice conexiune terestră de pe teritoriul Uniunii.”

- (5) Considerentul 39 și toate considerentele următoare sunt renumerotate drept considerentul 43 și numerele următoare;

CAPITOLUL III: DISPOZIȚII SPECIFICE

Secțiunea 1: Infrastructura de transport feroviar

- (6) la articolul 15 (Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua globală), se introduc următoarele modificări:

- (a) la alineatul (2), litera (b) se elimină.
- (b) la alineatul (2), literele (c), (d) și (e) se renumerează, devenind literele (b), (c) și (d).
- (c) la alineatul (3), litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„rețelele izolate sunt exceptate de la cerințele prevăzute la alineatul (2) literele (a)-(d)”;

- (7) la articolul 16 (Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă), se introduc următoarele modificări:

- (a) la alineatul (2), litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 15 alineatul (2) literele (a)-(d) și pe cele referitoare la o viteză operațională minimă constantă pe linie de 100 km/h pentru trenurile de marfă care circulă pe liniile aferente transportului de mărfuri din cadrul rețelei centrale extinse”;

(b) la alineatul (2), litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 15 alineatul (2) litera (a) în ceea ce privește liniile aferente transportului de călători din cadrul rețelei centrale extinse”;

(c) la alineatul (3), litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 15 alineatul (2) literele (a), (b) și (c) și pe cele referitoare la o viteză operațională minimă constantă pe linie de 100 km/h pentru trenurile de marfă care circulă pe liniile aferente transportului de mărfuri din cadrul rețelei centrale”;

(d) la alineatul (3), litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 15 alineatul (2) litera (a) în ceea ce privește liniile aferente transportului de călători din cadrul rețelei centrale”;

(e) la alineatul (4), litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„îndeplinește cerința prevăzută la articolul 15 alineatul (2) litera (d) privind liniile aferente transportului de mărfuri din cadrul rețelei centrale”;

(f) la alineatul (4), litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„îndeplinește cerința prevăzută la alineatul (2) litera (b) în ceea ce privește liniile aferente transportului de călători din cadrul rețelei centrale.”;

(8) Se introduce următorul articol 16a:

„Articolul 16a

Ecartamentul nominal standard european al liniilor de cale ferată

1. Statele membre se asigură că orice nouă infrastructură feroviară a rețelei globale, a rețelei extinse și a rețelei centrale, inclusiv conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d), prevede ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm. Această cerință este considerată îndeplinită atunci când trenurile cu ecartament de 1 435 mm pot circula pe infrastructură. În sensul prezentului articol, infrastructură feroviară nouă înseamnă orice infrastructură pentru care lucrările de construcție nu au început la data intrării în vigoare a prezentului regulament.
2. Statele membre cu o rețea feroviară sau o parte a acesteia cu un ecartament diferit de cel al ecartamentului nominal standard european de 1 435 mm trebuie să elaboreze, cel târziu la doi ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament, un plan de migrare a liniilor feroviare existente situate pe coridoarele de transport europene la ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm. Acest plan de migrare trebuie coordonat cu statul membru (statele membre) învecinat(e) vizat(e) de migrare.
3. Statele membre pot identifica în planul de migrare liniile de cale ferată care nu vor migra către ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm. Planul de migrare trebuie să includă o analiză socioeconomică cost-beneficiu care să justifice decizia de

a nu migra liniile de cale ferată către ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm și o evaluare a impactului asupra interoperabilității.

4. Prioritățile în materie de infrastructură și planificarea investițiilor legate de planul de migrare trebuie să fie incluse în primul plan de lucru al coordonatorului european pentru un coridor european de transport din care fac parte liniile feroviare de transport de marfă cu ecartament diferit de cel al ecartamentului nominal standard european, în conformitate cu articolul 53.”;
- (9) la articolul 19 (Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare), se introduc următoarele modificări:
 - (a) se introduce următoarea literă (a):

„(a) migrarea la ecartamentul nominal standard european (1 435 mm)”;
 - (b) literele (a)-(g) se renumerează și devin literele (b)-(h).;

CAPITOLUL VI: DISPOZIȚII COMUNE

- (10) La articolul 63 (Derogări), se adaugă un al doilea paragraf, după cum urmează:

„Dispozițiile articolului 16a nu se aplică Irlandei.”;

ANEXA I

- (11) hărțile prezentate în ANEXA I – PARTEA 1/23, PARTEA 2/23, PARTEA 3/23, PARTEA 4/23, PARTEA 5/23, PARTEA 14/23 și PARTEA 15/23 la COM (2021) 812 final se înlocuiesc cu părțile din ANEXA I părțile 1-6 din prezenta propunere modificată, după cum urmează:
 - (a) ANEXA I – PARTEA 1/23 se înlocuiește cu ANEXA I – PARTEA 1/6;
 - (b) ANEXA I – PARTEA 2/23 se înlocuiește cu ANEXA I – PARTEA 1/6;
 - (c) ANEXA I – PARTEA 3/23 se înlocuiește cu ANEXA I – PARTEA 2/6;
 - (d) ANEXA I – PARTEA 4/23 se înlocuiește cu ANEXA I – PARTEA 3/6;
 - (e) ANEXA I – PARTEA 5/23 se înlocuiește cu ANEXA I – PARTEA 4/6;
 - (f) ANEXA I – PARTEA 14/23 se înlocuiește cu ANEXA I – PARTEA 5/6;
 - (g) ANEXA I – PARTEA 15/23 se înlocuiește cu ANEXA I – PARTEA 6/6.;

ANEXA III

- (12) hărțile prezentate în ANEXA III – PARTEA 1/14, PARTEA 4/14, PARTEA 5/14, PARTEA 6/14, PARTEA 7/14, PARTEA 8/14, PARTEA 9/14, PARTEA 10/14, PARTEA 13/14 și PARTEA 14/14 la COM (2021) 812 final se înlocuiesc cu părțile din ANEXA II părțile 1-8 din prezenta propunere modificată, după cum urmează:

(a) ANEXA III – PARTEA 1/14 se înlocuiește cu ANEXA II – PARTEA 1/8;

(b) ANEXA III – PARTEA 4/14, a doua hartă se înlocuiește cu a doua hartă din ANEXA II – PARTEA 1/8;

(c) ANEXA III – PARTEA 5/14 se înlocuiește cu ANEXA II – PARTEA 2/8;

(d) ANEXA III – PARTEA 6/14 se înlocuiește cu ANEXA II – PARTEA 3/8;

(e) ANEXA III – PARTEA 7/14 se înlocuiește cu ANEXA II – PARTEA 4/8;

(f) ANEXA III – PARTEA 8/14 se înlocuiește cu ANEXA II – PARTEA 5/8;

(g) ANEXA III – PARTEA 9/14 se înlocuiește cu ANEXA II – PARTEA 6/8;

(h) ANEXA III – PARTEA 10/14, prima hartă se înlocuiește cu prima hartă din ANEXA II – PARTEA 7/8;

(i) ANEXA III – PARTEA 13/14, a doua hartă se înlocuiește cu a doua hartă din ANEXA II – PARTEA 7/8;

(j) ANEXA III – PARTEA 14/14 se înlocuiește cu ANEXA II – PARTEA 8/8.;

ANEXA IV

- (13) hărțile din ANEXA IV – PARTEA 1/12 și PARTEA 8/12 la COM (2021) 812 final se înlocuiesc cu hărțile din ANEXA III, părțile 1 și 2, la prezenta propunere modificată;
- (14) hărțile din ANEXA IV – PARTEA 12/12 la COM (2021) 812 final se elimină.