



Bruxelles, 13 mai 2022
(OR. fr)

8784/22

LIMITE

TRANS 265
CODEC 619

Dosar interinstituțional:
2021/0420(COD)

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți/Consiliul
Nr. doc. ant.:	ST 6840/1/22 REV 1 ST 7456/22 ST 7750/22 ST 7919/22
Nr. doc. Csie:	ST 15109/21
Subiect:	Propunere 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) nr. 1315/2013 – Raport intermediar – Schimb de opinii

I. INTRODUCERE

1. La 14 decembrie 2021, Comisia a prezentat propunerea 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) nr. 1315/2013 ¹. Propunerea a fost prezentată în cadrul unui pachet de patru inițiative menite să modernizeze sistemul de transport al UE și să sprijine tranziția către o mobilitate mai curată, mai ecologică și mai inteligentă prin îmbunătățirea unora dintre componentele-cheie ale acesteia, cum ar fi rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T), sistemele de transport inteligente, deplasările feroviare transfrontaliere și pe distanțe lungi și mobilitatea urbană.

¹ ST 15109/21.

2. Propunerea de revizuire a politicii de dezvoltare a TEN-T vizează construirea unei rețele transeuropene de transport fiabile, fluide și de înaltă calitate, care să asigure o conectivitate durabilă la nivelul întregii Uniuni Europene, fără lacune fizice, blocaje sau legături lipsă până în 2050. Această rețea este menită să contribuie la realizarea obiectivelor Uniunii în materie de mobilitate durabilă, la buna funcționare a pieței interne și la coeziunea economică, socială și teritorială a UE. Se impune dezvoltarea sa treptată, în etape, cu termene propuse pentru 2030, 204 și 2050.
3. Propunerea are patru obiective principale:
 - (i) ecologizarea transporturilor prin asigurarea unei baze adecvate a infrastructurii pentru a se atenua congestionarea traficului și a se reduce emisiile de gaze cu efect de seră (GES) și, în sens mai larg, efectele negative externe ale transporturilor;
 - (ii) facilitarea fluidității și a eficienței transporturilor, promovarea multimodalității și a interoperabilității între modurile de transport și o mai bună integrare a nodurilor urbane în rețea;
 - (iii) sporirea rezilienței rețelei TEN-T la efectele negative ale schimbărilor climatice și ale altor pericole naturale sau dezastre provocate de om;
 - (iv) îmbunătățirea eficienței instrumentelor de guvernare TEN-T și optimizarea instrumentelor de raportare și monitorizare a implementării TEN-T.

II. STADIUL LUCRĂRILOR ÎN CADRUL ALTOR INSTITUȚII

4. Parlamentul European a desemnat Comisia pentru transport și turism (TRAN) drept comisie competentă pentru această propunere. Dominique Riquet (Renew, Franța) și Barbara Thaler (PPE, Austria) au fost numiți coraportori.
5. La 23 martie 2022, Comitetul Economic și Social European a adoptat un aviz. Comitetul Regiunilor ar urma să adopte un aviz privind propunerea în octombrie 2022.

III. STADIUL LUCRĂRILOR ÎN CADRUL CONSILIULUI

6. Propunerea și evaluarea impactului au fost prezentate în cadrul Grupului de lucru pentru transport – chestiuni intermodale și rețele la 6 și 13 ianuarie 2022, iar articolele au fost apoi examinate în detaliu în perioada ianuarie-mai 2022. Aproximativ 15 reuniuni ale grupului de lucru au fost astfel dedicate examinării propunerii în cursul acestui semestru. După o examinare detaliată a fiecăruia dintre capitole în ianuarie și februarie, președinția a pregătit mai multe note cu întrebări adresate delegațiilor cu privire la cele mai importante aspecte ale propunerii și a solicitat statelor membre să ofere orientări referitoare la subiectele abordate pentru a facilita înțelegerea individuală și colectivă a mizelor care sunt în joc.
7. Ulterior, președinția a elaborat mai multe propuneri de compromis ² care acoperă părți semnificative ale propunerii, încercând să ia în considerare majoritatea observațiilor formulate de statele membre.

IV. PRINCIPALELE ASPECTE ȘI PROGRESELE REALIZATE

Considerații generale

8. În general, delegațiile au salutat revizuirea regulamentului ca pe o oportunitate de a contribui la dezvoltarea unui spațiu european unic al transporturilor caracterizat prin durabilitate, eficiență și reziliență. În mod similar, propunerea de a dezvolta sau moderniza această rețea în trei etape (2030, 2040 și, respectiv, 2050 pentru rețeaua centrală, cea centrală extinsă și cea globală) a fost de asemenea sprijinită.
9. În plus, propunerea de aliniere a coridoarelor de transport feroviar de marfă la coridoarele rețelei centrale pentru a crea coridoare europene de transport a fost de asemenea salutăată.

² ST 6840/1/22 REV 1.
ST 7456/22.
ST 7750/22.
ST 7919/22.

10. Mai multe delegații au subliniat faptul că propunerea privind TEN-T include interacțiuni cu alte propuneri din domeniul politicii în materie de transporturi, în special cu Regulamentul RICA și Directiva privind STI, și au subliniat importanța menținerii unei bune coerențe cu aceste propuneri.
11. În general, delegațiile au remarcat că propunerea crește în mod semnificativ nivelul cerințelor care trebuie îndeplinite pentru întreaga rețea, cu obiectivul principal de a crea o infrastructură unificată, foarte eficientă și pe deplin interoperabilă în vederea contribuției la decarbonizare și la multimodalitate. Pentru a realiza acest lucru, propunerea prevede, printre altele, că majoritatea cerințelor privind infrastructura feroviară utilizată pentru transportul de marfă aplicabile în prezent rețelei centrale ar trebui să fie de asemenea extinse la noua rețea centrală extinsă și la rețeaua globală, inclusiv conexiunile pe ultimul kilometru. În plus, Comisia propune ca, în comparație cu regulamentul actual, punerea în aplicare a anumitor obligații să fie devansată. Deși, în general, statele membre nu au pus sub semnul întrebării principiul unor cerințe mai stricte, multe dintre ele au subliniat că respectivele cerințe ar trebui să rămână proporționale cu funcționalitățile și nivelurile de trafic preconizate și adaptate acestora. În acest context, s-a exprimat o îngrijorare deosebită cu privire la cererile tot mai mari privind rețeaua centrală extinsă și privind rețeaua globală.
12. În plus, mai multe state membre au remarcat că dezvoltarea în continuare a rețelei TEN-T, inclusiv aplicarea de noi cerințe și avansarea în privința anumitor termene, ar necesita investiții semnificative din partea statelor membre. Aceste investiții sunt estimate de Comisie la 50 de miliarde EUR pe an în temeiul regulamentului actual și la o sumă suplimentară de 16 miliarde EUR în fiecare an ca urmare a revizuirii, până în 2050. Prin urmare, mai multe state membre au subliniat că este important să se dea dovadă de realism, ținându-se seama de capacitățile lor financiare și de necesitatea de a sprijini aceste eforturi prin asigurarea unor resurse financiare adecvate dincolo de cadrul financiar multianual actual, inclusiv pentru proiectele legate de rețeaua TEN-T centrală extinsă și cea globală.

Observatii privind chestiuni specifice

13. **Principii generale și dispoziții generale** (capitolele I și II): Președinția a pregătit două propuneri de compromis care, menținând logica generală și ambiția propunerii Comisiei, încearcă să precizeze și să clarifice anumite aspecte și să țină cont de majoritatea îngrijorărilor exprimate de statele membre, una dintre cele mai importante fiind reintroducerea clauzei privind maturitatea proiectelor, respectarea procedurilor juridice și disponibilitatea resurselor financiare, fără a aduce atingere angajamentelor financiare ale statelor membre. Modificările introduse în ultimul compromis (ST 6840/1/22 REV 1) s-au bucurat de un sprijin relativ larg din partea delegațiilor.
14. **Dispoziții privind cerințele specifice fiecărui mod de transport** (capitolul III): Articolele din capitolul III sunt esențiale în cadrul propunerii deoarece stabilesc cerințele specifice fiecărui mod de transport, precum și pentru terminalele multimodale de marfă și nodurile urbane.
- (i) **Infrastructura de transport feroviar:** Rolul esențial al transportului feroviar în îndeplinirea obiectivelor politicii europene din domeniul transporturilor durabile a fost recunoscut pe scară largă, atât pentru transportul de mărfuri, cât și pentru cel de călători. În același timp, adăugarea de noi cerințe, cum ar fi gabaritul P400, exploatarea trenurilor cu o lungime de cel puțin 740 m pentru trenurile de marfă pe întreaga rețea, viteza minimă de 160 km/h pentru liniile de transport de călători din rețeaua centrală și din cea centrală extinsă, accelerarea implementării ERTMS concomitent cu dezafectarea sistemelor de semnalizare de clasă B din întreaga rețea, precum și extinderea cerințelor la toate conexiunile pe ultimul kilometru, a dat naștere unor întrebări și îngrijorări. Punerea în aplicare a acestor cerințe va necesita investiții foarte mari și intervenții semnificative pe liniile de cale ferată existente și chiar recent finalizate. Acestor dispoziții ar trebui să li se consacre o examinare mai aprofundată în viitor.

- (ii) **Infrastructura de transport rutier:** În vederea consolidării siguranței rutiere, propunerea prevede, printre altele, extinderea la rețeaua globală a obligației de a furniza părți carosabile separate, fără intersecții la același nivel și fără acces la proprietățile din jur. Această dispoziție a ridicat întrebări din partea statelor membre, unele subliniind caracterul său disproporționat în anumite circumstanțe și amintind că infrastructura este doar unul dintre factorii de îmbunătățire a siguranței rutiere.
- (iii) **Infrastructura de transport aerian:** În general, statele membre au împărtășit obiectivul de îmbunătățire a conectivității aeroporturilor cu serviciile de transport feroviar. Cu toate acestea, obiectivul de a conecta toate aeroporturile din rețeaua centrală și principalele aeroporturi din rețeaua globală la rețeaua feroviară pe distanțe lungi până în 2030 și, respectiv, 2050 a părut foarte ambițios și dificil de realizat pentru unele state. Din acest motiv, mai multe delegații au solicitat extinderea și clarificarea derogărilor, unele propunând ca anumite servicii de transport colectiv nepoluant să fie luate în considerare ca o posibilă alternativă la o conexiune feroviară direct în aeroport.
- (iv) **Infrastructura de transport pe căi navigabile interioare:** Principiul stimulării transportului pe căi navigabile s-a bucurat de o largă susținere, însă obligația statelor membre de a asigura, cel puțin pentru anumite perioade ale anului, o adâncime a canalului navigabil de cel puțin 2,5 m și o înălțime sub poduri de 5,25 m la niveluri de referință definite a dat naștere unor îndoieli cu privire la interpretarea sa. Câteva delegații au considerat de asemenea că competențele de executare conferite Comisiei sunt prea extinse și ar trebui încadrate. Acestor dispoziții ar trebui să li se consacre o examinare mai aprofundată în viitor.
- (v) **Infrastructura de transport maritim:** În general, statele membre au salutat conceptul de spațiu maritim european (SME), precum și includerea legăturilor de transport maritim pe distanțe scurte între porturile din același stat membru. Unele state membre și-au exprimat îngrijorarea cu privire la obligația de a conecta porturile maritime ale rețelei globale la infrastructura feroviară, deoarece acest lucru ar putea duce la investiții ridicate în unele cazuri.

- (vi) **Terminale multimodale de marfă:** În general, s-a înțeles că terminalele multimodale sunt foarte importante pentru o mai bună integrare între modurile de transport și pentru tranziția către transporturi mai eficiente și mai durabile. Cu toate acestea, deși principiul de a ghida și de a sprijini instalarea unor astfel de terminale a fost în general sprijinit, obligația statelor membre de a asigura prezența unui terminal multimodal de marfă pentru fiecare nod urban până în 2040 a generat îngrijorare din partea mai multor delegații. Multe dintre acestea au subliniat că terminalele multimodale de marfă au fost dezvoltate în principal – și sunt exploatate – de societăți private care nu au nicio legătură contractuală sau juridică cu autoritățile publice. În consecință, aceste delegații au exprimat îndoieli în privința posibilității ca obligațiile stricte să le revină statelor membre.
- (vii) **Noduri urbane:** În general, obiectivul de a ține seama mai bine de nodurile urbane din rețea, printre altele pentru a îmbunătăți conexiunile „pe ultimul kilometru”, a beneficiat de susținere și a fost recunoscut rolul planurilor de mobilitate urbană durabilă (PMUD) în realizarea dezvoltării urbane durabile. În același timp, mai multe state membre au considerat că cerințele pentru instituirea PMUD-urilor și monitorizarea datelor până la 31 decembrie 2025, precum și cerința privind crearea de terminale multimodale de marfă pentru a deservi nodurile urbane reprezintă o provocare majoră. În plus, mai multe state membre au subliniat că planificarea mobilității urbane durabile este o competență a autorităților locale și că, prin urmare, ar trebui să se aplice principiul subsidiarității.

15. **Dispoziții pentru un transport inteligent și rezilient** (capitolul IV): În ceea ce privește reziliența infrastructurii, delegațiile au fost de acord că este important să se țină seama pe deplin de acest obiectiv, recunoscând în același timp că, având în vedere varietatea proiectelor de interes comun, dintre care unele aparțin unor inițiatori privați sau autorităților locale, statele membre ar putea fi cu greu considerate singurele responsabile pentru luarea în considerare a obiectivului menționat. Pentru mai multe delegații, cerințele suplimentare în materie de reziliență la schimbările climatice ar trebui explicitate pentru a se asigura securitatea juridică a proiectelor.

În ceea ce privește întreținerea infrastructurii, majoritatea delegațiilor au recunoscut rolul esențial al acesteia în menținerea unui nivel ridicat de servicii și de siguranță pentru infrastructura TEN-T, dar au considerat că dispozițiile impun statelor membre o serie de noi obligații care ar avea un impact semnificativ asupra planificării și a costurilor de întreținere a infrastructurii, în prezent statele membre fiind singurele care sunt responsabile pentru aceasta și care o finanțează.

Articolul privind riscurile la adresa securității sau a ordinii publice nu a fost examinat în detaliu în această etapă.

16. **Punerea în aplicare a instrumentelor coridoarelor europene de transport și a priorităților orizontale – guvernanta** (capitolul V): În general, statele membre au sprijinit acțiunea coordonatorilor europeni, în special rolul lor de facilitatori neutri în implementarea rețelei TEN-T. S-au exprimat în favoarea unei extinderi a acțiunii acestora. Cu toate acestea, mai multe state membre au considerat că unele dintre sarcinile propuse depășesc în mod semnificativ acest rol și ar putea conduce la un volum de muncă excesiv pentru coordonatori. În special, au considerat că ar trebui să se evite o implicare prea mare a coordonatorului în aspectele operaționale și că ar trebui ca partajarea rolurilor cu organismele de guvernanta ale coridoarelor de transport feroviar de marfă să fie bine clarificată.
- În plus, un număr semnificativ de delegații au exprimat rezerve cu privire la dispoziția care împuternicește Comisia să adopte acte de punere în aplicare pentru fiecare plan de acțiune al coridoarelor europene de transport și pentru cele două priorități orizontale deoarece au îndoieli cu privire la valoarea adăugată a acesteia, se tem că este greoaie și pun sub semnul întrebării modalitățile de selectare a etapelor intermediare obligatorii, dat fiind că stabilirea priorităților și planificarea proiectelor de infrastructură din cadrul unui stat membru intră în sfera de competență națională, în conformitate cu orientările Uniunii.

17. **Dispoziții comune** (capitolul VI): Deși recunoște importanța raportării, mai multe state membre și-au exprimat îngrijorarea cu privire la numărul tot mai mare de obligații privind transmiterea de date și au solicitat să nu crească în mod excesiv sarcina administrativă, de exemplu prin punerea în aplicare a principiului „spuneți-ne doar o singură dată”.

În ceea ce privește obligația de alinieare a planurilor naționale la politica Uniunii în domeniul transporturilor, delegațiile au recunoscut importanța coerenței planurilor naționale cu angajamentele asumate la nivelul Uniunii. Au subliniat de asemenea că aceste planuri ar trebui să aibă adesea un domeniu de aplicare mai larg și să abordeze în perspectivă provocările europene, naționale și locale. În plus, mai multe delegații au afirmat că ar fi dificil să se respecte termenele de notificare propuse pentru consultarea Comisiei cu privire la proiectele lor de planuri înainte ca acestea să fie adoptate. În cele din urmă, articolul privind modificările aduse Regulamentului (UE) nr. 913/2010 nu a fost încă examinat în detaliu.

Alte subiecte

18. **Derogări:** Propunerea prevede că, în cazuri justificate în mod corespunzător și în anumite condiții, pot fi solicitate derogări de la anumite cerințe, inclusiv o analiză socioeconomică specifică fiecărei situații. Derogările ar fi acordate de Comisie prin intermediul unor acte de punere în aplicare.

Deși apreciază faptul că este posibil să se solicite întotdeauna derogări, statele membre au considerat că procedura propusă s-ar putea dovedi greoaie, în special din cauza varietății și a extinderii rețelei TEN-T, precum și a nivelului cerințelor, care se preconizează a fi ridicat. Din motive de eficiență și previzibilitate și pentru a reduce sarcina administrativă atât pentru Comisie, cât și pentru părțile interesate, mai multe state membre au propus instituirea unui regim de derogări mai larg și mai generic, care s-ar aplica dispozițiilor relevante ale propunerii.

19. **Hărți:** Mai multe state membre au prezentat observații scrise cu privire la hărțile anexate la propunere, care nu au fost încă examinate. Președinția intenționează să discute acest subiect cu statele membre în cauză în cursul lunii iunie, implicând viitoarea președinție pentru a asigura continuitatea lucrărilor.

V. CONCLUZIE

Președinția consideră că s-au înregistrat progrese substanțiale cu privire la propunere și că eforturile depuse oferă o bază solidă pentru continuarea lucrărilor în cadrul Consiliului.

În vederea Consiliului TTE din 2 iunie 2022, miniștrii sunt invitați să ia act de raportul intermediar și să facă schimb de opinii cu privire la cele două întrebări care figurează în anexa la prezentul raport.

După cum arată raportul intermediar, discuțiile tehnice din cadrul Consiliului au făcut posibilă avansarea în direcția înțelegerii comune a mijecilor aflate în joc. În vederea înregistrării de noi progrese către o poziție comună a Consiliului, președinția invită miniștrii să își împărtășească orientările cu privire la următoarele elemente, cu respectarea unui interval de maximum 3 minute pentru luarea de cuvânt.

1. Ce elemente importante ați dori să împărtășiți cu privire la cele cinci capitole transversale (I, II, IV, V, VI) din propunerea Comisiei și cu privire la direcția lucrărilor desfășurate până în prezent referitor la aceste cinci capitole?
2. Capitolul III stabilește cerințele specifice pentru fiecare mod de transport, precum și pentru nodurile urbane și terminalele multimodale de marfă. Cum analizați abordarea propusă de Comisie pentru acest capitol?