

Bruxelles, 4 iunie 2021
(OR. en)

9396/21

TRANS 358

REZULTATUL LUCRĂRILOR

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Delegațiile
Nr. doc. ant.:	8790/21
Subiect:	Transportul feroviar în avangarda mobilității inteligente și durabile - concluzii ale Consiliului (3 iunie 2021)

În anexă, se pun la dispoziția delegațiilor Concluziile Consiliului intitulate „Transportul feroviar în avangarda mobilității inteligente și durabile”, adoptate de Consiliu în cadrul celei de a 3798-a reuniuni a sale din 3 iunie 2021.

Transportul feroviar în avangarda mobilității inteligente și durabile

- Concluziile Consiliului -

AVÂND ÎN VEDERE:

1. Concluziile Consiliului European din 12 decembrie 2019, prin care a fost aprobat obiectivul de realizare a unei Uniuni Europene neutre din punct de vedere climatic până în 2050¹, precum și Comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2019 privind Pactul verde european²;
2. angajamentul neîntrerupt față de transportul feroviar al miniștrilor transporturilor din UE³, astfel cum a fost exprimat anul trecut în
 - a) declarația politică de susținere a unei agende europene pentru transportul feroviar internațional de călători, prezentată în cadrul videoconferinței informale a miniștrilor transporturilor din UE desfășurate la 4 iunie 2020, precum și
 - b) declarația ministerială privind transportul inovator de-a lungul coridoarelor de transport feroviar de marfă, prezentată în cadrul conferinței de la Berlin din 21 septembrie 2020;
3. Comunicarea Comisiei din 9 decembrie 2020 intitulată „Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului”⁴, în care se exprimă intenția de dublare a transportului feroviar de marfă și de triplare a transportului feroviar de călători de mare viteză până în 2050;
4. Decizia (UE) 2020/2228 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 decembrie 2020 privind Anul european al căilor ferate (2021)⁵;

¹ Doc. EUCO 29/19.

² COM(2019) 640 final, ST 15051/19 + ADD 1.

³ Cu participarea periodică a miniștrilor transporturilor din Norvegia și Elveția.

⁴ COM(2020) 789 final, ST 14012/20 + ADD1.

⁵ JO L 437, 28.12.2020, p. 108.

5. Regulamentul (UE) 2021/241 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 februarie 2021 de instituire a Mecanismului de redresare și reziliență⁶ și adoptarea preconizată a unui al doilea regulament de instituire a Mecanismului pentru interconectarea Europei;
6. videoconferința informală a miniștrilor transporturilor din UE din 30 martie 2021, în cadrul căreia miniștrii și-au exprimat punctul de vedere cu privire la documentul neoficial al președinției portugheze intitulat „Modalități de accelerare a transferului modal către transportul feroviar: diferite căi de atingere a unui obiectiv comun”,

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE

7. REMARCĂ faptul că sistemele feroviare ale UE au făcut obiectul unor reforme de reglementare fundamentale prin intermediul a patru pachete legislative adoptate în 2001⁷, 2004, 2007 și 2016. SALUTĂ efectele pozitive ale acestor reforme în ceea ce privește deschiderea pieței și armonizarea tehnică, în parte deja realizate, în parte încă așteptate;
8. RECUNOAȘTE deosebita complexitate și diversitate a cadrului de reglementare de la nivelul UE și de la nivel național și SUBLINIAZĂ că trebuie depuse eforturi suplimentare pentru a garanta beneficiile economice și operaționale care decurg din armonizarea tehnică, în special în ceea ce privește serviciile feroviare transfrontaliere, recunoscând totodată că punctele de plecare și structurile organizaționale diferă de la un stat membru la altul. ACCENTUEAZĂ importanța punerii în aplicare depline a legislației existente a Uniunii și SUBLINIAZĂ că viitoarele propuneri legislative ale Uniunii ar trebui să se bazeze pe o analiză atentă a situației actuale și, de asemenea, să vizeze simplificarea, ori de câte ori acest lucru este posibil;
9. RECUNOAȘTE că unele state membre nu oferă conectivitate prin intermediul căilor ferate și, prin urmare, mobilitatea inteligentă și durabilă poate fi realizată numai prin alte moduri de transport; RECUNOAȘTE, de asemenea, că în alte state membre rețelele sunt izolate și, prin urmare, eforturile de sporire a interoperabilității nu îmbunătățesc performanța;

⁶ JO L 57, 18.2.2021, p. 17.

⁷ Primul pachet feroviar a fost reformat în 2012 prin Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (JO L 343, 14.12.2012, p. 32).

10. SUBLINIAZĂ că armonizarea tehnică suplimentară cu scopul de a spori interoperabilitatea rețelelor naționale va sprijini piața unică a serviciilor feroviare internaționale, sistemele feroviare ale Uniunii și eficiența în acest domeniu; SUBLINIAZĂ, de asemenea, contribuția transportului feroviar la economia și la baza industrială ale Uniunii, inclusiv la competitivitatea sa pe plan mondial, care vor avea totodată de câștigat de pe urma cercetării, a inovării și a armonizării tehnice. AȘTEAPTĂ CU INTERES, prin urmare, noua întreprindere comună feroviară a Europei, care ar trebui să joace un rol vital în cercetarea privind noile tehnologii digitale în sectorul feroviar, oferind astfel o abordare coordonată cu sectorul în ceea ce privește evoluția generală a sistemelor feroviare. Acest lucru ar trebui să conducă, de asemenea, la o dezvoltare mai rapidă a cadrului tehnic de reglementare, având în vedere timpul care a fost necesar pentru implementarea standardelor anterioare;
11. CONSIDERĂ că dubla necesitate de a tinde spre o mobilitate neutră din punct de vedere climatic și care respectă mediul⁸ și de a asigura un sistem de transport rezilient și interconectat, în special în perioade de criză, după cum s-a demonstrat în timpul pandemiei de COVID-19, plasează căile ferate într-o poziție-cheie în cadrul viitoarei oferte de transport;
12. SUBLINIAZĂ importanța unui dialog permanent între autoritățile publice, părțile interesate relevante, angajatori, lucrători și utilizatorii transportului feroviar pentru a se asigura că toată lumea se bucură de avantajele transportului feroviar; IA ACT, în acest context, de avizul exploratoriu privind spațiul feroviar unic european emis de Comitetul Economic și Social European la 24 martie 2021, la solicitarea președinției portugheze⁹;
13. AȘTEAPTĂ CU INTERES revizuirea planificată a legislației Uniunii cu privire la coridoarele de transport feroviar de marfă¹⁰ și la rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T)¹¹;

⁸ Transportul feroviar se caracterizează printr-o amprentă de carbon redusă, emisii scăzute, o utilizare redusă a terenurilor și un ciclu lung de viață al materialului rulant, reducând totodată congestionarea traficului și îmbunătățind calitatea aerului în zonele urbane.

⁹ CESE TEN/727, ST 7614/21.

¹⁰ Regulamentul (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv (JO L 276, 20.10.2010, p. 22).

¹¹ Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).

I. Transferul modal

14. ACCENTUEAZĂ faptul că transportul feroviar este responsabil doar de 0,4 % din emisiile de CO₂ generate de transporturi, deși deține o pondere de 8 % din transportul de călători și de 19 % din transportul de mărfuri la nivelul întregii Europe¹². Din acest motiv, transferul modal de la modurile de transport cu emisii ridicate de dioxid de carbon la transportul feroviar este probabil cea mai eficientă modalitate de decarbonizare a transporturilor pe porțiuni mari ale teritoriului Uniunii;
15. REMARCĂ faptul că eforturile considerabile în direcția deschiderii pieței și a armonizării tehnice întreprinse până în prezent au stabilizat ponderea serviciilor de transport feroviar pe o piață aflată în creștere rapidă, în cadrul căreia și așteptările clienților au crescut, dar că nu s-a realizat încă un transfer semnificativ către transportul feroviar, în ciuda progreselor înregistrate pe segmente de piață individuale;
16. RECUNOAȘTE că pentru a se realiza progrese către un transfer modal va fi nevoie să se consolideze atractivitatea și competitivitatea transportului feroviar prin îmbunătățirea serviciilor feroviare adaptate la cererile clienților și prin optimizarea eficace a soluțiilor multimodale care combină transportul feroviar cu alte moduri de transport; progresele ar trebui facilitate și printr-o cooperare eficace între statele membre relevante și între administratorii de infrastructură. În general, creșterea volumelor de trafic feroviar va trebui să depășească creșterea economică pentru a se realiza un veritabil transfer modal;
17. CONSIDERĂ CĂ ESTE IMPORTANT ca evaluările periodice ale politicilor care măsoară gradul de deschidere efectivă a pieței și de armonizare tehnică să fie completate de o analiză a impactului politicilor asupra transferului modal, a coeziunii economice și sociale, a performanței de mediu, a eficienței sistemului, a taxelor de utilizare a infrastructurii, a nivelurilor serviciilor și a condițiilor de muncă;
18. SALUTĂ, în acest context, inițiativele în curs care vizează realizarea unei analize prospective și mai operaționale a transferului modal prin evaluarea progreselor posibile în anumite condiții și prin luarea în considerare a unor îmbunătățiri specifice în ceea ce privește calitatea infrastructurii și conectivitatea, ținând seama de toate formele de trafic intern și internațional, precum și de angajamentul Comisiei de a elabora un „indice de conectivitate feroviară”; ÎNCURAJEAZĂ evaluarea conexiunilor pe distanțe medii și lungi dintre marile orașe;

¹² A se vedea Comisia Europeană, *Statistical pocketbook 2020* (Culegerea de date statistice în format de buzunar 2020), tabelele 3.2.12, 2.3.3 și 2.2.3 (cu excepția transportului prin conducte).

II. Reziliența

19. REMARCĂ faptul că sectorul transporturilor a fost unul dintre sectoarele cel mai grav afectate de pandemia de COVID-19, înregistrând daune economice cauzate de reducerea drastică a călătoriilor și a turismului, de perturbările lanțului de aprovizionare, de pierderile de venituri pentru operatorii feroviari și de o conectivitate redusă în întreaga UE. Acest lucru a cauzat pierderi economice semnificative pentru întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură și a avut cel mai grav impact asupra transportului feroviar de călători, unde este posibil să fi întârziat sau să fi blocat proiecte pentru noi investiții și servicii. În același timp, transportul feroviar s-a dovedit a fi modul de transport cel mai rezilient, în special sub forma transportului combinat neînsoțit;
20. REMARCĂ faptul că acțiunile specifice întreprinse de miniștrii transporturilor în cooperare cu Uniunea Europeană și cu toate părțile interesate relevante au ajutat sectorul feroviar să facă față efectelor economice negative cauzate de criză, din cauza cărora unele părți interesate au ajuns în pragul colapsului, asigurând astfel supraviețuirea acestui bun public și serviciu esențial;
21. CONSIDERĂ că această criză a evidențiat necesitatea de a consolida reziliența și măsurile de contingență, de a îmbunătăți disponibilitatea, coerența și coordonarea în cadrul rețelei feroviare și de a acorda o mai mare prioritate îmbunătățirii legăturilor transfrontaliere ca parte a unei rețele feroviare transeuropene care ar constitui coloana vertebrală a unor rute de mobilitate reziliente și durabile; INVITĂ Comisia să prezinte progresele înregistrate în ceea ce privește pregătirea unui plan de contingență pentru sectorul transporturilor, în vederea unei mai bune abordări a pandemiei și a altor crize majore;

III. Transportul feroviar european de călători

22. SUBLINIAZĂ că, deși ponderea transportului feroviar internațional de călători pe piața globală a transportului feroviar de călători din UE este scăzută¹³, există semne încurajatoare atât pe partea de ofertă, cât și pe partea de cerere, ceea ce sugerează că este posibilă o creștere considerabilă în următorul deceniu. Proiectele în curs, de exemplu cele care vizează revigorarea trenurilor europene de noapte, demonstrează entuziasm și diversitate;
23. OBSERVĂ diferențe mari în ceea ce privește modul în care serviciile, infrastructura și rețelele de transport feroviar internațional de călători sunt dezvoltate în diferite părți ale Europei, ca urmare, printre altele, a cererii clienților, a opțiunilor politice, a considerentelor geografice, a densității populației și a integrării economice dintre regiunile transfrontaliere;
24. SALUTĂ crearea Platformei pentru transportul feroviar internațional de călători, care implică o gamă largă de părți interesate, precum și măsurile concrete întreprinse în cadrul platformei și REMARCĂ evoluția conceptului Trans Europe Express 2.0 (TEE 2.0); SALUTĂ intenția Comisiei de a prezenta, în cursul acestui an, un plan de acțiune pentru stimularea serviciilor de transport feroviar de călători pe distanțe lungi și la nivel transfrontalier, SUBLINIAZĂ că este necesar ca statele membre și Uniunea Europeană să coopereze în vederea eliminării barierelor de pe piață și INVITĂ Comisia să prezinte, până anul viitor, un raport privind progresele înregistrate, care să se refere la rezultatele planului său de acțiune;
25. ÎNCURAJEAZĂ dezvoltarea în continuare a transportului feroviar european de călători. Pe termen scurt și mediu, acest lucru ar trebui realizat prin completarea serviciilor existente și prin punerea accentului pe experiența călătorilor, pe concurența loială, pe serviciile cuprinzătoare de planificare a rutelor și emitere a biletelor de către întreprinderile feroviare și vânzătorii terți de legitimații de transport, pe legăturile directe cu transportul regional, local și urban, pe procedurile de alocare a capacităților, fără a se aduce atingere competențelor statelor membre și ale administratorilor de infrastructură în această privință, precum și pe eliminarea barierelor tehnice și operaționale, în special în cazul tronsoanelor și terminalelor transfrontaliere;

¹³ 7 % din numărul total de călători-km; Comisia Europeană, *Statistical pocketbook 2020* (Culegerea de date statistice în format de buzunar 2020), tabelul 3.2.12.

26. RECUNOAȘTE că dezvoltarea în continuare a acestui segment necesită eliminarea blocajelor rămase la nivelul infrastructurii din sistemul feroviar al Uniunii, realizarea rețelei centrale și globale TEN-T, dezvoltarea unei rețele de mare viteză, achiziționarea de material rulant interoperabil și punerea deplină în aplicare a Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS), astfel cum se detaliază în planurile naționale de punere în aplicare, reducând astfel la minimum întreruperile traficului;
27. RECUNOAȘTE diversitatea abordărilor naționale în ceea ce privește organizarea serviciilor de transport feroviar de călători și ACCENTUEAZĂ faptul că serviciile cu acces liber ca răspuns la cererea pieței sunt esențiale pentru extinderea transferului modal către transportul feroviar și trebuie combinate cu o vastă cultură a inovării și cu o economie feroviară dinamică. ADMITE că, în anumite cazuri, statele membre pot lua în considerare utilizarea, pe teritoriul lor, a contractelor de servicii publice pentru serviciile de transport feroviar internațional de călători, pe lângă cele naționale, pentru a se obține oferta de transport dorită. În acest context, AȘTEAPTĂ CU INTERES revizuirea de către Comisie a orientărilor pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007¹⁴;

IV. Transportul feroviar european de marfă

28. SE AȘTEAPTĂ ca progresele înregistrate în direcția finalizării rețelei centrale a rețelei transeuropene de transport (TEN-T) în termenul stabilit, implementarea pe scară largă a Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS), atât la nivelul căilor ferate, cât și la bord, însoțită de dezafectarea treptată a vechilor sisteme de semnalizare, precum și armonizarea într-o mai mare măsură a cerințelor tehnice și operaționale să conducă la un transport feroviar mai eficient, mai puțin costisitor și mai bine integrat, permițând astfel creșterea continuă a sectorului transportului feroviar de marfă;

¹⁴ Orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători (JO C 92, 29.3.2014, p. 1).

29. SE AȘTEAPTĂ ca transportul feroviar de marfă să fie impulsionat și mai mult prin implementarea coordonată a unor noi inovații, în special în domeniul digitalizării și automatizării, atât timp cât implementarea acestora contribuie, din perspectiva raportului cost-beneficiu, la creșterea competitivității sectorului feroviar; REMARCĂ faptul că schimbul electronic de informații, inclusiv în ceea ce privește sistemele de urmărire, va reprezenta un pas foarte important în direcția integrării transportului feroviar de marfă în lanțul de aprovizionare, acest tip de transport devenind astfel o opțiune mai fiabilă pentru expeditori;
30. În ceea ce privește Pactul verde european, în care Comisia Europeană prezintă transportul feroviar de marfă drept o prioritate majoră, SE AȘTEAPTĂ ca această inițiativă să se bazeze pe întreaga experiență dobândită și pe bunele practici dezvoltate deja cu privire la coridoarele de transport feroviar de marfă, încurajând totodată inovarea în ceea ce privește noile tehnologii, digitalizarea și conceptele operaționale pentru a se ajunge la o funcționare mai integrată a rețelei în vederea unui transport feroviar de marfă competitiv;
31. REMARCĂ faptul că rețeaua feroviară a Uniunii pentru un transport de marfă competitiv, formată din coridoarele de transport feroviar de marfă, s-a dovedit a fi foarte eficace în elaborarea unor acțiuni concertate și a unor măsuri comune în rândul părților interesate responsabile de operațiuni, facilitând totodată, printre altele, consolidarea rezilienței transportului feroviar de marfă în cazul unor crize majore și punerea în aplicare a măsurilor de contingență necesare;
32. RECUNOSCÂND lucrările realizate deja în privința coridoarelor de transport feroviar de marfă, SALUTĂ angajamentul statelor membre de a-și continua cooperarea cu Comisia Europeană și cu coordonatorii coridoarelor rețelei centrale TEN-T, SUBLINIAZĂ importanța dezvoltării în continuare a capacității de infrastructură și a rutelor coridoarelor de transport feroviar de marfă în conformitate cu cerințele pieței și cu nevoile clienților și ÎNCURAJEAZĂ consolidarea funcționării coridoarelor de transport feroviar de marfă într-un mod coordonat;

V. Rețelele, investițiile și conectivitatea

33. REMARCĂ faptul că rețeaua TEN-T a fost extrem de importantă pentru dezvoltarea unei rețele feroviare interoperabile coerente și de mare capacitate în întreaga Uniune, precum și pentru conectarea acesteia la porturi, aeroporturi și terminale rutiere și de căi navigabile interioare. Deși nu a reușit să depășească pe cont propriu asimetriile majore în ceea ce privește acoperirea și densitatea rețelei feroviare, prin Mecanismul pentru interconectarea Europei și prin alte instrumente de finanțare ale UE, rețeaua TEN-T a permis multor state membre cu capacități de investiții mai mici să își modernizeze rețelele în mod constant, chiar dacă într-un ritm lent, și să îmbunătățească conectivitatea acestora;
34. SUBLINIAZĂ importanța unei politici coerente în materie de TEN-T, cuprinzând proiecte care promovează dezvoltarea serviciilor internaționale de mare viteză pentru transportul feroviar de călători între principalele noduri urbane și facilitează un transport feroviar de marfă mai competitiv; SUBLINIAZĂ că aceasta este una dintre condițiile prealabile pentru atingerea obiectivelor Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă; ÎNCURAJEAZĂ inițiativele menite să ofere conexiuni feroviare care pot înlocui, atunci când este posibil, zborurile pe distanțe scurte;
35. ȚINÂND SEAMA de obiectivul politic de realizare a unei economii neutre din punct de vedere climatic, RECUNOAȘTE că bugetele naționale din multe state membre rămân sub presiune din cauza crizei economice anterioare și a pandemiei actuale și că, în statele membre respective, investițiile publice în transporturi au rămas abia la nivelul necesar pentru a asigura întreținerea;
36. SUBLINIAZĂ că sectorul feroviar va trebui să utilizeze în mod optim instrumentele de finanțare ale UE. Infrastructura de transport feroviar a fost identificată drept segmentul care are cea mai mare nevoie de investiții pentru finalizarea rețelei TEN-T și modernizarea rețelei existente. SALUTĂ, în consecință, faptul că statele membre intenționează să utilizeze resursele puse la dispoziție prin Mecanismul de redresare și reziliență și prin cadrul financiar multianual 2021-2027 pentru a consolida competitivitatea sectorului feroviar și pentru a sprijini investițiile aferente în infrastructura feroviară;

37. SUBLINIAZĂ că integrarea sistemică cu alte moduri de transport, inclusiv cu transportul maritim, transportul pe căi navigabile interioare, transportul aerian și rutier, ofertele de transport urban și mobilitatea activă, este esențială pentru a păstra legăturile dintre teritorii și pentru a realiza transferul modal. Prin urmare, este nevoie de creșterea oportunităților de transfer intermodal, de extinderea capacității instalațiilor existente de transfer și transbordare, precum și de o mai bună gestionare a traficului intermodal;
38. RECUNOAȘTE că sunt necesare investiții majore din partea sectorului în materialul rulant folosit în transportul internațional pe distanțe lungi. Finanțarea ar putea fi sprijinită prin garanții la nivelul Uniunii, ceea ce ar face posibile utilizarea inovațiilor, trecerea la noi specificații tehnice, sporirea flexibilității, a siguranței și a confortului și diversificarea ofertei de servicii; RECUNOAȘTE, de asemenea, că este nevoie urgentă de investiții din partea sectorului privat și AMINTEȘTE statelor membre de existența unor acorduri și tratate internaționale care facilitează investițiile private, cum ar fi Protocolul feroviar de la Luxemburg la Convenția de la Cape Town¹⁵;
39. INVITĂ Comisia să analizeze eventuale sisteme la nivel european vizând sprijinirea operatorilor feroviari în mod nediscriminatoriu și să-i prezinte Consiliului rezultatele; IA ACT, având în vedere particularitățile sectorului feroviar, de intenția Comisiei de a revizui normele de acordare a ajutoarelor de stat.
-

¹⁵ Protocolul referitor la aspecte specifice materialului feroviar rulant la Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile (JO L 331, 16.12.2009, p. 4).