

ERA: Transpunerea Directivelor UE privind Pachetul 4 Feroviar ar putea ajuta caile ferate sa dobândeasca un avantaj competitiv

Transpunerea în legislația națională a Directivelor Uniunii Europene privind Pachetul 4 Feroviar face ca obținerea unei autorizații internaționale pentru vehicule sau a unui certificat de siguranță să fie mai fiabilă și mai transparentă și, prin urmare, poate reduce costurile și riscurile de proiect pentru companiile feroviare, fapt care ar putea ajuta caile ferate să dobândească un avantaj competitiv și să le facă mai accesibile pentru utilizatorii lor, precizează Agenția Uniunii Europene pentru Caile Ferate (ERA), la solicitarea AGERPRES.

Potrivit ERA, absența transunerii în legislația națională a Directivelor UE privind Pachetul 4 Feroviar nu duce la probleme imediate de interoperabilitate, întrucât autoritățile române pot să își exercite în mod direct noile lor atribuții în procesul de emitere de autorizații pentru vehicule și la eliberarea certificatelor de siguranță. Pentru zonele internaționale de operare, solicitantul trebuie să contacteze ERA, se arată în răspuns.

Data de 16 iunie a acestui an a reprezentat momentul în care aproximativ o treime dintre statele membre ale Uniunii Europene au trecut la aplicarea prevederilor Pachetului 4 Feroviar, urmând ca restul țărilor membre să facă acest pas la aceeași dată a anului viitor. ERA a precizat că Pachetul 4 Feroviar, act legislativ european în domeniul feroviar, a fost împărțit într-un "pilon piață" (pentru deschiderea pietei feroviare) și un "pilon tehnic" (referitor la securitatea și interoperabilitatea zonei feroviare europene).

"În viziunea legiuitorului european, caile ferate europene ar trebui să fie sigure, conectate și accesibile. Procedurile armonizate și standardele ridicate de siguranță ar trebui să permită cailor ferate, care sunt în prezent cel mai sustenabil mod de transport internațional, să devină mai atractive pentru pasageri și marfă. De aceea, Parlamentul European a adoptat mai multe noi acte legislative, denumite 'Pilonul Tehnic' al Pachetului 4 Feroviar. Legislația cu privire la Pachetul 4 Feroviar conferă Agenției Uniunii Europene pentru Caile Ferate un rol important în asigurarea implementării legislației europene armonizate în domeniul feroviar. În data de 16 iunie 2019, ERA a fost mandatată să autorizeze vehiculele care operează peste frontiere în Uniunea Europeană, să emită certificate unice de siguranță care sunt valabile în mai multe state membre europene și să asigure un sistem european de management al traficului feroviar (ERTMS) interoperabil. Bulgaria, Finlanda, Grecia, Italia, Olanda, România și Slovenia au adoptat noul regim în luna iunie 2019. Elveția (țară care nu este un stat membru UE, dar care are mai multe acorduri bilaterale cu UE și o rețea centrală de cai ferate) a început să implementeze noul regim pe baza unui abordare de la caz la caz începând din luna iunie 2019. Transpunerea în legislația națională și implementarea noului sistem este un efort semnificativ. De aceea, alte state au decis să transpună noua legislație europeană în domeniul feroviar până în luna iunie 2020", explică reprezentanții ERA.

Legislația Uniunii Europene în domeniu introduce în special noi scheme pentru autorizarea vehiculelor și un sistem unic de certificare a siguranței. În funcție de deciziile adoptate de statele membre în 2018, aceste scheme sunt aplicabile de la o țară la alta fie începând din 16 iunie 2019, fie din 16 iunie 2020. România a decis să aplice noua legislație începând din 16 iunie 2019, însă nu a reușit să transpună Directivele UE privind Pachetul 4 Feroviar în legislația națională.

"Așa-numitele acte de punere în aplicare descriu modul de implementare a legislației privind Pachetul 4 Feroviar. Regulamentul UE 2018/545 definește acordurile practice pentru autorizația vehiculului care trebuie eliberată în concordanță cu noua legislație, de exemplu rolurile actorilor implicați în procesul de eliberare a autorizațiilor unice pentru vehicule, inclusiv rolul autorităților naționale de siguranță feroviara din statele membre UE, obligațiile lor față de celelalte organisme, interfețele și cooperarea cu ERA. Pentru certificarea unică de siguranță, Regulamentul UE 2018/763 stabilește o abordare similară. Aceste acte de punere în aplicare asigură implementarea noilor

proceduri de autorizare si certificare de catre toti actorii implicati, inclusiv de autoritatile nationale în domeniul sigurantei feroviare. Mai mult decât atât, normele armonizate la nivelul UE fac ca achizitia unei autorizatii internationale pentru vehicule sau a unui certificat de siguranta sa fie mai fiabila si mai transparenta si, prin urmare, poate reduce costurile si riscurile proiectului pentru solicitanti (companiile feroviare). Acest lucru poate contribui la a face caile ferate sa obtina un avantaj competitiv si sa le faca mai accesibile pentru clientii lor", afirma ERA.

Comisia Europeana a initiat procedura de infringement împotriva României din cauza netranspunerii în legislatia nationala a celor doua directive aferente Pilonului Tehnic al Pachetului 4 Feroviar, respectiv Directiva de siguranta si Directiva de interoperabilitate.

Potrivit unei informari a Ministerului Transporturilor (MT), transmisa la solicitarea AGERPRES, autoritatile române au primit din partea Executivului comunitar o scrisoare de somare în acest sens, care reprezinta prima etapa a procedurii de încălcare a dreptului comunitar.

"În data de 23.07.2019, Comisia Europeana, prin Secretariatul General, a comunicat autoritatilor române Scrisoarea de Somare în Cauza 2019/0239 - având ca obiect necomunicarea masurilor de transpunere în legislatia nationala a Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European si a Consiliului privind siguranta feroviara si în Cauza 2019/0238 - având ca obiect necomunicarea masurilor de transpunere în legislatia nationala a Directivei (UE) 2016/797 a Parlamentului European si a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeana. Ministerul Transporturilor a solicitat Comisiei Europene, prin Ministerul Afacerilor Externe, prelungirea termenului de raspuns (pâna la data de 23.11.2019) la Scrisoarea de Somare mentionata mai sus, astfel încât, pâna la primirea unui raspuns din partea CE (referitor la solicitarea de prelungire a termenului de raspuns), Ministerul Transporturilor va depune toate diligentele, conform domeniului sau de activitate, pentru a aduce la îndeplinire transpunerea Directivei (UE) 2016/797 a Parlamentului European si a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeana si a Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European si a Consiliului privind siguranta feroviara, în vederea solutionarii cât mai urgente a acestor cauze", spun reprezentantii Ministerului Transporturilor, într-un raspuns transmis, pe 2 octombrie.

România, în calitate de stat membru al Uniunii Europene, trebuia sa asigure transpunerea în legislatia nationala a Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European si a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranta feroviara (reformare), în cadrul Pachetului 4 Feroviar - Pilonul Tehnic, si sa comunice Comisiei Europene textele respectivelor prevederi nationale pâna la data de 16 iunie 2019, conform prevederilor art. 33 alin. (1) din directiva, inclusiv a actelor subsecvente (în special ordine ale ministrului transporturilor), se arata în expunerea de motive care însoteste proiectul de Lege privind siguranta feroviar. În caz contrar, Comisia Europeana poate declansa procedurile de infringement.

În raspunsul transmis AGERPRES, Ministerul Transporturilor da asigurari ca autoritatile de resort depun toate diligentele necesare ca directivele sa fie transpuse cât mai urgent în legislatia nationala si precizeaza ca a solicitat prelungirea termenului de transpunere a prevederilor Pilonului Tehnic al Pachetului 4 Feroviar pâna la 23 noiembrie 2019.

Reprezentantii MT precizeaza ca aceasta întârziere în transpunere a fost cauzata de mai multi factori, cum ar fi faptul ca aceste directive acopera un spectru larg de activitati din domeniul feroviar aflate în atributia mai multor institutii nationale (CFR SA, Autoritatea Feroviara Româna - AFER) si ca urmare a modificarilor survenite la nivelul componentei Guvernului si a Ministerului Transporturilor procedurile de avizare a proiectelor care transpun directivele au fost reluate.

Astfel, sustin reprezentatii MT, la nivelul institutiei au fost depuse toate diligentele în vederea transpunerii în termen a celor doua directive din Pilonul Tehnic al Pachetului 4 Feroviar. Procesul de transpunere a fost unul

elaborios, care a implicat mai multi actori de pe piata feroviara din România, astfel încât, în prezent, proiectele de acte normative care transpun cele doua directive ale Pachetului 4 Feroviar - Pilonul Tehnic au fost elaborate si promovate, aflându-se la acel moment pe circuitul de avizare interinstitutionala.

În contextul în care prevederile celor doua directive ale Pilonului Tehnic al Pachetului 4 Feroviar nu au fost transpuse încă în legislatia nationala, MT precizeaza ca eventualele solicitari ale operatorilor economici pentru obtinerea certificatului unic de siguranta, de autorizare sau introducere pe piata a vehiculelor feroviare în baza celor doua directive din Pachetul IV Feroviar - Pilonul Tehnic vor fi tratate în baza cadrului legislativ actual - în vigoare la aceasta data (Legea nr. 55/2006, HG nr. 877/2010, OMT nr. 535/2007 - cu modificarile si completarile ulterioare, OMT nr. 648/2015 etc.), cu mentionarea faptului ca majoritatea documentelor specifice eliberate de AFER pâna la aceasta data sunt încă în termen de valabilitate (daca vor fi solicitari în acest sens pâna la transpunerea celor doua directive). Însa, din informatiile transmise de Autoritatea Feroviara Româna (AFER), pâna la aceasta data nu au fost solicitari ale operatorilor economici pentru obtinerea acestui certificat unic.

În anul 2017, a fost aprobat un Ordin de ministru al Transporturilor, respectiv OMT nr. 1251/11.08.2017, nepublicat în Monitorul Oficial, prin care a fost desemnat un grup de lucru în vederea elaborarii celor doua proiecte de acte normative de transpunere a directivelor de interoperabilitate si de siguranta. Directia Transport Feroviar urma sa asigure presedintia si coordonarea activitatii grupului de lucru, iar Autoritatea Feroviara Româna (AFER) si Autoritatea de Siguranta Feroviara Româna (ASFR) din cadrul AFER sa asigure suportul logistic, datele si informatiile necesare desfasurarii activitatii grupului de lucru.

"Directia Transport Feroviar, AFER, ASFR si Grupul de lucru vor duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin", se spune în document.

Într-o analiza publicata anul trecut de AGERPRES, experti în domeniul sigurantei feroviare apreciau ca sistemul de transport feroviar din România se afla în fata unor provocari fara precedent, în contextul aplicarii de la mijlocul lunii iunie 2019 a celui de-al Patrulea Pachet Feroviar, pe care, daca nu va fi capabil sa le gestioneze eficient în urmatorii ani, exista riscul unei posibile pierderi masive a luptei concurentiale la nivel european, întrucât va fi aproape imposibil sa concureze în noile conditii cu jucatori actuali sau viitori noi pe piata, foarte puternici din punct de vedere economic.

Sorin Catalin Hanci, expert în siguranta feroviara la Unitatea de Siguranta din cadrul Agentiei Uniunii Europene pentru Caile Ferate (ERA), preciza atunci ca prevederile Pachetului IV Feroviar, în special cele ale Pilonului Tehnic, vor afecta semnificativ activitatea tuturor operatorilor de transport din România, atât de stat, cât si privati, dar si pe cea administratorului de infrastructura feroviara. Principalul scop al Pachetului respectiv este crearea unui spatiu feroviar unic european, ceea ce presupune o reforma a sectorului feroviar din Uniunea Europeana prin încurajarea concurentei si a inovarii în zona pietelor interne ale transportului feroviar de calatori. Rezultatul final al acestui demers îl reprezinta atingerea unor niveluri mai mari de siguranta pentru transportul feroviar în scopul cresterii nivelului de competitivitate modala, explica Sorin Catalin Hanci.

România, prin AFER, si Franta si Grecia, prin autoritatile nationale de siguranta, au semnat pe 11 iunie 2019, la Bucuresti, acorduri de cooperare cu Agentia Uniunii Europene pentru Caile Ferate (ERA), conform Directivei privind siguranta feroviara si a Regulamentului cu privire la ERA, doua dintre initiativele legislative din cadrul Pilonului tehnic al Pachetului 4 Feroviar.

Agentia Uniunii Europene pentru Caile Ferate (ERA sau EUAR) este o institutie europeana aflata în subordinea Comisiei Europene, al carei principal scop este acela de a promova crearea unui spatiu feroviar european fara frontiere si de a contribui la revitalizarea sectorului feroviar din Europa, prin consolidarea avantajelor esentiale în ceea ce priveste siguranta pe care o prezinta acest sistem de transport. ERA are atributii si responsabilitati în principal în domeniul sigurantei feroviare, al interoperabilitatii, precum si al punerii în aplicare a legislatiei

Uniunii Europene care vizeaza îmbunatatirea pozitiei competitive a sectorului feroviar.

Rolul acestei institutii se va consolida semnificativ prin noile atributii conferite prin prevederile Pilonului Tehnic al Pachetului 4 Feroviar.