



LIBERALIZAREA TRANSPORTULUI DE CĂLĂTORI in spatiul UE

**Conferintele Clubului Feroviar
25-26 martie 2010, Poiana Brasov, Romania**

Cuprins:

1. Directiva 58/2007/CE privind Liberalizarea transportului INTERNAȚIONAL de călători;

2. Extinderea Liberalizării: transportul NATIONAL feroviar de calatori .

1. Directiva 58/2007/CE privind Liberalizarea transportului INTERNAȚIONAL de călători;

Cine stabilește liberalizarea in spatiul UE ?

Directiva 58/EC/2007, din cadrul Pachetului 3 Feroviar al UE (2 Regulamente și 1 directiva) are **scopul de a reglementa deschiderea pieții serviciilor de transport internațional de călători in cadrul Comunității.**

Sunt excluse din prevederile Directivei, serviciile dintre un Stat Membru si o țară terță, precum și serviciile in tranzit pe spațiul comunitar .

A intrat in vigoare la data de 1 Ianuarie 2010

Care sunt cerintele?

- **Accesul pe infrastructura feroviara (licența de transportator, contract de acces, plata taxei de acces)**
- **Aplicarea standardelor de interoperabilitate ;**
- **Aplicare stricta a normelor privind siguranța feroviara la nivel național și european .**

Organismul de reglementare national analizeaza cererea de acces.

Ce efecte va avea aplicarea directivei?

R: Pe piață vor intra transportatori transfrontalieri unici (contract unic de transport internațional), care vor asigura servicii feroviare internaționale cu destinație sau tranzit pe România.

- **Deschiderea pieții feroviare internaționale de călători include și « cabotajul », adică dreptul de a imbarca călători în orice stație de pe ruta unui serviciu internațional și a-i debarca într-o altă stație, inclusiv în stații situate în același Stat Membru.**
- **Totuși Statele membre pot refuza liberul acces pe piața în situația în care pe anumite rute, aceasta ar putea periclita echilibrul economic al contractelor de serviciu public.**

Ce trebuie obligatoriu sa facem? (1)

R : Există o serie de măsuri ce trebuie luate la nivelul Statului Membru și al Autorității Competente (Min.Transporturi) :

- **Transpunerea Directivei in legislatia natională (nefiind Regulament , o Directiva trebuie preluata in legislatia națională)**
- **Conf. Art.30 din D 2001/14/CE , este necesară crearea unui Organism de Reglementare, independent de operatorii feroviari, de gestionarul de infrastructură și de Autoritatea competentă (MTI) , care decide sau limiteaza liberul acces pe infrastructura feroviara națională.**

Ce trebuie obligatoriu sa facem? (2)

- **Asigurarea stabilității economice a operatorilor feroviari naționali, aflați sub Obligația de Serviciu Public (contracte multianuale, buget multianual, compensare adecvata a obligatiei de serviciu public).**
- Conform art. 3 al.1 din D 58/2007/CE , « Statele membre asigură intrarea in vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive “

Ce putem sa facem pentru reducerea impactului negativ ?

Prima urgență (după cea a transunerii legii), este aceea de a fi creat Organismul de Reglementare, independent !!

Organism de Reglementare trebuie să analizeze cererile de acces, cu consultarea tuturor părților implicate (operatori cu PSO, gestionar de infrastructură și MTI).

Decizia acestui organism de a refuza accesul trebuie să fie bine motivată economic, transparentă și echitabilă.

In condițiile in care scopul acestei Directive este liberalizarea, libera concurență și ameliorarea serviciilor , este greu de imaginat refuzul nejustificat al accesului altor transportatori.

In concluzie, pe termen scurt pot fi evitate eventuale implicații negative prin:

- Refuzul accesului (bine justificat de Organismul de Control !!) acolo unde s-ar crea dezechilibru economic pentru transportatorul național cu Contract de Serviciu Public
- Limitarea cabotajului la stațiile mari care au strict legatură cu traficul internațional (pentru a nu afecta negativ PSC)

Noi putem trece la alții?

R : Oricând, dacă indeplinim aceleași condiții ca și transportatorii ce solicită accesul la noi !!

Ce trebuie să facem pentru a opera pe alte rețele feroviare?

1. Să avem **LICENTA** de transportator, recunoscută pe plan european (**AFER**);
2. Să deținem **Material Rulant** agreat (**STI**);
3. Să deținem un **certificat de securitate** (**AFER**);
4. Să incheiem un **Contract de acces pe infrastructură**;
5. Să obținem **trasa și să platim taxa de acces**.

**Trenurile operatorilor străini intră in pachetul
minim social? Primesc compensație?**

**Serviciile internaționale operate de
transportatori unici (chiar daca există dreptul
de cabotaj) , NU AU OBLIGAȚII DE
SERVICIU PUBLIC !!**

Este imposibil !!!!!

2. EXTINDEREA LIBERALIZĂRII

- **Principalele obiective ale liberalizării** (deschiderea pieței feroviare de călători) sunt:
- **Sporirea eficienței, calității și disponibilității** serviciilor feroviare în interesul călătorilor;
- **Trecerea către transportul feroviar:** cel mai sigur și ecologic mod de transport;
- În Pachetul III legislativ feroviar (Directiva 58/CE/2007) s-a demarat liberalizarea transportului feroviar de călători, unul din obiectivele de bază ale transportului feroviar în spațiul comunitar.
- Piața transportului feroviar de călători internațional a fost deschisă începând cu 1 ianuarie 2010.

-Comisia Europeana intenționează să extindă procesul de liberalizare la piața feroviara interna, prin deschiderea acesteia prevăzută inițial pentru 2012.

- Totuși, CE intenționează să urgenteze această liberalizare a pieței interne, lansând deja un proiect de directivă pe baza rezultatelor unui studiu de piață, al cărui raport a fost prezentat în ianuarie 2010.

- Studiul EVERIS a fost realizat în 4 țări vest-europene, raportul și concluziile nemulțumind sectorul feroviar prin abordare limitată și subiectivă.

Organizațiile profesionale feroviare susțin măsurile liberalizării pieței pentru ca introducerea concurenței și mecanismele de piață contribuie în general la creșterea calitatii și productivității.

Primordial este ca deschiderea pentru concurență a transportului feroviar **intern** de călători să fie realizată de o manieră realistă pentru a promova:

- Integrarea piețelor feroviare din spațiul comunitar;
- Concurența corectă între întreprinderile feroviare.

Totuși, deschiderea pieței nu este suficientă pentru a atinge obiectivele propuse pentru o dezvoltare armonioasă a sistemului feroviar, dacă nu este însoțită de alte măsuri complementare !

White Paper 2001 (Carta Alba – document strategic al UE) listează un număr de **condiții complementare** printre care:

- **Finanțarea** adecvată a infrastructurii;
- **Competitivitate** între modurile de transport;
- **Anularea datoriilor istorice**;
- **Compensare adecvată** pentru obligațiile serviciului public.
- Aceste cerințe ale Cartei Albe au fost urmate doar parțial de legislație în domeniu și în multe cazuri, a existat o lipsă a acțiunii politice, concretizată prin lipsa finanțării sectorului feroviar.

➤ Realizarea obiectivelor care stau la baza liberalizării transportului feroviar de călători este dificilă (dacă nu imposibilă) in cazul in care nu se realizează in contextul unei finanțări adecvate a infrastructurii feroviare și a obligațiilor contractelor de serviciu public.

Finanțarea contractelor multianuale trebuie să respecte cerințele legale ale Uniunii Europene, păstrând echilibrul economic al acestor contracte, dar fără a împiedica

conținutul prezentării

Cadrul legal actual in traficul feroviar de călători

- **Traficul internațional de călători, inclusiv cabotajul, este liberalizat de la 1 ianuarie 2010 (Directiva 58/CE/2007).**
- **Contractele de serviciu public in transportul feroviar sunt reglementate de Regulamentul 1370/CE/2007, in vigoare din 3 decembrie 2009.**
- **Accesul la infrastructura feroviară deja reglementat prin Directiva 91/CEE/440, completată și modificată prin legislația din Pachetul I feroviar.**

Mentținerea echilibrului economic al contractelor de serviciu public

Deschiderea pentru concurență a transportului intern de călători trebuie să țină seama de menținerea stabilității financiare a contractelor de serviciu public pentru a se evita eliminarea totală a concurenței de pe piață.

Aceasta presupune ca autoritățile publice să mențină un echilibru între interesele economice și cele politice (document de pozitie CER).

Mecanisme de asigurare a stabilitatii financiare sub obligatia de serviciu public

- Incheierea de contracte PSO cu buget multianual;
- Asigurarea unei compensări adecvate a obligațiilor de serviciu public (evitarea sub-compensării);
- Limitarea drepturilor de acces in cazul in care acestea ar compromite echilibrul financiar al unui contract de serviciu public;
- Incurajarea derulării serviciilor PSO ca activități comerciale, prin utilizarea contractelor de tip „net” și includerea unui profit rezonabil;
- Incredintarea contractelor de serviciu public, intr-o manieră transparentă, conform prevederilor Regulamentului 1370/CE/2007.

- Asigurarea unei concurențe loiale inter- și intra-modale este o condiție esențială pentru a evita efecte negative ireversibile pe piața transportului.
- Dezvoltarea armonioasă a concurenței se poate realiza numai prin stabilirea unor **condiții echitabile pentru toți operatorii implicați**, indiferent dacă sunt noi sau tradiționali, și indiferent de mărimea lor.
- Organismele de Reglementare trebuie să fie **independente**, conform legislației UE în vigoare, pentru a putea garanta punerea în aplicare a liberalizării în condiții nediscriminatorii.

Finanțarea infrastructurii feroviare pentru asigurarea standardelor de calitate in transportul de călători și pentru a evita taxe de utilizare a acesteia disproporțional de ridicate comparativ cu transportul rutier.

Internalizarea costurilor externe conform principiului „**Poluatorul plătește**”.

Implementarea corespunzătoare a condițiilor-cadru deja existente in legislația comunitară.

Vă mulțumesc pentru atenție!

