



## COMISIA EUROPEANĂ

*Bruxelles, 2.8.2013*

*C(2013) 5114 final*

*Dlul George Crin Laurențiu*

*ANTONESCU*

*Președintele Senatului*

*Calea 13 Septembrie, nr. 1-3, sector 5*

*RO – 050711 BUCUREȘTI*

*Stimate Doamnă Președinte,*

*Comisia dorește să mulțumească Senatului pentru avizul său motivat cu privire la propunerea de Regulament privind Agenția pentru Căi Ferate a Uniunii Europene [COM(2013) 27 final] și propunerea de Directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind siguranța feroviară (reformare) [COM(2013) 31 final].*

*În primul rând, Comisia ar dori să asigure Senatul că propunerile menționate mai sus au la bază o evaluare temeinică a impactului, în conformitate cu programul pentru o reglementare inteligentă. Evaluările impactului s-au bazat pe o analiză aprofundată a piețelor și a structurilor feroviare naționale din toată Europa și, mai ales, pe un proces amplu de consultare cu părțile interesate, inclusiv cu partenerii sociali. Evaluarea subsidiarității propunerilor (criteriul necesității și criteriul valorii adăugate a UE) figurează și în raportul de evaluare a impactului care însoțește propunerea în sine (documentul de lucru al serviciilor Comisiei) și anexele la aceasta, în cazul tuturor opțiunilor luate în considerare<sup>1</sup>.*

*Comisia salută susținerea generală din partea Senatului pentru cel de al patrulea pachet feroviar și aprecierea că propunerile Comisiei vor contribui la sporirea competitivității căilor ferate, la menținerea unui nivel ridicat de siguranță și la creșterea interoperabilității rețelelor transeuropene și a calificărilor profesionale în aceste domenii.*

*Comisia ar dori să sublinieze că propunerile sale sunt menite să îmbunătățească coordonarea dintre autoritățile naționale de siguranță și Agenția Europeană a Căilor Ferate. Rolul Agenției Europene a Căilor Ferate în cadrul acestui proces de coordonare trebuie consolidat, deoarece există discrepanțe vizibile între diferitele modalități în care autoritățile naționale de siguranță eliberează autorizațiile pentru vehicule și efectuează*

<sup>1</sup> [http://ec.europa.eu/commission\\_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/01/fourth-railway-package\\_en.htm](http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/01/fourth-railway-package_en.htm)

procesele de certificare a siguranței în diferitele state membre. Anumite autorități naționale de siguranță depășesc, în mod sistematic, termenele stabilite de eliberare a certificatelor, solicitând documente suplimentare. Într-o serie de state membre, anumite funcții incompatibile sunt exercitate de aceleași persoane sau controlate de aceleași instituții, iar procesele de certificare par a fi foarte costisitoare<sup>2</sup> și cerințele, oneroase<sup>3</sup>. Unele dintre acestea afectează capacitatea de a închiria material rulant, care este esențială pentru a reduce barierele la intrarea pe piața serviciilor feroviare și pentru a reduce costurile contractelor de serviciu public. În urma eliberării certificatului unic de siguranță, activitatea de supraveghere va fi desfășurată de Agenția Europeană a Căilor Ferate, în strânsă colaborare cu autoritățile naționale de siguranță.

În acest context, propunerile Comisiei creează o structură instituțională a căilor ferate asemănătoare cu cea existentă în domeniul transportului aerian și ar contribui la o simplificare considerabilă a legislației tehnice și la reducerea birocrăției.

În plus, Comisia nu împărtășește opinia Senatului potrivit căreia certificatul unic de siguranță ar trebui să se limiteze la serviciile internaționale. Comisia subliniază că serviciile internaționale reprezintă doar 6 % din numărul total de călători-kilometru din UE, în timp ce aproximativ 70 % din materialul rulant al UE funcționează, cel puțin parțial, în rețeaua TEN-T. Cu cât diferențele de practică sunt mai mari, cu atât mai fragmentată va fi piața pe care activează companiile feroviare, locatorii și producătorii. Personalizarea excesivă a materialului rulant contribuie la creșterea costurilor tuturor sistemelor feroviare, inclusiv a celor izolate, având în vedere că producătorii de material feroviar nu pot profita de beneficiile economiilor de scară. Reducerea costurilor materialului rulant este esențială pentru a crește competitivitatea căilor ferate și pentru a menține viabilitatea obligațiilor de serviciu public.

Comisia speră că aceste clarificări răspund preocupărilor Senatului și așteaptă cu interes continuarea în viitor a dialogului politic.

Cu deosebită considerație,



Cecilia Malmström  
Membru al Comisiei

<sup>2</sup> Potrivit directorului general al unei întreprinderi feroviare private din România, AFER percepe 100 000 EUR din doi în doi ani. În opinia dumnealui, această sumă este excesivă, având în vedere perioadele scurte de reînnoire.

<sup>3</sup> În România, de exemplu, înaintea reînnoirii certificatului de siguranță, autoritatea verifică toate locomotivele întreprinderii feroviare respective. Întreprinderile feroviare din România consideră că aceasta este o povară administrativă inutilă, având în vedere cerințele stricte legate de întreținere și înmatriculare pe care trebuie să le îndeplinească separat de procedura de certificare. Autoritățile de siguranță din anumite state membre (precum România) impun reînnoirea certificatelor din doi în doi ani - pe când altele au ales să utilizeze limita de cinci ani permisă de actuala Directivă 2004/49/CE privind siguranța - și impun anexarea, la certificatul de siguranță, a unei liste a vehiculelor, făcând ca închirierea materialului rulant să fie imposibilă.