

Bruxelles va controla digital traficul feroviar

16 Iunie 2023



CE se așteaptă să publice o propunere legislativă privind capacitatea, alocarea și gestionarea capacităților feroviare, ca parte a pachetului „Transporturi verzi”. Propunerea are ca scop creșterea capacității feroviare și îmbunătățirea coordonării internaționale a capacității și a gestionării traficului în caz de perturbări.

Noi orare

Printre altele, se așteaptă o propunere care să ofere temeiul juridic necesar pentru proiectul de reproiectare a orarelor (TTR) elaborat de sectorul feroviar. Alte subiecte care ar putea fi abordate în viitoarea propunere a Comisiei sunt aspecte precum condițiile comerciale și gestionarea capacității (inclusiv problema gestionării restricțiilor temporare de capacitate TCR).

Comisia subliniază că această viitoare inițiativă va crea condițiile necesare pentru îmbunătățirea capacității infrastructurii feroviare și a gestionării traficului, acoperind toate tipurile de trafic feroviar. Această viitoare propunere legislativă va fi strâns legată de proiectul de orare TTR și de Regulamentul 913/2010 privind coridoarele de transport feroviar de marfă, care definește un set de rute prin statele membre care facilitează transportul feroviar internațional.

Se preconizează că viitoarea propunere va aborda serviciile internaționale de transport feroviar de marfă și de călători. CE a propus înființarea unei platforme consultative în cadrul Forumului pentru spațiul feroviar unic european (SERAF), cu un grup de lucru dedicat capacității. Acest grup ar trebui să includă experți pe care CE îi poate utiliza

pentru a pregăti acte delegate/apte de punere în aplicare. Regulamentul privind coridoarele va fi abrogat, iar Regulamentul TEN-T va fi adaptat.

Toate dispozițiile privind capacitatea din Directiva privind spațiul feroviar unic european (SERA) vor fi modificate și transferate în noul regulament. Printre altele, se așteaptă ca această propunere să ofere temeiul juridic necesar pentru TTR.

Propunerea va aborda, de asemenea, așa-numitele condiții comerciale și gestionarea constrângerilor temporare de capacitate (TCR). Ce lipsește însă este constituirea unei instituții centrale însărcinate cu coordonarea alocării capacităților, cu un management pe două niveluri: un organism central consolidat, cu un nou mandat care să se ocupe de aspecte generale, care ar putea fi un organism similar cu PRIME, și un organism operațional, care ar putea fi RNE. Un astfel de organism central sau o rețea europeană de administratori de infrastructură ar trebui să includă operatorii/solicitanții și terminalele.

Noi responsabilități pentru autoritățile naționale de reglementare

Autoritățile europene de reglementare ar putea primi, de asemenea, noi responsabilități. Pe de altă parte, administratorii europeni de infrastructură ar putea, de asemenea, să se ocupe de coordonarea gestionării traficului în cazul incidentelor și accidentelor deranjante.

Scopul modificărilor este de a crește ponderea traficului feroviar în transportul internațional de marfă și de pasageri. Siemens Mobility estimează că gestionarea digitală a traficului feroviar va crește capacitatea rutelor cu o treime. În același timp, se așteaptă ca cererea de transport să crească cu 49% între 2010 și 2040, potrivit calculelor CE, astfel încât calea ferată va pierde în continuare din ponderea sa în activitatea de transport. Eurostat a raportat că, în 2021, transportul rutier în UE a efectuat 1,9 trilioane de tkm, în timp ce transportul feroviar a efectuat 399 de miliarde de tkm. În 2021, ponderea transportului rutier în totalul mărfurilor din UE a crescut cu 1,7 puncte procentuale (pp) față de 2011. Ponderea transportului maritim de marfă a scăzut cu un punct procentual, iar transportul feroviar de marfă a scăzut cu 0,6 pp.

Sursa: <https://traficmedia.ro/>