

Raportul special

O rețea feroviară europeană de mare viteză: departe de a fi o realitate, rămâne fragmentată și ineficace

[prezentat în temeiul articolului 287 alineatul (4) al doilea paragraf TFUE]



CURTEA DE
CONTURI
EUROPEANĂ

ECHIPA DE AUDIT

Rapoartele speciale ale Curții de Conturi Europene prezintă rezultatele auditurilor sale cu privire la politicile și programele UE sau la diverse aspecte legate de gestiune aferente unor domenii specifice ale bugetului UE. Curtea selectează și concepe aceste sarcini de audit astfel încât impactul lor să fie maxim, luând în considerare riscurile existente la adresa performanței sau a conformității, nivelul de venituri sau de cheltuieli implicat, schimbările preconizate și interesul existent în mediul politic și în rândul publicului larg.

Acest audit al performanței a fost efectuat de Camera de audit II – cameră specializată pe domeniile de cheltuieli aferente investițiilor pentru coeziune, creștere și incluziune –, condusă de doamna Iliana Ivanova, membră a Curții de Conturi Europene. Auditul a fost condus de domnul Oskar Herics, membru al Curții de Conturi Europene, asistat de: Thomas Obermayr, șef de cabinet; Pietro Puricella, manager principal; Luc T’Joen, coordonator; Marcel Bode, Dieter Böckem, Guido Fara, Aleksandra Klis-Lemieszonek, Nils Odins, Milan Smid, auditori. Richard Moore a asigurat sprijin lingvistic.



De la stânga la dreapta: Thomas Obermayr, Guido Fara, Milan Smid, Aleksandra Klis-Lemieszonek, Richard Moore, Luc T’Joen, Marcel Bode, Pietro Puricella, Dieter Böckem, Oskar Herics.

CUPRINS

	Puncte
Acronime și glosar	
Sinteză	I-XI
Introducere	1-13
Căile ferate de mare viteză în Europa	1-2
Rețeaua feroviară de mare viteză din UE crește ca dimensiune și ca rată de utilizare	3-4
Politicile UE privind transportul feroviar de mare viteză	5-9
Politica în domeniul transporturilor	5-7
Politica de coeziune	8-9
Sprijinul UE pentru construcția de linii de mare viteză: semnificativ, dar reprezintă doar o fracțiune din costul total	10-13
Sfera și abordarea auditului	14-20
Observații	21-95
Investițiile cofinanțate de UE în liniile feroviare de mare viteză pot fi benefice, dar nu există o abordare strategică solidă la nivelul de ansamblu al UE	21-36
Liniile de cale ferată de mare viteză reprezintă un mod de transport care prezintă avantaje și contribuie la obiectivele UE în materie de mobilitate durabilă	21-22
Puterile Comisiei sunt limitate, iar planul său de a tripla lungimea rețelei feroviare de mare viteză este puțin probabil să fie realizat	23-26
Statele membre planifică și iau decizii cu privire la propriile rețele naționale, ceea ce are ca rezultat un sistem neomogen de rețele naționale de mare viteză slab conectate	27-36
Procesul decizional nu este susținut de analize cost-beneficiu fiabile	37-58
Nu este necesară peste tot o „viteză foarte mare”	37-44
Verificările în ceea ce privește eficiența costurilor se efectuează rar	45-48

Analizele cost-beneficiu nu sunt utilizate ca instrument decizional în statele membre	49-51
Depășirile de costuri, întârzierile în construcție și punerea în funcțiune cu întârziere sunt mai degrabă o regulă decât o excepție	52-58
Din perspectiva cetățeanului: o evaluare în condiții reale a timpului de călătorie, a prețurilor și a numărului de curse, a serviciilor pentru călători, a gărilor și a zonelor deservite de acestea	59-77
Timpii de călătorie și prețurile билетelor reprezintă importanți factori de succes	59-63
Sunt necesare îmbunătățiri suplimentare în ceea ce privește emiterea билетelor de tren și monitorizarea datelor privind serviciile pentru călători	64-67
Numărul și amplasarea gărilor sunt două aspecte importante	68-77
Sustenabilitatea transportului feroviar de mare viteză: eficacitatea cofinanțării din partea UE este în pericol	78-85
Analiza datelor privind călătorii: trei dintre cele șapte linii feroviare de mare viteză finalizate transportă mai puțini călători decât numărul de referință de nouă milioane pe an	79
Analiza zonei de captare din perspectiva numărului de persoane care locuiesc de-a lungul liniei: 9 dintre cele 14 linii și porțiuni de mare viteză auditate nu au un număr suficient de mare de călători potențiali	80-82
Competitivitatea transportului feroviar de mare viteză comparativ cu alte moduri de transport: încă nu există un principiu de tipul „poluatorul plătește”	83-85
În prezent, nu toate operațiunile feroviare transfrontaliere de mare viteză sunt fluide și competitive	86-95
În condițiile în care persistă un număr mare de obstacole, mai rămâne de parcurs un drum lung până când piețele vor deveni deschise și competitive pe liniile de mare viteză din UE	86-88
Taxele de acces la calea ferată sunt prea complicate și reprezintă un potențial obstacol în calea concurenței	89-92
O autoritate de reglementare puternică și independentă: necesară, dar nu întotdeauna o realitate	93-95
Concluzii și recomandări	96-106

Operațiunile feroviare de mare viteză prezintă numeroase avantaje, însă nu există un plan realist pe termen lung la nivelul UE și nu există cu adevărat o rețea europeană de mare viteză	96-98
Principiile unei bune gestiuni financiare nu au fost aplicate în mod consecvent pentru investițiile auditate în infrastructura feroviară de mare viteză	99-100
Evaluarea situației din perspectiva cetățenilor UE evidențiază avantajele transportului feroviar de mare viteză, dar caracterul sustenabil al cofinanțării din partea UE pentru liniile de mare viteză se află în pericol	101-103
Mai este un drum lung de parcurs înainte ca operațiunile feroviare transfrontaliere de mare viteză să devină complet fluide și competitive	104-106

Anexa I – Harta rețelei europene de mare viteză

Anexa II – Prezentare generală a finanțării căilor ferate de mare viteză începând cu anul 2000, per stat membru și în funcție de modul de gestionare

Anexa III – Analiza proiectelor

Anexa IV – Date-cheie privind căile ferate de mare viteză, per stat membru

Anexa V – Randamentul din punctul de vedere al vitezei: analiză

Anexa VI – Din perspectiva cetățeanului: o evaluare a timpilor de călătorie, a prețurilor și a numărului de curse pe liniile de mare viteză auditate – metodologia și datele

Anexa VII – Impactul gărilor asupra timpului și a vitezei de călătorie

Anexa VIII – Harta zonei de captare și date-cheie pentru fiecare dintre căile ferate de mare viteză auditate, precum și pentru trecerile de frontieră evaluate

Anexa IX – Analiză cu privire la gări

Răspunsurile Comisiei

ACRONIME ȘI GLOSAR

Analiză cost-beneficiu	Un instrument de analiză utilizat pentru a evalua o decizie de investiții, prin compararea costurilor previzionate și a beneficiilor preconizate. Scopul analizei cost-beneficiu este de a facilita o alocare mai eficientă a resurselor, pentru a-i ajuta pe decidenți să ia o decizie informată cu privire la punerea sau nu în aplicare a unei propuneri de investiții sau a eventualelor alternative.
Cale ferată de mare viteză	Servicii feroviare care funcționează pe linii noi, special concepute, cu o viteză maximă de operare de cel puțin 250 km/h și servicii care funcționează pe linii convenționale cu o viteză maximă de operare de cel puțin 200 km/h.
Condiționalități ex ante	Condiții ce trebuie îndeplinite înainte să poată fi sprijinite planuri strategice și pe termen lung privind infrastructura. Aceste condiții sunt utilizate drept cadru pentru investițiile de cofinanțare din partea UE.
DG REGIO	Direcția Generală Politică Regională și Urbană
DG MOVE	Direcția Generală Mobilitate și Transporturi
ERA (Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate)	O agenție înființată în anul 2004, al cărei obiectiv este de a sprijini elaborarea de specificații tehnice de interoperabilitate, inclusiv pentru Sistemul european de management al traficului feroviar (ERTMS), și de a contribui la buna funcționare a spațiului feroviar unic european.
ERTMS (Sistemul european de management al traficului feroviar)	Un proiect european de amploare, menit să înlocuiască diferitele sisteme naționale de control și comandă a trenurilor pentru a promova interoperabilitatea.
FEDR (Fondul european de dezvoltare regională)	Un fond de investiții al cărui obiectiv este de a consolida coeziunea economică și socială în cadrul Uniunii Europene prin corectarea dezechilibrelor regionale cu ajutorul sprijinului financiar acordat pentru construcția de infrastructuri și al investițiilor productive care creează locuri de muncă, în special pentru întreprinderi.
Fondul de coeziune	Un fond care vizează îmbunătățirea coeziunii economice și sociale în Uniunea Europeană, finanțând proiecte de transport și de mediu în statele membre al căror produs național brut pe cap de locuitor nu depășește 90 % din media de la nivelul UE.
Gradul de utilizare	În acest context, este vorba de un indicator al nivelului de utilizare a liniilor de mare viteză, definit ca numărul de călători care utilizează linia împărțit la lungimea liniei exprimată în kilometri.

INEA (Agenția Executivă pentru Inovare și Rețele)	Agenție care succede Agenției Executive pentru Rețeaua Transeuropeană de Transport (TEN-TEA), înființată de Comisia Europeană în 2006 cu scopul de a gestiona execuția tehnică și financiară a programului său TEN-T. Agenția Executivă pentru Inovare și Rețele și-a început activitatea la 1 ianuarie 2014, cu scopul de a pune în aplicare componente ale următoarelor programe ale UE: Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE), Orizont 2020 și vechile programe TEN-T și Marco Polo (2007-2013).
Interoperabilitate	O inițiativă a Comisiei Europene pentru promovarea unei piețe unice în sectorul feroviar. Specificațiile tehnice privind interoperabilitatea definesc standardele tehnice necesare pentru îndeplinirea cerințelor esențiale în vederea realizării interoperabilității. Printre aceste cerințe se numără și siguranța, fiabilitatea și disponibilitatea, sănătatea, protecția mediului și compatibilitatea tehnică, asigurând funcționarea fără probleme a trenurilor pe orice porțiune a rețelei feroviare europene.
MIE (Mecanismul pentru interconectarea Europei)	Un mecanism care furnizează, din 2014, ajutor financiar pentru trei sectoare: energie, transporturi și tehnologia informației și comunicațiilor. În aceste trei domenii, Mecanismul pentru interconectarea Europei identifică priorități de investiții ce ar trebui puse în aplicare în următorul deceniu. Pentru transporturi, acestea sunt: coridoare de transport interconectate și moduri de transport mai curate.
Randamentul din punctul de vedere al vitezei	Raportul dintre viteza efectivă, astfel cum este resimțită de călători, și viteza maximă proiectată și de operare a liniei.
Statele membre	Statele membre ale Uniunii Europene
Taxe de acces la calea ferată	Taxele plătite de operatorii feroviari către administratorul infrastructurii pentru ca acesta să-și poată recupera o parte din costurile cu infrastructura.
TEN-T (Rețele transeuropene de transport)	Un ansamblu planificat de rețele de transport rutier, feroviar, aerian și naval în Europa. Rețelele TEN-T fac parte dintr-un sistem mai amplu de rețele transeuropene (TEN), care include o rețea de telecomunicații (eTEN) și o rețea propusă de energie (TEN-E).
Valoarea adăugată europeană	Valoarea generată în urma unei intervenții a UE, în plus față de valoarea care ar fi putut fi obținută de un stat membru acționând singur. În contextul liniilor de cale ferată de mare viteză, și investirea de fonduri ale UE în căi ferate în interiorul statelor membre creează o valoare adăugată pentru cetățenii Uniunii (de exemplu, facilitând transportul și reducând, per ansamblu, timpii de călătorie). Cu toate acestea, cheltuielile consacrate coridoarelor transnaționale în vederea finalizării unei rețele

	centrale a UE au în mod automat o șansă mai bună de a beneficia de intervenția UE, din cauza interesului comun pe care îl prezintă: valoarea lor adăugată europeană este mai mare.
Zonă de captare	O zonă de unde se poate ajunge la o stație de cale ferată de mare viteză cu mașina într-un anumit timp (în scopurile prezentului raport, 15, 30 sau 60 de minute).

SINTEZĂ

I. Căile ferate de mare viteză reprezintă un mod de transport confortabil, sigur, flexibil și durabil din punctul de vedere al mediului înconjurător. Acestea oferă performanțe de mediu și beneficii socioeconomice care pot sprijini obiectivele politicilor UE în materie de transporturi și de coeziune. Începând cu anul 2000, UE a acordat cofinanțare în valoare de 23,7 miliarde de euro pentru sprijinirea investițiilor în infrastructura feroviară de mare viteză.

II. Curtea de Conturi Europeană a efectuat un audit al performanței privind planificarea strategică pe termen lung a liniilor de mare viteză în UE, privind eficiența din punctul de vedere al costurilor (evaluând costurile de construcție, întârzierile, depășirile de costuri și utilizarea liniilor de mare viteză care au primit cofinanțare din partea UE) și privind sustenabilitatea și valoarea adăugată europeană a cofinanțării acordate de UE. Auditul a fost efectuat în șase state membre, unde au fost analizate cheltuielile efectuate pentru mai mult de 5 000 km de infrastructură pe zece linii de cale ferată de mare viteză și patru treceri de frontieră, acoperind aproximativ 50 % din liniile feroviare de mare viteză din UE.

III. Curtea a constatat că actualul plan pe termen lung al UE nu este susținut de analize credibile, că este puțin probabil ca acesta să fie realizat și că nu există o abordare strategică solidă la nivelul de ansamblu al UE. Deși lungimea rețelelor feroviare naționale de mare viteză crește, obiectivul Comisiei din anul 2011, și anume triplarea numărului de kilometri de linii de cale ferată de mare viteză până în 2030, nu va fi atins: în prezent se utilizează 9 000 km de linie de mare viteză, iar aproximativ 1 700 km de linie se aflau în construcție în anul 2017. În medie, perioada dintre începerea lucrărilor și punerea în funcțiune a noilor linii de mare viteză este de aproximativ 16 ani.

IV. Nu există o rețea feroviară europeană de mare viteză, iar Comisia nu dispune de instrumente juridice și de competențe decizionale pentru a se asigura că statele membre înregistrează progrese rapide în vederea finalizării coridoarelor rețelei centrale prevăzute în Regulamentul TEN-T. Prin urmare, există doar un mozaic de linii feroviare naționale de mare viteză, planificate și construite de către statele membre în mod izolat. Acest sistem neomogen a fost construit fără o coordonare adecvată la nivel transfrontalier: liniile de mare

viteză care traversează frontierele naționale nu se numără printre prioritățile naționale de construcție, chiar dacă au fost semnate acorduri internaționale, iar în Regulamentul TEN-T au fost incluse dispoziții privind construirea de coridoare ale rețelei centrale până în 2030. Aceasta înseamnă că valoarea adăugată europeană a cofinanțării din partea UE pentru investițiile în infrastructura feroviară de mare viteză este redusă.

V. Evaluarea nevoilor reale din statele membre este de slabă calitate și, deseori, soluția alternativă de modernizare a liniilor convenționale existente nu este luată suficient în calcul, deși economiile realizate prin utilizarea acestei opțiuni pot fi semnificative. Decizia de a construi linii de mare viteză are deseori la bază considerente politice, iar analizele cost-beneficiu nu sunt utilizate în general ca instrument de sprijinire a unui proces decizional eficient din punctul de vedere al costurilor.

VI. Infrastructura feroviară de mare viteză este costisitoare și devine din ce în ce mai scumpă: în medie, liniile auditate au costat 25 de milioane de euro pe km (fără a lua în calcul proiectele cele mai costisitoare care includ construcția de tuneluri). În realitate, costurile implicate ar fi putut fi mult mai mici, cu un impact ne semnificativ asupra funcționării sau chiar fără niciun fel de impact. Acest lucru se explică prin faptul că liniile de foarte mare viteză nu sunt necesare peste tot unde au fost construite. În multe cazuri, trenurile rulează pe aceste linii la viteze medii cu mult mai mici decât cele pentru care este proiectată linia. Costul unei linii crește proporțional cu viteza pentru care este proiectată, iar infrastructura capabilă să funcționeze la viteze foarte mari (300 km/h sau mai mult) este extrem de costisitoare. Or, viteze atât de mari nu sunt atinse niciodată în practică: pe liniile auditate, trenurile rulează, în medie, la doar aproximativ 45 % din viteza pentru care a fost proiectată linia; numai două linii funcționau la viteze medii de peste 200 km/h și niciuna nu funcționa la peste 250 km/h. Faptul că viteza medie este cu mult mai mică decât cea pentru care este proiectată linia ridică semne de întrebare cu privire la buna gestiune financiară.

VII. De asemenea, Curtea a analizat costul pe minut economisit prin introducerea liniilor de mare viteză. S-a constatat că patru dintre cele zece linii de mare viteză auditate vor costa mai mult de 100 de milioane de euro pe minut economisit. Cifra cea mai mare se înregistrează pe linia Stuttgart-München, care va costa 369 de milioane de euro per minut economisit. Depășirile de costuri, care sunt acoperite de bugetele naționale, și întârzierile

reprezentau regula și nu excepția. Depășirile agregate de costuri pentru liniile și proiectele auditate de Curte reprezentau 5,7 miliarde de euro în cazul proiectelor și 25,1 miliarde de euro în cazul liniilor (44 % și, respectiv, 78 %). Și întârzierile la nivel de proiect și de linie au fost semnificative: opt dintre cele 30 de proiecte auditate de Curte suferiseră întârzieri de cel puțin un an, iar cinci linii (jumătate din eșantionul auditat) înregistraseră întârzieri de mai bine de un deceniu. O atenție corespunzătoare acordată elementelor de mai sus ar putea conduce la economii de sute de milioane de euro și ar putea asigura o bună utilizare a liniilor construite.

VIII. Pentru a înțelege mai bine beneficiile pe care le aduc liniile ferate de mare viteză pentru cetățenii UE, Curtea a analizat și a comparat timpul de călătorie dintr-un punct fix în altul, prețurile și numărul de curse pentru liniile de mare viteză și pentru concurenții acestora (transportul aerian, transportul feroviar convențional și transportul rutier). Curtea a concluzionat că timpul total de călătorie și nivelul prețurilor reprezintă factori importanți de succes. Alături de un serviciu cu adevărat regulat, acești factori ar putea contribui la creșterea cotei de piață a transportului feroviar de mare viteză. Concurența intermodală este acerbă și afectează sustenabilitatea liniilor de mare viteză: transportul feroviar de mare viteză nu concurează cu alte moduri de transport în condiții de egalitate.

IX. Potrivit evaluării Curții, sustenabilitatea cofinanțării din partea UE este în pericol. Pe baza unui criteriu de referință, se consideră că, pentru a avea succes, o linie de mare viteză ar trebui, în mod ideal, să transporte 9 milioane de călători pe an. Or, în cazul a trei dintre cele șapte linii de mare viteză finalizate care au fost auditate de Curte, numărul călătorilor transportați era cu mult mai mic. Costul pentru infrastructura acestor linii a fost de 10,6 miliarde de euro, iar contribuția UE s-a ridicat la 2,7 miliarde de euro. Aceasta înseamnă că există un risc ridicat de cheltuire ineficientă a cofinanțării din partea UE pe aceste linii. Potrivit evaluării realizate de Curte cu privire la numărul de persoane ce locuiesc în zonele de captare ale liniilor auditate, 9 dintre cele 14 linii și conexiuni transfrontaliere auditate nu au suficienți călători potențiali pentru a avea succes. Aici intră și cele trei linii indicate mai sus care transportă un număr mai mic de călători comparativ cu criteriul de 9 milioane.

X. În 2010, Curtea a publicat un raport prin care solicita luarea de măsuri urgente pentru înlăturarea tuturor obstacolelor tehnice, administrative și de altă natură din calea

interoperabilității feroviare. Curtea a constatat însă că aceste obstacole persistă și în 2018. Piața transportului feroviar de pasageri nu este deschisă în Franța și în Spania. Concurența între operatori feroviari (*on-track*) există în Italia și, într-o măsură limitată, în Austria; în aceste state membre, serviciile erau mai frecvente și de calitate superioară, în timp ce prețurile билетelor erau mai mici. Sistemele integrate de emiterie a билетelor și o atenție mai mare acordată monitorizării și standardizării datelor privind satisfacția clienților și punctualitatea ar putea îmbunătăți și mai mult experiența de ansamblu a călătorilor.

XI. Pentru menținerea cu succes a cofinanțării din partea UE pentru infrastructura feroviară de mare viteză în următoarea perioadă de programare, Curtea recomandă Comisiei o serie de măsuri. Printre acestea se numără:

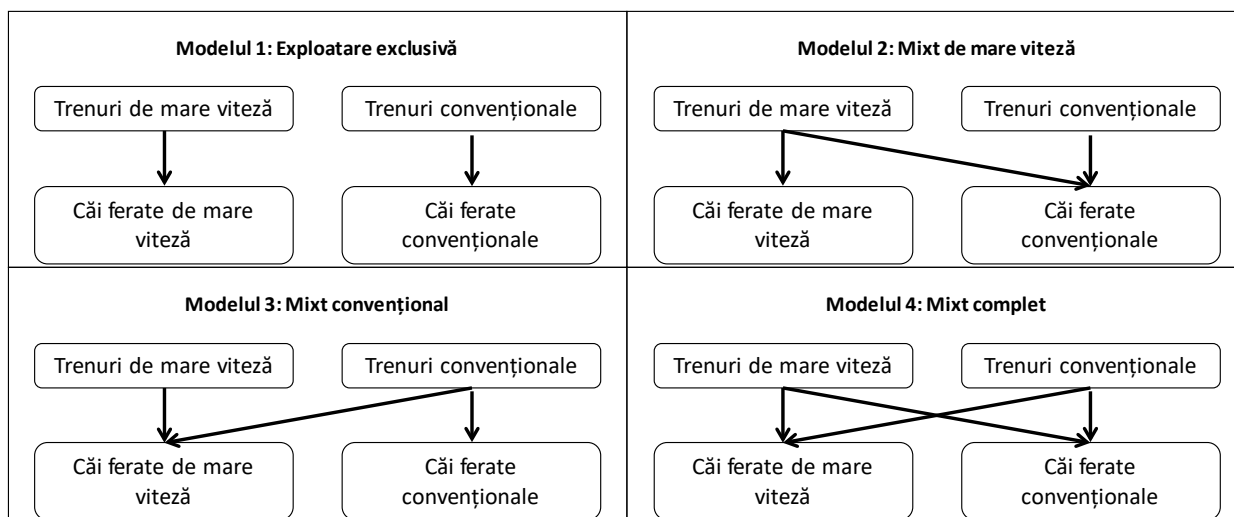
- (i) elaborarea de planuri pe termen lung realiste și stabilirea, împreună cu statele membre, a tronsoanelor strategice esențiale care trebuie implementate mai întâi, asigurându-se o monitorizare atentă și prevăzându-se competențe executorii pentru a se garanta respectarea angajamentelor de finalizare a rețelei feroviare centrale de mare viteză din UE;
- (ii) condiționarea cofinanțării din partea UE de proiectele strategice prioritare convenite, de existența unei concurențe reale între operatori și de obținerea de rezultate;
- (iii) simplificarea construcțiilor transfrontaliere din perspectiva procedurilor de achiziții, utilizarea „ghișeelor unice” pentru formalitățile administrative și eliminarea tuturor obstacolelor rămase;
- (iv) acțiuni de ameliorare a unor operațiuni feroviare de mare viteză fluide pentru călători, cum ar fi, de exemplu, soluții de emiterie a билетelor în format electronic, simplificarea taxelor de acces la calea ferată și îmbunătățirea modului în care sunt prezentate cetățenilor datele referitoare la punctualitate și la gradul de satisfacție a clienților.

INTRODUCERE

Căile ferate de mare viteză în Europa

1. Căile ferate de mare viteză în Europa au început să se dezvolte după criza petrolului din 1974. Dependența de energie a Europei pune în pericol mobilitatea internă, astfel încât mai multe state membre au decis să dezvolte un mod de transport sigur, rapid, confortabil și ecologic, sub forma liniilor de cale ferată de mare viteză. Italia a fost prima țară europeană care a inaugurat o linie de cale ferată de mare viteză, și anume linia dintre Florența și Roma, deschisă în 1977. La puțin timp după aceea, Franța și-a inaugurat propriile linii „Trains à Grande Vitesse”. Primele linii de mare viteză din Germania, deservite de trenuri „Intercity Express” (ICE), s-au deschis la începutul anilor 1990, în timp ce serviciul de mare viteză „Alta Velocidad Española” (AVE) din Spania și-a început funcționarea în 1992.
2. În prezent, nu există o rețea feroviară de mare viteză europeană unică; se observă, în schimb, diferite modele operaționale în diferite state membre (**figura 1**). De exemplu, există sisteme mixte de mare viteză (în Franța, Spania și Italia) și sisteme complet mixte de mare viteză (Germania, Austria și două tronsoane din Italia).

Figura 1 – Modele operaționale pentru traficul feroviar de mare viteză

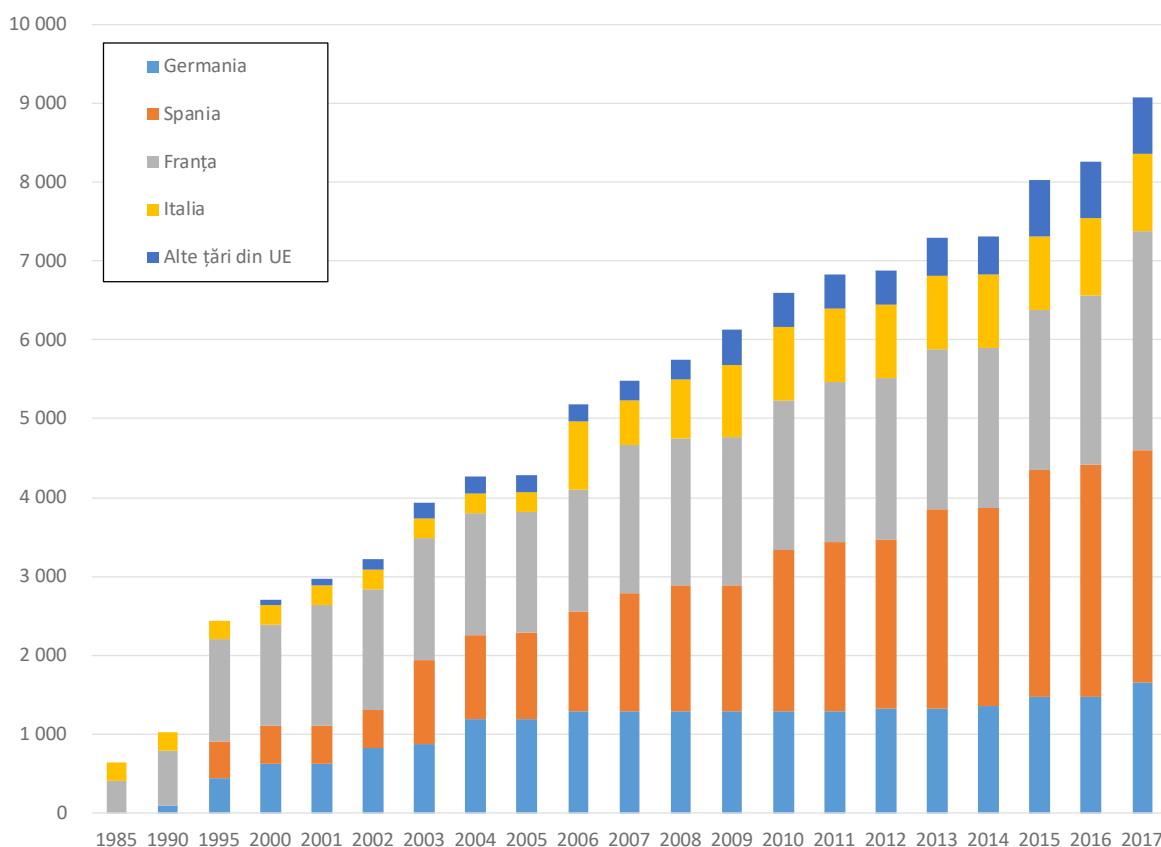


Sursa: De Rus, G. (ed.), I. Barrón, J. Campos, P. Gagnepain, C. Nash, A. Ulled și R.Vickerman (2009): *Economic Analysis of High Speed Rail in Europe* (O analiză economică a căilor ferate de mare viteză din Europa), BBVA Foundation, Bilbao.

Rețeaua feroviară de mare viteză din UE crește ca dimensiune și ca rată de utilizare

3. La finalul anului 2017, în UE existau 9 067 km de linii de mare viteză (a se vedea **figura 2**; o hartă detaliată este furnizată în **anexa I**). Această rețea se extinde: în prezent, sunt în construcție 1 671 km. După finalizarea tuturor investițiilor planificate în infrastructura feroviară de mare viteză, Spania va avea cea de a doua rețea feroviară de mare viteză din lume, ca lungime, după China.

Figura 2 – Lungimea rețelelor feroviare naționale de mare viteză din UE – creștere în timp



Sursa: EU Statistical Pocketbook 2017; UIC. Notă: acest tabel include doar liniile (sau tronsoanele de linii) pe care trenurile pot depăși 250 km/h într-un moment sau altul al călătoriei.

4. Numărul de călători care folosesc linii de cale ferată de mare viteză în Europa crește constant: de la aproximativ 15 miliarde de călători-kilometri¹ în 1990, cererea a ajuns la peste 124 de miliarde de călători-kilometri în 2016. În 2015, serviciile feroviare de mare viteză au reprezentat mai mult de un sfert (26 %) din totalul călătoriilor cu trenul în statele membre unde sunt disponibile servicii de mare viteză.

Politicile UE privind transportul feroviar de mare viteză

Politica în domeniul transporturilor

5. Programul TEN-T (Rețeaua transeuropeană de transport)² joacă un rol-cheie în Strategia Europa 2020 pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii. Acesta contribuie la obiectivele de dezvoltare economică, competitivitate regională, coeziune regională și socială și durabilitate a mediului înconjurător. De asemenea, el stabilește legăturile fundamentale necesare pentru facilitarea transporturilor, optimizând capacitatea infrastructurii existente, elaborând specificații pentru interoperabilitatea rețelelor și integrând preocupările legate de mediul înconjurător. Printre obiectivele TEN-T se numără interconectarea și interoperabilitatea rețelelor naționale de transport, integrarea optimă și interconectarea tuturor modurilor de transport, precum și utilizarea eficientă a infrastructurii.

6. Cea mai recentă Carte albă a transporturilor, publicată de Comisie în 2011³, prevede următoarele obiective specifice privind traficul de călători pentru liniile de cale ferată de

¹ Călător-kilometru este unitatea de măsură obținută combinând numărul de călători pe liniile de cale ferată de mare viteză pe an cu distanța parcursă de aceștia, pentru a optimiza măsurarea utilizării liniilor de cale ferată de mare viteză.

² Decizia nr. 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (JO L 228, 9.9.1996, p. 1).

³ COM(2011) 144 final din 28 martie 2011: „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punctul de vedere al resurselor”.

mare viteză⁴: (i) până în 2030, lungimea rețelei feroviare de mare viteză existente ar trebui să se tripleze, astfel încât, până în 2050, cea mai mare parte a transportului de călători pe distanțe medii să se realizeze pe căile ferate (se urmărește un transfer de la transportul rutier la cel feroviar pentru 50 % dintre transporturile interurbane de călători și de mărfuri pe distanțe medii). Transportul pe căile ferate de mare viteză ar trebui să se dezvolte mai rapid decât transportul aerian pentru călătorii de până la 1 000 km, iar până în 2050 toate aeroporturile din rețeaua centrală ar trebui să fie conectate la rețeaua de cale ferată, de preferință prin servicii de mare viteză.

7. Pentru a avansa către atingerea acestor obiective, UE a adoptat, în decembrie 2013, o nouă politică privind infrastructura de transport⁵ care vizează eliminarea decalajelor dintre rețelele de transport ale statelor membre, îndepărtarea blocajelor care încă îngreunează buna funcționare a pieței interne și depășirea obstacolelor tehnice (de exemplu, standardele incompatibile pentru traficul feroviar). Instrumentul care a instituit Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE)⁶, adoptat concomitent, sprijină aceste obiective din punct de vedere financiar.

Politica de coeziune

8. Începând cu anul 2000, a fost impusă condiția ca fondurile structurale să opereze într-o manieră coerentă cu alte politici ale UE, precum cea din domeniul transporturilor⁷. În temeiul regulamentelor privind FEDR și Fondul de coeziune, au fost sprijinite investiții care

⁴ Pe lângă acestea, UE a stabilit obiective ambițioase în materie de reducere a emisiilor de carbon pentru următoarele decenii (a se vedea și **punctul 22**).

⁵ 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).

⁶ Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 de înființare a Mecanismului pentru Interconectarea Europei (JO L 348, 20.12.2013, p. 129).

⁷ Articolul 2 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1260/1999 al Consiliului din 21 iunie 1999 de stabilire a dispozițiilor generale privind fondurile structurale (JO L 161, 26.6.1999, p. 1).

contribuie la înființarea și dezvoltarea rețelelor TEN-T⁸, precum și la proiecte de interes comun în domeniul infrastructurii de transport⁹.

9. În cadrul actual al politicii de coeziune 2014-2020, fondurile aferente acestei politici continuă să sprijine infrastructura pentru transporturi, însă, pentru a mări eficacitatea cofinanțării din partea UE, au fost introduse „condiționalități *ex ante*”. Aceasta înseamnă că statele membre trebuie să demonstreze că proiectele propuse vor fi puse în aplicare în cadrul unui plan de transporturi cuprinzător și pe termen lung, național sau regional, adoptat de toate părțile interesate și implicate.

Sprijinul UE pentru construcția de linii de mare viteză: semnificativ, dar reprezintă doar o fracțiune din costul total

10. În perioada 2000-2017¹⁰, UE a acordat cofinanțări în valoare de 23,7 miliarde de euro pentru investițiile în infrastructura feroviară de mare viteză, precum și 4,4 miliarde de euro pentru a sprijini instalarea ERTMS pe liniile de cale ferată de mare viteză. În cadrul mecanismelor de finanțare cu gestiune partajată (FEDR și Fondul de coeziune) s-a acordat cofinanțare în valoare de aproximativ 14,6 miliarde de euro, sau 62 % din total, în timp ce schemele de investiții cu gestiune directă (precum Mecanismul pentru interconectarea Europei) au furnizat 9,1 miliarde de euro, sau 38 %. Cofinanțarea din partea UE poate fi utilizată pentru a sprijini studii, dar și lucrări de infrastructură, atât pentru liniile noi de mare viteză, cât și pentru modernizări ale liniilor feroviare convenționale existente, astfel încât acestea să poată susține exploatarea la mare viteză.

⁸ Articolul 2 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 1783/1999 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 iunie 1999 privind Fondul european de dezvoltare regională (JO L 213, 13.8.1999, p. 1).

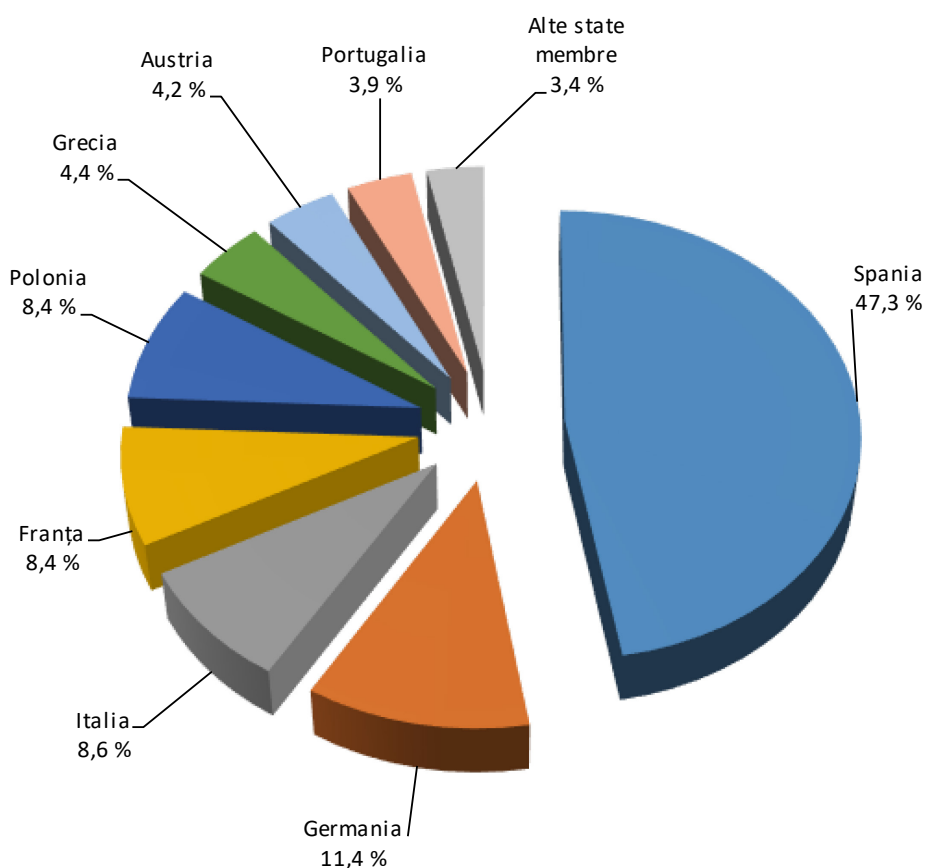
⁹ Articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1164/94 al Consiliului din 16 mai 1994 de creare a Fondului de coeziune și anexa la anexa II la acest regulament (JO L 130, 25.5.1994, p. 1).

¹⁰ Sunt incluse datele aferente celei mai recente cereri de propuneri pentru Mecanismul pentru interconectarea Europei (2017). Toate cifrele furnizate sunt exprimate în termeni nominali.

11. Pe lângă acest ajutor, începând cu anul 2000, Banca Europeană de Investiții a acordat împrumuturi în valoare de 29,7 miliarde de euro pentru a finanța construcția de linii feroviare de mare viteză.

12. Aproximativ jumătate din finanțarea UE pusă la dispoziție pentru investițiile în linii feroviare de mare viteză (peste 11 miliarde de euro) a fost alocată investițiilor din Spania. Per ansamblu, o sumă de 21,8 miliarde de euro – 92,7 % din total – a fost alocată unui număr de șapte state membre (**figura 3 și anexa II**).

Figura 3 – Prezentare generală a cofinanțării din partea UE pentru liniile feroviare de mare viteză, pe state membre (2000-2017)



Sursa: Comisia Europeană.

13. Deși aceste sume sunt semnificative, cofinanțarea din partea UE reprezintă o mică parte din sumele totale investite în lucrările de infrastructură feroviară de mare viteză din UE. De exemplu, în funcție de instrumentele de finanțare utilizate, rata de cofinanțare a variat între

2 % în Italia și 26 % în Spania. În medie, cofinanțarea din partea UE a acoperit aproximativ 11 % din costul total de construcție.

SFERA ȘI ABORDAREA AUDITULUI

14. Curtea a auditat eficiența din punctul de vedere al costurilor și eficacitatea cofinanțării din partea UE pentru investițiile realizate începând din 2000 în infrastructura feroviară de mare viteză. Curtea a evaluat: (i) dacă liniile de mare viteză din UE au fost construite conform unui plan strategic pe termen lung; (ii) dacă proiectele feroviare de mare viteză fuseseră puse în aplicare într-o manieră eficientă din punctul de vedere al costurilor (au fost evaluate în acest sens costurile de construcție, întârzierile, depășirile de costuri și utilizarea liniilor de mare viteză care au primit sprijin pentru investiții); (iii) dacă investițiile erau sustenabile după finalizarea proiectului (inclusiv impactul liniilor de cale ferată de mare viteză asupra modurilor de transport concurente) și (iv) dacă cofinanțarea din partea UE a adus o valoare adăugată. Pentru a răspunde la aceste întrebări, raportul de față analizează mai întâi planificarea și procesul decizional, continuă cu o evaluare a costurilor, după care examinează situația din perspectiva cetățenilor UE, analizând timpii de călătorie, prețurile, numărul de curse și gările, și se încheie cu o evaluare a obstacolelor și a concurenței între operatorii feroviari, nu înainte de a formula o serie de concluzii în ceea ce privește operațiunile feroviare de mare viteză.

15. Curtea a utilizat mai multe proceduri de audit, precum evaluări de documente și analize ale planurilor de dezvoltare strategică pe termen lung de la nivelul UE și de la nivel național în ceea ce privește liniile de cale ferată de mare viteză, interviuri cu personalul Comisiei și al statelor membre, întâlniri cu operatorii feroviari și cu administratorii de infrastructură și un sondaj în rândul principalelor părți interesate¹¹. Curtea a apelat la experți externi pentru a evalua: (i) calitatea analizelor cost-beneficiu și a analizelor privind cererea viitoare¹²;

¹¹ Curtea a primit mai multe răspunsuri din partea unora dintre membrii a trei grupuri de părți interesate: Comunitatea Căilor Ferate Europene și a Gestionarilor de Infrastructură (CER), Uniunea Internațională a Căilor Ferate (UIC) și Uniunea Industrială pentru Semnalizare (UNISIG).

¹² Universitatea din Bruxelles (VUB).

(ii) accesul, conexiunile și efectele de regenerare în cazul anumitor gări de cale ferată de mare viteză¹³; (iii) linia de mare viteză Paris-Bruxelles-Amsterdam¹⁴ și (iv) prețurile, timpii de călătorie și numărul de curse folosind diferite moduri de transport¹⁵. De asemenea, Curtea a comparat rezultatele auditului cu operațiunile feroviare de mare viteză și cu serviciile pentru călători din Japonia și Elveția.

16. Auditul Curții a fost efectuat la nivelul Comisiei Europene [DG MOVE, inclusiv Agenția Executivă pentru Inovare și Rețele și Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA), și DG REGIO] și în șase state membre (Franța, Spania, Italia, Germania, Portugalia și Austria). Aceste state membre au primit 83,5 % din totalul finanțării din partea UE alocate pentru liniile de mare viteză începând cu anul 2000 (23,7 miliarde de euro, adică 46 de euro pe rezident al UE)¹⁶.

17. Utilizând o combinație de criterii specifice de eșantionare referitoare la cuantumul cofinanțării din partea UE, lungimea liniei și prezența unei capitale pe linie, Curtea a selectat pentru audit zece linii de mare viteză. În funcție de criteriul lungimii, Curtea a auditat patru linii de mare viteză din Spania și câte două din Germania, Italia și Franța. De asemenea, Curtea a evaluat patru proiecte transfrontaliere: conexiunile dintre München și Verona, dintre Spania și Franța (atât pe partea dinspre Atlantic, cât și pe partea dinspre Marea Mediterană), precum și dintre Spania și Portugalia (*figura 4*).

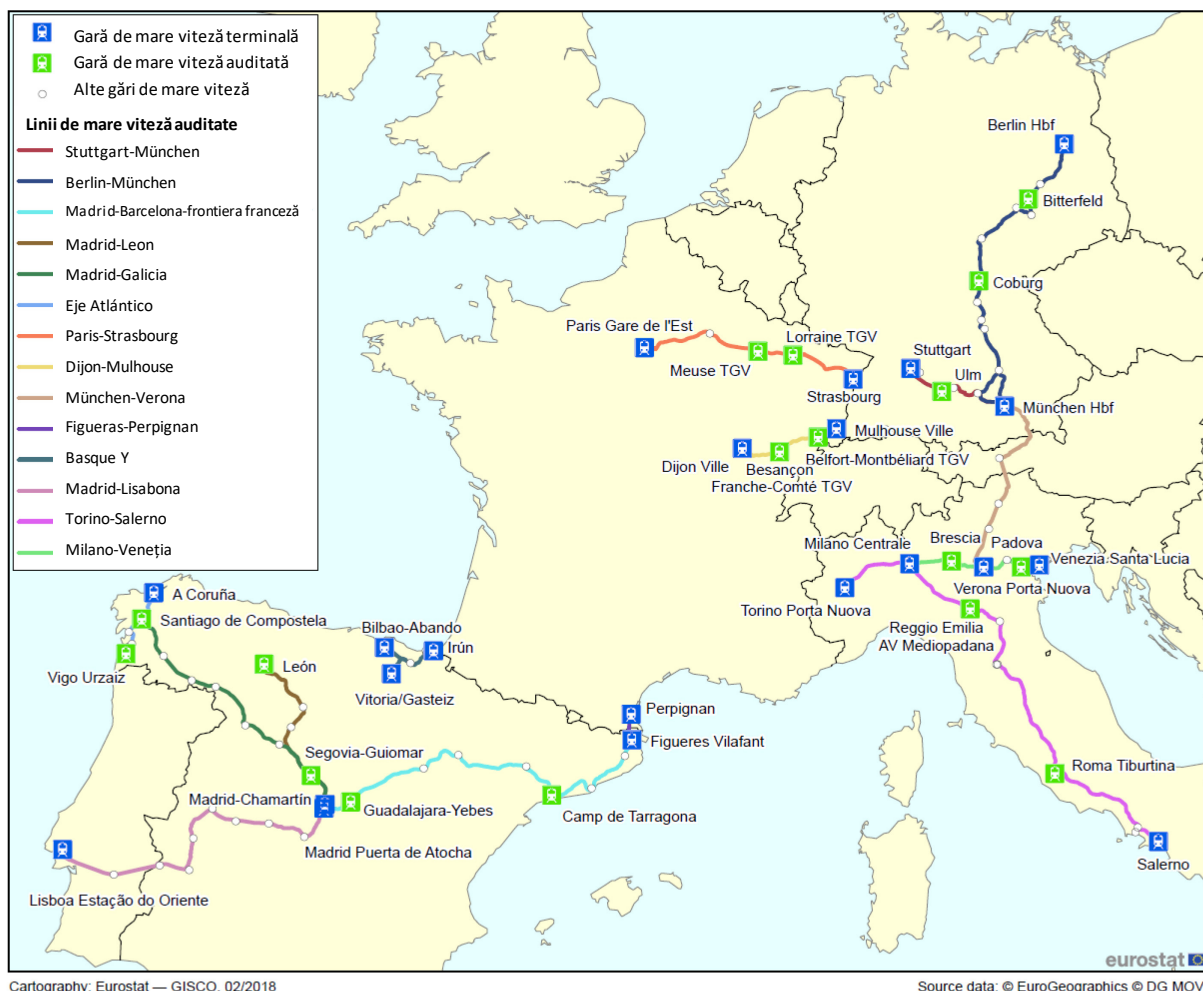
¹³ Un consorțiu de profesori și cercetători din Lyon, Milano, Barcelona și Berlin.

¹⁴ Universitatea din Anvers.

¹⁵ Compania Advito.

¹⁶ Sursa: Eurostat, populația UE de 512 milioane de persoane în 2017: <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/>.

Figura 4 – Prezentare generală a liniilor auditate (10 linii de mare viteză, patru conexiuni transfrontaliere)



Sursa: Curtea de Conturi Europeană și Eurostat.

18. Utilizarea liniilor de mare viteză drept bază pentru audit i-a permis Curții să evalueze peste 5 000 km de cale ferată, finalizată, în construcție sau în curs de planificare (pentru o prezentare detaliată a lungimii liniilor auditate, a se vedea **tabelul 4**). Astfel, Curtea a acoperit peste 50 % din totalul liniilor de cale ferată de mare viteză în funcțiune sau în construcție în UE.

19. De asemenea, Curtea a analizat 30 de proiecte cofinanțate de UE pe aceste linii de mare viteză (cele mai mari proiecte din cadrul fiecărui mod de gestiune). Costul total propus al celor 30 de proiecte auditate era de 41,56 miliarde de euro. Valoarea granturilor alocate de UE pentru proiectele auditate a fost de 6,18 miliarde de euro, din care 3,64 miliarde de euro

erau deja plătiți până la momentul auditului, iar o sumă de 967 de milioane de euro fusese dezangajată (**tabelul 1**).

Tabelul 1 – Prezentare generală a principalelor date financiare privind proiectele auditate

Amplasarea proiectelor feroviare de mare viteză	Costul total al proiectelor auditate (în milioane de euro)	Cheltuieli eligibile pentru proiectele auditate (în milioane de euro)	Contribuție alocată din partea UE (în milioane de euro)	Finanțare dezangajată de către UE (în milioane de euro)
Germania	8 074,8	3 006,5	540,4	6,3
Spania	2 830,7	2 305,3	1 729,9	10,8
Transfrontalier	19 505,2	8 534,3	2 968,2	894,9
Franța	3 693,4	2 840,1	277,7	2,2
Italia	6 646,0	1 957,5	540,1	53,1
Portugalia	814,7	315,4	127,7	—
Total	41 564,8	18 959,1	6 184,0	967,3

Sursa: Curtea de Conturi Europeană. Proiectele transfrontaliere sunt înregistrate cu codul de țară „UE”.

20. Cheltuielile asociate proiectelor auditate de Curte au acoperit 2 100 km de tipuri diferite de infrastructură feroviară de mare viteză (terasamente, tuneluri, viaducte și pasaje superioare). Fără a lua în considerare proiectele pe secțiunea transfrontalieră München-Verona, auditul realizat de Curte a acoperit 45 % din totalul lungimii liniilor de mare viteză din statele membre vizitate. O listă completă a tuturor proiectelor auditate, precum și principalele observații și constatările analizei noastre privind măsura în care au fost atinse realizările, rezultatele și obiectivele se regăsesc în **anexa III**.

OBSERVAȚII

Investițiile cofinanțate de UE în liniile feroviare de mare viteză pot fi benefice, dar nu există o abordare strategică solidă la nivelul de ansamblu al UE

Liniile de cale ferată de mare viteză reprezintă un mod de transport care prezintă avantaje și contribuie la obiectivele UE în materie de mobilitate durabilă

21. Investițiile în infrastructura și operațiunile feroviare de mare viteză aduc beneficii semnificative pentru întreaga societate, asigurând economii de timp, precum și niveluri ridicate de siguranță, securitate și confort la bord pentru călători. Ele eliberează capacitate în

rețelele rutiere și feroviare convenționale congestionate, dar și în aeroporturi. Liniile de cale ferată de mare viteză pot consolida totodată dinamismul socioeconomic și pot contribui la regenerarea zonelor urbane în dificultate din apropierea gărilor.

22. Deși relația nu este una complet directă¹⁷, mai multe organisme¹⁸ au concluzionat că liniile de cale ferată de mare viteză aduc și beneficii pentru mediul înconjurător, trenurile având o amprentă de carbon mai mică decât majoritatea celorlalte moduri de transport.

Puterile Comisiei sunt limitate, iar planul său de a tripla lungimea rețelei feroviare de mare viteză este puțin probabil să fie realizat

23. Actualul plan pe termen lung al Comisiei, prevăzut în Cartea albă din 2011 și în Regulamentul privind Mecanismul pentru interconectarea Europei (considerentul 11), și anume de a tripla lungimea liniilor de cale ferată de mare viteză în UE până în 2030 (de la 9 700 km în 2008¹⁹ la 30 750 km până în 2030) nu este susținut de analize credibile. Având în vedere nivelul de îndatorare al finanțelor publice naționale (guvernele statelor membre fiind principalii investitori), rentabilitatea limitată a acestor investiții publice și timpul necesar în practică pentru finalizarea unei investiții într-o linie de mare viteză, este foarte puțin probabil ca obiectivul de a tripla rețeaua de căi ferate de mare viteză să fie atins.

24. În urma activității de audit a Curții, a reieșit că timpul mediu scurs între începerea lucrărilor și punerea în funcțiune este de aproximativ 16 ani (**tabelul 2**), chiar și dacă nu se ține cont de timpul necesar pentru planificarea inițială. Acest lucru este valabil chiar și atunci

¹⁷ Emisiile de CO₂ depind de originea energiei electrice utilizate, de ratele de ocupare a trenurilor și de măsura în care este captată o parte substanțială a traficului rutier și aerian. Pentru a compensa poluarea provocată de producerea energiei electrice consumate de trenurile de mare viteză, un factor ridicat de încărcare aferent liniilor de mare viteză (un volum semnificativ de călători) trebuie atras dinspre alte moduri. În plus, pentru numeroase linii de mare viteză trebuie să fie puse la dispoziție terenuri. Acestea pot traversa zone cu valoare ecologică, unde calea ferată va avea un efect de barieră, va produce zgomot și va provoca o perturbare vizuală, putând fi necesare decenii de funcționare pentru a se compensa volumul masiv de emisii provocat de construcția liniei de mare viteză.

¹⁸ De exemplu, Agenția Europeană de Mediu și UIC.

¹⁹ Cifra citată din Cartea albă din 2011 este incertă, întrucât datele Curții arată că, la finalul anului 2017, erau disponibili doar 9 067 km de linii de mare viteză.

când sunt excluse proiectele ce necesită lucrări majore și îndelungate de construcție de tuneluri, precum tunelul de bază Brenner pe porțiunea München-Verona.

Tabelul 2 – Evaluarea timpului scurs între planificare și funcționare

Liniile de cale ferată de mare viteză auditate și porțiunea München-Verona	Începerea planificării	Începerea lucrărilor	În funcțiune	Ani de la planificare	Durata lucrărilor în ani
Berlin-München	1991	1996	2017**	26	21
Stuttgart-München	1995	2010	2025*	30	15
Rhin-Rhône	1992	2006	2011	19	5
LGV Est Européenne	1992	2002	2016	24	14
Madrid-Barcelona-frontiera franceză	1988	1997	2013	25	16
Eje Atlántico	1998	2001	2015	17	14
Madrid-León	1998	2001	2015	17	14
Madrid-Galicia	1998	2001	2019*	21	18
Milano-Veneția	1995	2003	2028*	33	25
Torino-Salerno	1987	1994	2009	22	15
München-Verona	1986	2003	2040*	54	37

* Dată estimată.

** 52 km nu vor fi operaționali înainte de 2018

Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

25. Regulamentul TEN-T stabilește care este infrastructura-cheie pe care trebuie să o construiască Europa pentru a sprijini obiectivele UE în materie de mobilitate durabilă. Acesta descrie investițiile în materie de transporturi care trebuie să fie gata până în 2030 (rețeaua centrală) și care sunt cele care trebuie să fie gata până în 2050 (rețeaua globală). Comisia a estimat că va fi nevoie de 500 de miliarde de euro pentru finalizarea rețelei centrale și de 1 500 de miliarde de euro pentru rețeaua globală²⁰.

26. Comisia nu are un cuvânt de spus în procesul decizional și nu dispune de instrumente juridice sau de competențe pentru a obliga statele membre să își respecte angajamentele

²⁰ Sursa: Comisia Europeană, *Delivering TEN-T Facts & figures* (Realizarea TEN-T: elemente concrete și cifre), septembrie 2017, și concluziile Consiliului privind progresele în ceea ce privește implementarea rețelei transeuropene de transport (TEN-T) și privind Mecanismul pentru interconectarea Europei pentru transporturi, 15425/17, 5 decembrie 2017.

anterioare referitoare la construirea liniilor de mare viteză necesare pentru finalizarea rețelei centrale. De asemenea, Comisia nu joacă niciun rol în deciziile privind legăturile transfrontaliere dintre două sau mai multe state membre, întrucât regulamentele privind Mecanismul pentru interconectarea Europei și TEN-T²¹ nu prevăd posibilitatea ca Comisia să impună aplicarea priorităților stabilite de UE.

Statele membre planifică și iau decizii cu privire la propriile rețele naționale, ceea ce are ca rezultat un sistem neomogen de rețele naționale de mare viteză slab conectate

Coridoarele transnaționale ale UE nu reprezintă o prioritate

27. Regulamentul TEN-T definește în anexele sale zonele în care trebuie construite linii feroviare de mare viteză, dar statele membre sunt cele care decid singure dacă și când anume vor fi construite astfel de linii. De asemenea, ele furnizează cea mai mare parte a finanțării necesare și doar ele sunt responsabile pentru derularea tuturor etapelor necesare (studii, autorizații, achiziții și monitorizarea lucrărilor, precum și supravegherea tuturor părților implicate). **Anexa IV** conține indicatori-cheie de performanță pentru unele dintre statele membre vizitate, care evidențiază caracteristicile diferite ale rețelelor naționale ale acestora. Acești indicatori arată că Franța este lider în ceea ce privește utilizarea liniilor de mare viteză (indicatorii călător-kilometru pe cap de locuitor și călător-kilometru per km de linii de mare viteză), că Spania are cel mai mare cost de construcție pe cap de locuitor (1 159 de euro) și beneficiază de cea mai mare cofinanțare din partea UE pentru liniile de mare viteză pe cap de locuitor (305 euro) și că Italia prezintă cele mai mari costuri de construcție pe km pe cap de locuitor (0,46 euro).

28. În interiorul statelor membre, intervin în proces numeroase entități și există mai mulți factori și parametri care sunt esențiali pentru derularea sau nu a unei lucrări de construcție conform planificării inițiale. De exemplu:

²¹ Articolul 22 din Regulamentul privind Mecanismul pentru interconectarea Europei și articolul 38 alineatul (3) din Regulamentul privind TEN-T.

- (i) proiectul „Eurocaprail” viza asigurarea legăturii dintre Bruxelles, Luxemburg și Strasbourg printr-o linie de mare viteză, care urma să lege Luxemburg de Bruxelles în 90 de minute. Cu ocazia reuniunii din decembrie 1994 de la Essen, Consiliul a precizat că acest proiect se numără printre „primele 30 de priorități” de construcție (lucrările ar fi trebuit să înceapă nu mai târziu de 2010 și să fie finalizate până în 2020). Totuși, în 2004, acest proiect nu mai era considerat o prioritate națională de către niciun stat membru. Chiar dacă UE a furnizat 96,5 milioane de euro pentru modernizarea liniei convenționale, în prezent, călătoria de la Bruxelles la Luxemburg durează până la 3 ore și 17 minute. Această durată este de peste două ori mai mare decât obiectivul stabilit în 2003 și reprezintă cu aproape o oră mai mult decât timpul de călătorie din 1980, când aceeași distanță era parcursă în 2 ore și 26 de minute. Prin urmare, numeroși călători potențiali aleg călătoria cu mașina;
- (ii) Spania a investit într-o rețea feroviară de mare viteză nouă. Pentru a o sprijini în acest proiect, UE a investit peste 14 miliarde de euro în liniile de mare viteză din Spania, încă din anul 1994. În mod tradițional, trenurile spaniole foloseau un ecartament mai lat decât restul Europei, dar, în cea mai mare parte, rețeaua spaniolă de mare viteză folosește ecartamentul standard utilizat în restul UE. Totuși, trei dintre liniile auditate (Eje Atlántico, o parte din linia de mare viteză Madrid-Galicia, precum și linia de mare viteză Madrid-Extremadura) încă folosesc ecartamentul tradițional mai lat. Acest lucru afectează performanța: viteza maximă de operare este limitată la 250 km/h (cu mult sub viteza maximă de operare de 300 km/h pentru exploatarea de mare viteză în Spania), iar serviciile sunt furnizate fie de material rulant cu ecartament lat, fie de trenuri speciale cu ecartament variabil. Aceste trenuri au nevoie de dispozitive pentru modificarea ecartamentului; în ianuarie 2017, în Spania existau 20 de astfel de dispozitive. Un dispozitiv de acest tip costă până la 8 milioane de euro, iar UE a acordat o cofinanțare în valoare de 5,4 milioane de euro pentru a sprijini construirea lor.

29. Deși au fost semnate acorduri internaționale pentru confirmarea voinței politice de a se stabili legături și, deși Regulamentul privind Mecanismul pentru interconectarea Europei

prevede ca stimulent o cofinanțare în proporție de 40 %, statele membre nu construiesc linii de mare viteză dacă acestea nu sunt considerate o prioritate națională, chiar dacă o astfel de linie se află pe un coridor transnațional și completează rețeaua centrală. Raportul de evaluare la jumătatea perioadei elaborat de Comisie cu privire la Mecanismul pentru interconectarea Europei a confirmat această observație²².

30. Acești factori limitează valoarea adăugată europeană a cofinanțării furnizate de UE, întrucât legăturile transfrontaliere sunt cele care generează cea mai mare valoare adăugată europeană. În plus, costurile pentru societate pot fi ridicate atunci când legăturile lipsesc și nu sunt construite la timp²³.

Comisia nu are competența de a asigura implementarea proiectelor transfrontaliere

31. Proiectele feroviare transfrontaliere de mare viteză majore necesită o atenție deosebită din partea UE. Lucrările trebuie coordonate îndeaproape, astfel încât realizările proiectelor să fie gata pentru a fi utilizate conform aceluiași calendar și să fie conectate la rețelele naționale de ambele părți ale frontierei.

32. În prezent, Comisia nu dispune de instrumentele necesare pentru a interveni în mod eficace dacă întârzierile de o parte a frontierei împiedică utilizarea la timp a infrastructurii feroviare de mare viteză construite de cealaltă parte a frontierei. În plus, toate părțile interesate dispun de numeroase căi prin care pot să se opună lucrărilor și pot provoca întârzieri sau pot chiar stopa proiecte agreeate anterior.

²² „Bugetele naționale nu vor acorda niciodată o prioritate suficient de mare investițiilor transfrontaliere desfășurate în mai multe țări în vederea dotării pieței unice cu infrastructura de care are nevoie.” *Sursa*: Raport al Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor privind evaluarea la jumătatea perioadei a Mecanismului pentru Interconectarea Europei (MIE), SWD(2018) 44 final, COM(2018) 66 final din 14.2.2018, p. 6.

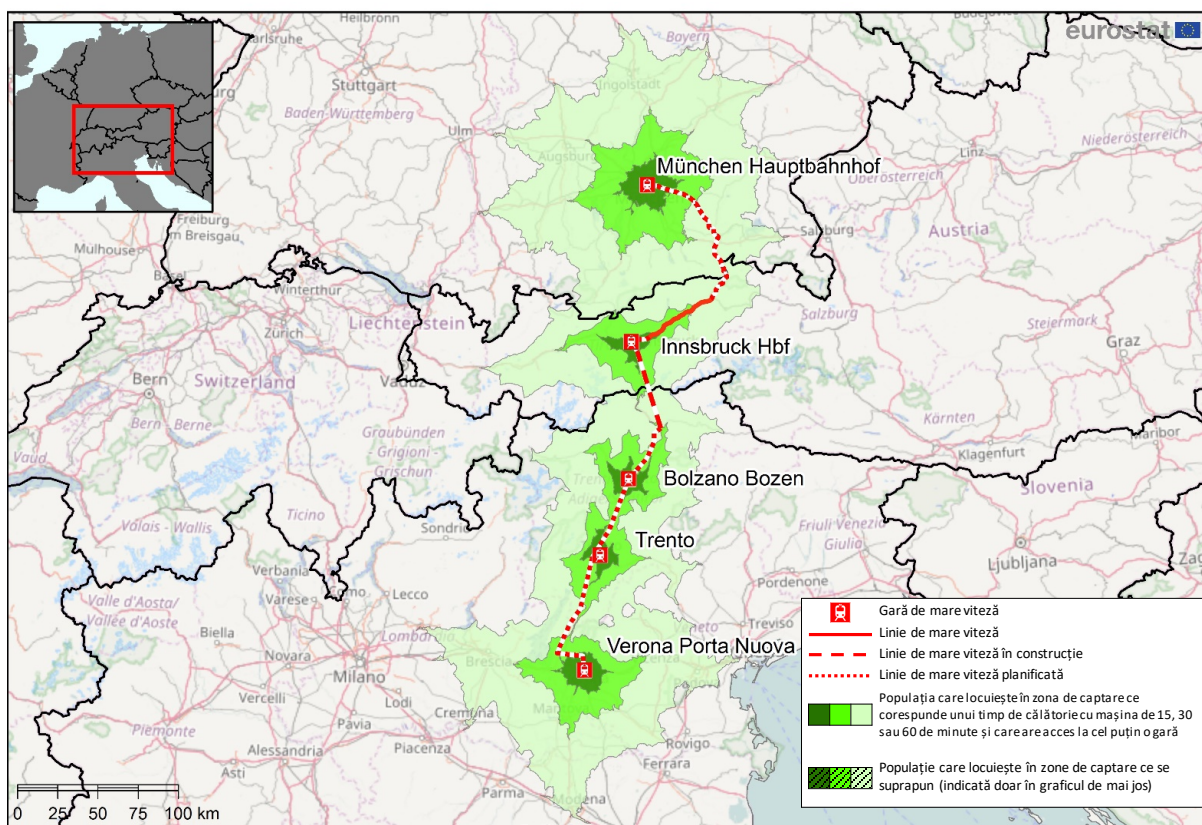
²³ Studiul din 2015 intitulat *Cost of non-completion of the TEN-T* (Costurile nefinalizării rețelei TEN-T) a arătat că „prețul” plătit de economia europeană în cazul în care statele membre și alte părți interesate nu ar reuși să implementeze la timp rețeaua centrală, ca element central al noii politici TEN-T, ar fi echivalent cu renunțarea la un potențial de creștere a PIB-ului de 1,8 % și că locuri de muncă reprezentând 10 milioane de ani-om nu s-ar materializa. *Sursa*: Fraunhofer ISI, raport final din 15.6.2015, p. 14.

33. S-au înregistrat o serie de situații în care realizările create într-un stat membru nu vor putea fi efectiv exploatare timp de cel puțin încă două decenii, din cauza nefinalizării lucrărilor într-un stat membru învecinat (a se vedea **caseta 1**).

Caseta 1 – Rețele naționale slab conectate și impactul acestora

1. Porțiunea München-Verona și tunelul de bază Brenner: prioritățile și termenele de construcție divergente între Austria, Italia și Germania au condus la un mozaic de capacități diferite și la potențiale blocaje pe întregul coridor scandinav-mediteraneeen cel puțin până în anul 2040.

Pentru a reduce numărul camioanelor care traversează Alpii în fiecare zi, UE a investit deja în tunelul de bază Brenner, parte a porțiunii München-Verona, încă din anul 1986²⁴. Tunelul este construit de Austria și Italia, cu cofinanțare din partea UE în valoare de 1,58 miliarde de euro.



Sursa: Curtea de Conturi Europeană și Eurostat.

²⁴ Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE - Asse Ferroviario Monaco – Verona; Elaborazione tecnica del progetto, Rapporto 2002; Eisenbahnachse München – Verona - Technische Aufbereitung, 2002.

Lucrările la tunel în Austria și în Italia vor fi finalizate până în 2027, dar lucrările de construcție pe ruta de acces nordică, care se află în principal în Germania, sunt limitate. Ruta nu este deocamdată nici măcar proiectată și nu va fi finalizată înainte de 2035 (Austria) sau chiar 2040 (Germania). Spre deosebire de Austria și Italia, Germania are un interes scăzut pentru destinații precum Innsbruck sau Verona, care nu joacă un rol important pentru Germania din perspectiva traficului profesional zilnic. Prin urmare, construirea rutei de acces nordice nu reprezintă o prioritate, chiar dacă aceasta sprijină obiectivul de a se crea o rețea centrală până în 2030. Aceasta înseamnă că va fi nevoie de mai bine de o jumătate de secol înainte ca investițiile să fie efectiv folosite și că o sumă de peste 1,5 miliarde de euro va fi considerată, timp de peste două decenii, a fi în mare parte ineficace.

2. Conexiunea Portugalia-Spania (Extremadura)

A fost planificată o conexiune feroviară de mare viteză care să facă legătura între Lisabona și Madrid. Acest proiect a fost considerat însă prea costisitor într-o perioadă caracterizată de o datorie publică ridicată. Deși Portugalia a primit deja o cofinanțare din partea UE în valoare de 43 de milioane de euro pentru studii și lucrări de pregătire, nu este disponibilă nicio conexiune feroviară transfrontalieră de mare viteză. Linia feroviară convențională se oprește la Evora. La data auditului, lucrările de pe teritoriul portughez erau în curs, în timp ce lucrările la linia de mare viteză de pe teritoriul spaniol s-au oprit la aproximativ șase kilometri distanță de frontieră, după cum indică săgeata din ***imaginea 1***.

Imaginea 1 – Legătură lipsă la trecerea de frontieră de pe linia de mare viteză Madrid-Lisabona



Sursa: © Ferropedia, Inserco ingenieros.

34. Deși cadrul de politică pune accentul pe finalizarea rețelei centrale până în 2030²⁵, există numeroase deficiențe la nivel de politică ce trebuie abordate. De exemplu, cu ocazia evaluării lucrărilor transfrontaliere pentru tunelul de bază Brenner, Curtea a observat aspectele semnalate în continuare.

- (i) Achizițiile reprezintă o problemă majoră pentru proiectele TEN-T transfrontaliere: nu există orientări privind reducerea riscurilor procedurale inerente, nu există un cadru juridic unic pentru proiectele transfrontaliere, documentația de licitație, contractele și sistemele contabile diferă pentru lucrările de pe teritoriul austriac și de pe cel italian, inclusiv la nivel de limbă, iar procedurile pentru soluționarea litigiilor nu sunt aceleași.
- (ii) Nu există proceduri simplificate pentru facilitarea și accelerarea punerii în aplicare (de exemplu „ghișee unice”, după cum a sugerat deja Curtea în Raportul special nr. 23/2016²⁶); nu există un organism unic care să fluidizeze formalitățile de ambele părți ale frontierei (de exemplu, există posibilitatea ca legislația de mediu aplicabilă pentru construcțiile feroviare să fie diferită, iar răspunsul adus de instanțe la cererile părților interesate poate fi diferit).

35. Întrucât cea mai mare parte a acestor construcții sunt susținute prin acorduri internaționale între statele membre vizate și UE, iar liniile de mare viteză se află pe coridoare internaționale, progresul lucrărilor este supervizat de coordonatori din partea UE la nivel de coridor și este examinat în cadrul „forumurilor de coridor”. Acești coordonatori au o imagine privilegiată asupra elementelor care funcționează sau nu la nivelul unui coridor (și raportează în mod regulat cu privire la modificările necesare²⁷), dar nu au nicio competență juridică.

²⁵ Articolul 38 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013.

²⁶ Raportul special nr. 23/2016: „Transportul maritim în UE: în ape tulburi – multe investiții ineficace și nesustenabile”. A se vedea în special recomandarea 2 litera (a).

²⁷ De exemplu prin „rapoarte comune privind progresele înregistrate”, prezentate periodic.

36. Pe lângă faptul că nu există o coordonare a punerii în aplicare la nivel transfrontalier, lipsesc și alte aspecte: (i) nu există „entități la nivel de coridor unic” care să monitorizeze rezultatele și impactul pe termen lung al viitoarelor investiții în liniile de cale ferată de mare viteză; (ii) nu există posibilitatea de a limita numărul și durata acțiunilor judiciare sau administrative și nu există o entitate unică pentru soluționarea recursurilor; și (iii) progresul lucrărilor la nivelul unui coridor este evaluat prin indicatori-cheie de performanță comuni, care sunt bazați în continuare pe realizări²⁸. După cum a precizat deja Curtea în raportul său special privind transportul maritim²⁹, monitorizarea proiectelor de către Agenția Executivă pentru Inovare și Rețele se axează pe construcția în sine (realizări) și nu acoperă nici rezultatele, nici utilizarea liniilor. Prin urmare, rezultatele și impactul nu sunt evaluate și nu există un organism unic care să cunoască măsura în care proiectele cofinanțate de UE pe coridoarele rețelei centrale au realizat obiective bazate pe rezultate.

Procesul decizional nu este susținut de analize cost-beneficiu fiabile

Nu este necesară peste tot o „viteză foarte mare”

37. Infrastructura feroviară de mare viteză este costisitoare: în medie, liniile auditate de Curte au avut costuri de 25 de milioane de euro pe km (fără a lua în calcul proiectele mai costisitoare în care s-au realizat tuneluri), costurile pentru tunelul de bază Brenner ridicându-se chiar la 145 de milioane de euro pe km. În timp, costurile cresc: cele mai recente construcții (Milano-Veneția și Stuttgart-München prezintă costuri de peste 40 de milioane de euro pe km, din cauza indisponibilității terenurilor, a traversării unor noduri urbane, a viaductelor și a construcției pe scară largă de tuneluri. Totuși, costurile ar putea fi mai mici, fără ca acest lucru să aibă un impact important asupra operațiunilor feroviare.

²⁸ Indicatorii-cheie de performanță pentru proiectele de infrastructură feroviară sunt: gradul de electrificare a rețelei; ecartamentul de 1 435 mm; implementarea ERTMS [și, pentru proiectele de transport feroviar de mărfuri, viteza liniei (≥ 100 km/h), masa pe axe ($\geq 22,5$ t) și lungimea trenului (740 m)].

²⁹ Raportul special nr. 23/2016: „Transportul maritim în UE: în ape tulburi – multe investiții ineficace și nesustenabile”. A se vedea în special punctele 80 și 81.

38. Viteza ridicată reprezintă, desigur, o caracteristică importantă a căilor ferate de mare viteză³⁰: acesta este factorul care le permite să concureze cu traficul aerian și care compensează comoditatea utilizării unui vehicul privat pentru ultimii kilometri ai unei călătorii. Totuși, performanța unui sistem feroviar de mare viteză nu este determinată numai de viteza maximă teoretică ce poate fi atinsă pe o linie, ci și de viteza reală resimțită de călători. Prin urmare, Curtea a analizat „randamentul din punctul de vedere al vitezei” înregistrat pe liniile de mare viteză auditate, concentrându-se pe timpul total al călătoriei și pe viteza medie.

39. Investițiile în liniile de mare viteză se justifică doar dacă se poate obține un randament ridicat din punctul de vedere al vitezei: cu cât baza de populație (cererea viitoare) este mai mare și cu cât elasticitatea timpului de călătorie³¹ și randamentul din punctul de vedere al vitezei sunt mai mari, cu atât vor fi mai mari și beneficiile dezvoltării unei linii de mare viteză.

40. Această analiză a randamentului din punctul de vedere al vitezei pe liniile auditate de Curte (***anexa V***) a indicat că, în medie, pe parcursul unei linii, trenurile merg cu doar aproximativ 45 % din viteza proiectată pentru linia respectivă. Doar două linii funcționează la o viteză medie mai mare de 200 km/h și nicio linie nu funcționează la o viteză medie de peste 250 km/h. Cel mai mic randament din punctul de vedere al vitezei înregistrat pe o linie de mare viteză finalizată a fost observat pe linia Madrid-León (39 % din viteza proiectată). Și tronsonul transfrontalier Figueres-Perpignan funcționează la numai 36 % din viteza proiectată, fiindcă susține un trafic mixt. Faptul că viteza medie este atât de redusă comparativ cu cea proiectată sugerează că o linie convențională modernizată ar fi fost suficientă pentru atingerea obiectivelor stabilite, la un cost mult mai mic, și ridică semne de întrebare în ceea ce privește buna gestiune financiară.

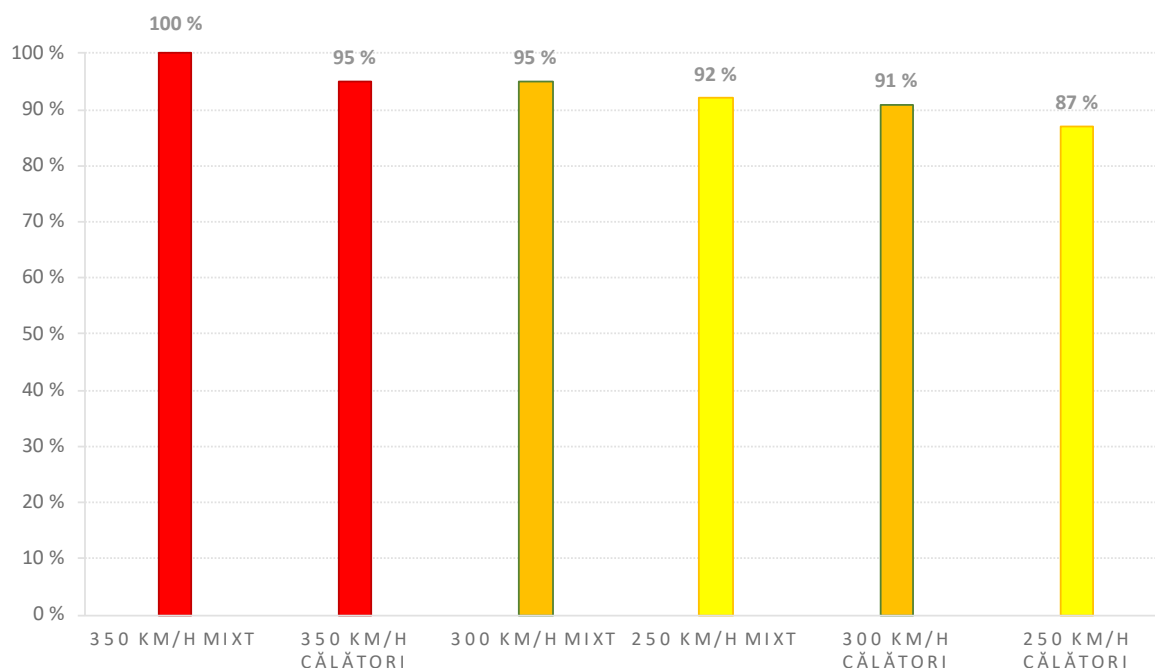
³⁰ Elveția utilizează o abordare diferită: se acordă prioritate caracterului punctual și regulat al serviciului, clarității informațiilor pentru clienți și serviciilor pentru călători, nu vitezei.

³¹ Acest concept este legat de disponibilitatea călătorilor potențiali de a-și modifica comportamentul ca reacție la modificările timpului de călătorie: o elasticitate ridicată în funcție de acest parametru indică faptul că pasagerii sunt relativ dispuși să folosească mai degrabă transportul feroviar dacă timpul de călătorie devine mai scurt.

41. Prin urmare, este nevoie de o abordare de la caz la caz pentru a se decide dacă este nevoie cu adevărat de o linie completă de foarte mare viteză. Această decizie este importantă, întrucât costurile de construcție sunt mai mari când vitezele proiectate sunt mai mari. Liniile cu viteze maxime de până la 160 km/h sunt cu cel puțin 5 % mai ieftine de construit decât liniile cu viteze superioare acestei limite. Acest lucru se datorează faptului că, în cazul liniilor de mare viteză, firele de cale ferată trebuie să fie mai depărtate unul de altul. Până la 160 km/h, distanța standard este de 4 metri; peste această viteză, distanța necesară este de cel puțin 4,5 metri. Aceasta înseamnă că tunelurile trebuie să fie mai late, ceea ce costă mai mult.

42. De asemenea, costul unei linii de mare viteză „mixte” (trafic combinat de călători și mărfuri) este mai mare decât cel al unei linii de mare viteză doar pentru călători, întrucât pantele și razele curbilor fac ca alinierea coridoarelor să fie mai puțin flexibile și, de regulă, este nevoie de mai mult teren pentru liniile mixte. Și costurile de întreținere pentru liniile mixte vor fi mai mari, întrucât infrastructura va fi folosită mai intensiv.

43. Liniile mixte sunt mai costisitoare decât liniile de mare viteză utilizate exclusiv pentru traficul de călători. Un studiu a indicat că această diferență este de până la 5 %, ajungând până la 13 % dacă linia destinată exclusiv traficului de călători este limitată la o viteză de 250 km/h (***figura 5***).

Figura 5 – Diferențe în ceea ce privește costurile de construcție ale liniilor de mare viteză

Sursa: studiul RAVE 2009 din 5.8.2009 al Universității din Lisabona; comparație cu o linie de mare viteză de 350 km/h cu utilizare mixtă (nivel de bază 100).

44. Alegerea opțiunii celei mai adecvate poate economisi milioane de euro. De exemplu, pe porțiunea München-Verona, se construiește o linie de mare viteză pe tronsonul auditat al tunelului de bază Brenner. Această opțiune nu se justifică prin datele referitoare la viteză: în prezent, există 13 opriri pe linia feroviară convențională dintre München și Verona, timpul de oprire în stații cumulând 41 de minute (12,6 % din timpul total de călătorie). În prezent, călătoria de la München la Verona durează 5 ore și 24 de minute. Chiar dacă timpul de călătorie s-ar scurta la 3,5 ore după finalizarea liniei de mare viteză Brenner, viteza medie pe această linie tot va fi de numai 115 km/h, prea mică pentru a justifica în mod convingător construirea unei adevărate linii de mare viteză.

Verificările în ceea ce privește eficiența costurilor se efectuează rar

45. Infrastructura feroviară de mare viteză este mai costisitoare decât infrastructura convențională, atât în ceea ce privește construcția, cât și întreținerea. Totuși, în anumite circumstanțe, serviciile de foarte mare viteză, care funcționează la 300 km/h sau mai mult, pot aduce economii suplimentare în ceea ce privește timpul de călătorie comparativ cu

trenurile care rulează pe linii convenționale modernizate, dar aceste economii rămân limitate. Prin urmare, ar trebui luată în considerare și modernizarea liniilor convenționale existente ca opțiune pentru mărirea vitezelor, în locul construirii unei linii de foarte mare viteză, întrucât această soluție ar putea conduce la economii semnificative de costuri.

46. În Italia și Germania există o bună practică potrivit căreia proiectele pentru care a fost deja lansată o fază pregătitoare sau pentru care au apărut obligații juridice sunt reevaluate înaintea fiecărei noi faze de programare pentru a se verifica dacă specificațiile sunt în continuare adecvate în raport cu nevoile actuale. Acest proces de reevaluare a proiectelor evidențiază modul în care opțiunile de proiectare conduc la economii substanțiale, cu un impact limitat asupra performanțelor. De exemplu, reevaluarea proiectului realizată pentru tronsonul Veneția-Trieste a concluzionat că o configurare diferită a liniei ar putea conduce la economii de 5,7 miliarde de euro, prelungind călătoria cu doar 10 minute, deci o economie de 570 de milioane de euro pentru fiecare minut suplimentar de călătorie (***tabelul 3***).

Tabelul 3 – Comparatie în ceea ce privește costurile între linia feroviară de mare viteză și cea convențională: Veneția-Trieste

Configurația proiectată	Viteza proiectată (km/h)	Cost (miliarde de euro)	Timp de călătorie (min)	Economii (milioane de euro/min)
Linie nouă de mare viteză, cu 300 km/h	300	7,5	55	570
Linie convențională modernizată	200	1,8	65	

Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

47. Această practică aplicată în Italia și în Germania nu este utilizată în celelalte state membre vizitate de Curte: se evaluează doar propunerea de construcție a unei linii de mare viteză, fără să se analizeze dacă este într-adevăr nevoie ca orice tronson sau chiar ca întreaga linie să poată accepta servicii de foarte mare viteză sau dacă nu cumva și o modernizare a liniei convenționale ar atinge obiectivele specifice ale proiectului.

48. De asemenea, Curtea a analizat eficiența din punctul de vedere al costurilor evaluând relația dintre costurile de investiție și timpul real economisit pe liniile de mare viteză

auditare (**tabelul 4**). Această analiză a arătat că, în medie, costul pe minut de călătorie economisit este de 90 de milioane de euro, cifrele variind între 34,5 milioane de euro (pe linia de mare viteză Eje Atlántico) și 369 de milioane de euro (pe linia de mare viteză Stuttgart-München).

Tabelul 4 – Costul liniei de mare viteză auditate per km și per minut economisit

Linia auditată	Lungime (km)	Cost total (milioane de euro)	Timpul de călătorie economisit (minute)	Costul pe minut economisit (milioane de euro)
Berlin-München	671	14 682	140	104,87
Stuttgart-München	267	13 273	36	368,69
Rhin-Rhône	138	2 588	75	34,51
LGV Est Européenne	406	6 712	130	51,63
Madrid-Barcelona-frontiera franceză	797	12 109	305	39,70
Eje Atlántico	165	2 596	75	34,61
Madrid-Galicia	549	7 684*	110	69,85
Madrid-León	345	5 415	95	57,00
Milano-Veneția	273	11 856	49	241,96
Torino-Salerno	1 007	32 169	192	167,55
Total/medie	4 618**	109 084	1 207	90,38

* Analiza costurilor estimate pentru întreaga linie și a timpului de călătorie include cei 133 km care se suprapun pe linia de mare viteză Madrid-León (excluzând tunelul Guadarrama).

** Porțiunea München-Verona, cu o lungime de 445 km, aduce lungimea totală a liniilor auditate la 5 063 km.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

Analizele cost-beneficiu nu sunt utilizate ca instrument decizional în statele membre

49. Întrucât liniile de mare viteză reprezintă investiții costisitoare, este esențial ca toate costurile și beneficiile majore să fie analizate în mod corect încă de la început, înainte de a se decide dacă se va realiza sau nu construcția. Atunci când sunt utilizate corect, analizele cost-beneficiu permit evaluarea rentabilității sociale a investițiilor pentru un proiect și a oportunității și utilității sociale a acestuia, înainte de a se lua vreo decizie. Pentru a justifica o decizie pozitivă, trebuie să existe contribuții nete la bunăstarea socială (de exemplu, prin raporturi beneficii/costuri mai mari de 1, adică atunci când beneficiile sunt mai mari decât

costurile) în contextul unei mari varietăți de scenarii de cerere (de exemplu, scenarii care prevăd o creștere importantă a traficului sau o creștere lentă) și de scenarii cu privire la ofertă (de exemplu, scenarii care prevăd construcția de linii feroviare de mare viteză sau modernizarea liniilor convenționale).

50. Curtea a solicitat unui expert extern să efectueze o analiză comparativă a diferitelor analize cost-beneficiu legate de liniile de mare viteză auditate. Expertul a concluzionat că aceste analize sunt utilizate, în general, doar ca o etapă administrativă obligatorie, nu ca un instrument care permite un mai bun proces decizional și o mai mare implicare a părților interesate. Curtea consideră că merită amintite exemplele de mai jos.

- (i) O analiză cost-beneficiu cu o valoare actualizată netă economică negativă a fost acceptată pentru cofinanțarea europeană a proiectului nr. 2007-FR-24070-P (pentru tronsonul estic al liniei de mare viteză Rhin-Rhône) din Franța. În cazul unui alt proiect feroviar de mare viteză din Franța (proiectul nr. 2010-FR-92204-P, vizând modernizarea liniei existente dintre Mulhouse și frontieră pentru a permite funcționarea trenurilor de mare viteză și a trenurilor Intercity Express), nu s-a efectuat nicio analiză cost-beneficiu, dar proiectul a primit finanțare din partea UE.
- (ii) Nu s-au efectuat analize cost-beneficiu atunci când s-a luat decizia construirii tronsoanelor Halle/Leipzig-Erfurt-Ebensfeld și Stuttgart-Wendlingen-Ulm în Germania. Decizia de a construi aceste tronsoane a fost una politică, iar o analiză cost-beneficiu a fost efectuată doar într-o fază ulterioară (*ex post*), pentru a demonstra profitabilitatea socioeconomică.
- (iii) Majoritatea studiilor din Spania, indiferent de regiune și de caracteristicile proiectului, au prezentat rezultate foarte similare și un raport beneficii/costuri relativ redus (de aproximativ 1). În realitate, unele proiecte au doar șanse limitate de viabilitate din perspectiva costurilor și a beneficiilor sociale (de exemplu, tronsonul feroviar de mare viteză „Venta de Baños-León” nu era viabil din perspectivă socioeconomică în cadrul mai multor scenarii de sensibilitate), dar sunt construite oricum.

(iv) Analiza cost-beneficiu pentru axa Brenner nu a mai fost actualizată din anul 2007. În analiza efectuată în anul 2007, factorul cost-beneficiu era de 1,9. Între timp, planificarea și construcția tunelului de bază Brenner au fost deja întârziate cu aproximativ unsprezece ani: inițial, acesta urma să fie finalizat până în 2016, dar acum se preconizează că acest lucru nu se va întâmpla înainte de 2027. Cele mai recente date arată că costul previzionat pentru tunel va fi de aproximativ 9,3 miliarde de euro (ținând cont de rata inflației). Între estimările preliminare din 2002 și estimarea din 2013, costurile au crescut cu 46 % (de la 5,9 miliarde de euro la 8,6 miliarde de euro) și în prezent se preconizează că traficul de mărfuri va scădea. Acești factori reduc foarte mult raportul beneficii/costuri și fac ca datele din analiza cost-beneficiu din 2007 referitoare la numărul de călători și la traficul de mărfuri să apară nerealiste. Aceste aspecte nu au fost examinate de către Agenția Executivă pentru Inovare și Rețele, care gestionează această chestiune în numele Comisiei.

51. Pentru cererile de propuneri de proiecte din 2015 din cadrul Mecanismului pentru interconectarea Europei, Agenția Executivă pentru Inovare și Rețele a introdus o evaluare specifică a costurilor și a beneficiilor înainte de a-și da acordul pentru furnizarea de sprijin prin Mecanismul pentru interconectarea Europei. Curtea consideră că aceasta va contribui la îmbunătățirea calității procesului decizional încă de la început. Totuși, trebuie precizat că agenția (dar și autoritățile de management în cazul cheltuielilor din cadrul politicii de coeziune care fac obiectul gestiunii partajate) nu evaluează în prezent costul pe minut economisit sau costul modernizării liniei feroviare convenționale existente, ca alternativă la noua linie de mare viteză propusă, înainte de a-și da acordul pentru cheltuirea fondurilor UE.

Depășirile de costuri, întârzierile în construcție și punerea în funcțiune cu întârziere sunt mai degrabă o regulă decât o excepție

52. Bugetul UE nu are de suferit ca urmare a depășirilor de costuri pentru investițiile în căi ferate de mare viteză, întrucât valoarea cofinanțării este plafonată la cuantumul stabilit inițial. Deși depășirile de costuri sunt suportate de bugetele naționale, Curtea a evaluat amploarea acestora și a întârzierilor, atât la nivel de proiect, cât și la nivel de linie. Pe baza datelor disponibile, Curtea estimează că depășirile agregate de costuri se ridică la

5,7 miliarde de euro în cazul proiectelor și la 25,1 miliarde de euro în cazul liniilor (44 % și, respectiv, 78 %).

53. Trei proiecte dintre cele 30 evaluate înregistrau depășiri de costuri semnificative, de peste 20 % față de estimările inițiale, și toate liniile de mare viteză auditate prezentau depășiri de costuri de peste 25 % (**tabelul 5**). Liniile din Germania înregistrau cele mai mari depășiri de costuri: în cazul liniei Stuttgart-München, depășirea a fost de 622,1 %.

Tabelul 5 – Prezentare a costurilor pe km și comparație cu estimările

Linia auditată	Lungimea totală (km)	Cost total (în milioane de euro)**	Cost estimat inițial (în milioane de euro)	Depășiri efective de costuri (%)	Cost inițial de construcție, pe km (în milioane de euro)	Cost final la încheiere, pe km (în milioane de euro)
Berlin-München	671	14 682	8 337	76,1 %	12,4	21,9
Stuttgart-München	267	13 273	1 838	622,1 %	6,9	49,7
Rhin-Rhône	138	2 588	2 053	26,1 %	14,9	18,8
LGV Est Européenne	406	6 712	5 238	28,1 %	12,9	16,5
Madrid-Barcelona-frontiera franceză	797	12 109	8 740	38,5 %	11,0	15,2
Eje Atlántico	165	2 596	2 055	26,3 %	12,5	15,7
Madrid-León	345	5 415	4 062	33,3 %	11,8	15,7
Madrid-Galicia*	416***	5 714***	—	—	—	13,7***
Torino-Salerno*	1 007	32 169	—	—	—	31,9
Milano-Veneția*	273	11 856	—	—	—	43,4

*Nu sunt disponibile estimări de costuri la nivel de linie, deci nu pot fi estimate potențialele depășiri.

**La momentul auditului și inclusiv pentru liniile nefinalizate: Stuttgart-München, Madrid-Galicia și Milano-Veneția.

***Calculul s-a bazat pe porțiunea Medina del Campo-Galicia, excluzând deci cei 133 km de suprapunere cu linia de mare viteză Madrid-León.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană. Toate cifrele sunt exprimate în termeni nominali.

54. Și întârzierile la nivel de proiect au fost semnificative: 8 dintre cele 30 de proiecte auditate de Curte suferiseră întârzieri de cel puțin un an, iar jumătate din linii (cinci dintre cele zece auditate) înregistraseră întârzieri mai mari de 10 ani. Se preconizează că linia Milano-Veneția va înregistra cea mai mare întârziere comparativ cu estimările inițiale (18 ani).

55. Depășirea cea mai mare de costuri la nivel de proiect a fost de 83 % pentru gara „Stuttgart 21” (*imaginea 2*), care a primit o finanțare nerambursabilă din partea UE în valoare de 726,6 milioane de euro.

Imaginea 2 – Lucrări de construcție la gara Stuttgart 21



Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

56. Pentru acest proiect, din cauza estimărilor inițiale nerealiste în ceea ce privește costurile realizării unui tunel într-un centru urban cu o mare densitate a populației, precum și din cauza evaluărilor insuficiente ale aspectelor geologice, de mediu și de patrimoniu cultural al comunității locale, costurile de construcție au explodat. Costul total de construcție de 4,5 miliarde de euro estimat în 2003 a crescut la 6,5 miliarde de euro în 2013 și, ulterior, la 8,2 miliarde de euro (cea mai recentă estimare disponibilă, din ianuarie 2018). Aceasta înseamnă că există o diferență de 3,7 miliarde de euro comparativ cu ceea ce s-a stabilit inițial. Până în prezent, toți partenerii finanțatori au refuzat să acopere costuri suplimentare față de cele stabilite în acordul inițial de finanțare.

57. De asemenea, se va înregistra și o întârziere semnificativă în finalizarea lucrărilor pentru această gară, planul inițial fiind ca lucrările să se finalizeze până în 2008. Începerea lucrărilor a fost deja amânată din 2001 până în 2009. Potrivit estimărilor actuale, lucrările se vor finaliza până în 2025.

58. În final, pentru 18 proiecte³², Curtea a evaluat cât a durat ca liniile să intre efectiv în funcțiune după finalizarea lucrărilor cofinanțate de UE. În cazul a șase proiecte, punerea în funcțiune s-a realizat la cel mult o lună de la finalizarea lucrărilor de construcție. Pentru două proiecte, punerea în funcțiune înregistrase o întârziere de aproximativ un an; în cazul a șase proiecte, întârzierea a fost de doi ani; pentru un altul, întârzierea a fost de patru ani; în cazul a două proiecte din Germania, întârzierea va fi de opt ani (proiectele au fost finalizate la sfârșitul anului 2015, dar se estimează că linia nu va fi funcțională înainte de finalul anului 2023). Într-un alt caz (linia transfrontalieră Figueres-Perpignan dintre Spania și Franța), chiar dacă întreaga linie era finalizată, aceasta nu a putut fi folosită decât după 22 de luni, întrucât nu era conectată la restul rețelei la ambele capete.

Din perspectiva cetățeanului: o evaluare în condiții reale a timpului de călătorie, a prețurilor și a numărului de curse, a serviciilor pentru călători, a gărilor și a zonelor deservite de acestea

Timpul de călătorie și prețurile biletelor reprezintă importanți factori de succes

59. Curtea a examinat competitivitatea liniilor feroviare de mare viteză solicitându-i unei agenții de voiaj să caute cele mai ieftine prețuri la bilete dus-întors și să afle care este durata călătoriei și câte curse există în anumite zile pe liniile auditate pentru călătorii de afaceri și pentru călătorii în scopuri turistice. Un rezumat al metodologiei aplicate și al datelor relevante se regăsește în **anexa VI**. Aceasta ne-a permis să calculăm prețul mediu per kilometru și per minut de călătorie.

60. Prețurile la bilete pot varia semnificativ (de exemplu, în funcție de momentul din zi și de disponibilitatea unor oferte speciale). Totuși, această activitate a fost realizată la o scară suficientă (au fost colectate date privind peste 5 000 de călătorii dus-întors) pentru a ne

³² 11 dintre cele 30 de proiecte auditate fie sunt încă în curs de realizare, fie nu au fost puse în aplicare în mod corespunzător, ceea ce a condus la dezangajări semnificative de fonduri din partea UE. În cazul unui proiect finalizat, data intrării în funcțiune nu era stabilită la momentul auditului.

permite să evaluăm în mod realist opțiunile de călătorie între punctele de origine și de destinație ale liniilor auditate. În urma acestei analize au rezultat următoarele constatări.

- (i) În ceea ce privește viteza: liniile de mare viteză sunt deseori mult mai rapide (în medie cu 30-50 % din timpul de călătorie) decât liniile convenționale. Transportul aerian (de la decolare la aterizare) este mai rapid decât transportul feroviar de mare viteză. Totuși, atunci când se evaluează timpul total real de călătorie din centrul unui oraș în centrul unui alt oraș, inclusiv timpul pentru deplasarea la aeroport și procedurile de îmbarcare, transportul feroviar de mare viteză este deseori competitiv.
- (ii) În ceea ce privește prețurile билетelor: transportul feroviar de mare viteză este deseori mult mai ieftin decât transportul aerian. Biletele cumpărate în ultimul moment pentru ambele moduri de transport sunt mai scumpe decât cele cumpărate în prealabil. În Germania, prețurile билетelor pe linia de mare viteză Stuttgart-München sunt mai mici decât prețurile билетelor pe linia feroviară convențională.
- (iii) Numărul serviciilor feroviare de mare viteză oferite variază considerabil de-a lungul anului. Este importantă disponibilitatea curselor: unele linii de mare viteză propun un număr mare de curse (de exemplu, 50-60 pe zi în Germania), în timp ce două dintre cele patru linii auditate din Spania (Madrid-Santiago și Madrid-León) și cele două linii auditate din Franța oferă foarte puține curse.
- (iv) Unele dintre rutele auditate sunt nepractice în sistemul feroviar convențional: de exemplu, călătoria de la Roma la Torino pe o linie convențională durează peste 20 de ore. Această călătorie durează de două ori mai puțin pe calea ferată de mare viteză, iar călătoria cu avionul durează de zece ori mai puțin. Situația este similară pe linia Madrid-Santiago.

- (v) Cele mai de succes legături în ceea ce privește călătoriile de afaceri (de exemplu, Madrid-Barcelona, Torino-Roma, Paris-Strasbourg) sunt și cele mai costisitoare. În ansamblu, liniile feroviare de mare viteză din Franța costă cel mai mult per kilometru de călătorie (atât pentru călătoriile de afaceri, cât și pentru cele în scopuri de agrement).

61. Pentru a evalua competitivitatea reală a căilor ferate de mare viteză, analiza efectuată s-a oprit asupra timpului total de călătorie din centrul unui oraș în centrul altui oraș și asupra prețurilor opțiunilor disponibile. Analiza datelor a fost aprofundată pentru patru linii și au fost calculate cifrele relevante, comparându-se transportul feroviar de mare viteză, transportul feroviar convențional, transportul aerian și transportul rutier, fiind inclus astfel și costul mașinilor particulare și al transportului cu autocarul pe distanțe lungi³³ (**tabelul 6**).

Tabelul 6 – Analiză a călătoriilor dintr-un punct fix în altul pe anumite linii de mare viteză

	MADRID, Puerta del Sol - BARCELONA, Plaça de Catalunya		ROMA, Piazza del Campidoglio - MILANO, Piazza del Duomo		BERLIN, Potsdamer Platz - MÜNCHEN, Marienplatz		PARIS, Place de la Concorde - STRASBOURG, Place du Château	
Distanța	607-698 km		572-661 km		587-654 km		466-548 km	
Modul de transport	Durață	Prețul (euro)	Durață	Prețul (euro)	Durață	Prețul (euro)	Durață	Prețul (euro)
Cu mașina	10 h 40- 18 h 20	138-190	10 h 40- 18 h 40	180	10 h 00- 16 h 40	95-142	8 h 40- 12 h 20	44-79
Transport aerian	6 h 30- 8 h 00	227-253	6 h 30- 7 h 00	140	6 h 30- 8 h 00	146	—	—
Cu autocarul	16 h 20- 18 h 00	36-49	15 h 00- 21 h 00	40	17 h 00- 23 h 00	45-79	13 h 00- 22 h 40	33-55
Transport feroviar convențional	11 h 30- 12 h 00	124-128	9 h 00- 23 h 00	61-103	—	—	—	—
Cale ferată de mare viteză	6 h 00- 8 h 20	159-181	6 h 50- 9 h 00	23-205	8 h 30- 10 h 30	66	5 h 10- 5 h 30	158-165

Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

³³ De la recenta liberalizare a pieței, serviciile de transport cu autocarul au înregistrat o rată de creștere impresionantă în multe state membre. De exemplu, în Germania, numărul de călători a crescut de la trei milioane în 2012 la 25 de milioane în 2015 (Sursa: „Les autocars et le marché voyageurs longue distance: vers un jeu perdant-perdant?”, prof. Yves Crozet, Universitatea din Lyon, 2015).

62. Analiza deplasării din centrul unui oraș în centrul altui oraș a evidențiat următoarele:

- (i) Între Madrid și Barcelona, calea ferată de mare viteză este cea mai rapidă opțiune de călătorie: chiar și transportul aerian durează mai mult „din ușă în ușă” și este mai costisitor. Aceasta explică de ce transportul feroviar de mare viteză și-a mărit semnificativ cota de piață pe această linie în ultimii ani. De fapt, de la inaugurarea acestei conexiuni în anul 2008, raportul între transportul aerian și cel feroviar s-a modificat de la 85:15 la 38:62 în 2016. O astfel de analiză poate fi utilizată pentru a evalua succesul operațiunilor feroviare de mare viteză și pentru a măsura gradul de sustenabilitate a investițiilor realizate.
- (ii) Și între Roma și Milano, transportul aerian și transportul feroviar de mare viteză oferă timpuri de călătorie cei mai scurți. Numărul trenurilor a crescut, iar prețurile la bilete au scăzut în timp. Prin urmare, transportul feroviar de mare viteză câștigă o cotă de piață din ce în ce mai mare de-a lungul timpului, inclusiv în detrimentul transportului feroviar convențional pe distanțe mari.
- (iii) Se poate călători de la Berlin la München pe o cale ferată convențională, dar este nevoie de multe schimbări de tren. Transportul aerian este cel mai rapid, dar este costisitor. Transportul feroviar de mare viteză este a doua opțiune ca timp de călătorie și este mai ieftin. Deși transportul cu autocarul este cel mai ieftin, durata călătoriei este descurajantă.
- (iv) De la Paris la Strasbourg nu există conexiuni aeriene sau feroviare convenționale directe. Transportul feroviar de mare viteză durează cel mai puțin, dar prețurile билетelor sunt mai mari decât dacă s-ar călători cu mașina sau cu autocarul.

63. În ansamblu, Curtea a concluzionat că timpul total de călătorie și nivelul prețurilor reprezintă factori importanți de succes. Alături de un serviciu cu adevărat regulat (trenuri frecvente, care să plece și să sosească la timp), acești factori ar putea contribui la consolidarea pe viitor a operațiunilor feroviare de mare viteză.

Sunt necesare îmbunătățiri suplimentare în ceea ce privește emiterea biletelor de tren și monitorizarea datelor privind serviciile pentru călători

64. Cercetările publicate privind transportul feroviar de mare viteză³⁴ sugerează că flexibilitatea biletelor și punctualitatea îmbunătățesc competitivitatea intermodală și promovează un acces sustenabil. Aceste aspecte ar putea fi îmbunătățite în continuare.

65. Soluțiile existente de emitere a biletelor de tren nu sunt la fel de bune ca cele disponibile în industria aeriană. De exemplu, soluțiile unice de emitere de bilete în format electronic, precum cele care permit rezervarea de călătorii cu mai mulți operatori sau cu traversarea frontierei, sunt mult mai simple în cazul transportului aerian decât pentru cel feroviar. De asemenea, nu există practic niciun motor de căutare disponibil pentru călătorii care să combine transportul aerian cu transportul feroviar de mare viteză.

66. Comisia a început să colecteze date referitoare la servicii și indicatori privind evoluțiile în utilizarea rețelelor feroviare, precum și date privind evoluția condițiilor-cadru, prin platforma sa de monitorizare a pieței feroviare (RMMS – *Rail Market Monitoring Scheme*). Totuși, până în prezent, aceste date erau lipsite de coerență între ele, întrucât înainte de finalul anului 2017 nu se aplicau pe scară largă standarde comune. În plus, în prezent se colectează doar un set limitat de date referitoare la liniile de mare viteză în comparație cu liniile feroviare convenționale: aceste date acoperă tarifele pentru infrastructură, alocarea capacităților, investițiile în infrastructură și obligațiile de serviciu public aferente liniilor de mare viteză.

67. Până în 2017 nu au existat definiții comune agreeate ale punctualității. Prin urmare, datele referitoare la punctualitate variază semnificativ în interiorul UE. Operatorii feroviari au obligația de a publica rapoartele privind punctualitatea și satisfacția consumatorilor în baza de date ERADIS, conform articolului 28 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1371/2007, însă, întrucât nu există o metodologie comună sau un cadru standardizat

³⁴ *Sursa: Florence School of Regulation, Low-cost air and high-speed rail: an untapped potential for complementarity? (Transportul aerian low cost și transportul feroviar de mare viteză: un potențial de complementaritate nevalorificat?), martie 2014.*

pentru aceste rapoarte, ele sunt dificil de utilizat și nu oferă călătorilor o imagine clară a situației. Comisia a comandat sondaje Eurobarometru pentru a monitoriza satisfacția călătorilor față de serviciile feroviare. Cel mai recent sondaj a fost publicat în 2013 și se preconizează că un raport de urmărire a situației va fi publicat până la sfârșitul lunii iunie 2018. Sunt necesare în continuare progrese substanțiale în ceea ce privește monitorizarea acestor aspecte la nivelul UE.

Numărul și amplasarea gărilor sunt două aspecte importante

68. Existența unui număr adecvat de gări este vitală pentru succesul unei linii și pentru sustenabilitatea sa operațională³⁵. Dacă o linie are foarte puține opriri intermediare sau niciuna, viteza globală între origine și destinație este mare, iar competitivitatea în comparație cu alte moduri de transport este optimă; totuși, acest lucru este în detrimentul sustenabilității, întrucât linia poate fi folosită de mai puțini călători potențiali care locuiesc de-a lungul ei. Dimpotrivă, dacă pe o linie există mai multe opriri, viteza medie este mai mică, ceea ce pune în pericol competitivitatea sa în comparație cu alte moduri de transport; pe de altă parte, ea poate deservi mai mulți călători, ceea ce conduce la o creștere a veniturilor obținute din vânzarea билетelor.

69. Curtea a analizat numărul de opriri pe liniile auditate și impactul rezultat asupra timpului de călătorie și asupra competitivității serviciilor de pe linie, precum și accesibilitatea, gradul de conectare și efectele de regenerare ale gărilor. Toate informațiile și datele-cheie privind această analiză cu privire la gări se regăsesc în **anexa VII**.

³⁵ A se vedea, de asemenea, raportul special publicat în 2014 de către Curtea de Conturi din Franța și intitulat „*LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE: UN MODÈLE PORTÉ AU-DELÀ DE SA PERTINENCE*”, precum și Raportul public anual pentru anul 2013 privind LGV Est-Européenne intitulat „*La participation des collectivités territoriales au financement de la LGV-EST: des contreparties coûteuses, une gare de trop*”.

70. Datele colectate din orarele oficiale arată că fiecare oprire intermediară mărește timpul total de călătorie cu 4-12 minute, în medie³⁶, și reduce viteza medie cu 3-16 km/h³⁷.

Numărul de gări variază de la patru (LGV Rhin-Rhône) la 15 (pe linia Berlin-München), iar distanțele dintre acestea variază semnificativ (cea mai mare distanță între două gări aflate pe aceeași linie de mare viteză este de 253 km; cea mai mică este de 26 km). Pe liniile auditate sunt oferite diferite tipuri de servicii³⁸ (de exemplu, pe traseul Madrid-Barcelona, unele trenuri oferă un serviciu „non-stop” (fără oprire) pe o distanță de 621 km, în timp ce alte trenuri de pe linie deserveșc și gări intermediare, cu o frecvență variabilă). Cea mai mare diferență de timp dintre serviciul cel mai direct și cel mai puțin direct este de 72 de minute (pe linia Berlin-München).

71. Pentru a evalua numărul potențial de utilizatori ai unei linii de mare viteză, Curtea a examinat zonele de captare aferente fiecăreia dintre cele zece linii de mare viteză și patru linii transfrontaliere care au făcut obiectul auditului³⁹. Unele gări nu au un număr suficient de călători în zona lor de captare imediată și sunt prea apropiate una de alta. Aceasta reduce eficacitatea globală a serviciilor de mare viteză, întrucât trenurile trebuie să se oprească prea des fără a prelua prea mulți călători noi sau gestionarea cotidiană a trenurilor devine prea complicată pentru a se putea asigura valori acceptabile în ceea ce privește gradul de utilizare.

72. **Anexa VIII** conține rezultate generale și date-cheie privind gările de pe toate liniile de mare viteză auditate. De exemplu, după cum se arată în **figura 6**, deși linia Madrid-Barcelona-frontiera franceză are o zonă de captare foarte mare (ceea ce explică succesul

³⁶ De exemplu, călătoria cu trenul direct Madrid-Barcelona durează 150 de minute, în timp ce trenurile care se opresc și în Guadalajara sau în Calatayud, Zaragoza, Lleida și Camp de Tarragona ajung la destinație după 190 de minute.

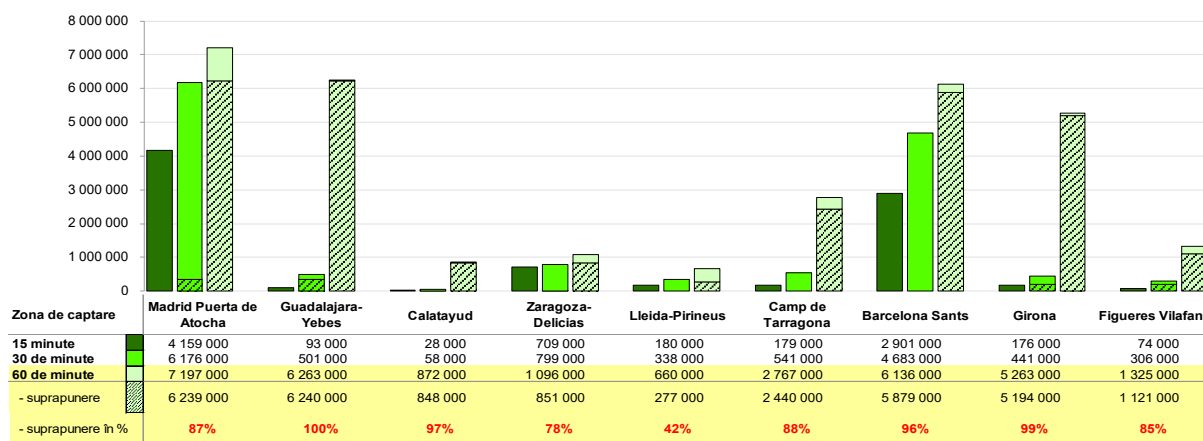
³⁷ De exemplu, trenul direct Madrid-Barcelona are o viteză medie de 268 km/h, în timp ce trenurile care se opresc și în Guadalajara sau în Calatayud, Zaragoza, Lleida și Camp de Tarragona au o viteză medie de numai 211 km/h.

³⁸ Cu excepția liniilor de mare viteză Milano-Veneția și Eje Atlántico, unde toate serviciile feroviare de mare viteză pentru călători urmează același model de opriri.

³⁹ A se vedea și Raportul special nr. 21/2014, punctul 53 și următoarele, unde a fost utilizată o tehnică similară.

său), zona de captare a unor gări de pe linie (Guadalajara-Yebes sau Calatayud, de exemplu) este extrem de mică. Având în vedere numărul foarte limitat de persoane care locuiesc în zona de captare ce corespunde unui timp de călătorie de 15 minute, există motive pentru a pune sub semnul întrebării eficiența costurilor și eficacitatea menținerii acestor gări ca opriri pe linia de mare viteză (suprapunerea în proporție de 100 % a zonei de captare corespunzătoare unui timp de călătorie de 60 de minute pentru gara Guadalajara se datorează apropierii sale față de Madrid)

Figura 6 – Analiza gărilor pe linia de mare viteză Madrid-Barcelona-frontiera franceză



Sursa: Curtea de Conturi Europeană și Eurostat.

73. Deși planul Comisiei este ca toate aeroporturile din rețeaua centrală să fie conectate la rețeaua feroviară până în 2050, de preferință prin servicii feroviare de mare viteză, puține gări feroviare de mare viteză au în prezent o legătură directă de mare viteză cu un aeroport. Transportul feroviar de mare viteză și cel aerian pot fi complementare (asigurând transportul călătorilor la aeroport, transportul feroviar de mare viteză poate extinde zona de captare pentru acesta, iar călătorii cu avionul pot decide să utilizeze un anumit aeroport datorită conexiunii feroviare fluide și rapide pe care o pot folosi după aterizare). Totuși, Curtea a constatat că este complicat pentru călători să combine transportul feroviar de mare viteză și transportul aerian. De exemplu, chiar dacă linia de mare viteză Madrid-Barcelona trece prin apropierea celor mai aglomerate două aeroporturi din Spania (Madrid-Barajas și

Barcelona-El Prat, utilizate de 50,4 milioane și, respectiv, 44,2 milioane de călători în 2016⁴⁰), nu există planuri pentru conectarea acestora la rețeaua feroviară de mare viteză prin servicii de mare viteză⁴¹.

74. Pentru a avea succes și a fi competitive, gările feroviare de mare viteză trebuie să fie bine amplasate.

- (i) Ele ar trebui să fie ușor accesibile călătorilor prin numeroase moduri de transport, inclusiv pe jos și cu bicicleta, și să ofere facilități adecvate de transport în comun și locuri de parcare la prețuri accesibile.
- (ii) Ele ar trebui să asigure multiple conexiuni feroviare de mare viteză funcționale, precum și un număr suficient de trenuri pe parcursul zilei.
- (iii) Aceste gări ar trebui totodată să contribuie la activitatea economică din zona adiacentă (efectul de „regenerare” sau de „reurbanizare”).

75. Curtea a analizat accesibilitatea, gradul de conectare și efectele de regenerare pentru 18 gări feroviare de mare viteză (două pe fiecare linie auditată). Informațiile complete, inclusiv criteriile cantitative utilizate, se regăsesc în ***anexa IX***. Analiza Curții arată că accesul la 14 gări ar putea fi îmbunătățit. De exemplu, gara TGV Meuse (***imaginea 3***) de pe LGV Est-Européenne este greu accesibilă: după cum arată săgeata, gara se află într-un loc izolat în mediul rural. Câțeva servicii locale de autobuz și o mică parcare pentru mașini particulare asigură singurele modalități de a ajunge la această gară.

⁴⁰ *Tráfico de pasajeros, operaciones y carga en los aeropuertos Españoles*, Aena 2016.

⁴¹ Un studiu de fezabilitate pentru o conexiune feroviară de mare viteză cu Madrid-Barajas și un studiu informativ privind adaptarea gării din aeroport la servicii de mare viteză sunt în curs de realizare în prezent, folosind cofinanțare prin Mecanismul pentru interconectarea Europei, în cadrul proiectului 2015-ES-TM-0173-S.

Imaginea 3 – Gara TGV Meuse



Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

76. De asemenea, Curtea a constatat că șapte gări nu sunt dimensionate corespunzător: patru erau prea mari, iar trei erau prea mici pentru numărul de călători. Patru gări nu furnizau servicii generale pentru public. Cinci gări nu erau bine conectate, în timp ce alte șapte ar putea beneficia de pe urma unor legături îmbunătățite.

77. Analizând schimbările de-a lungul timpului (de exemplu, pe piața muncii, pe piața imobiliară și în ceea ce privește numărul întreprinderilor atrase și al locurilor de muncă create), Curtea nu a observat efecte clare de regenerare pentru 15 dintre cele 18 gări de pe liniile de mare viteză auditate. Deschiderea gării Belfort-Montbéliard pe linia Rhin-Rhône a încurajat deschiderea de magazine și a unui hotel în apropiere și a permis mutarea unui spital regional. În alte două cazuri, lucrările de modernizare din gări – asociate sosirii serviciilor de mare viteză – au facilitat legăturile dintre cartiere care, înainte, erau separate prin fire de cale ferată. Aceasta arată că liniile de mare viteză pot acompania și susține

îmbunătățiri economice deja demarate și prevăzute de regiune, dar ele nu vor provoca un boom economic local în mod automat⁴².

Sustenabilitatea transportului feroviar de mare viteză: eficacitatea cofinanțării din partea UE este în pericol

78. Dacă se dorește ca o linie de mare viteză să aibă succes și ca investiția să fie una sustenabilă, linia ar trebui să poată deservi un număr mare de călători. Curtea a evaluat acest element în două moduri: comparând numărul de călători transportați de-a lungul timpului și analizând numărul de persoane care locuiesc în zona de captare de-a lungul liniei.

Analiza datelor privind călătorii: trei dintre cele șapte linii feroviare de mare viteză finalizate transportă mai puțini călători decât numărul de referință de nouă milioane pe an

79. Conform unui indicator propus în surse academice și instituționale, se consideră că, pentru a avea succes, o linie de mare viteză ar trebui să aibă în mod ideal 9 milioane de călători sau cel puțin 6 milioane în primul an de funcționare⁴³. În 2016, doar trei linii au transportat efectiv peste 9 milioane de călători pe an (Madrid-Barcelona, Torino-Salerno și LGV Est-Européenne). În cazul a trei dintre cele șapte linii de mare viteză finalizate care au fost auditate de Curte (Eje Atlántico, Rhin-Rhône și Madrid-León), numărul călătorilor a fost cu mult mai mic⁴⁴. Costul pentru infrastructura acestor linii a fost de 10,6 miliarde de euro,

⁴² Studiul de cercetare „Retour sur les effets économiques du TGV. Les effets structurants sont un mythe” a ajuns la concluzii similare. Sursa: Prof. Y. Crozet: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01094554/document>

⁴³ Cifra de 9 milioane de călători apare în:
 (i) *In what circumstances is investment in HSR worthwhile?* (În ce condiții se justifică investiția în căile ferate de mare viteză?), De Rus, Gines, and Nash, C.A., Munich Personal RePEc Archive (MPRA), decembrie 2007, și în
 (ii) „Ghid pentru analiza cost-beneficiu a proiectelor de investiții” al Comisiei Europene, 2008, p. 84 (acest criteriu de referință din analiza cost-beneficiu propusă de Comisie a dispărut din cea mai recentă ediție, cea din anul 2014).

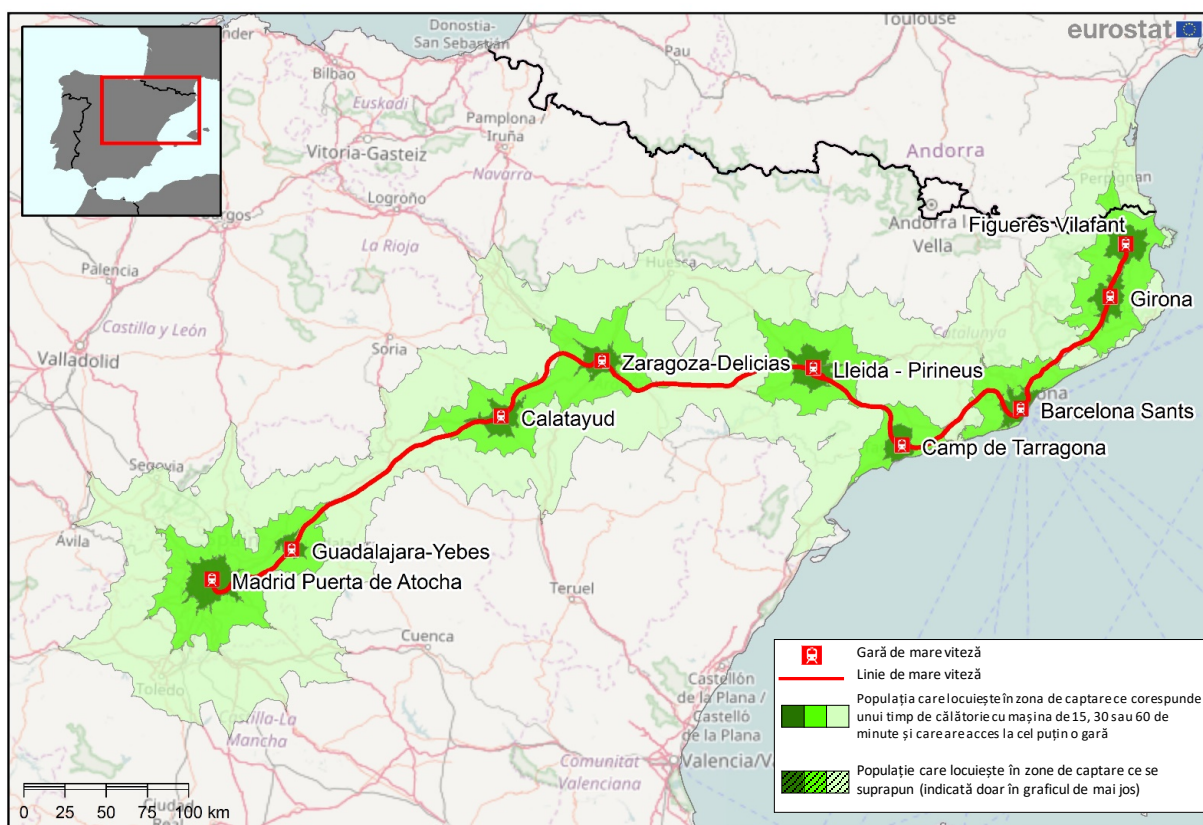
⁴⁴ Linia de mare viteză Berlin-München nu a fost luată în considerare în analiză, fiind deschisă abia în decembrie 2017.

iar contribuția UE s-a ridicat la 2,7 de miliarde de euro. Aceasta înseamnă că există un risc ridicat de cheltuire ineficientă a cofinanțării din partea UE pe aceste linii.

Analiza zonei de captare din perspectiva numărului de persoane care locuiesc de-a lungul liniei: 9 dintre cele 14 linii și porțiuni de mare viteză auditate nu au un număr suficient de mare de călători potențiali

80. Curtea a efectuat o analiză și cu privire la zona de captare pentru a examina sustenabilitatea potențială a operațiunilor la nivel de linie (a se vedea **figura 7**). **Anexa VIII** conține de asemenea rezultate generale și date-cheie pentru toate liniile de mare viteză auditate.

Figura 7 – Analiza zonei de captare pe linia de mare viteză Madrid-Barcelona-frontiera franceză



Sursa: Curtea de Conturi Europeană și Eurostat.

81. În cazul a 9 dintre cele 14 linii de mare viteză și conexiuni transfrontaliere auditate, numărul de călători din zonele de captare de-a lungul liniei care corespund unui timp de călătorie de 15 minute și de 30 de minute până la o gară nu era suficient de mare pentru ca linia feroviară de mare viteză să aibă succes. Acestea sunt liniile Madrid-León, Eje Atlántico, Madrid-Galicia, Milano-Veneția, Rhin-Rhône, Stuttgart-München, München-Verona, Figueres-Perpignan și Y Vasca. Trebuie remarcat că cele trei linii care nu îndeplinesc criteriul de referință privind călătorii (a se vedea mai sus) apar și în această clasificare.

82. De asemenea, Curtea a analizat succesul transportului feroviar de mare viteză într-un context mondial, pentru a înțelege motivele care stau la baza reușitei (**caseta 2**).

Caseta 2 – Operațiunile Shinkansen

Trenul Shinkansen (**imaginea 4**) și operațiunile feroviare de mare viteză din Japonia permit realizarea unei comparații mai generale cu privire la operațiunile feroviare de mare viteză la nivel mondial.

Linia de mare viteză de 550 km dintre Tokio și Osaka este foarte populară, transportând 163 de milioane de călători pe an. Există numeroase motive care explică acest succes: linia conectează metropole cu o populație de câteva milioane de locuitori; trenurile rulează pe căi rezervate, cu o frecvență foarte mare (până la 433 de trenuri pe zi); fiabilitatea și punctualitatea serviciilor sunt excepționale (în 2016, întârzierea medie a fost de mai puțin de 24 de secunde pe tot parcursul anului); și există măsuri de siguranță și securitate de ultimă oră în stații și de-a lungul liniei, precum și asistență suficientă pentru călători în gări.

Imaginea 4 – Un tren Shinkansen în gara centrală din Tokyo



Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

Competitivitatea transportului feroviar de mare viteză comparativ cu alte moduri de transport: încă nu există un principiu de tipul „poluatorul plătește”

83. Transportul feroviar de mare viteză are o marjă de competitivitate limitată. În timp ce trenul japonez Shinkansen rămâne competitiv chiar și pe distanțe mai mari de 900 km, transportul feroviar de mare viteză în Europa este în general competitiv pe distanțe cuprinse între 200 și 500 km, pentru călătorii care durează cel mult patru ore. Mașina reprezintă modul dominant de transport pentru călătoriile de mai puțin de 200 km, datorită flexibilității pe ultimii kilometri, în timp ce transportul aerian este cel mai competitiv pentru călătoriile mai lungi.

84. Un sistem de taxare în funcție de emisiile de carbon este un instrument ce ar putea lua în considerare impactul diferitelor moduri de transport asupra mediului înconjurător. În prezent, în niciun stat membru al UE nu există un mecanism operațional comparabil cu Fondul pentru infrastructură feroviară din Elveția, care este finanțat parțial din taxele colectate de la camioanele ce tranzitează țara. Abordarea Elveției reduce povara financiară

asupra contribuabililor pentru construirea și întreținerea rețelei feroviare, canalizând în mod direct veniturile fiscale provenite de la un mod de transport către sprijinul pentru investiții în alt mod de transport.

85. În prezent, în UE nu există niciun sistem de taxare care să ia în considerare atât principiul „utilizatorul plătește”, cât și principiul „poluatorul plătește” la nivelul diferitelor moduri de transport, astfel încât să amelioreze competitivitatea sistemului feroviar. În trecut s-a încercat modificarea condițiilor intermodale prin internalizarea costurilor externe ale diferitor moduri de transport, însă aceste demersuri au eșuat în mare parte. Tema impozitării în funcție de emisiile de gaze cu efect de seră rămâne însă pe agenda a numeroase guverne. De exemplu, introducerea unei scheme de finanțare încrucișată este dezbătută în prezent în Franța (din nou⁴⁵), în timp ce, în 2018, Italia va finanța construcția tunelului de bază Brenner și liniile de acces la acesta în partea sudică dintr-un fond special, creat în 1997 și alimentat cu venituri provenite din taxele de autostradă⁴⁶.

În prezent, nu toate operațiunile feroviare transfrontaliere de mare viteză sunt fluide și competitive

În condițiile în care persistă un număr mare de obstacole, mai rămâne de parcurs un drum lung până când piețele vor deveni deschise și competitive pe liniile de mare viteză din UE

86. O reală concurență pe liniile de mare viteză poate îmbunătăți în mod demonstrabil serviciile și poate reduce prețurile pentru călătorii din UE. În prezent există foarte puține cazuri de concurență efectivă între operatorii feroviari pe liniile de mare viteză (există o astfel de concurență în Italia și, într-o măsură limitată, în Austria⁴⁷). Deschiderea către

⁴⁵ Principiul unei ecotaxe pentru camioane (*eco-taxe poids lourds*) a fost deja votat o dată în 2008, în cadrul „Grenelle de l’Environnement” în Franța, însă, în 2014, s-a decis că aceste dispoziții nu vor fi puse în aplicare.

⁴⁶ Articolul 55 alineatul (13) din Legea nr. 449/1997 din 27 decembrie 1997, publicată în Suplimentul la JO 302 din 30.12.1997, p. 5-113.

⁴⁷ În Austria, chiar dacă piața este în principiu deschisă, nu există proceduri concurențiale de ofertare pentru serviciile de transport feroviar de călători de mare viteză care înregistrează pierderi. În Germania, piața este deschisă, dar întreprinderea feroviară tradițională nu are

concurență pe linia de mare viteză Torino-Salerno din Italia a permis servicii mai bune pentru călători. Aceștia pot alege între mai multe trenuri (compania nou-intrată pe piață operează 34 de curse zilnice în fiecare direcție conform programului de mers al trenurilor pe 2017-2018), iar prețul билетelor a scăzut cu cel puțin 24 %⁴⁸. Personalul ERA intervievat de Curte a raportat un efect pozitiv similar pentru Austria: concurența dintre compania feroviară tradițională și o companie nou-intrată pe piață a condus la creșterea numărului de clienți, inclusiv pentru operatorul feroviar tradițional.

87. În Franța și în Spania însă, piața serviciilor feroviare de mare viteză nu este încă deschisă și nu există o concurență între operatorii feroviari pe liniile de mare viteză. Aceste state membre doresc să aștepte până după 2020 pentru a evalua dacă operatorul feroviar tradițional este pregătit pentru concurență în ceea ce privește transportul pasagerilor pe distanțe lungi. Chiar și ulterior, dacă se consideră că liniile îndeplinesc o obligație de serviciu public, aceste state membre vor putea aplica o amânare de 10 ani, în anumite condiții, ceea ce înseamnă că o concurență cu adevărat deschisă ar putea fi amânată pentru anul 2035.

88. Pe lângă deschiderea treptată a pieței prevăzută în cel de al patrulea pachet legislativ privind transportul feroviar, în sectorul feroviar persistă o serie de practici care împiedică materializarea unei rețele feroviare europene de mare viteză cu adevărat fluide și care pot împiedica firmele străine nou-intrate pe piață să concureze pe liniile de mare viteză. Printre aceste practici se numără obstacole tehnice și administrative, dar și alte piedici în calea interoperabilității. În **casetă 3** se explică ce înseamnă de fapt acest lucru pentru călători.

concurenți principali pe liniile feroviare de mare viteză. Există concurență pe linia de mare viteză Stockholm-Göteborg. Pe rutele internaționale există operatori care nu concurează unul cu celălalt. Aceștia nu sunt nou-veniți, ci, de regulă, parteneriate comerciale între întreprinderi feroviare tradiționale (de exemplu, Eurostar, Thalys, Thello).

⁴⁸ G. Adinolfi, „La guerra dei prezzi”, *La Repubblica*, 15 octombrie 2017.

Caseta 3 – Impactul pentru călători atunci când nu există o circulație fluidă a trenurilor ce traversează frontiere

1. Lipsa interoperabilității pe porțiunea München-Verona impune o oprire și întârzieri în gara Brenner

În domeniul feroviar există peste 11 000 de norme naționale, pe care Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate le clasifică în prezent în diferite categorii, în vederea „raționalizării” lor într-o etapă ulterioară. Nu există norme comune în ceea ce privește transportul feroviar transfrontalier. Germania și Austria au o abordare armonizată, dar Italia aplică în continuare un set diferit de reguli⁴⁹. Toate acestea conduc la o oprire obligatorie la frontiera dintre Austria și Italia: toate trenurile trebuie să se oprească la frontieră pentru a se realiza modificările operaționale impuse de legislația națională italiană și de cea austriacă, acestea implicând cerințe diferite. Trenurile de călători se opresc cel puțin 14 minute (*imaginea 5*), în timp ce trenurile de mărfuri sunt întârziate cu 45 de minute. Aceste întârzieri sunt foarte semnificative, în condițiile în care investițiile în infrastructură în valoare de mai multe miliarde de euro pe linia de mare viteză München-Verona vizează îmbunătățirea generală a timpului de călătorie cu 114 minute.

⁴⁹ De exemplu, (i) la granița dintre Austria și Italia trebuie să se schimbe mecanicul de locomotivă: în timp ce legislația germană și cea austriacă prevăd un singur mecanic vorbitor de limbă germană, în Italia trebuie să existe doi mecanici de locomotivă autorizați vorbitori de italiană; (ii) Germania și Austria prevăd montarea de panouri reflectorizante în spatele trenurilor de mărfuri; în Italia, panourile reflectorizante nu sunt acceptate, fiind obligatorii lămpile spate; (ii) Italia nu acceptă verificările tehnice realizate de autoritatea feroviară din Germania și își efectuează propriile verificări tehnice independente la frontieră.

Imaginea 5 - Călători care așteaptă în gara Brenner să își continue călătoria



Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

Această problemă a fost deja evidențiată în Raportul special al Curții nr. 8/2010⁵⁰. Opt ani mai târziu, recomandările Curții nu au condus la nicio modificare în practică. Autoritățile naționale din statele membre vizitate au declarat că problemele transfrontaliere cauzate de reglementările naționale divergente în ceea ce privește condițiile de muncă sau limbile de lucru ar putea fi rezolvate în mod optim prin introducerea unor norme armonizate la nivelul UE. În transportul aerian, de exemplu, se folosește o singură limbă de lucru (limba engleză); acest lucru contribuie la reducerea barierelor dintre continente și ar putea soluționa probleme similare și între statele membre.

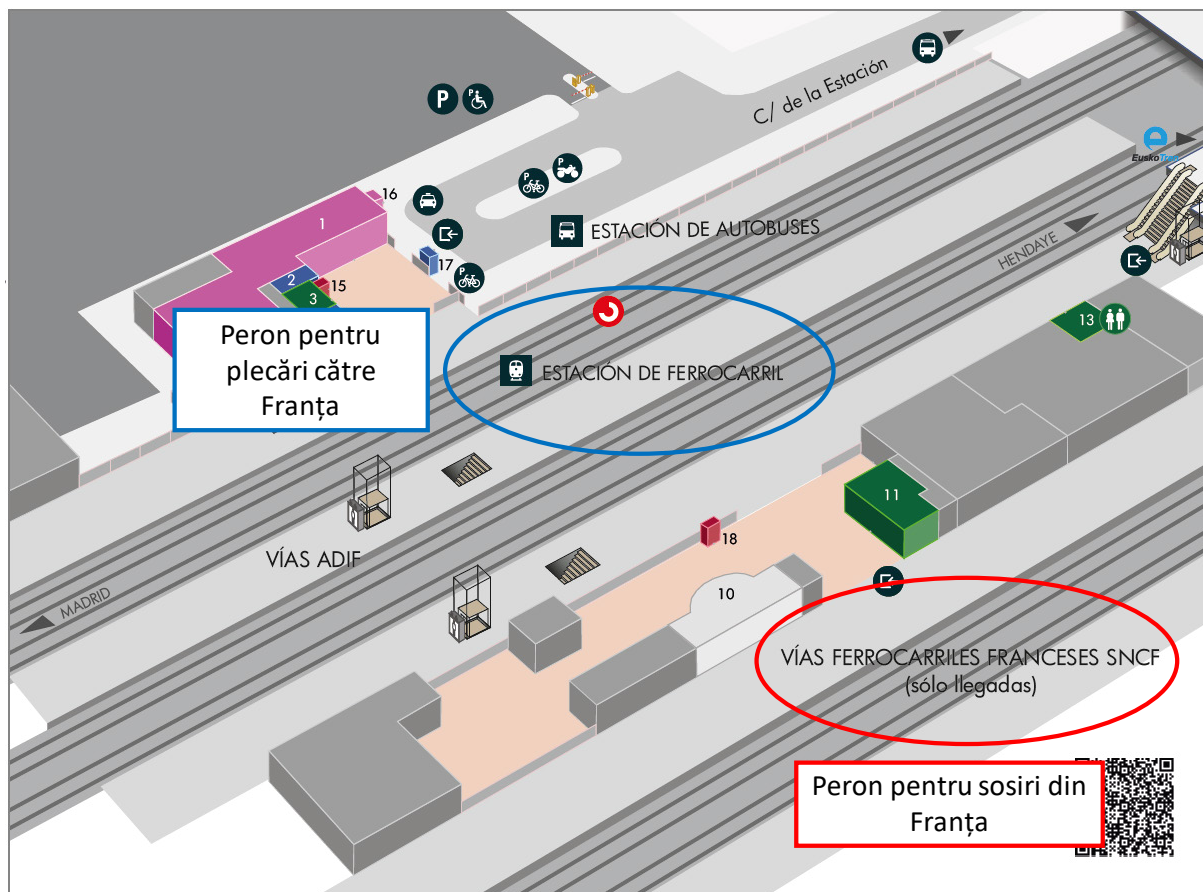
2. Absența unor legături de infrastructură între Franța și Spania (ruta transfrontalieră pe coasta Atlanticului) îi obligă pe călători să schimbe trenuri și peroane

Fiindcă cea mai mare parte a tronsonului dintre Bordeaux și granița cu Spania nu reprezintă o prioritate pentru Franța, infrastructura la frontieră rămâne învechită, incompatibilă și nepotrivită pentru o rețea feroviară modernă de mare viteză. Franța nu este pregătită să investească în această infrastructură (prin urmare, nu solicită finanțare din partea UE), lucru care va avea un efect negativ asupra conectării Spaniei și a Portugaliei la rețeaua UE prin coridorul atlantic. De partea spaniolă a frontierei, lucrările de conectare a rețelei feroviare de mare viteză din Țara Bască cu restul rețelei spaniole sunt în curs de realizare (cofinanțarea din partea UE este de 318 milioane de euro). Prin

⁵⁰ Raportul special nr. 8/2010: „Îmbunătățirea performanței transporturilor pe axele feroviare transeuropene: investițiile UE în infrastructura feroviară au fost eficiente?”

urmare, în prezent, toți călătorii trebuie să schimbe peroane și trenuri pentru a traversa frontiera (*imaginea 6*).

Imaginea 6 – Toți călătorii trebuie să schimbe trenul la frontiera dintre Franța și Spania



Sursa: ADIF, cu adnotări ale Curții de Conturi Europene.

Taxele de acces la calea ferată sunt prea complicate și reprezintă un potențial obstacol în calea concurenței

89. În conformitate cu cadrul juridic al UE pentru operațiunile feroviare, un administrator de infrastructură (acesta fiind o altă entitate decât operatorul feroviar) trebuie să îi permită oricărui operator să folosească firele de cale ferată în cazul în care contribuie la costul întreținerii acestora. Aceste taxe de acces la calea ferată au efecte diferite asupra sustenabilității rețelei. În funcție de nivelul la care sunt stabilite, ele pot contribui la recuperarea unei părți din costurile investițiilor în infrastructură, iar dacă sunt suficient de mici pot încuraja concurența între operatori, permițând participarea nou-veniților pe piață.

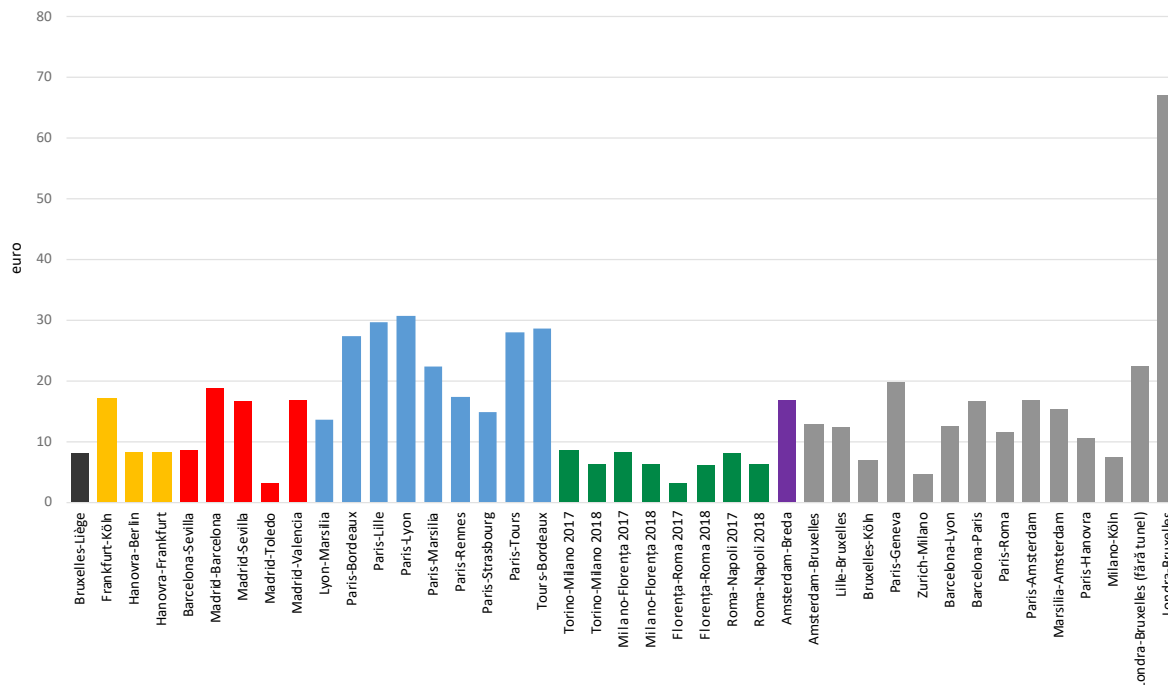
90. Potrivit Directivei (UE) 2012/34/UE⁵¹, taxele de acces la calea ferată trebuie stabilite în principal pe baza costurilor suportate în mod direct ca urmare a operării serviciului feroviar. Însă principiile utilizate pentru stabilirea prețurilor în diferitele state membre variază semnificativ⁵², în principal fiindcă legislația permite utilizarea a numeroși parametri. În toate statele membre vizitate au fost aplicate „adaosuri” care iau în considerare categorii specifice de costuri, precum momentul din zi pentru care este solicitată linia sau prezența ori absența unui blocaj.

91. Uniunea Internațională a Căilor Ferate a raportat că taxele de acces la calea ferată nu sunt calculate în mod transparent. Ele se schimbă în mod regulat și depind de nu mai puțin de 56 de variabile, conducând la rezultate foarte diferite. Acest lucru este confirmat în **figura 8**, care indică nivelul exact al taxelor de acces la calea ferată pe o serie de combinații origine-destinație din UE conectate prin linii de mare viteză, demonstrând faptul că gradul de taxare este într-adevăr foarte diferit. De exemplu, taxele de acces la calea ferată sunt foarte ridicate în Franța și mult mai mici în Italia.

⁵¹ Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (Text cu relevanță pentru SEE) (JO L 343, 14.12.2012, p. 32).

⁵² De exemplu: în Italia, taxele de acces nu includ numai costurile directe, ci și alte costuri ale administratorului de infrastructură pe care autoritatea le consideră „eficiente și rezonabile”, în timp ce, în Germania, politica privind taxele de acces la calea ferată vizează recuperarea unei proporții ridicate din costurile de infrastructură de la companiile ce operează trenuri. În Austria, taxele de acces la calea ferată sunt stabilite în funcție de costurile de exploatare; în Franța, aceste taxe se stabilesc în funcție de două criterii: un pilon operațional, care folosește modele econometrice pentru a evalua costurile marginale determinate de exploatarea liniei (aproximativ 30 % din valoarea totală) și un pilon al valorii economice, menit să extragă „cea mai ridicată taxă de acces pe care și-o permit operatorii de trenuri” (aproximativ 70 % din valoarea totală). În Spania, scopul taxelor este acoperirea costurilor directe.

Figura 8 – Taxele de acces la calea ferată pentru o serie de combinații origine-destinație din UE



Sursa: UIC.

92. Este important ca nivelul taxelor de acces la calea ferată să fie calculat corect, pentru a asigura atât sustenabilitatea, cât și competitivitatea.

- (i) În Franța, taxele de acces la calea ferată sunt menținute la valori ridicate pentru a genera venituri pentru administratorul de infrastructură și pentru a asigura caracterul sustenabil al operațiunilor acestei entități, care are datorii importante. Această abordare reduce nevoia de finanțare și de întreținere din partea statului pentru noua infrastructură feroviară de mare viteză. În același timp, taxele de acces la calea ferată mult prea ridicate îi descurajează pe nou-veniți să intre pe piață, protejându-l astfel de concurență pe operatorul feroviar tradițional.
- (ii) În Italia, taxele de acces la calea ferată au fost folosite anterior ca mijloc de a spori concurența între operatorul feroviar tradițional și întreprinderile nou-intrate pe piață. Pe lângă alte măsuri (precum asigurarea dreptului de acces la serviciile din gări), autoritatea de reglementare feroviară din Italia a redus taxele pentru

a asigura o concurență loială. Acest lucru a îmbunătățit situația pentru călători (a se vedea **punctul 86**).

O autoritate de reglementare puternică și independentă: necesară, dar nu întotdeauna o realitate

93. Acest echilibru între sustenabilitate financiară și competitivitate este fundamental. Prin urmare, este important ca în fiecare stat membru să existe autorități de reglementare care să poată lua măsuri, iar Comisia să supravegheze sistemul. Aceste organisme ar trebui să garanteze că normele privind utilizarea de adaosuri pentru recuperarea costurilor complete ale infrastructurii sunt aplicate corect, cu obiectivul legal de a se utiliza în mod optim infrastructura disponibilă.

94. În temeiul dreptului Uniunii, organismele naționale de reglementare în domeniul feroviar trebuie să fie independente și să dispună de atribuții extinse pentru monitorizarea piețelor feroviare cu scopul de a garanta că nou-veniții nu sunt discriminați, astfel încât să se poată dezvolta o concurență loială. Ele ar trebui să fie dotate cu resurse suficiente. Comisia urmărește aceste cerințe și sprijină autoritățile naționale de supraveghere în activitățile lor, facilitând dialogul și schimbul de bune practici între organismele de reglementare. Curtea a observat următoarele două aspecte.

- (i) Spania este singurul stat membru care consideră că sumele percepute pentru accesul la calea ferată reprezintă taxe și le stabilește prin lege. Acest lucru limitează independența managerială a administratorului de infrastructură și atribuțiile autorității de reglementare de a le modifica în cazul nerespectării normelor. În plus, se limitează astfel timpul disponibil pentru revizuirea taxelor și sunt îngreunate procesele de revizuire și reclamațiile. Poziția autorității de reglementare este dificilă, din cauza efectivului limitat de personal și deoarece, contrar dispozițiilor directivei reformate, deciziile acesteia nu sunt obligatorii pentru administratorul infrastructurii.
- (ii) În Franța, în 2017, autoritatea de reglementare a emis un aviz negativ cu caracter obligatoriu asupra unui nou model de calculare a taxelor de acces la calea ferată, planificat pentru anul 2018. Guvernul francez a intervenit, stabilind nivelul taxelor

de acces pentru anul 2018 printr-un decret și menținându-le la nivelul celor din modelul aplicabil inițial. O astfel de abordare limitează practic atribuțiile autorității de reglementare.

95. Comisia a luat măsuri în aceste două cazuri, lansând proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor. Ea monitorizează îndeaproape inițiativele legislative în curs, pentru a garanta că atribuțiile autorităților de reglementare nu sunt erodate în cadrul procesului.

CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI

Operațiunile feroviare de mare viteză prezintă numeroase avantaje, însă nu există un plan realist pe termen lung la nivelul UE și nu există cu adevărat o rețea europeană de mare viteză

96. Căile ferate de mare viteză sprijină obiectivele UE în ceea ce privește o politică sustenabilă în materie de mobilitate, amprenta lor de carbon fiind mai mică decât în cazul altor tipuri de transport⁵³. Ele prezintă multe alte beneficii, precum un nivel sporit de siguranță, ușurează presiunea asupra rețelelor rutiere congestionate, le permit călătorilor care se deplasează pentru afaceri sau în scop de agrement să călătorească rapid și confortabil și pot oferi sprijin socioeconomic regiunilor.

97. Obiectivul Comisiei de a tripla lungimea rețelei feroviare de mare viteză (astfel încât să ajungă la peste 30 000 km în 2030) nu este susținut de analize credibile. Curtea consideră că atingerea acestui obiectiv este puțin probabilă, deoarece este nevoie de aproximativ 16 ani pentru a planifica, a construi și a pune în funcțiune o infrastructură feroviară de mare viteză. La finalul anului 2017 se aflau în funcțiune doar 9 000 km de linii de mare viteză, iar alți 1 700 km erau în construcție.

98. Nu există o veritabilă rețea feroviară europeană de mare viteză, ci doar un sistem neomogen de linii naționale de mare viteză. Comisia nu are competența de a decide dacă și

⁵³ În ipoteza unei utilizări importante și intense a infrastructurilor create și presupunând că energia electrică utilizată provine dintr-o sursă „curată” (a se vedea nota de subsol 17).

când ar trebui construite liniile feroviare de mare viteză prevăzute de Regulamentul TEN-T, întrucât deciziile de a construi astfel de linii sunt de competența exclusivă a statelor membre. Finalizarea coridoarelor transnaționale ale UE prin conectarea rețelelor naționale nu reprezintă o prioritate pentru statele membre auditate. Deși a fost adoptat în același timp un mecanism de finanțare de către UE (Regulamentul privind Mecanismul pentru interconectarea Europei) și deși statele membre în cauză au semnat mai multe acorduri internaționale, lucrările la liniile transfrontaliere de mare viteză nu se finalizează într-o manieră coordonată. Aceasta înseamnă că valoarea adăugată europeană adusă de cofinanțarea din partea UE pentru investițiile în infrastructura feroviară de mare viteză din statele membre este redusă (***punctele 21-36***).

Principiile unei bune gestiuni financiare nu au fost aplicate în mod consecvent pentru investițiile auditate în infrastructura feroviară de mare viteză

99. Calitatea evaluării nevoilor în statele membre este precară. Soluții alternative, precum modernizarea liniilor convenționale existente în locul construirii unor noi linii de mare viteză, sunt luate în considerare în mod sistematic doar în Italia și în Germania; aceasta este o bună practică ce ar trebui generalizată. Deciziile de realizare a construcțiilor sunt naționale și politice; ele au rareori la bază analize cost-beneficiu corespunzătoare.

100. Infrastructura feroviară de mare viteză este costisitoare și devine din ce în ce mai scumpă: liniile auditate de Curte au costat, în medie, 25 de milioane de euro pe kilometru. Eficiența costurilor este redusă. Bugetul UE nu are de suferit ca urmare a depășirilor de costuri pentru investițiile în căi ferate de mare viteză, întrucât valoarea cofinanțării este plafonată la quantumul stabilit inițial, iar orice majorare a costurilor este suportată din bugetele naționale, dar depășirile de costuri și întârzierile în construcția liniilor auditate au reprezentat o regulă. De asemenea, este nevoie de mult timp pentru ca liniile să fie puse în funcțiune, odată construite. Depășirile agregate de costuri reprezintă 5,7 miliarde de euro în cazul proiectelor și 25,1 miliarde de euro în cazul liniilor (44 % și, respectiv, 78 %). Și întârzierile au fost semnificative, jumătate dintre linii înregistrând întârzieri de peste un deceniu. Evaluarea realizată de Curte privind randamentul din punctul de vedere al vitezei indică în mod clar că serviciile feroviare de foarte mare viteză nu sunt întotdeauna necesare: în majoritatea cazurilor, se atinge, în medie, doar aproximativ 45 % din viteza proiectată.

Numai două linii de mare viteză au viteze medii de operare de peste 200 km/h și niciuna nu înregistrează viteze de peste 250 km/h. Constatările Curții arată că patru dintre cele zece linii vor costa mai mult de o sută de milioane de euro per minut de călătorie economisit.

O atenție corespunzătoare acordată elementelor de mai sus ar putea conduce la economii de sute de milioane de euro și ar putea asigura o bună utilizare a liniilor de mare viteză construite (**punctele 37-57**).

Evaluarea situației din perspectiva cetățenilor UE evidențiază avantajele transportului feroviar de mare viteză, dar caracterul sustenabil al cofinanțării din partea UE pentru liniile de mare viteză se află în pericol

101. Evaluarea timpilor de călătorie, a prețurilor și a numărului de curse arată că transportul feroviar de mare viteză prezintă avantaje față de concurenții săi (transportul aerian, transportul feroviar convențional și transportul rutier). În ansamblu, Curtea concluzionează că timpul total de călătorie și nivelul prețurilor reprezintă factori la fel de importanți pentru succes. Alături de un serviciu regulat (trenuri frecvente) și fiabil (plecări și sosiri punctuale), acești factori ar putea permite creșterea cotei de piață a transportului feroviar de mare viteză. Numărul de gări de pe o linie este important, iar amplasarea lor este esențială: nu toate gările auditate sunt ușor accesibile și dispun de conexiuni bune, iar pentru 15 dintre cele 18 gări feroviare de mare viteză auditate nu au fost constatate efecte clare de regenerare în zona adiacentă.

102. Potrivit evaluării Curții, sustenabilitatea este în pericol: în urma comparației cu un criteriu de referință de 9 milioane de călători pe an, trei dintre cele șapte linii finalizate auditate nu pot fi considerate linii feroviare de mare viteză de succes (Eje Atlántico, Rhin-Rhône și Madrid-León), numărul călătorilor transportați fiind mult mai mic. Costul pentru infrastructura acestor linii a fost de 10,6 miliarde de euro, din care contribuția UE s-a ridicat la 2,7 miliarde de euro. Aceasta înseamnă că există un risc ridicat de cheltuire inefficientă a cofinanțării din partea UE pe aceste linii, risc care ar fi putut fi atenuat printr-o evaluare *ex ante* temeinică a costurilor și a beneficiilor aferente fiecăreia dintre linii.

103. Potrivit evaluării realizate de Curte cu privire la numărul de persoane ce locuiesc în zonele de captare aferente liniilor auditate, 9 dintre cele 14 linii și conexiuni transfrontaliere

auditare nu aveau suficienți călători potențiali pentru a avea succes. În plus, transportul feroviar de mare viteză și alte moduri de transport nu concurează în condiții de egalitate, întrucât nu toate modurile de transport sunt supuse aceluiași taxe (**punctele 58-85**).

Mai este un drum lung de parcurs înainte ca operațiunile feroviare transfrontaliere de mare viteză să devină complet fluide și competitive

104. Încă există numeroase obstacole tehnice, administrative și de altă natură în calea interoperabilității, deși Curtea a solicitat adoptarea de măsuri urgente pentru eliminarea acestor bariere într-un raport special publicat în anul 2010. Piața transportului feroviar de pasageri nu este deschisă în Franța și în Spania, dar există concurență între operatorii feroviari în Italia și, într-o măsură limitată, în Austria. În Germania, piața este deschisă, dar nu există concurență pe liniile feroviare de mare viteză. Ținând seama de normele actuale, concurenții ar putea avea de așteptat chiar până în 2035. Deoarece concurența încurajează servicii mai bune, trenuri mai frecvente și prețuri mai mici pentru călători, ea ar trebui să se materializeze mai curând.

105. Taxele de acces la calea ferată vizează recuperarea costurilor anterioare de exploatare și de investiții în infrastructură. Dacă sunt suficient de scăzute pentru a le permite nou-veniților să participe pe piață, ele pot stimula concurența între operatori. Totuși, sistemele folosite pentru calcularea acestor taxe sunt extrem de complicate, întrucât pot fi aplicate numeroase variabile.

106. Fiecare stat membru trebuie să aibă un organism de reglementare, care trebuie să fie calificat, dotat cu un efectiv de personal adecvat și independent de guvern și de entitatea care fixează taxele. Această autoritate de reglementare trebuie să aplice normele în mod strict, pentru a asigura respectarea politicilor convenite. În două dintre cele patru cazuri evaluate, Curtea a constatat că autoritățile de reglementare nu își pot exercita atribuțiile ce le revin prin lege. Comisia a luat măsuri în aceste două cazuri, lansând proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor (**punctele 86-95**).

Recomandarea 1 – Planificarea rețelei feroviare de mare viteză a UE

În calitate de organism de supraveghere, Comisia ar trebui să ia următoarele măsuri:

1. Pe baza informațiilor și a angajamentelor statelor membre, Comisia ar trebui să adopte, în contextul revizuirii Regulamentului TEN-T, un plan realist și pe termen lung pentru construirea restului infrastructurii necesare pentru finalizarea rețelei centrale feroviare de mare viteză a UE. Această planificare pe termen lung ar trebui să se bazeze pe proiectele-cheie strategice de infrastructură din rețeaua centrală care au caracter executoriu, punând accentul pe tronsoanele transfrontaliere, care trebuie finalizate până în 2030 pentru a crește valoarea adăugată europeană.

Pe baza planului strategic cu caracter executoriu menționat la punctul 1, Comisia ar trebui să ia măsurile de remediere prevăzute dacă proiectele pe aceste tronsoane prioritare nu demarează conform calendarului agreat, dacă înregistrează întârzieri sau dacă există probleme de coordonare la nivel de frontieră care ar putea împiedica punerea în funcțiune a liniei conform planificării.

Data-țintă pentru punerea în aplicare a recomandării: elaborarea noilor propuneri legislative referitoare la TEN-T.

2. Comisia ar trebui să condiționeze cofinanțarea din partea UE atât de existența unei evaluări cu privire la necesitatea de a se construi linii feroviare de foarte mare viteză, cât și de o monitorizare și o supraveghere mai strictă, stabilind condiții specifice în deciziile de punere în aplicare referitoare la tronsoanele prioritare. Pe lângă aceasta, ar trebui consolidat rolul coordonatorilor europeni în facilitarea implementării proiectelor transfrontaliere și ar trebui ameliorată legătura dintre planurile de activitate referitoare la coridoarele din rețeaua centrală și implementarea Mecanismului pentru interconectarea Europei.

Data-țintă pentru punerea în aplicare a recomandării: imediat.

Recomandarea 2 – Cofinanțarea din partea UE pentru investițiile în infrastructura feroviară de mare viteză

Comisia ar trebui:

1. Să revizuiască Regulamentul TEN-T pentru a permite implementarea la timp a rețelelor-cheie de infrastructură strategică identificate mai sus.

Data-țintă pentru punerea în aplicare a recomandării: procesul ar trebui demarat cât mai repede posibil, astfel încât lucrările să fie finalizate până în 2023.

2. Cu ocazia revizuirii Regulamentului TEN-T, Comisia ar trebui să aloce sprijinul din partea UE sub formă de cofinanțare pentru aceste proiecte prioritare strategice.

Data-țintă pentru punerea în aplicare a recomandării: imediat după revizuirea Regulamentului TEN-T.

3. Cu ocazia realizării programării pentru politica de coeziune, Comisia, împreună cu statele membre, ar trebui să axeze finanțarea disponibilă pentru transportul feroviar de mare viteză pe acele linii de mare viteză care fac parte din coridoarele rețelei centrale.

Data-țintă pentru punerea în aplicare a recomandării: elaborarea programelor pentru perioada de după 2020.

4. Comisia ar trebui să condiționeze cofinanțarea din partea UE de introducerea unei concurențe reale între operatorii feroviari pe liniile de mare viteză care au beneficiat de sprijin, cât mai repede posibil după finalizarea lucrărilor.

Data-țintă de punere în aplicare a recomandării: imediat.

5. Comisia ar trebui să condiționeze cofinanțarea din partea UE pentru beneficiari nu numai de obținerea realizărilor, ci și de atingerea rezultatelor anunțate. În acest scop, Comisia ar trebui să asigure introducerea principiului de a plăti ca primă de performanță un procent fix din cofinanțarea din partea UE acordată beneficiarului, dacă se poate demonstra, printr-o evaluare *ex post*, că rezultatele anticipate au fost depășite. O astfel de primă ar trebui să provină dintr-o rezervă de performanță, similară celei care există în prezent în cadrul politicii de coeziune.

Data-țintă pentru punerea în aplicare a recomandării: elaborarea noilor propuneri legislative pentru perioada de după 2020.

6. În cadrul următorului regulament privind Mecanismul pentru interconectarea Europei, Comisia, împreună cu statele membre, ar trebui să convină asupra unor instrumente mai puternice de asigurare a punerii în aplicare, astfel încât să se accelereze finalizarea obligațiilor actuale rezultate din Regulamentul TEN-T.

Astfel de instrumente ar trebui să abordeze totodată situația în care un stat membru nu propune realizarea de progrese în timp util în cadrul unor proiecte esențiale în vederea îndeplinirii angajamentelor asumate cu privire la finalizarea proiectelor din rețeaua centrală.

Data-țintă pentru punerea în aplicare a recomandării: elaborarea noilor propuneri legislative privind Mecanismul pentru interconectarea Europei pentru perioada de după 2020.

Recomandarea 3 – Simplificarea construcțiilor transfrontaliere

Pentru a simplifica investițiile transfrontaliere majore actuale și viitoare în infrastructura feroviară de mare viteză, Comisia ar trebui:

1. să revizuiască normele privind achizițiile, astfel încât să poată exista opțiunea unui singur cadru juridic pentru proiectele-cheie de infrastructură cu caracter transfrontalier. Aici intră aspecte precum limba documentației de licitație, contractele și sistemele contabile ale organismelor de management care pun în aplicare proiectele și procedurile pentru soluționarea litigiilor;
2. să creeze sau să faciliteze crearea de „ghișee unice”, care sunt organisme unice menite să fluidizeze diferitele formalități ce trebuie îndeplinite de ambele părți ale frontierei;
3. să accelereze înlăturarea tuturor obstacolelor administrative și de reglementare din calea interoperabilității.

Data-țintă pentru punerea în aplicare a recomandării: până la jumătatea anului 2019.

Recomandarea 4 – Acțiuni pentru îmbunătățirea operațiunilor feroviare de mare viteză pentru călători

Comisia ar trebui:

1. să încurajeze sectorul feroviar să dezvolte în mod activ soluții unice de emiteră a biletelor în format electronic, inclusiv în cazul operațiunilor feroviare de mare viteză;
2. să monitorizeze statele membre pentru a se asigura că acestea iau toate măsurile posibile pentru a pune în aplicare în mod deplin și corect normele UE pentru calcularea taxelor de acces la calea ferată, în special în ceea ce privește respectarea obligației de coordonare a adaosurilor, în vederea facilitării operațiunilor feroviare transfrontaliere de mare viteză;

3. în rolul său de supraveghere, să se asigure că statele membre își respectă obligația de a garanta că condițiile privind accesul pe piață pentru transportul feroviar de mare viteză sunt supravegheate de organisme independente și că administratorii infrastructurilor se coordonează pentru a asigura o utilizare eficace optimă a acestor rute;
4. să îmbunătățească informațiile pentru cetățeni (i) în ceea ce privește datele referitoare la punctualitate, prin elaborarea unor indicatori specifici pentru domeniul căilor ferate de mare viteză și (ii) pe baza datelor deja disponibile în bazele de date ale Comisiei (ERADIS), să îmbunătățească informațiile pentru cetățeni în ceea ce privește datele despre gradul de satisfacție a clienților, prin elaborarea unui cadru și a unei metodologii standard de raportare. Datele și rezultatele ar trebui să fie incluse în raportul publicat de Comisie o dată la doi ani cu privire la monitorizarea pieței feroviare;
5. să consolideze o concurență intermodală echitabilă, stabilind principii prin care să impună luarea în considerare în mod corespunzător a costurilor externe ale tuturor modurilor de transport și să susțină punerea în aplicare a acestor principii.

Data-țintă pentru punerea în aplicare a recomandării: până la sfârșitul anului 2019.

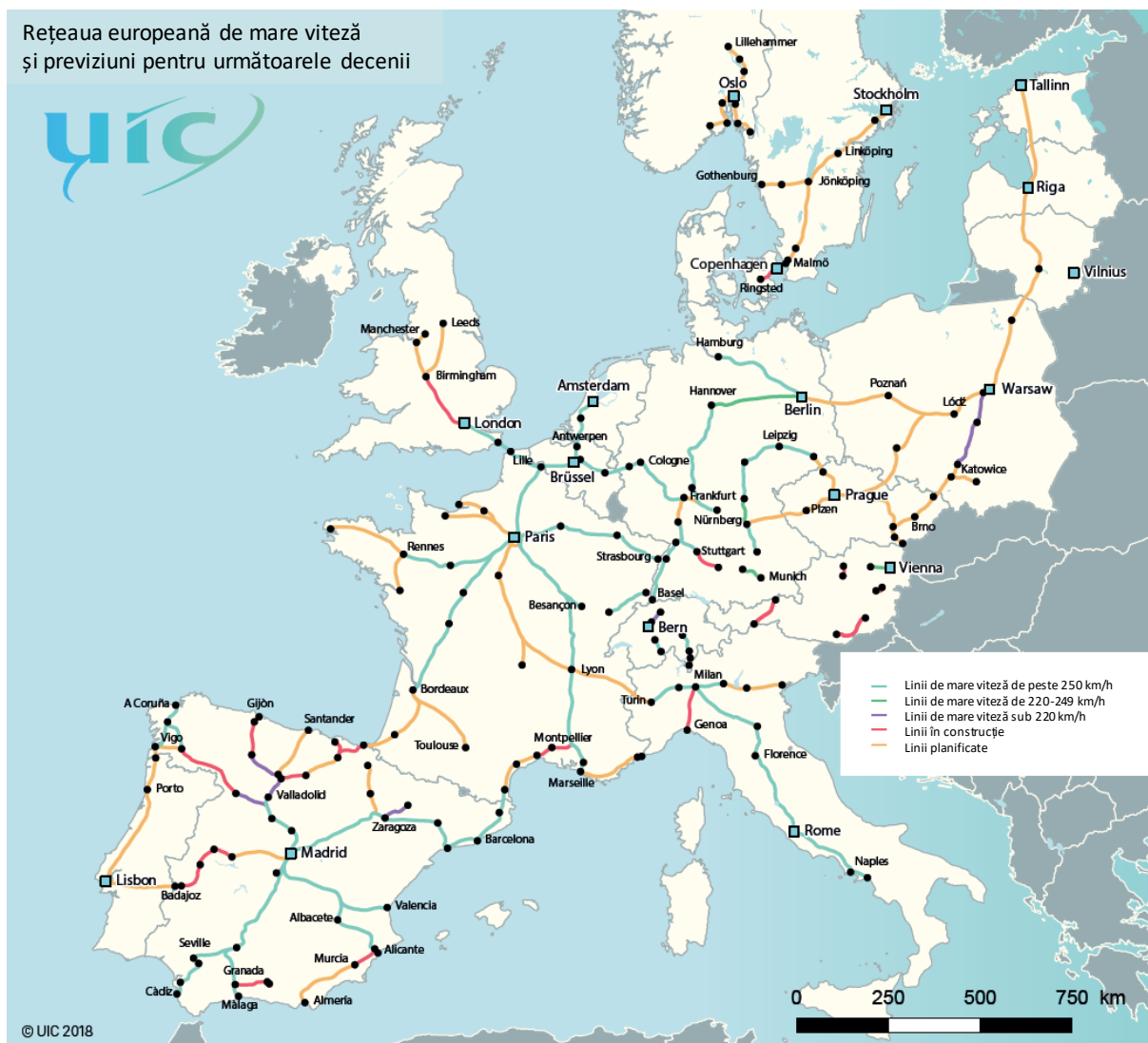
Prezentul raport a fost adoptat de Camera II, condusă de doamna Iliana IVANOVA, membră a Curții de Conturi, la Luxemburg, în ședința sa din 13 iunie 2018.

Pentru Curtea de Conturi

Klaus-Heiner LEHNE

Președinte

Harta rețelei europene de mare viteză



Sursa: UIC.

ANEXA II**Prezentare generală a finanțării căilor ferate de mare viteză începând cu anul 2000, per stat membru și în funcție de modul de gestionare**

Statul membru	Total general		Perioada de programare 2000-2006				Perioada de programare 2007-2013				Perioada de programare 2014-2020			
		Total în %	Gestiune directă	Gestiune partajată	Total	Total în %	Gestiune directă	Gestiune partajată	Total	Total în %	Gestiune directă	Gestiune partajată	Total	Total în %
Belgia	95,5	0,4 %	76,0	-	76,0	0,9 %	19,0	-	19,0	0,2 %	0,5	-	0,5	0,0 %
Bulgaria	259,4	1,1 %	-	-	-	-	-	259,4	259,4	2,7 %	-	-	-	-
Republica Cehă	0,3	0,0 %	-	-	-	-	0,3	-	0,3	0,0 %	-	-	-	-
Danemarca	90,4	0,4 %	8,4	-	8,4	0,1 %	82,0	-	82,0	0,8 %	-	-	-	-
Germania	2 693,9	11,4 %	377,9	12,2	390,1	4,5 %	492,3	351,8	844,1	8,6 %	1 459,7	-	1 459,7	27,8 %
Grecia	1 050,9	4,4 %	-	241,9	241,9	2,8 %	1,0	308,3	309,3	3,2 %	499,7	-	499,7	9,5 %
Spania	11 232,2	47,3 %	197,5	6 175,8	6 373,3	73,3 %	299,4	4 264,3	4 563,7	46,6 %	295,2	-	295,2	5,6 %
Franța	2 004,7	8,4 %	252,9	-	252,9	2,9 %	814,7	101,6	916,3	9,4 %	835,5	-	835,5	15,9 %
Italia	2 042,5	8,6 %	195,7	241,0	436,7	5,0 %	608,1	-	608,1	6,2 %	997,6	-	997,6	19,0 %
Țările de Jos	104,6	0,4 %	98,3	-	98,3	1,1 %	6,3	-	6,3	0,1 %	-	-	-	-
Austria	996,6	4,2 %	39,6	-	39,6	0,5 %	308,7	-	308,7	3,2 %	648,3	-	648,3	12,3 %
Polonia	1 996,7	8,4 %	-	-	-	-	1,9	1 710,6	1 712,5	17,5 %	-	284,2	284,2	5,4 %
Portugalia	917,9	3,9 %	36,3	543,2	579,4	6,7 %	43,0	102,9	145,9	1,5 %	192,5	-	192,5	3,7 %
Slovenia	0,7	0,0 %	-	-	-	-	0,7	-	0,7	0,0 %	-	-	-	-
Finlanda	5,0	0,0 %	-	-	-	-	5,0	-	5,0	0,1 %	-	-	-	-
Suedia	6,6	0,0 %	-	-	-	0,0 %	4,6	1,9	6,6	0,1 %	-	-	-	-
Regatul Unit	232,7	1,0 %	185,0	8,5	193,5	2,2 %	-	-	-	-	39,2	-	39,2	0,7 %
Finanțare non-imputabilă	1,5	0,0 %	1,5	-	1,5	0,0 %	-	-	-	-	-	-	-	-
Total general	23 732,1	100,0 %	1 469,2	7 222,6	8 691,8	100,0 %	2 687,1	7 100,8	9 787,9	100,0 %	4 968,2	284,2	5 252,4	100,0 %

Notă: sume în milioane de euro, conform situației din februarie 2018; sume plătite/alocate; cuantumul aferent proiectelor transfrontaliere sunt alocate în mod egal între statele membre vizate; pentru a asigura coerența la nivelul tabelului, datele sunt cele consemnate de Comisia Europeană. Prin urmare, datorită diferitelor metodologii aplicate pentru statele membre auditate, ele pot varia față de valorile din textul raportului special; datele nu includ sprijinul pentru ERTMS și creditele de la Banca Europeană de Investiții.

Sursa: Comisia Europeană. Curtea de Conturi Europeană.

Analiza proiectelor

Tara	Linia de mare viteză	Codul proiectului	Titlul proiectului	Cost total inițial (mil. euro)	Grant inițial din partea UE (mil. euro)	Cost total real (mil. euro)	Grant real din partea UE (mil. euro)	Lungimea totală a porțiunii cofinanțate, km	Cost per km (mil. euro)	Realizare la timp și în cadrul bugetului? Linie utilizată cât mai repede după finalizarea construcției?	Au fost obținute rezultatele așteptate?	Au fost atinse obiectivele?
Spania	Madrid-Barcelona-FF	1999ES16CPT001	Suministro y montaje de materiales de vía en la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa. Tramo Madrid-Lleida	745	464	848,1	464	485	1,7	Nu, s-au înregistrat întârzieri și depășiri de costuri	Da	Da, parțial
Spania	Madrid-Barcelona-FF	2001ES16CPT009	Línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa. Tramo: Lleida-Martorell (Plataforma). Subtramos XI-A y XI-B (Sant Sadurní D'Anoia - Gelida)	78,1	48,5	73,3	43,3	6,3	11,7	Da, parțial, s-au înregistrat întârzieri, dar nu și depășiri de costuri	Da, parțial	Da, parțial
Spania	Madrid-León	2002ES16CPT002	Nuevo acceso ferroviario al Norte y Noroeste de España, Madrid - Segovia - Valladolid / Medina del Campo. Tramo: Soto del Real – Segovia. Túnel de Guadarrama (Infraestructura y vía)	1 380,3	1 001,4	1 702,5	1 001,4	32,5	52,4	Nu, s-au înregistrat întârzieri și depășiri de costuri	Da	Da
Spania	Madrid-León	2009ES162PR011	Línea de Alta Velocidad Venta de Baños-Palencia-León Plataforma Fase I	365,8	102,7	384,8	125,6	92,9	4,1	Nu, s-au înregistrat întârzieri și depășiri de costuri	Da, parțial	Da, parțial
Spania	Eje Atlántico	2003ES161PR008	Eje Atlántico. Tramo Santiago-Oroso (Variante de Berdía)	85,5	55,2	101,8	49,5	9,1	11,2	Da, parțial, s-au înregistrat mici întârzieri și o depășire a costurilor	Nu	Da
Spania	Madrid-Galicia	2009-ES-19091-E	Línea de alta velocidad Madrid-Galicia para tráfico mixto. Tramo La Hiniesta-Perilla-Otero-Cernadilla	211,5	35,2	243,4	35,2	83,2	2,9	Nu, s-au înregistrat întârzieri și depășiri de costuri	Prea devreme pentru a putea evalua	Prea devreme pentru a putea evalua, nu există obiective reale; încă nu se poate măsura
Spania/Portugalia	Madrid-Extremadura	2007-EU-03080-P	Studii și lucrări pentru axa feroviară de mare viteză din sud-vestul Europei (PP3) - axa Lisabona-Madrid: secțiunea transfrontalieră Evora-Merida	3 027,45	312,7	247,10 (partea ES), total 312,66	29,00 partea ES, partea PT 0,83	50+80 (partea PT)	4,9	Nu. S-a înregistrat o reducere semnificativă a sferei proiectului	Nu	Nu
Spania/Franța	Figueres-Perpiñán	2007-EU-03110-P	Lucrări de construcție pentru tronsonul de linie feroviară de mare viteză dintre Perpignan și Figueres	994	69,8	952	60,6	51,9	18,3	Da	Nu	Nu
Spania/Franța	Y Vasca	2007-EU-03040-P	Porțiunea atlantică a tronsonului internațional PP3 Vitoria-Dax (estudios y obras para la nueva línea de alta velocidad)	1 250	70	70,8 (partea ES)	5,1 (partea ES, 11,48 total)	16,5	4,3	Nu. S-au înregistrat întârzieri semnificative și o reducere a sferei proiectului	Nu	Nu
Spania/Franța	Y Vasca	2014-EU-TM-0600-M	Coridorul atlantic: tronsonul Bergara-San Sebastian-Bayonne. Studii și lucrări și servicii pentru lucrări complementare. Faza 1	1 165,1	459,3	—	—	67,8	17,2	Prea devreme pentru a trage o concluzie, dar cel mai probabil se vor înregistra întârzieri	Prea devreme pentru a putea evalua	Prea devreme pentru a putea evalua
Franța	Est-Européenne	2009-FR-17044-E	Seconde phase de la LGV Est Européenne entre Baudrecourt et Strasbourg - Réalisation du génie civil de la LGV	2 340	76	2 130	76	106	20,1	Da, parțial, s-au înregistrat întârzieri, dar nu și depășiri de costuri	Da, parțial	Da
Franța	Est-Européenne	2005-FR-401-b-P	Ligne à grande vitesse Est - section Vair es - Baudrecourt: installations et projets d'accompagnement dans râtelier de maintenance de l'OURCQ et gares nouvelles	92,3	3	93,4	1	Nu se aplică	Nu se aplică	Nu, s-au înregistrat întârzieri și depășiri de costuri	Da	Da
Franța	Rhin-Rhône	2007-FR-24070-P	Ligne à grande vitesse (LGV) Rhin - Rhône Branche Est	2 312	198	2 610	198	137,5	19	Nu, s-au înregistrat întârzieri și depășiri de costuri	Nu	Da, parțial
Franța	Rhin-Rhône	2010-FR-92204-P	Adaptation de la ligne existante entre Mulhouse et la frontière en vue de la circulation de trains à grande vitesse (TGV) ou d'intercity express (ICE) sur l'axe Mulhouse-Mullheim (Fribourg)	4,1	0,7	3,4	0,6	4	0,9	Da	Da	Da, parțial Nu există ERTMS implementat pe această linie

Italia	Milano-Veneția	2012-IT-06072-P	Tratta AV/AC Treviglio - Brescia: completamento 1° lotto costruttivo tratta e realizzazione opere di sistemazione stazione di Brescia.	644	123	644,2	114,2	51,3	12,6	Parțial, întârzierile nu au afectat deschiderea preconizată a liniei	Da	Da, dar rezultatele vor fi vizibile doar după ce întreaga linie este pusă în funcțiune
Italia	Milano-Veneția	2011-IT-93095-P	Tratta AV/AC Treviglio - Brescia: opere civili (fase)	26,4	5	26,4	4,9	0,3	87,1	Parțial, întârzierile nu afectează deschiderea preconizată a liniei	Da	Da, dar rezultatele vor fi vizibile doar după ce întreaga linie este pusă în funcțiune
Italia	Torino-Salerno	2006IT161PR003	Tratta Campana della linea AV/AC Roma-Napoli	273	118,7	273	118,7	14,8	18,5	Parțial, proiectul s-a realizat la timp, dar s-a înregistrat o întârziere de 3 ani la deschiderea liniei	Da	Da
Italia	Torino-Salerno	Activitatea 6 OP 1994-1999	Linea AV/AC Roma – Napoli (tratta campana): realizzazione di parte del I lotto e del II lotto	712,7	146,3	713	234,6	58	12,3	Nu, s-au înregistrat întârzieri semnificative până la finalizare	Da	Da
Italia	München-Verona	2007-IT-01030-M	Linia de acces către Brenner în partea de sud	422,3*	58,8	82,2**	14,5	—**	—**	Nu, s-au înregistrat întârzieri majore și o reducere a sferei proiectului	Nu	Nu
Italia/Austria	München-Verona	2014-EU-TM-0190-W	Tunelul de bază Brenner - Lucrări	9 300***	878,6	în desfășurare**	în desfășurare	64***	145***	Prea devreme pentru a putea evalua	Prea devreme pentru a putea evalua	Prea devreme pentru a putea evalua
Italia/Austria	München-Verona	2014-EU-TM-0186-S	Tunelul de bază Brenner - Studii	9 300***	302,9	în desfășurare**	în desfășurare	64***	145***	Prea devreme pentru a putea evalua	Prea devreme pentru a putea evalua	Prea devreme pentru a putea evalua
Italia/Austria	München-Verona	2007-EU-01190-S	Proiectul prioritar TEN nr. 1: Tunelul de bază Brenner - Studii	9 300***	193,4	în desfășurare**	193,35	64***	145***	Parțial, s-a înregistrat o întârziere de un an	Prea devreme pentru a putea evalua	Prea devreme pentru a putea evalua
Italia/Austria	München-Verona	2007-EU-01180-P	Proiectul prioritar TEN nr. 1 Tunelul de bază Brenner - Lucrări	9 300***	592,7	în desfășurare**	65,8	64***	145***	Nu, s-au înregistrat întârzieri majore	Prea devreme pentru a putea evalua	Prea devreme pentru a putea evalua
Italia/Austria	München-Verona	2012-EU-01098-S	Proiectul prioritar TEN nr. 1: Tunelul de bază Brenner - Studii	9 300***	85,7	în desfășurare**	70,9	64***	145***	Da, parțial, sfera vizată nu a fost realizată pe deplin	Prea devreme pentru a putea evalua	Prea devreme pentru a putea evalua
Germania/Austria	München-Verona	2012-EU-01092-S	Studiu prealabil pentru linia de acces din nord către tunelul de bază Brenner dintre München (Germania) și Radfeld (Austria)	6,7	3,4	—	0,7	—	—	Nu, s-a înregistrat o întârziere de 5 ani	Nu	Nu
Germania	Berlin-Leipzig/Halle-Erfurt-Nürnberg-München	2009DE161PR002	Neubau VDE 8.1 Ebensfeld - Erfurt, Einzelmaßnahmen Projektabschnitt Thüringen	705,8	239,3	815	239,3	60,9	13,4	Da, parțial, s-au înregistrat depășiri de costuri, dar nu și întârzieri	Da	Prea devreme pentru a putea evalua
Germania	Berlin-Leipzig/Halle-Erfurt-Nürnberg-München	2007-DE-01050-P	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) 8.2, Neubaustrecke (NBS) Erfurt - Leipzig/Halle, Abschnitt Erfurt- Halle bzw. Gröbers	762	48,8	770	48,8	122	6,3	Da, parțial, s-a înregistrat o mică depășire de costuri	Da, parțial, exista un transport feroviar de mărfuri pe această linie	Da, parțial, deoarece nu existau transporturi feroviare de mărfuri pe această linie, iar timpii de călătorie preconizați nu au fost atinși pe deplin
Germania	Stuttgart-München	2007-DE-17200-P	Aus- und Neubaustrecke Stuttgart-Wendlingen einschl. Stuttgart 21	2 894,5	135,1	6 526	128,8	57	114,5	Nu, s-au înregistrat depășiri de costuri și întârzieri majore	Prea devreme pentru a putea evalua	Prea devreme pentru a putea evalua
Germania	Stuttgart-München	2007-DE-17010-P	Neubaustrecke Wendlingen - Ulm	2 065,5	117,2	3 259	117,2	59,6	54,7	Nu, s-au înregistrat depășiri de costuri și întârzieri majore	Prea devreme pentru a putea evalua	Prea devreme pentru a putea evalua
Portugalia	Lisabona-Madrid	2014-PT-TM-0627-M	Ligação Ferroviaria Sines/Elvas (Espanha): Troco Évora-Caia e Estação Técnica ao km 118 da Linha do Sul [Conexiunea feroviară Sines/Elvas (Spania): tronsonul Évora-Caia și stație tehnică la km 118 al liniei de sud]	814,7	127,7	—	—	130	6,3	Prea devreme pentru a putea evalua	Prea devreme pentru a putea evalua	Prea devreme pentru a putea evalua

* Această cifră se referă la costul total eligibil.

** Proiectul a suferit o reducere semnificativă a sferei.

*** Estimat la momentul auditului pentru proiectul global al tunelului de bază Brenner.

Date-cheie privind căile ferate de mare viteză, per stat membru**Date de intrare**

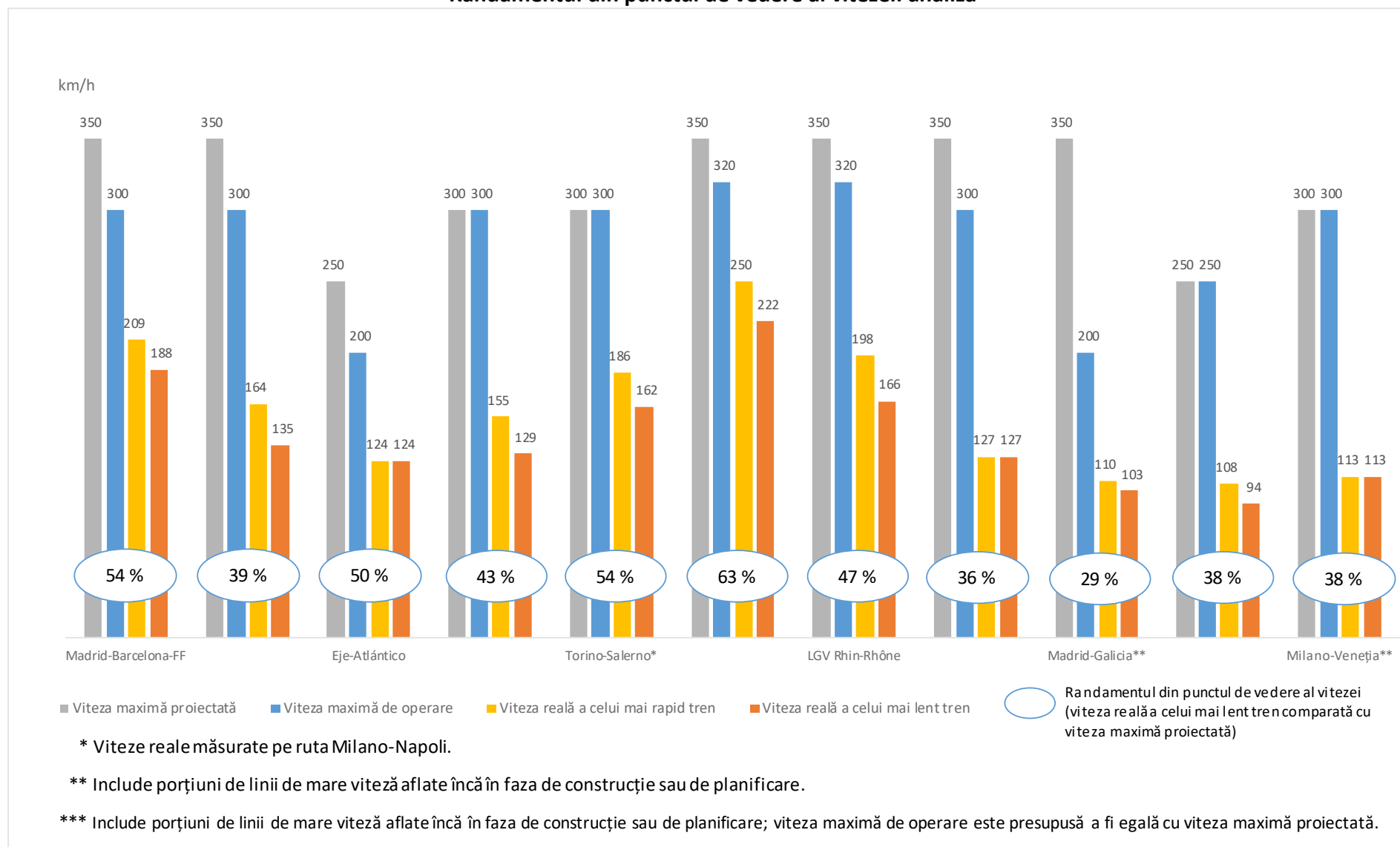
	Căi ferate de mare viteză – finalizate (km)	Căi ferate de mare viteză – finalizate și în construcție (km)	Cost total – finalizate (milioane de euro)	Cost total – finalizate și în construcție (milioane de euro)	Cofinanțare din partea UE – finalizate și în construcție (milioane de euro)	Călători-km (miliarde)	Populația (milioane)
Spania	2 675	3 827	31 015	53 554	14 071	13,4	46,2
Franța	2 548	2 628	38 395	40 382	1 406	49,0	67,0
Italia	1 144	1 280	31 812	41 912	724	20,0	60,6
Germania	2 141	2 331	28 506	34 105	2 694	27,2	82,8

Indicatori-cheie de performanță calculați

	Cost total – finalizate/km	Cost total – finalizate și în construcție/km	Cost total – finalizate/cap de locuitor	Cost total – finalizate și în construcție/cap de locuitor	Cost total – finalizate/km/cap de locuitor	Cost total – finalizate și în construcție/km/cap de locuitor	Cofinanțare din partea UE/cap de locuitor	Călători-km (mil.)/km linii de mare viteză	Călători-km/cap de locuitor
Spania	12	14	671	1 159	0,25	0,30	305	5,0	290
Franța	15	15	573	603	0,22	0,23	21	19,2	731
Italia	28	33	525	692	0,46	0,54	12	17,5	330
Germania	13	15	344	412	0,16	0,18	33	12,7	329

Notă: pentru Franța și Italia, cifrele nu includ conexiunile transfrontaliere prin tunelul de bază Brenner și prin tunelul Lyon-Torino; numărul de călători-kilometru pentru Italia reprezintă cea mai recentă estimare aflată la dispoziția publicului.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, administrația națională, administratorii de infrastructură și operatorii feroviari.

Randamentul din punctul de vedere al vitezei: analiză

Din perspectiva cetățeanului: o evaluare a timpilor de călătorie, a prețurilor și a numărului de curse pe liniile de mare viteză auditate – metodologia și datele

Metodologia aplicată pentru colectarea datelor:

Activitatea a constat în colectarea prețurilor biletelor și a informațiilor de călătorie valabile la anumite date pentru punctele de origine și de destinație ale liniilor de mare viteză auditate, folosind modurile de transport feroviar de mare viteză, transport feroviar convențional și transport aerian, și într-o analiză a oricăror modele specifice descoperite pe rutele menționate în continuare.

Statul membru	Linia de mare viteză ce urmează a fi auditată	Prețuri și informații de călătorie	Gărilor corespunzătoare
Spania	Madrid- Barcelona- frontiera franceză	Madrid-Barcelona	Madrid Puerta de Atocha - Barcelona Sants
	Madrid-Galicia- Eje Atlántico	Madrid-Santiago de Compostela	Madrid Chamartín - Santiago de Compostela
	Madrid- Valladolid-León	Madrid-León	Madrid Chamartín - León
Germania	Stuttgart- München	Stuttgart-München	Stuttgart Hbf - München Hbf
	Berlin-München	Leipzig/Halle-München	Leipzig Hbf - München Hbf
Italia	Torino-Salerno	Torino-Roma	Torino Porta Nuova - Roma Termini
	Milano-Veneția	Milano-Veneția	Milano Centrale - Veneția S. Lucia

Franța	LGV Est- Européenne	Paris-Strasbourg	Paris EST - Strasbourg Gare
	LGV Rhin-Rhône	Dijon-Mulhouse	Dijon Ville - Mulhouse Ville

Prima parte a activității a constat în colectarea de date pentru a obține informații și date privind cel mai mic ieftin bilet (prețul include taxele) pentru ziua în cauză și în cel mai logic moment al zilei pentru categoria de călători vizată, în timp ce a doua parte a constat în consemnarea numărului de curse între cele două gări în ziua respectivă (indicându-se dacă există sub 10 curse, între 10 și 20 sau peste 20 de curse posibile). Activitatea a vizat în detaliu următoarele aspecte:

- o numărul diferitelor tipuri de transport: 3: tren de mare viteză, tren convențional și transport aerian (autocarele pe distanțe mari au fost analizate separat de Curte);
- o numărul destinațiilor/rutelor: 9, conform indicațiilor de mai sus;
- o numărul de direcții (fiecare rută este bidirecțională, de exemplu MAD-BCN și BCN-MAD): 2, dar limitate la punctele de origine și de destinație;
- o numărul de zile diferite de începere a călătoriei: 2 (un bilet dus-întors de luni până vineri atrage, de regulă, clienții de afaceri; un bilet dus-întors de vineri până duminică atrage, de regulă, persoanele care călătoresc în scopuri de agrement);
- o datele călătoriei: 4 săptămâni cu date aproximative (5-9 iunie 2017; 3-7 iulie 2017; 31 iulie-4 august 2017; și 28 august-3 septembrie 2017);
- o orele de călătorie, în combinație cu zilele de călătorie de mai sus: (călătorii de afaceri: plecare între 7.00 și 9.00 și întoarcere între 16.00 și 18.00; călătorii de agrement: plecare între 10.00 și 12.00 și întoarcere între 17.00 și 19.00);
- o numărul de momente în care se efectuează rezervarea: 3 (cu 3 luni înainte de prima zi a călătoriei; cu 2 săptămâni înainte de prima zi a călătoriei; „în ultima clipă”: în ziua lucrătoare anterioară primei zile a călătoriei);
- o datele de colectat: data plecării și a sosirii; prețul biletului dus-întors, în euro; durata călătoriei în minute; numărul curselor zilnice.

Activitate de colectare a datelor a început în martie 2017, pentru a permite realizarea rezervării „cu 3 luni înainte” a călătoriei, la prima dată menționată anterior. Pentru călătoriile de afaceri s-a acordat prioritate timpului, nu prețului biletului, în timp ce pentru călătoriile de agrement s-a acordat prioritate elementului financiar. Logica aplicată la rezervarea unui bilet a fost aceea că, dacă pentru un călător de afaceri sunt disponibile două opțiuni în perioada de timp stabilită, una fiind cu 20 de euro mai ieftină, dar cu 30 de minute mai lentă, se va acorda prioritate trenului mai rapid și puțin mai scump. Același lucru este valabil și în cazul călătoriilor de agrement: dacă un tren face cu 30 de minute mai mult pe drum, dar este cu 20 de euro mai ieftin, a fost selectat acest tren.

Prețurile medii și duratele medii ale călătoriilor: prezentare generală

Ruta	Prețul mediu și durata medie a călătoriei									Numărul de curse
	Călătorii de afaceri			Călătorii de agrement						
	Transport feroviar de mare viteză	Transport feroviar convențional	Transport aerian	Transport feroviar de mare viteză	Transport feroviar convențional	Transport aerian				
Madrid-Barcelona-Madrid	177 € 5 h 19	120 € 12 h 04	225 € 2 h 45	169 € 5 h 35		218 € 2 h 40				20-30
Barcelona-Madrid-Barcelona	15 € 5 h 17	124 € 11 h 43	244 € 2 h 45	167 € 5 h 30	130 € 11 h 19	223 € 2 h 43				20-30
Madrid-Santiago-Madrid	81 € 11 h 06		229 € 2 h 27							< 10
Santiago-Madrid-Santiago	82 € 10 h 40			81 € 10 h 36						< 10
Madrid-Leon-Madrid	69 € 4 h 38	63 € 10 h 13		81 € 4 h 57						10
Leon-Madrid-Leon	71 € 4 h 56									10
Stuttgart-München-Stuttgart	76 € 4 h 36	88 € 6 h 49		63 € 4 h 37	84 € 6 h 46					50-60
München-Stuttgart-München	74 € 4 h 31	88 € 6 h 46	229 € 1 h 30	65 € 4 h 33	84 € 6 h 45					50-60
Leipzig-München-Leipzig	135 € 10 h 15	117 € 13 h 33		108 € 10 h 45	87 € 13 h 39					40-45
München-Leipzig-München	113 € 10 h 28	118 € 13 h 32	340 € 1 h 50	91 € 10 h 18	92 € 14 h 26					40-45
Torino-Roma-Torino	137 € 9 h 08	125 € 12 h 55	276 € 2 h 24	157 € 8 h 43	159 € 13 h 15	236 € 2 h 20				20-50
Roma-Torino-Roma	134 € 9 h 10	127 € 13 h 53	289 € 2 h 23	140 € 8 h 54	121 € 20 h 44	165 € 2 h 30				20-50
Milano-Veneția-Milano	68 € 4 h 50	51 € 6 h 40		82 € 4 h 50	53 € 7 h 42					20-50
Veneția-Milano-Veneția	65 € 4 h 50	50 € 7 h 04		66 € 4 h 50	51 € 7 h 56					20-50
Paris-Strasbourg-Paris	161 € 3 h 40			173 € 3 h 44						15-20
Strasbourg-Paris-Strasbourg	154 € 3 h 51			162 € 3 h 36						15-20
Dijon-Mulhouse-Dijon	49 € 2 h 28									15-20
Mulhouse-Dijon-Mulhouse				62 € 2 h 42						15-20

Sursa: Advito și Curtea de Conturi Europeană. Câmpurile de culoare gri = date nedisponibile; coloana „Număr de curse” indică numărul mediu de călătorii dus-întors directe între orașele în cauză, pe o perioadă de 24 de ore.

Medii per țări vizitate

Țara	Euro pe minutul de călătorie						Euro pe kilometrul de călătorie	
	Călătorii de afaceri			Călătorii de agrement			Călătorii de afaceri	Călătorii de agrement
	Transport feroviar de mare viteză	Transport feroviar convențional	Transport aerian	Transport feroviar de mare viteză	Transport feroviar convențional	Transport aerian	Transport feroviar de mare viteză	Transport feroviar de mare viteză
Spania	0,30 €	0,15 €	1,47 €	0,35 €	0,19 €	1,37 €	0,10 €	0,12 €
Germania	0,24 €	0,18 €	2,82 €	0,19 €	0,16 €		0,15 €	0,12 €
Italia	0,24 €	0,14 €	1,97 €	0,27 €	0,13 €	1,39 €	0,12 €	0,13 €
Franța	0,58 €			0,64 €			0,17 €	0,19 €

Sursa: Advito și Curtea de Conturi Europeană. Vitezele medii pentru conexiunile de mare viteză de mai sus au fost de 157 km/h în Spania, 103 km/h în Germania, 126 km/h în Italia și 183 km/h în Franța.

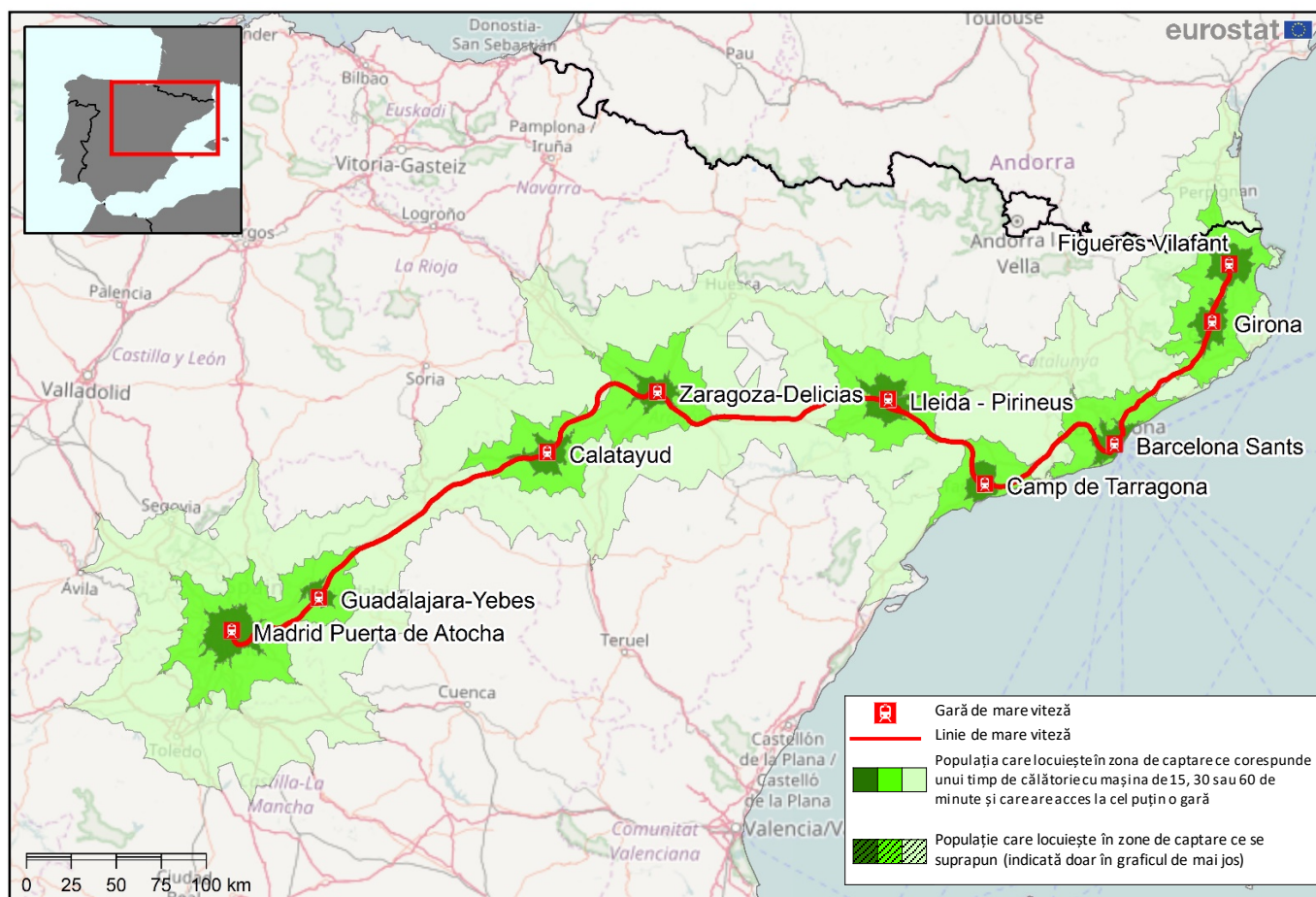
ANEXA VII**Impactul gărilor asupra timpului și a vitezei de călătorie**

Linia de mare viteză	Origine-Destinație	Lungimea în km	Numărul de gări	Distanța medie între gări (km)	Distanța cea mai mică între gări (km)	Distanța cea mai mare între gări (km)	Călătoria cea mai directă (min)	Călătoria cea mai puțin directă (min)	Diferență (min)	„Costul de timp” al fiecărei gări intermediare	Viteza medie pe călătoria cea mai directă (km/h)	Viteza medie pe călătoria cea mai puțin directă (km/h)	Diferența (km/h)	„Costul de viteză medie” al fiecărei gări intermediare (km/h)
Madrid-Barcelona-FF	Madrid-Figueres Vilafant	797	9	100	35	157	215	255	40	10	209	188	21,49	5,37
Madrid-León	Madrid-León	345	5	86	51	114	126	153	27	9	164	135	28,99	7,2
Eje Atlántico	Vigo-A Coruña	165	5	41	26	61	80	80	—	—	124	124	—	—
Torino-Salerno	Torino-Salerno*	1 007	14	77	4	253	255*	292*	37*	7*	186*	162*	23,55*	4,71*
Milano-Veneția	Milano-Veneția	273	7	46	8	84	145	145	—	—	113	113	—	—
LGV Est Européenne	Paris-Strasbourg	441	5	110	68	137	106	119	13	7	250	222	27,27	13,64
LGV Rhin-Rhône	Dijon-Mulhouse	205	4	68	46	82	62	74	12	6	198	166	32,17	16,09
Stuttgart-München	Stuttgart-München	267	8	38	6	191	134	154	20	4	108	94	14,00	2,74
Berlin-Leipzig/Halle-Erfurt-Nurnberg-München	Berlin-München	672	15	48	2	94	240	312	72	12	155	129	25,77	4,28

* Impactul gărilor asupra timpului și asupra vitezei de călătorie este calculat pentru o călătorie Milano-Napoli.

Harta zonei de captare și date-cheie pentru fiecare dintre căile ferate de mare viteză auditate, precum și pentru trecerile de frontieră evaluate

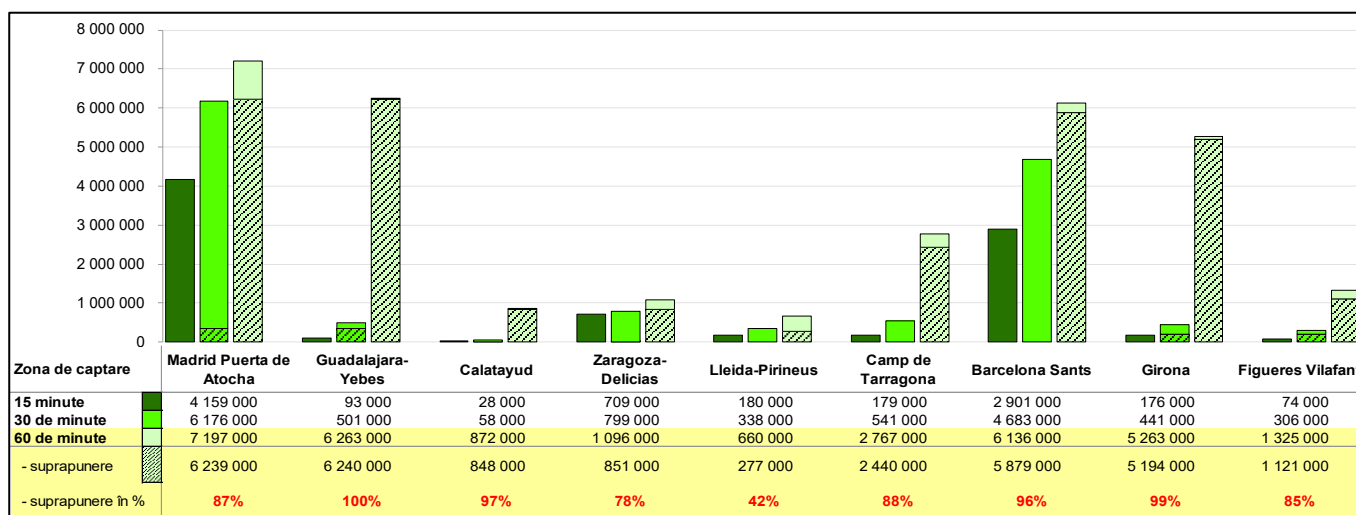
Linia de mare viteză Madrid-Barcelona-frontiera franceză



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

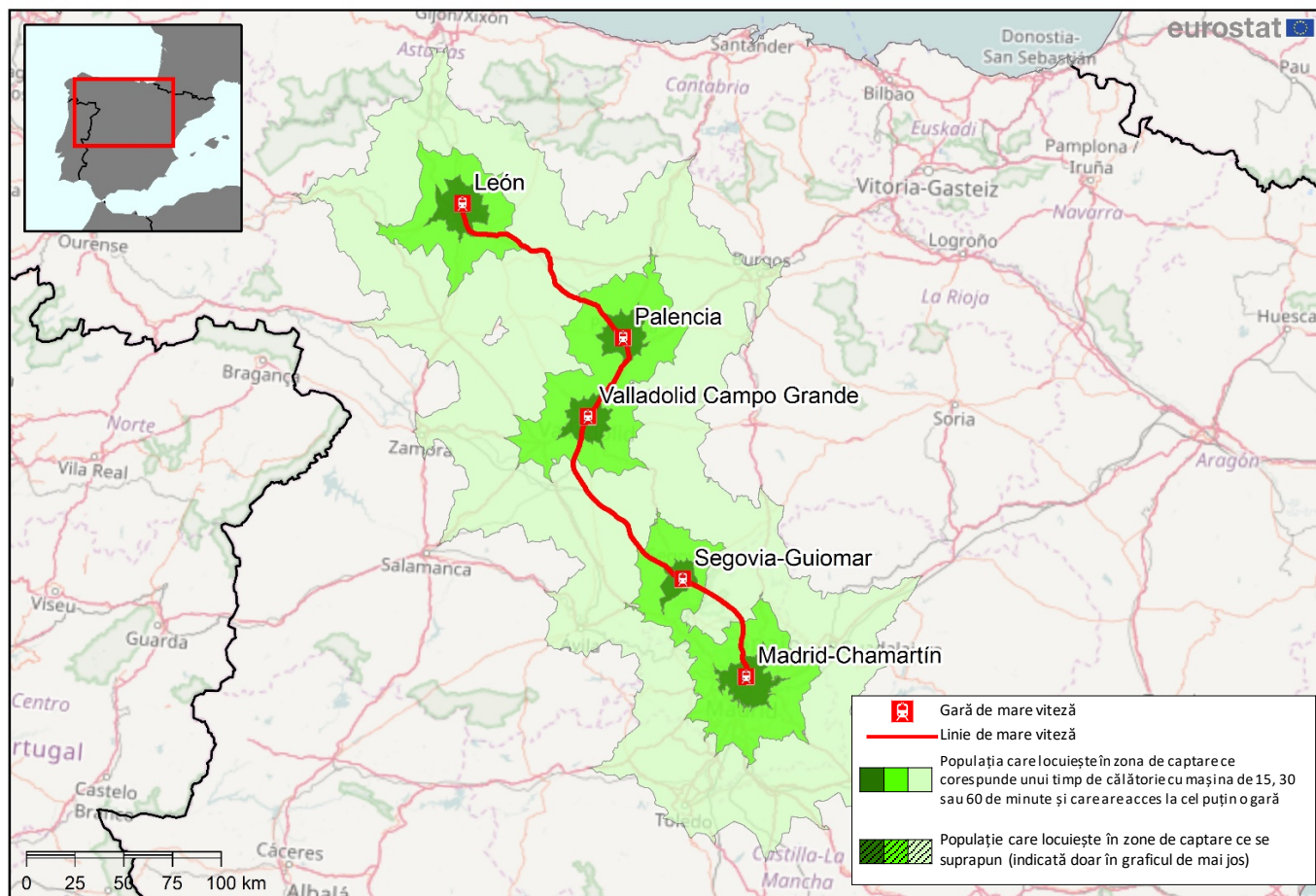
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Lungime	Cost total (fără TVA)	Finanțare din partea UE	Saturația capacității liniei	Trenuri de mare viteză (medie zilnică)	Gări	Distanța medie între gări	Viteze			
							max. proiectată	max. de operare	medie reală	din max. proiectată
km	mil. euro	mil. euro	%	nr.	nr.	km	km/h	km/h	km/h	%
797	12 109	3 553	45%	90	9	94*	350	300	188-209	54-60%



* Fără ocolirea orașelor Zaragoza și Lleida.

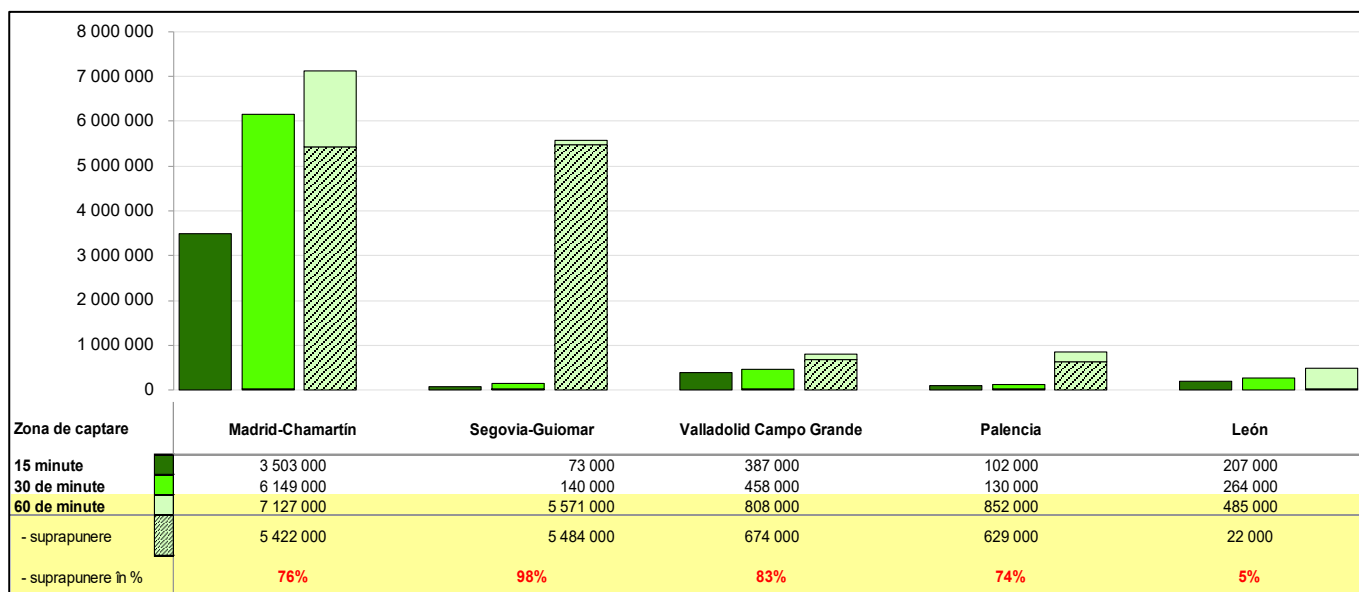
Linia de mare viteză Madrid-León



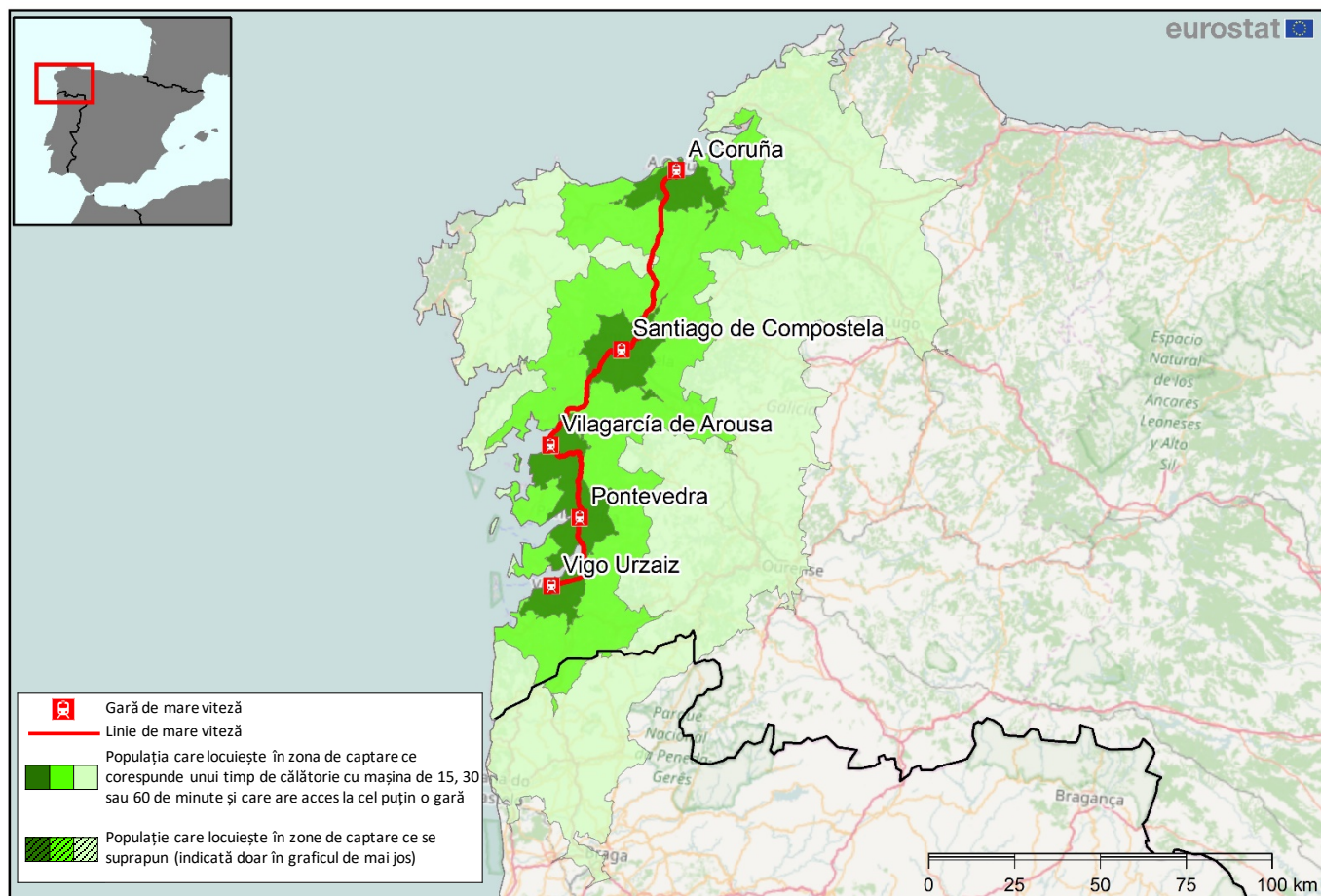
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Lungime	Cost total (fără TVA)	Finanțare din partea UE	Saturația capacității liniei	Trenuri de mare viteză (medie zilnică)	Gări	Distanța medie între gări	Viteze			
							max. proiectată	max. de operare	medie reală	din max. proiectată
km	mil. euro	mil. euro	%	nr.	nr.	km	km/h	km/h	km/h	%
345	5 415	2 118	39%	47	5	86	350	300	135-164	39-47 %



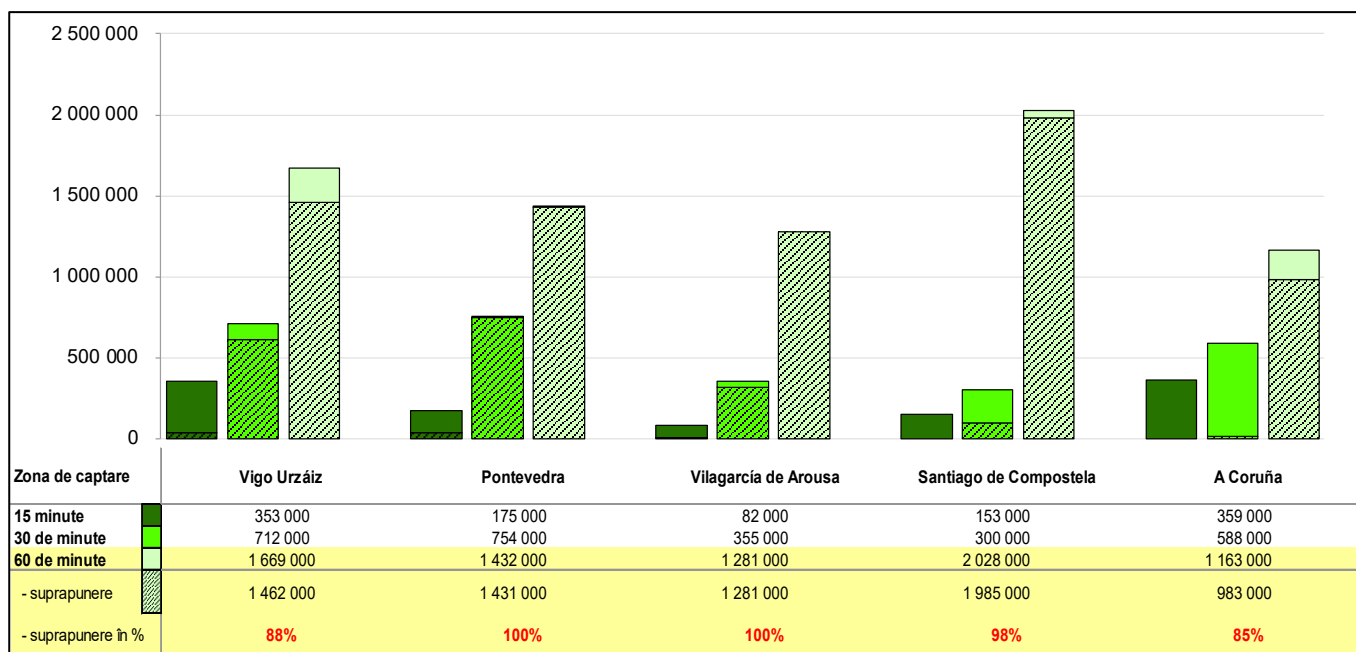
Linia de mare viteză Eje Atlántico



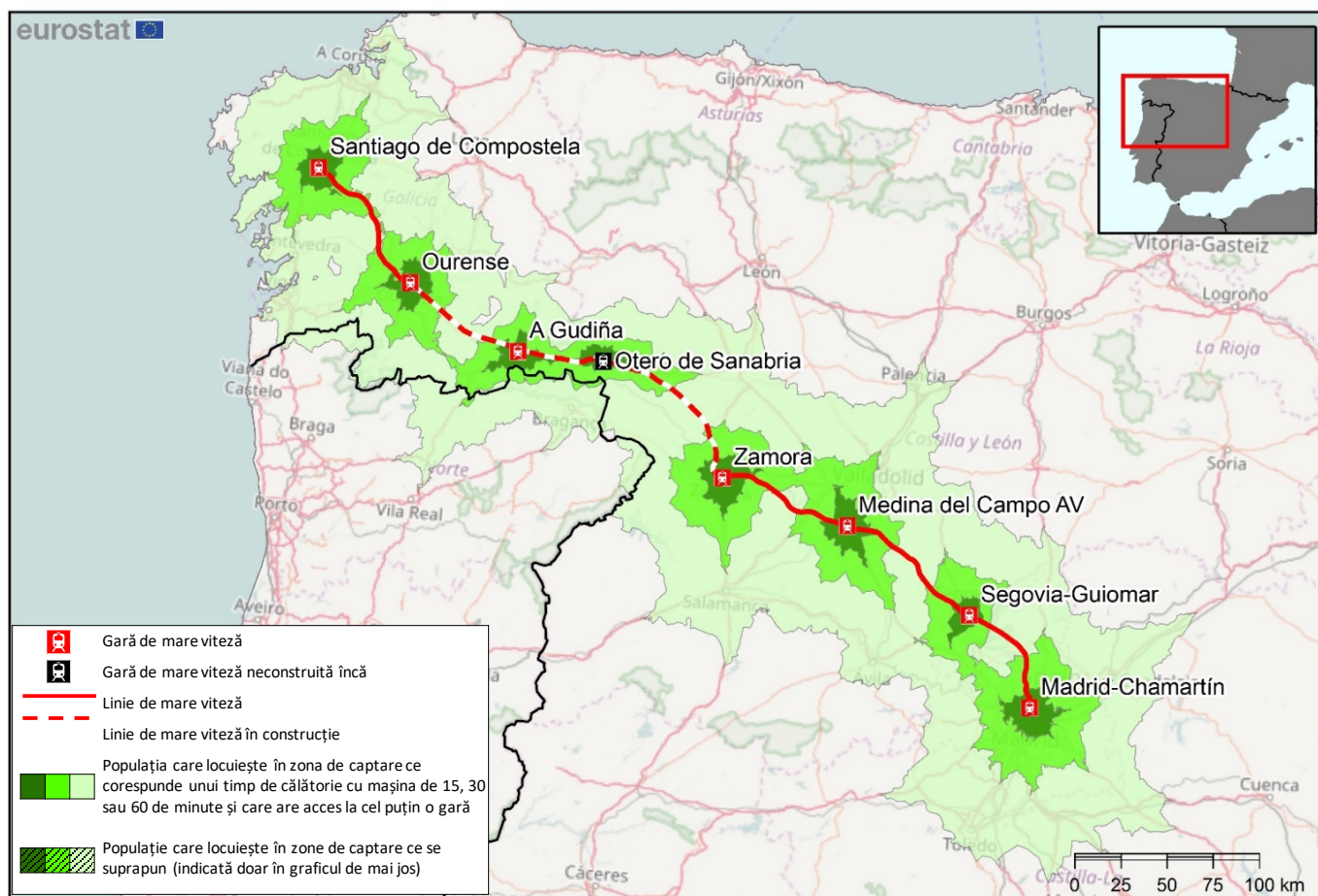
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Lungime	Cost total (fără TVA)	Finanțare din partea UE	Saturația capacității liniei	Trenuri de mare viteză (medie zilnică)	Gări	Distanța medie între gări	Viteze			
							max. proiectată	max. de operare	medie reală	din max. proiectată
km	mil. euro	mil. euro	%	nr.	nr.	km	km/h	km/h	km/h	%
165	2 596	418 (14%)	19%	22	5	41	250	200	124	50%



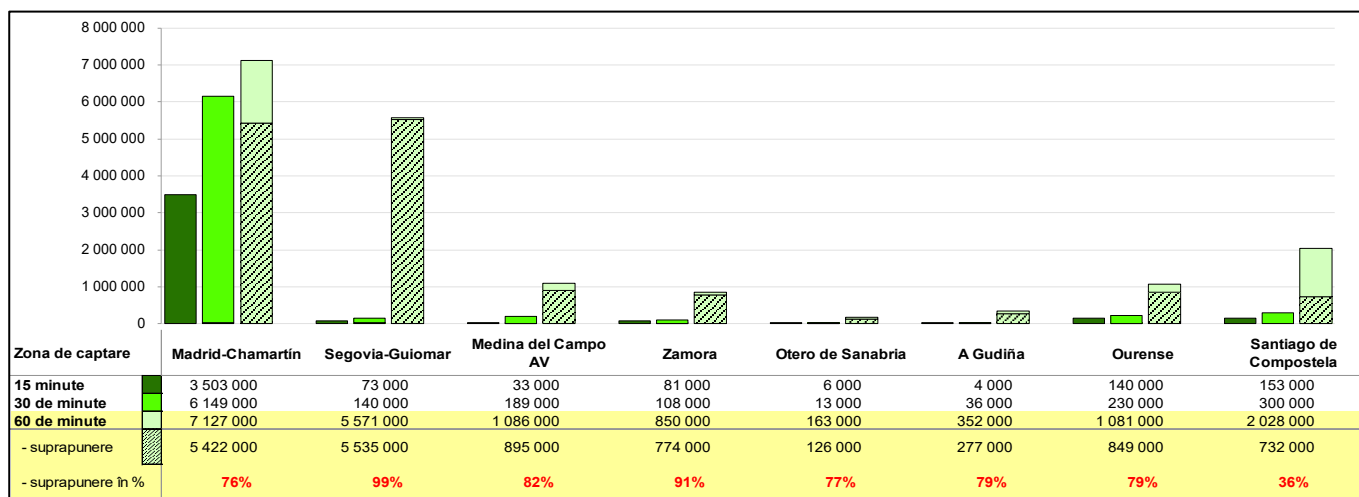
Linia de mare viteză Madrid-Galicia



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

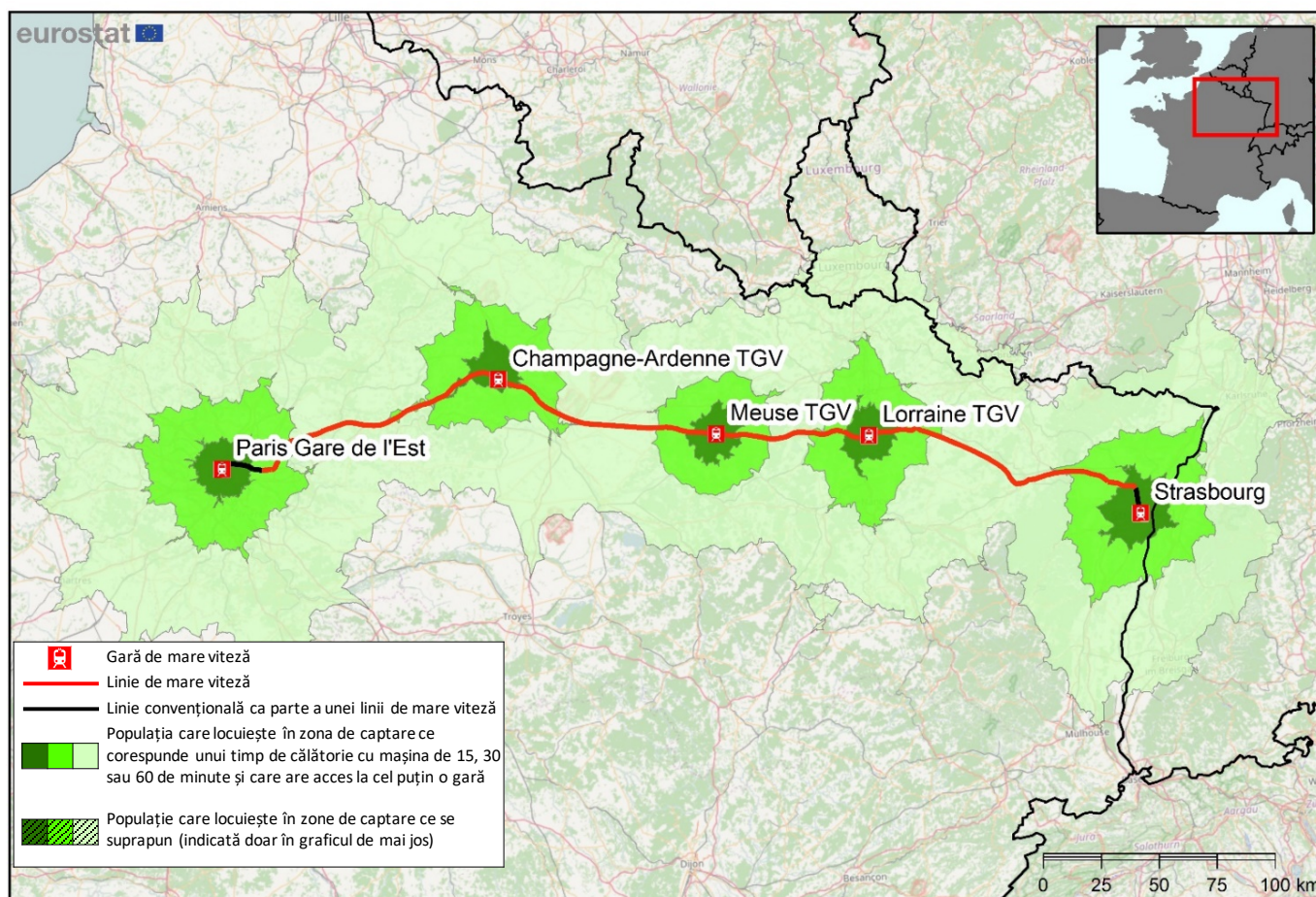
Lungime	Cost total (fără TVA)	Finanțare din partea UE	Saturația capacității liniei	Trenuri de mare viteză (medie zilnică)	Gări	Distanța medie între gări	Viteze			
							max. proiectată	max. de operare	medie reală	din max. proiectată
km	mil. euro	mil. euro	%	nr.	nr.	km	km/h	km/h	km/h	%
549	5 714*	440*	36 %**	22	8	78	350	200	103-110	29-31 %



* Costurile totale și finanțarea din partea UE se referă la porțiunea Medina del Campo-Galicia.

** Se referă la porțiunile de mare viteză finalizate.

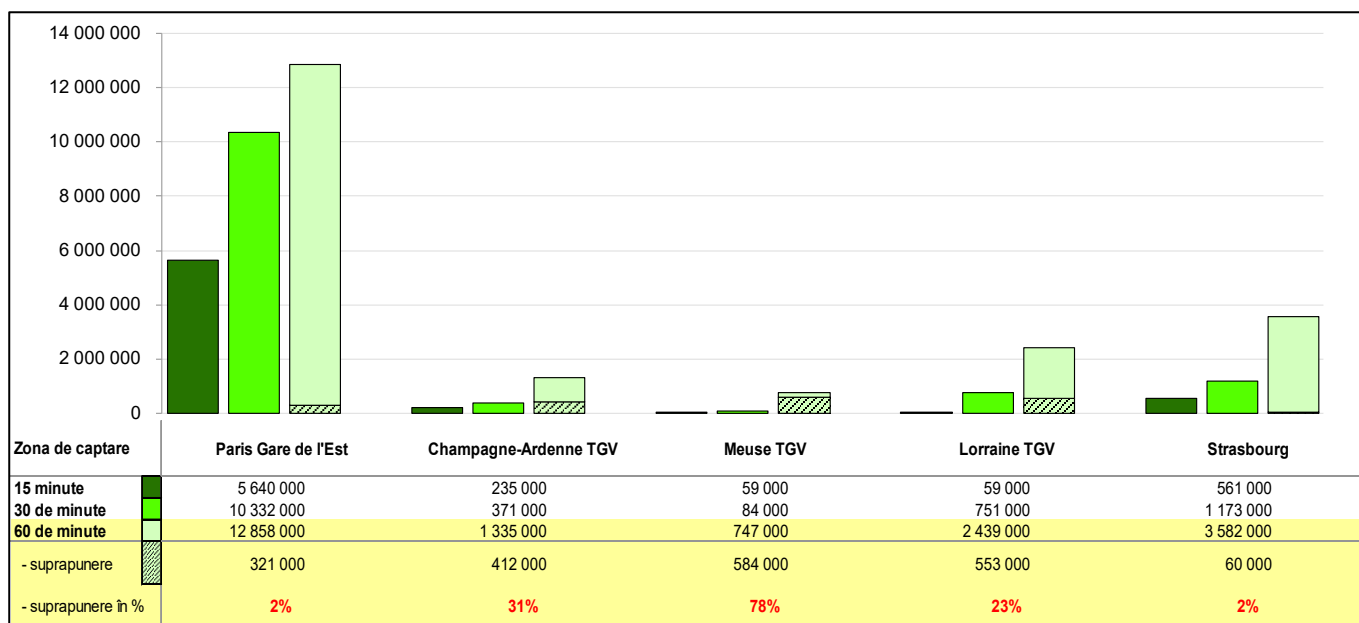
Linia de mare viteză Est-Européenne



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

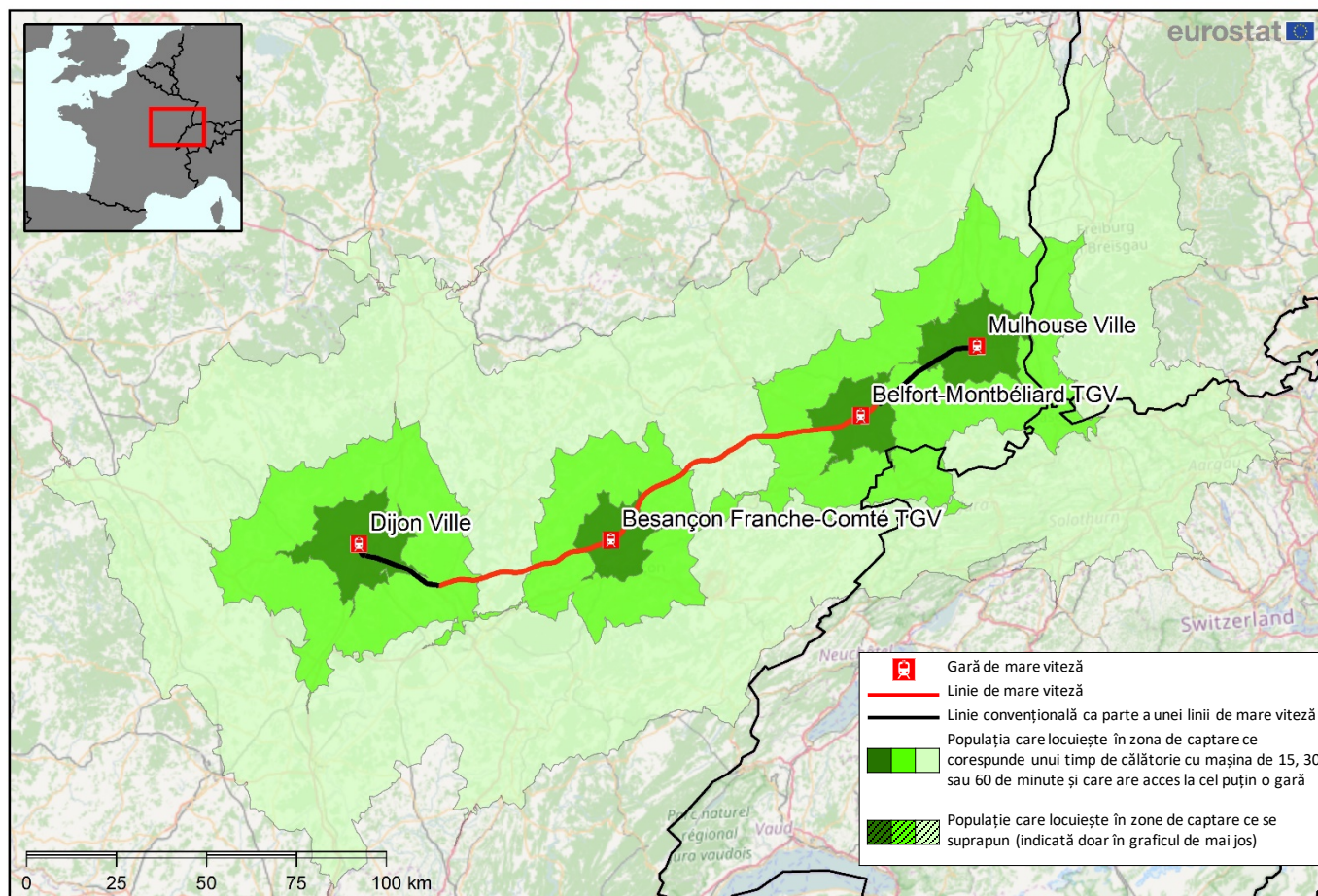
Lungime	Cost total (fără TVA)	Finanțare din partea UE	Saturația capacității liniei	Trenuri de mare viteză (medie zilnică)	Gări	Distanța medie între gări	Viteze			
							max. proiectată	max. de operare	medie reală	din max. proiectată
km	mil. euro	mil. euro	%	nr.	nr.	km	km/h	km/h	km/h	%
406*	6 712	331 (5%)	50%	56	5	110**	350	320	222-250	63-71 %



* Doar linia de mare viteză; 441 km dacă sunt incluse liniile convenționale.

** Calculată din lungimea totală de 441 km.

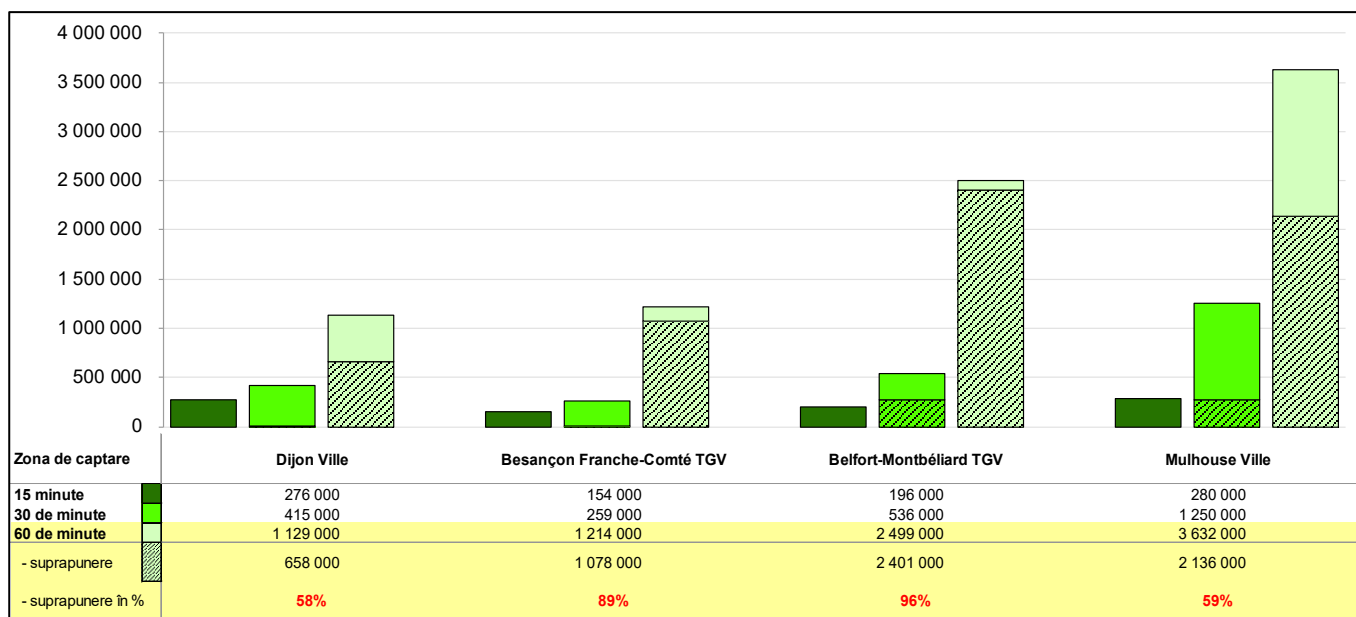
Linia de mare viteză Rhin-Rhône



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

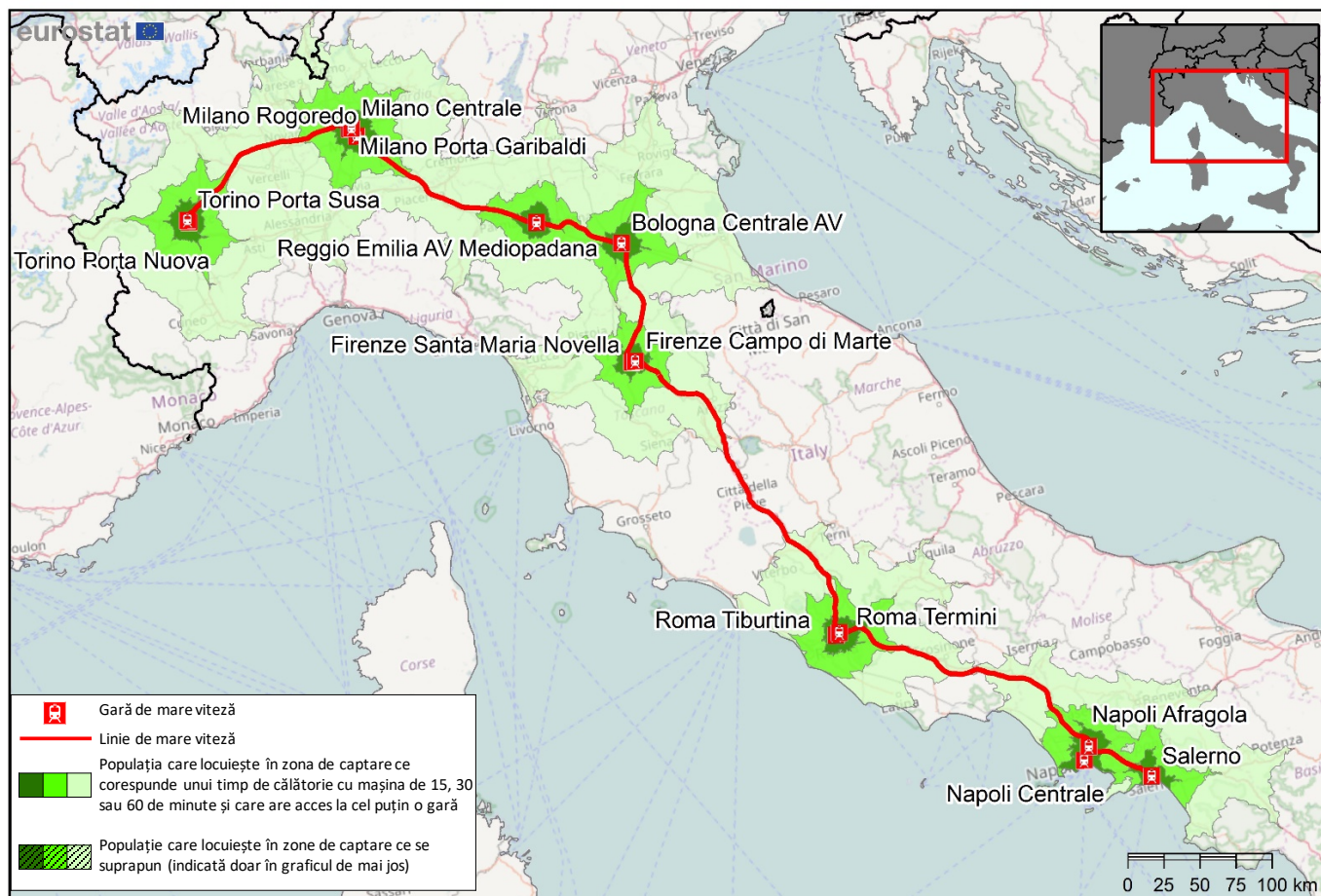
Lungime	Cost total (fără TVA)	Finanțare din partea UE	Saturația capacității liniei	Trenuri de mare viteză (medie zilnică)	Gări	Distanța medie între gări	Viteze			
							max. proiectată	max. de operare	medie reală	din max. proiectată
km	mil. euro	mil. euro	%	nr.	nr.	km	km/h	km/h	km/h	%
138*	2 588	207 (8%)	20%	19	4	68**	350	320	166-198	47-57 %



* Doar linia de mare viteză; 205 km dacă sunt incluse liniile convenționale.

** Calculată din lungimea totală de 205 km.

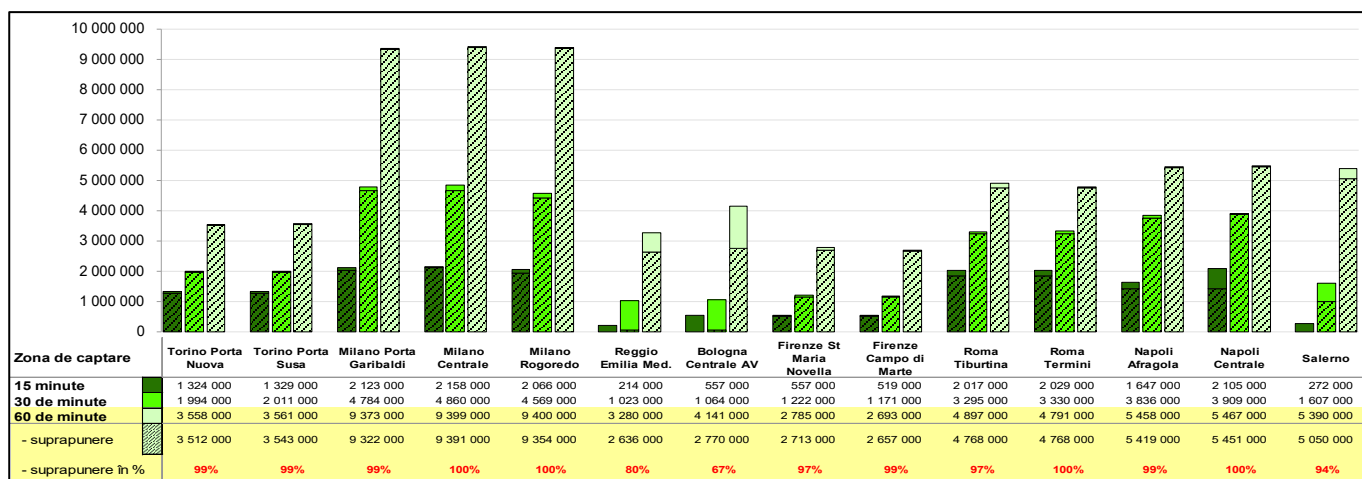
Linia de mare viteză Torino-Salerno



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

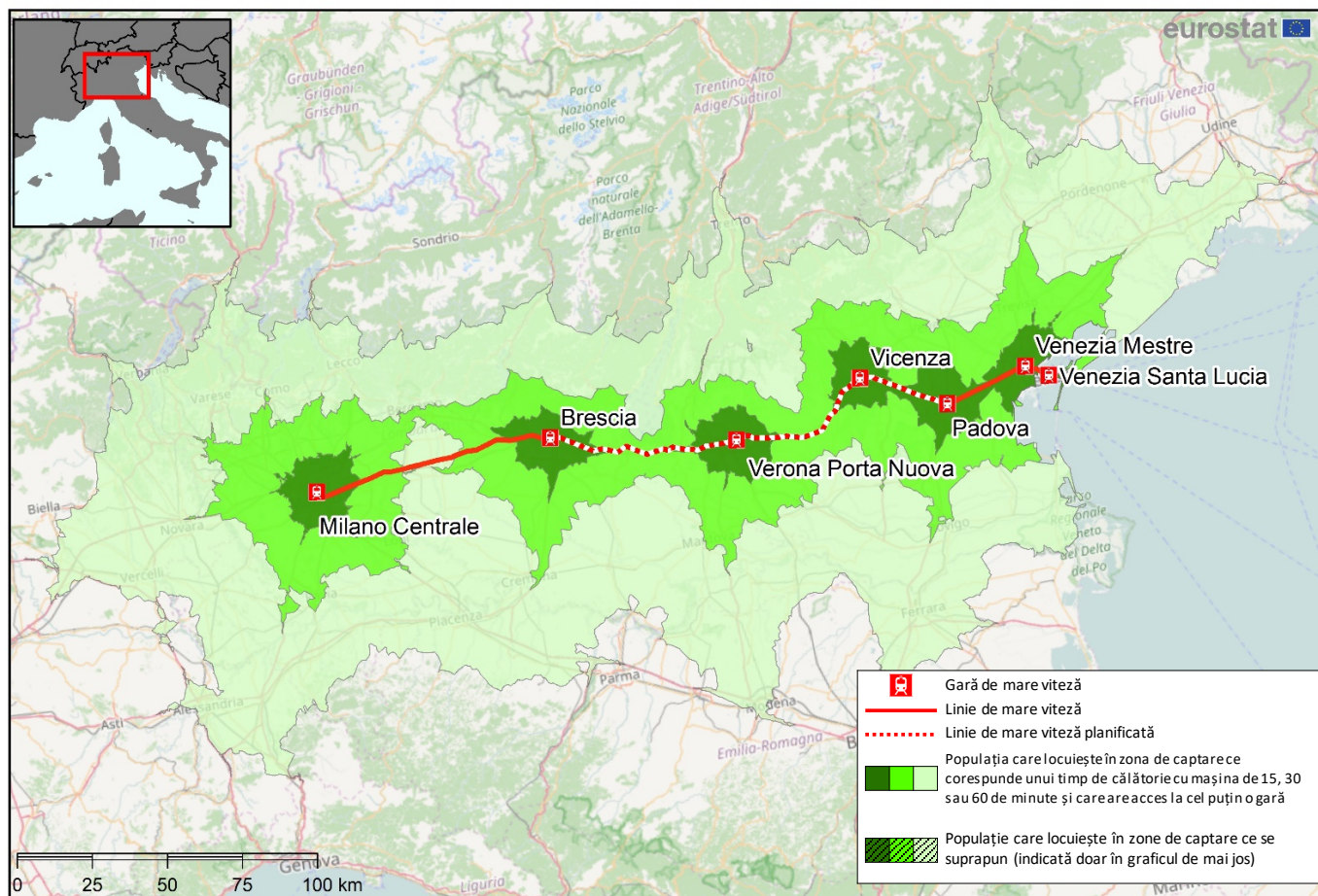
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Lungime	Cost total (fără TVA)	Finanțare din partea UE	Saturația capacității liniei	Trenuri de mare viteză (medie zilnică)	Gări	Distanța medie între gări	Viteze			
							max. proiectată	max. de operare	medie reală	din max. proiectată
km	mil. euro	mil. euro	%	nr.	nr.	km	km/h	km/h	km/h	%
1 007	32 169	530	38%	257	14	77	300	300	162-186*	54-62 %*



* Viteza reală medie este măsurată pe tronsonul Milano-Napoli.

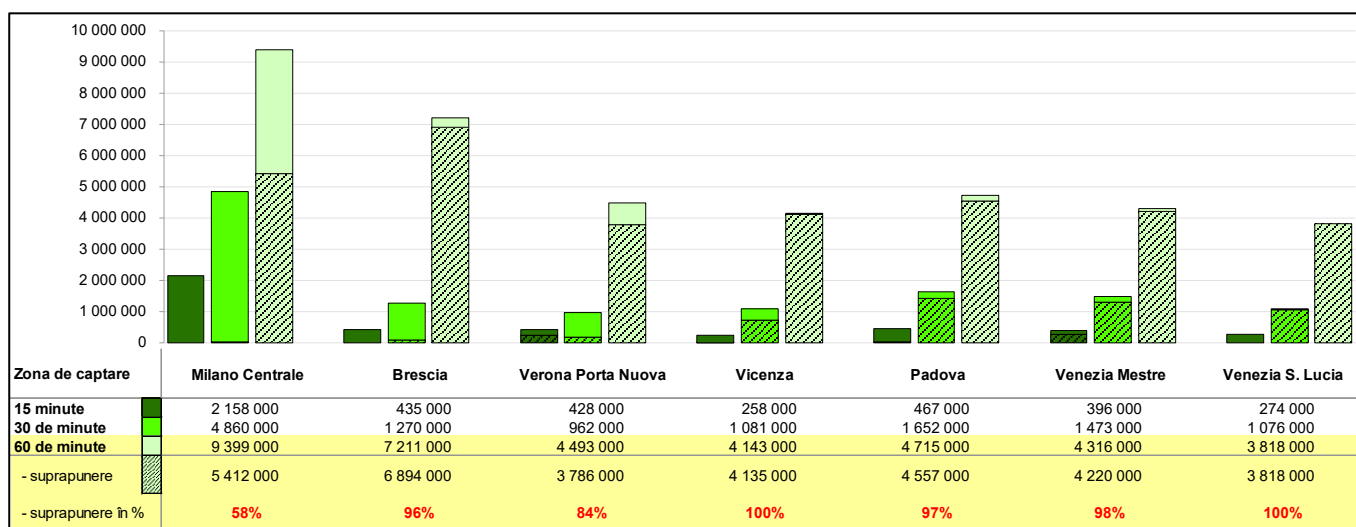
Linia de mare viteză Milano-Veneția



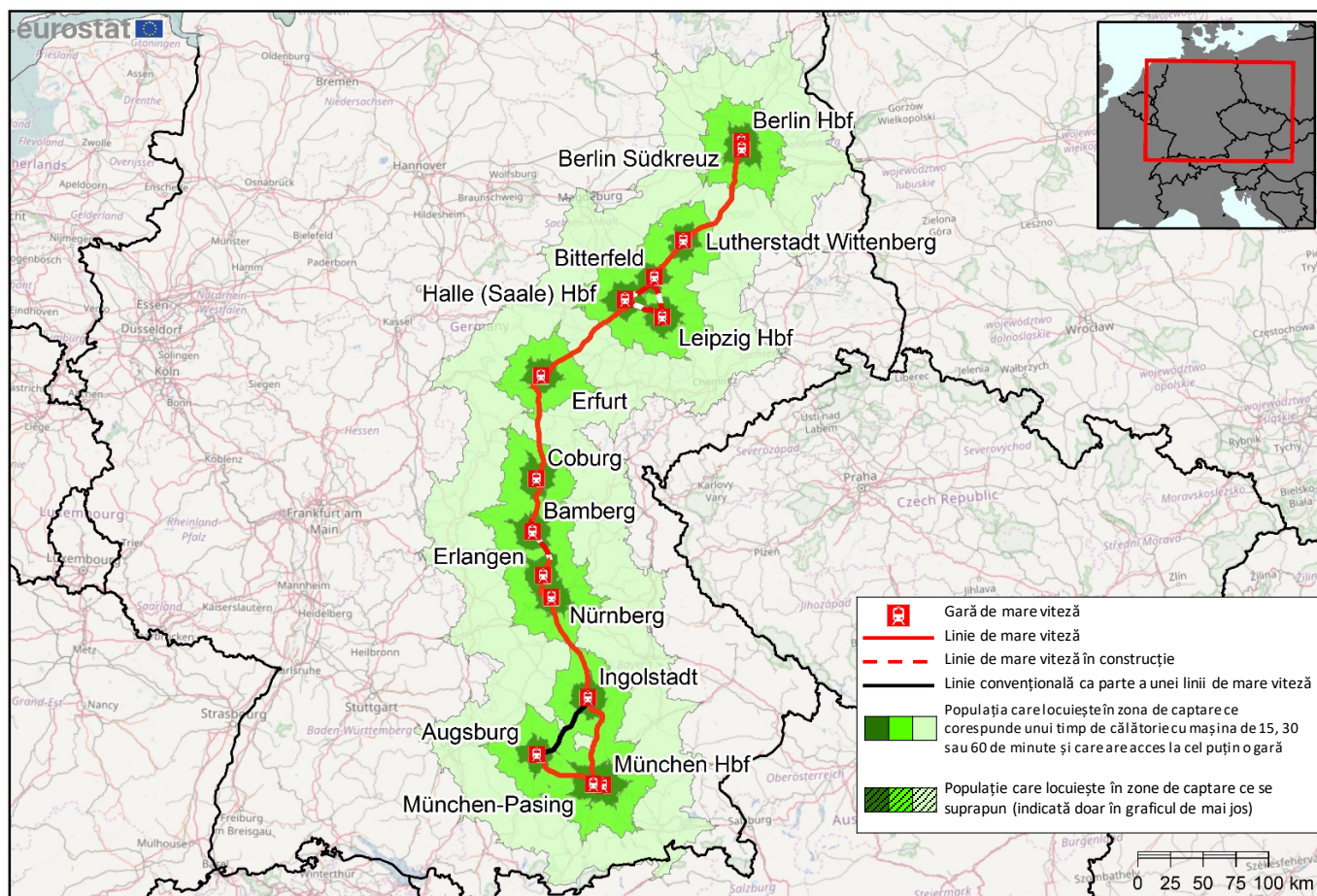
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Lungime	Cost total (fără TVA)	Finanțare din partea UE	Saturația capacității liniei	Trenuri de mare viteză (medie zilnică)	Gări	Distanța medie între gări	Viteze			
							max. proiectată	max. de operare	medie reală	din max. proiectată
km	mil. euro	mil. euro	%	nr.	nr.	km	km/h	km/h	km/h	%
273	11 856	178	—	93	7	46	300	300	113	38%



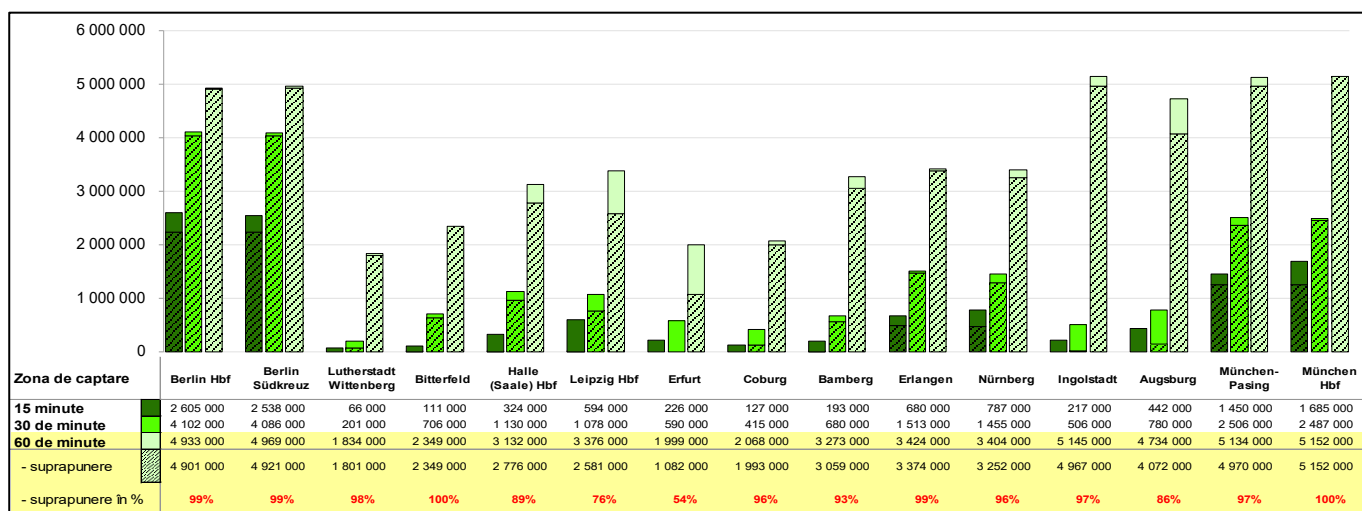
Linia de mare viteză Berlin-München



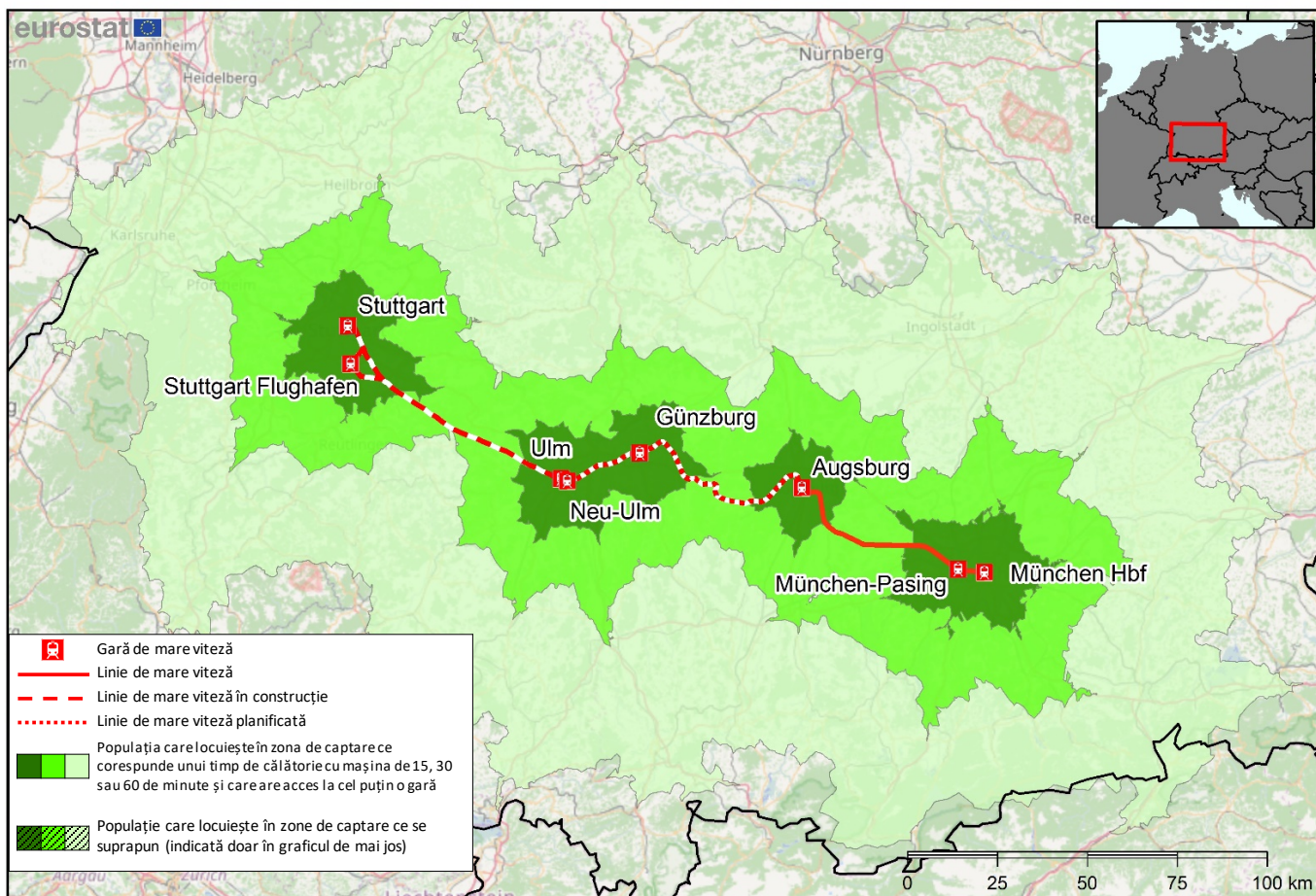
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Lungime	Cost total (fără TVA)	Finanțare din partea UE	Saturația capacității liniei	Trenuri de mare viteză (medie zilnică)	Gări	Distanța medie între gări	Viteze			
							max. proiectată	max. de operare	medie reală	din max. proiectată
km	mil. euro	mil. euro	%	nr.	nr.	km	km/h	km/h	km/h	%
672	14 682	734 (5%)	—	—	15	48	300	—	129-155	43-52 %



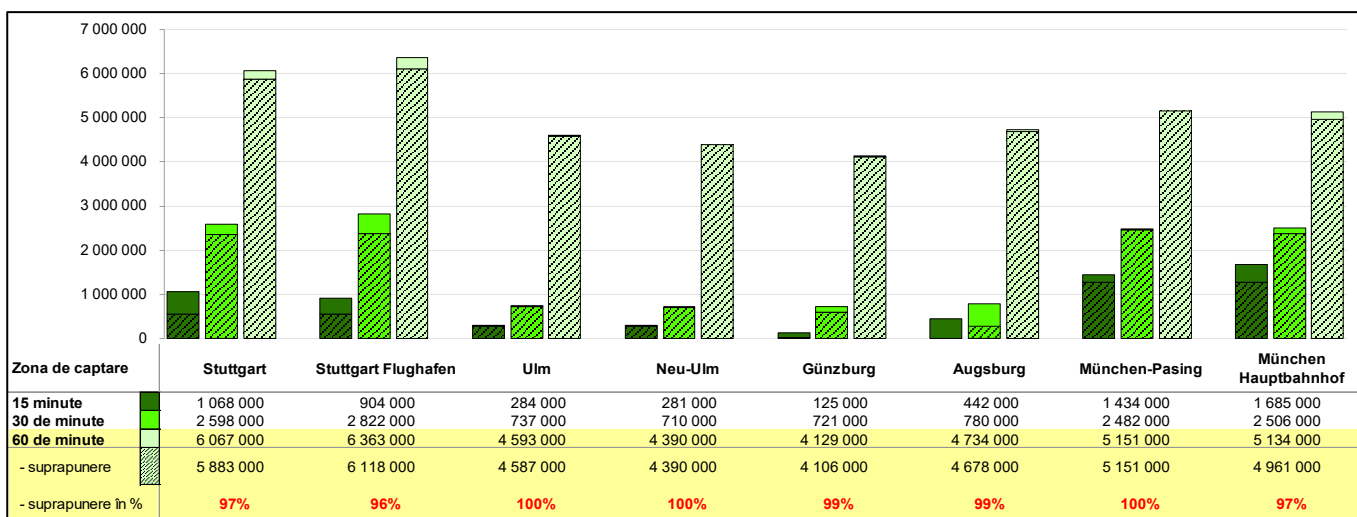
Linia de mare viteză Stuttgart-München



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

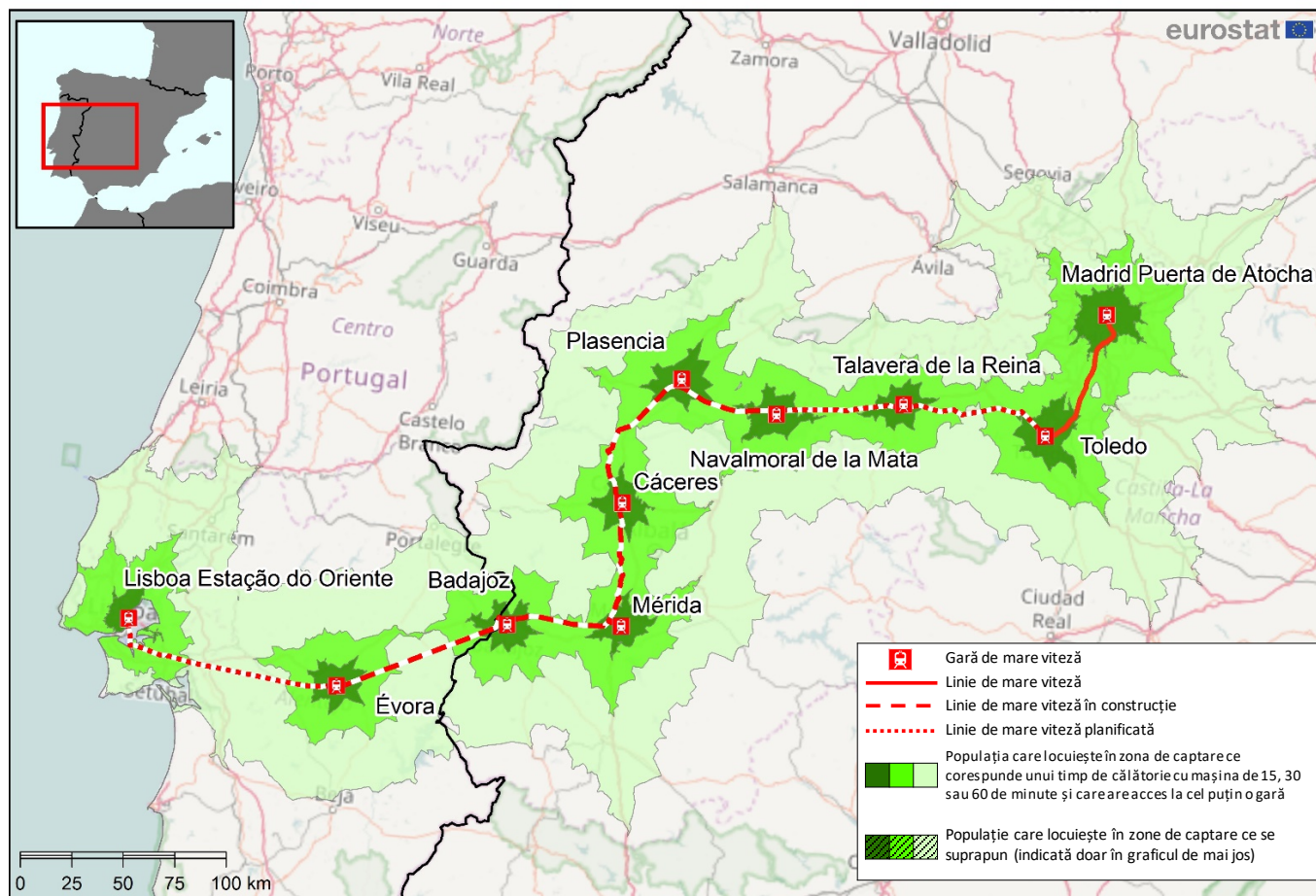
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Lungime	Cost total (fără TVA)	Finanțare din partea UE	Saturația capacității liniei	Trenuri de mare viteză (medie zilnică)	Gări	Distanța medie între gări	Viteze			
km	mil. euro	mil. euro	%	nr.	nr.	km	max. proiectată	max. de operare	medie reală	din max. proiectată
							km/h	km/h	km/h	%
267	5 073*	288 (6%)	—	—	8	38	250	—	94-108	38-43 %



* Costul total nu include Stuttgart 21.

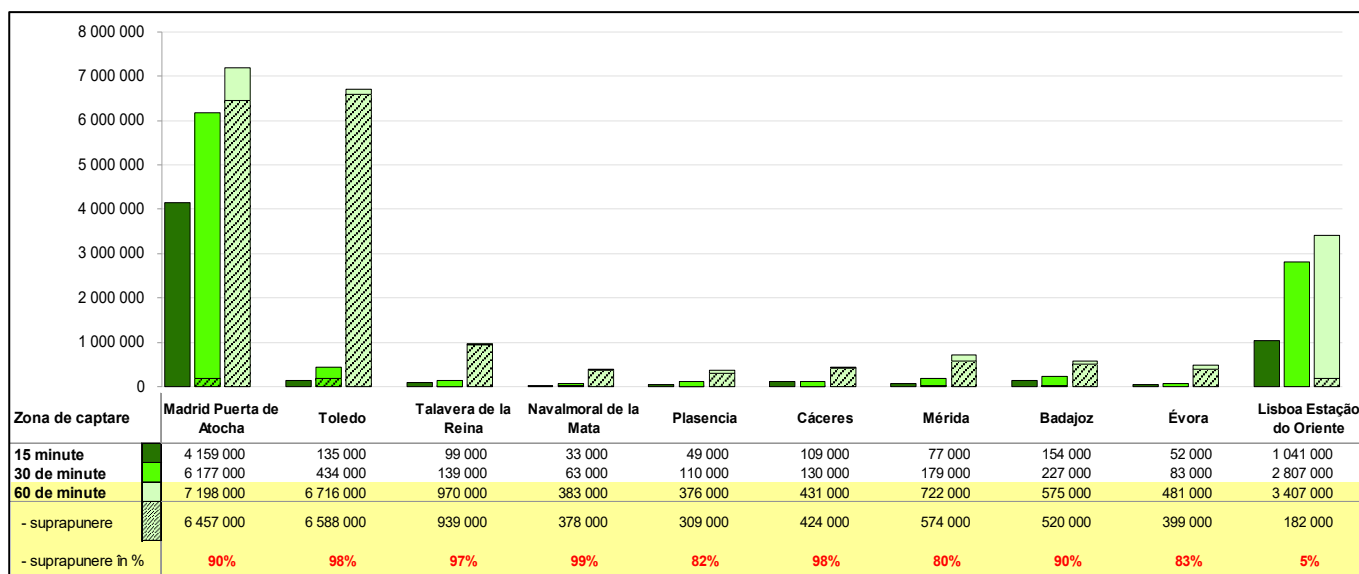
Linia de mare viteză Madrid-Lisabona



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Lungime	Cost total (fără TVA)	Finanțare din partea UE	Saturația capacității liniei	Trenuri de mare viteză (medie zilnică)	Gări	Distanța medie între gări	Viteze			
							max. proiectată	max. de operare	medie reală	din max. proiectată
km	mil. euro	mil. euro	%	nr.	nr.	km	km/h	km/h	km/h	%
644*	2 875*	436**	—	—	9	81	350	250***	—	—

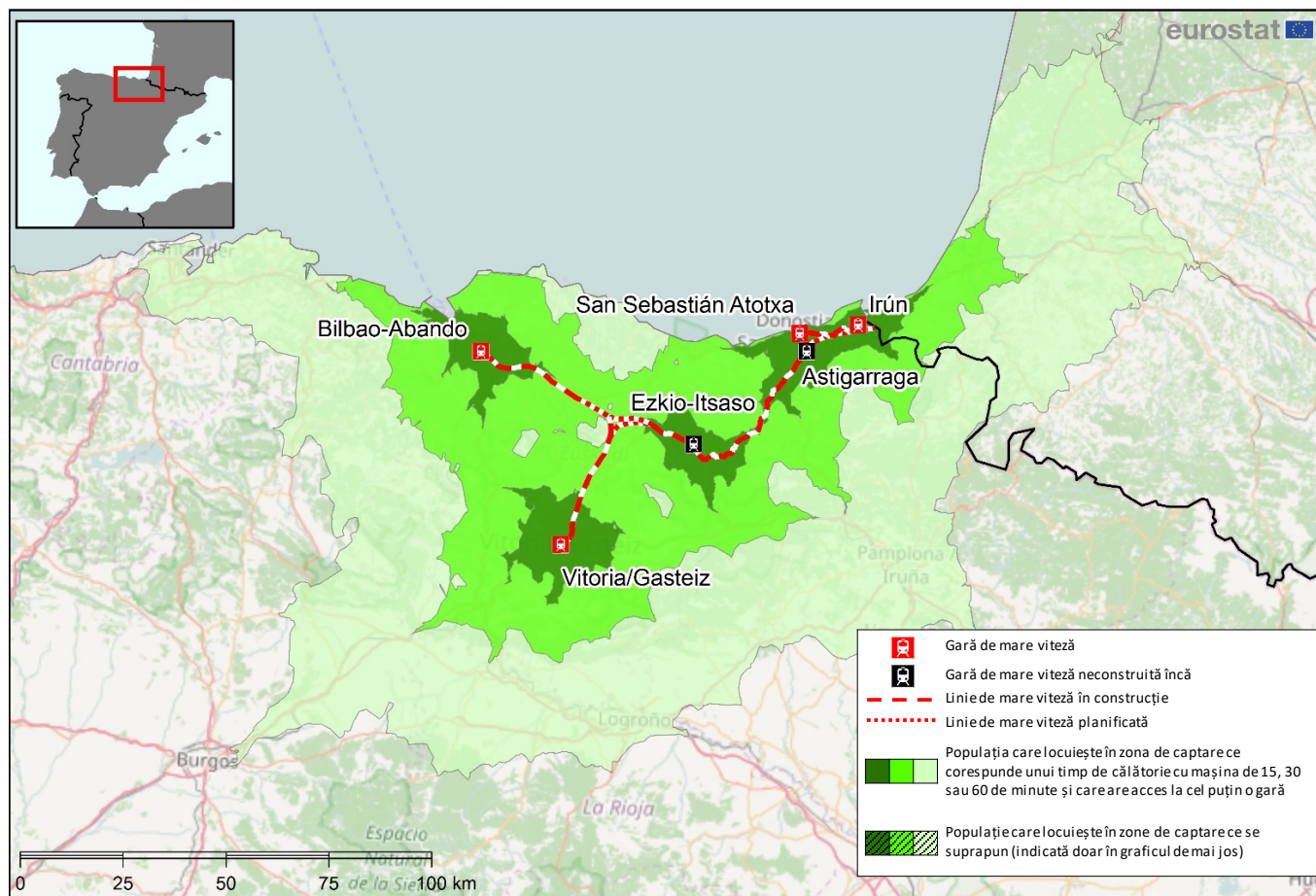


* 437 km pentru tronsonul dintre Madrid și frontiera cu Portugalia.

** Alocare din partea UE până în prezent.

*** Conform previziunilor actuale.

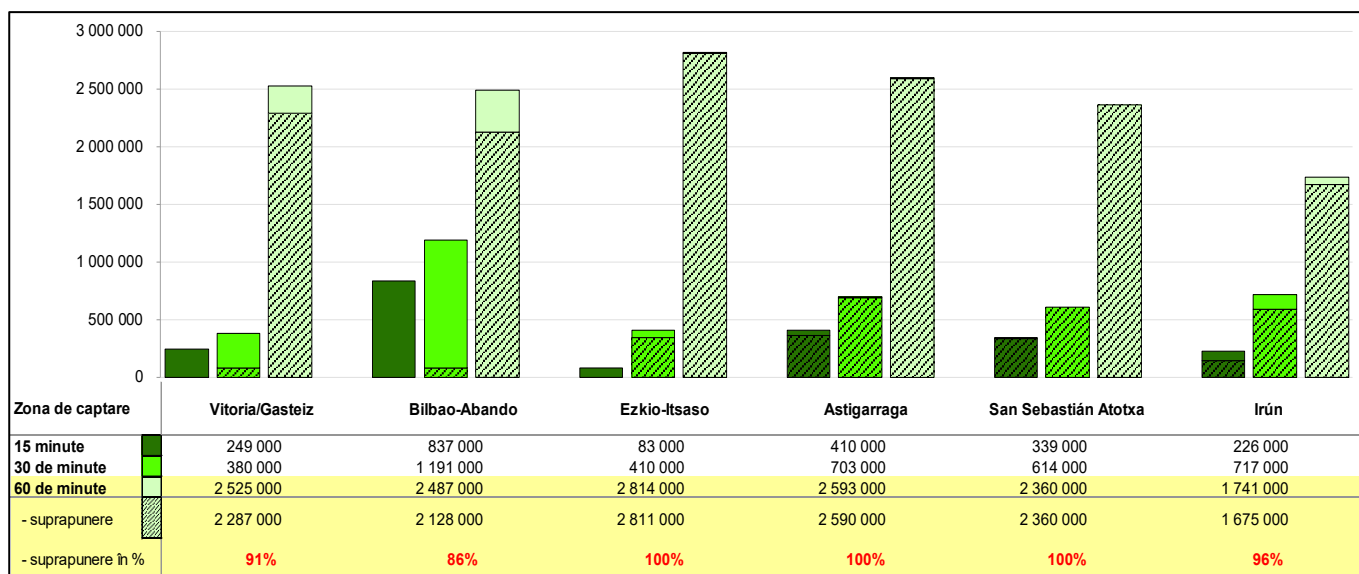
Linia de mare viteză Basque Y



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

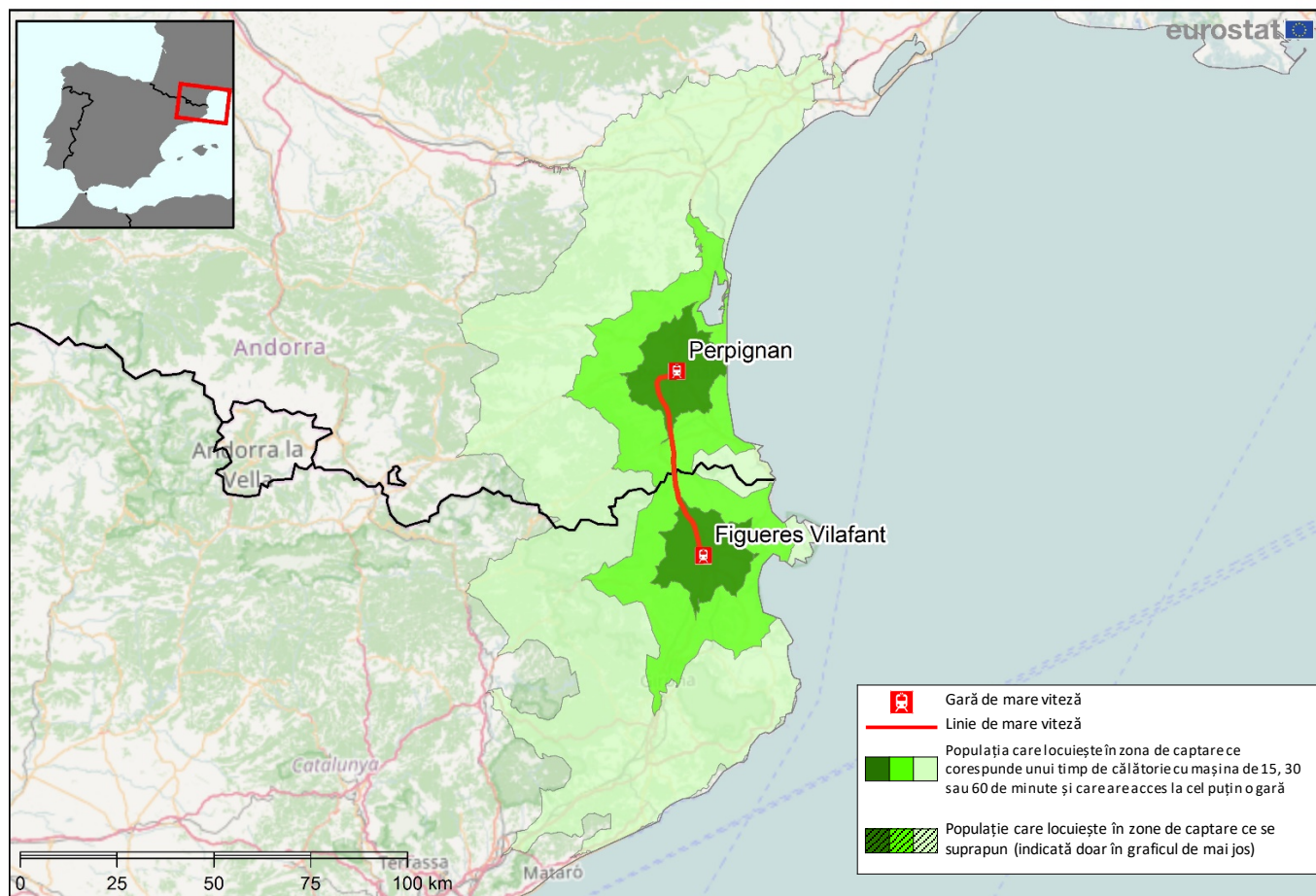
Lungime	Cost total (fără TVA)	Finanțare din partea UE	Saturația capacității liniei	Trenuri de mare viteză (medie zilnică)	Gări	Distanța medie între gări	Viteze			
km	mil. euro	mil. euro	%	nr.	nr.	km	max. proiectată	max. de operare	medie reală	din max. proiectată
							km/h	km/h	km/h	%
175	5 767	318*	—	—	6	35	250	220**	—	—



* Alocare din partea UE până în prezent.

** Conform previziunilor actuale.

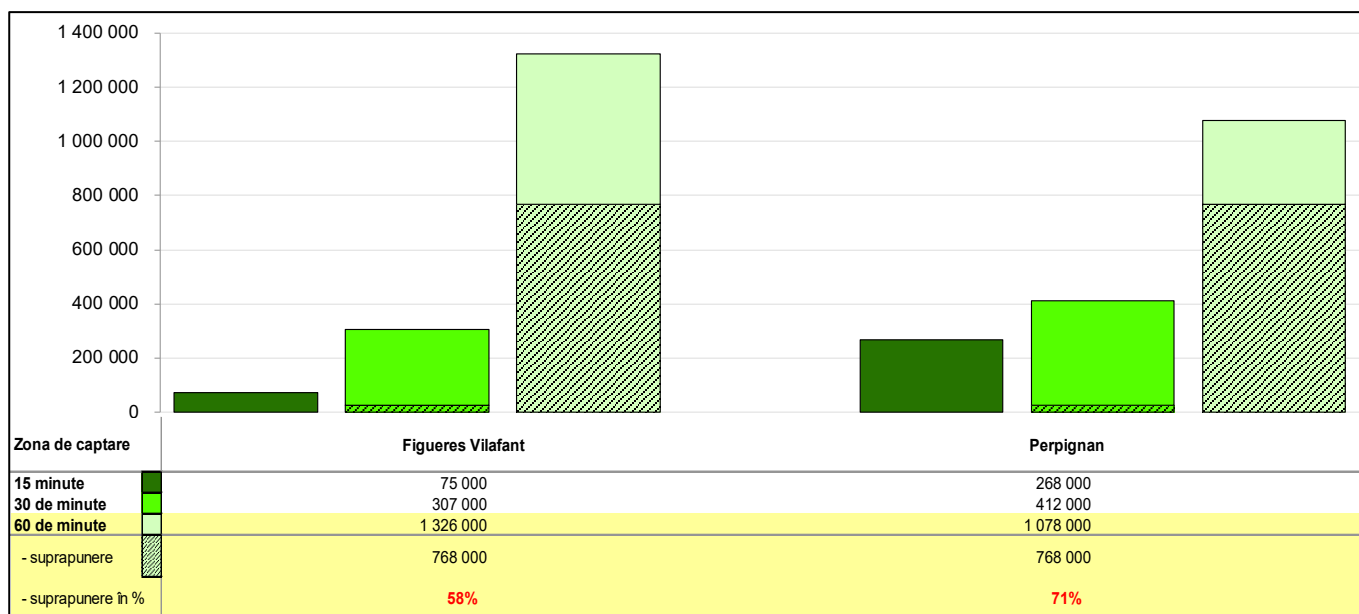
Linia de mare viteză Figueres-Perpignan



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

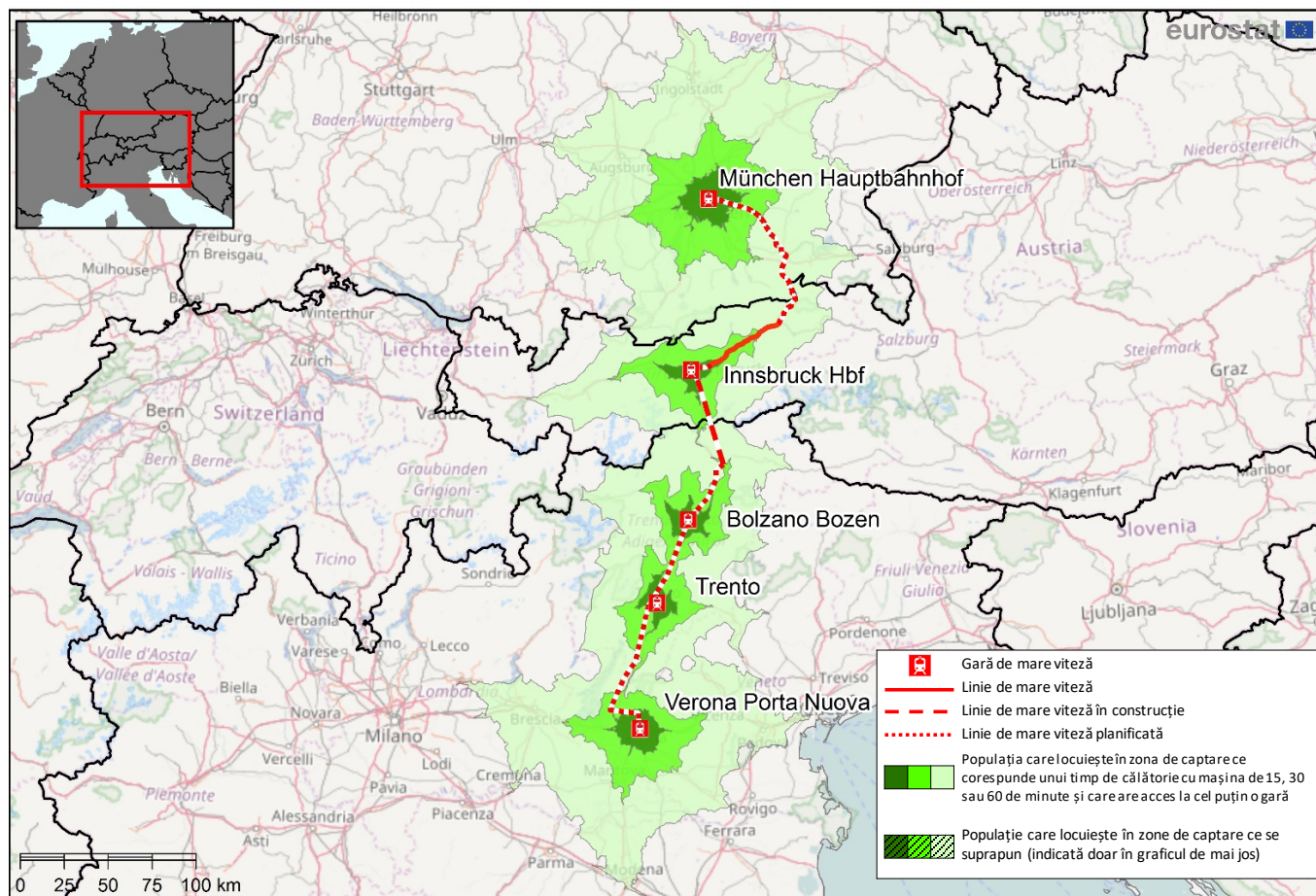
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Lungime	Cost total (fără TVA)	Finanțare din partea UE	Saturația capacității liniei	Trenuri de mare viteză (medie zilnică)	Gări	Distanța medie între gări	Viteze			
							max. proiectată	max. de operare	medie reală	din max. proiectată
km	mil. euro	mil. euro	%	nr.	nr.	km	km/h	km/h	km/h	%
44	999	61	16%	16	2	44	350	300	127*	36%



* Trenuri de călători

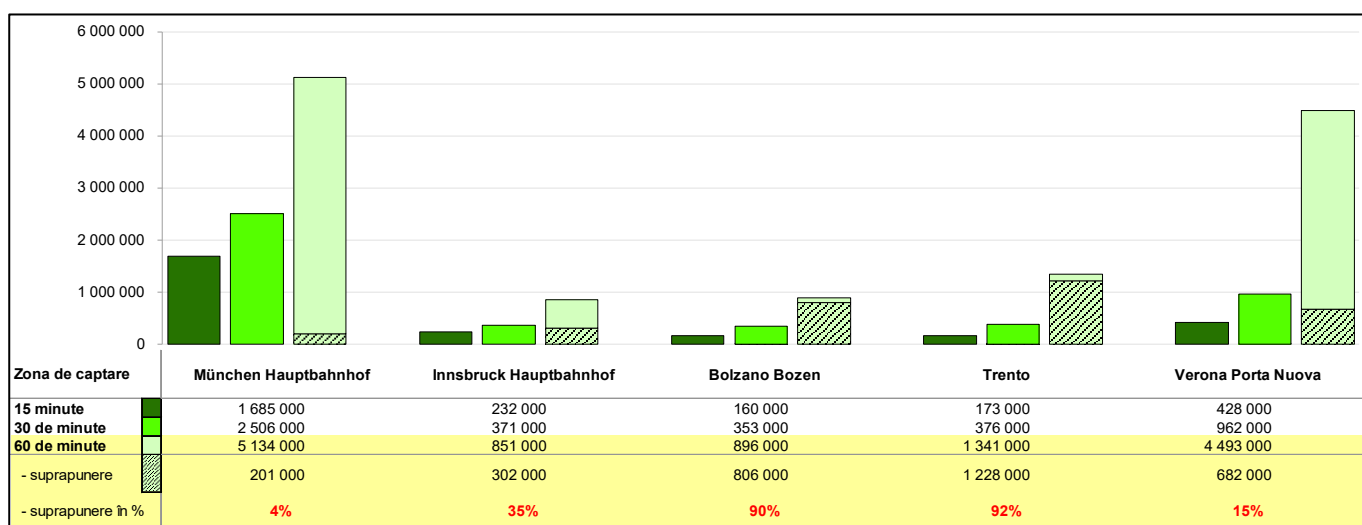
Linia de mare viteză München-Verona



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Lungime	Cost total (fără TVA)	Finanțare din partea UE	Saturația capacității liniei	Trenuri de mare viteză (medie zilnică)	Gări	Distanța medie între gări	Viteze			
							max. proiectată	max. de operare	medie reală	din max. proiectată
km	mil. euro	mil. euro	%	nr.	nr.	km	km/h	km/h	km/h	%
445	12 269*	1 896**	până la 87%	360-473***	5	111	250	220	—	—



* Inclusive costul finalizării tunelului de bază Brenner până în 2027.

** Finanțare din partea UE alocată până în 2020.

*** Cifrele includ atât trenurile de mare viteză, cât și pe cele convenționale, acestea din urmă fiind majoritare.

ANEXA IX

Analiză cu privire la gări

Tara	Linia de mare viteză	Gara	Dimensiune generală (călători/mp)	Servicii generale	Accesibilitate Localizare	Accesibilitate Transport	Conectivitate % de trenuri de mare viteză care se opresc	Conectivitate Transport	Efecte de reurbanizare	Călători/zona de captare de 60 de minute
Spania	Madrid-Barcelona-FF	Camp de Tarragona								
Spania	Madrid-Barcelona-FF	Guadalajara-Yebes								
Spania	Madrid-León	Segovia Guiomar								
Spania	Madrid-León	León								
Spania	Eje Atlántico	Santiago de Compostela								
Spania	Eje Atlántico	Vigo Urzáiz								
Franța	Est-Européenne	Meuse TGV								
Franța	Est-Européenne	Lorraine TGV								
Franța	Rhin-Rhône	Besançon Franche-Comté								
Franța	Rhin-Rhône	Belfort Montbéliard								
Italia	Torino-Salerno	Reggio Emilia AV Mediapadana								
Italia	Torino-Salerno	Roma Tiburtina								
Italia	Milano-Veneția	Brescia								
Italia	Milano-Veneția	Padova								
Germania	Stuttgart-München	Stuttgart								
Germania	Stuttgart-München	Ulm								
Germania	Berlin-Leipzig/Halle-Erfurt-Nürnberg-München-Verona	Coburg								
Germania	Berlin-Leipzig/Halle-Erfurt-Nürnberg-München-Verona	Bitterfeld								
			Dimensiune generală (călători/mp)	Servicii generale	Accesibilitate Localizare	Accesibilitate Transport	Conectivitate % de trenuri de mare viteză care se opresc	Conectivitate Transport	Efecte de reurbanizare	Călători/zona de captare de 60 de minute
			Călători (anual) / metru pătrat > 100 și < 200	foarte facilitățile de mai jos: - restaurant / cafeteria - magazine - informații turistice - sală de așteptare pentru categoria business	Gara de mare viteză este amplasată central (1 km - 5 km)	sunt disponibile foarte elementele de mai jos: - transport urban - stație de taxi - parcare (cu mai puțin de 10 pax pe loc de parcare pe zi)	% de trenuri de mare viteză care se opresc în gară >75 %	Gara de mare viteză este conectată cu cel puțin unul dintre următoarele facilități: - stație(stații) de autobuz regional - linii convenționale de cale ferată - transfer la aeroport / aeroport - închirieri de mașini	Se poate stabili o legătură între dezvoltarea zonei și construcția liniei de cale ferată de mare viteză	Numărul de călători/persoane în zona de captare de 60 min > 75 %
			Călători (anual) / pe metru pătrat între 50 și 100 sau între 200 și 300	cel puțin două dintre facilitățile de mai jos: - restaurant / cafeteria - magazine - informații turistice - sală de așteptare pentru categoria business	Gara de mare viteză se află la peste 5 km , dar la mai puțin de 15 km față de centrul urban	sunt disponibile cel puțin două dintre elementele de mai jos: - transport urban - stație de taxi - parcare (cu mai puțin de 10 pax pe loc de parcare pe zi)	% de trenuri de mare viteză care se opresc în gară >50 %	Gara de mare viteză este conectată la cel puțin două dintre următoarele: - stație(stații) de autobuz regional - linii convenționale de cale ferată - transfer la aeroport / aeroport - închirieri de mașini	Dezvoltarea zonei nu poate fi atribuită construcției liniei de cale ferată de mare viteză	Numărul de călători/persoane în zona de captare de 60 min > 25 % și < 75 %
			Călători (anual) / metru pătrat < 50 sau > 300	cel mult una dintre facilitățile de mai jos: - restaurant / cafeteria - magazine - informații turistice - sală de așteptare pentru categoria business	Gara de mare viteză se află la peste 15 km față de centrul urban	este disponibil cel mult unul dintre elementele de mai jos: - transport urban - stație de taxi - parcare (cu mai puțin de 10 pax pe loc de parcare pe zi)	% de trenuri de mare viteză care se opresc în gară < 50 %	Gara de mare viteză este conectată la cel mult una dintre următoarele facilități: - stație(stații) de autobuz regional - linii convenționale de cale ferată - transfer la aeroport / aeroport - închirieri de mașini	Este clar că construcția liniei de mare viteză nu a avut niciun impact asupra zonei	Numărul de călători/persoane în zona de captare de 60 min < 25 %

RĂSPUNSURILE COMISIEI LA RAPORTUL SPECIAL AL CURȚII DE CONTURI EUROPENE

„CĂILE FERATE DE MARE VITEZĂ ÎN EUROPA: ABSENȚA UNEI REȚELE EUROPENE ARE CA REZULTAT UN MOZAIC INEFICACE”

REZUMAT

III. Comisia își menține angajamentul față de concluziile și măsurile identificate ca urmare a strategiei prezentate în Cartea albă din 2011 și continuă să propună și să pună în aplicare acțiunile necesare pentru îndeplinirea obiectivelor definite în document. Regulamentul TEN-T prevede o planificare strategică și ambițioasă a rețelei feroviare din perspectiva UE, acoperind întreg teritoriul Uniunii. Regulamentul TEN-T constituie principalul instrument strategic și de punere în aplicare pentru atingerea acestor obiective generale.

IV. Regulamentul TEN-T prevede o planificare strategică din perspectiva UE, acoperind întreg teritoriul Uniunii, și detaliază acele părți ale rețelei feroviare care urmează să fie dezvoltate în conformitate cu standardele de mare viteză. Comisia consideră că termenele pentru dezvoltarea TEN-T prevăzute în regulament sunt obligatorii și depune toate eforturile pentru a se asigura că dezvoltarea infrastructurii feroviare de mare viteză în cauză are loc în mod concertat și sincronizat pe întreg teritoriul UE. Instrumentul reprezentat de coridoarele rețelei centrale a fost conceput special pentru a maximiza sinergiile dintre eforturile depuse de diferitele state membre și de administratorii infrastructurii acestora. În cele din urmă, până în 2030, toate aceste elemente vor trebui să fie interconectate. Acestea pot beneficia apoi de eforturile depuse de Comisie în alte domenii pentru a promova deschiderea pieței și interoperabilitatea.

Comisia consideră că finanțarea UE sporește valoarea adăugată europeană, deoarece, în caz contrar, secțiunile transfrontalierele, blocajele și verigile lipsă nu ar fi abordate în mod adecvat sau cu prioritate.

VI. Pentru a asigura caracterul atractiv și competitiv al călătoriilor pe distanțe lungi cu trenul de mare viteză în raport cu avionul, serviciile de foarte mare viteză sunt deseori justificate din punct de vedere economic, având caracteristici diferite pentru transportul de mărfuri și de călători, care sunt evaluate de la caz la caz. Este probabil ca datele privind vitezele medii să se modifice după finalizarea rețelei, deoarece datele reflectă serviciile actuale, în condițiile unei rețele incomplete.

IX. Dispozițiile prevăzute în capitolul destinat transporturilor din Ghidul privind analiza cost-beneficiu (2014) sunt concepute astfel încât să permită o analiză riguroasă și sigură din punct de vedere metodologic a investițiilor în căile ferate de mare viteză, al căror cadru analitic pentru identificarea și evaluarea costurilor și beneficiilor și calcularea viabilității socioeconomice nu diferă de alte investiții din sectorul transporturilor. Factorii evidențiați de Curtea de Conturi Europeană (CCE) ar trebui să fie evaluați în paralel cu obiective mai ample în materie de politică, de exemplu încurajarea transferului modal, în special pentru a aborda schimbările climatice și calitatea aerului la nivel local.

Includerea volumelor minime de călători riscă să elimine soluții pentru proiect care pot să răspundă nevoilor de dezvoltare teritorială.

Prin urmare, orientările care vizează cerințele-cheie privind analiza cost-beneficiu la nivelul UE ar trebui să fie suficient de flexibile pentru a permite luarea în considerare a caracteristicilor specifice fiecărei țări, fiecărui sector și fiecărui proiect în contextul evaluării proiectului, de la caz la caz.

X. Cel de al patrulea pachet feroviar, adoptat în 2016, prevede eliminarea barierelor din calea interoperabilității, îmbunătățirea siguranței și liberalizarea piețelor de transport feroviar de călători. Aceste măsuri vor fi puse în aplicare începând cu 2019, cu anumite perioade de tranziție.

Dat fiind faptul că aceste infrastructuri sunt noi, fiind construite conform unor standarde moderne și concepute încă de la început pentru traficul internațional, există mult mai puține bariere în calea interoperabilității pe rutele de mare viteză decât în cazul rețelei istorice.

XI.

Comisia face referire la răspunsurile sale la recomandarea 1.

Comisia face referire la răspunsurile sale la recomandarea 2.

Comisia face referire la răspunsurile sale la recomandarea 3.

Comisia face referire la răspunsurile sale la recomandarea 4.

OBSERVATII

23. Regulamentul TEN-T prevede o planificare strategică și ambițioasă a rețelei feroviare din perspectiva UE, acoperind întreg teritoriul Uniunii, și detaliază acele părți ale rețelei care urmează să fie dezvoltate în conformitate cu standardele de mare viteză. Căile ferate de mare viteză sunt definite în Regulamentul TEN-T, articolul 11 alineatul (2) litera (a).

26. Comisia nu este implicată în mod direct în procesul de luare a deciziilor la nivelul statelor membre.

Cu toate acestea, regulamentul TEN-T transpune strategia elaborată de Comisie în Cartea albă din 2011 în obiective concrete, ținte specifice și măsuri adecvate.

Regulamentul definește politica UE în materie de infrastructură în sectorul transporturilor și criteriile de identificare a proiectelor de interes comun ale UE.

Un set de instrumente definite în Regulamentele TEN-T și Mecanismul pentru Interconectarea Europei (MIE) – în special coridoarele rețelei centrale – permite Comisiei să verifice dacă statele membre își respectă angajamentele asumate în temeiul acestor regulamente și să ia măsuri atunci când este necesar.

Coordonatorii europeni lansează planurile de lucru pentru rețeaua centrală, care evidențiază principalele provocări și permit monitorizarea progreselor înregistrate. Aceste planuri de lucru sunt aprobate de statele membre în cauză și sunt accesibile publicului.

În plus, Regulamentul TEN-T prevede posibilitatea adoptării de către Comisie a unor decizii de punere în aplicare privind anumite secțiuni transfrontaliere (de exemplu, Evora-Merida, Rail Baltica etc.). A se vedea, de asemenea, răspunsul Comisiei la punctul 31.

Comisia consideră că termenul prevăzut pentru finalizarea rețelei centrale TEN-T, și anume 2020, are caracter obligatoriu, deși depinde de disponibilitatea resurselor financiare în statele membre.

În perioada de programare 2014-2020, Comisia a consolidat cadrul de planificare al statelor membre și al regiunilor în ceea ce privește investițiile în domeniul transporturilor, inclusiv transportul feroviar de mare viteză. Sprijinul acordat în cadrul politicii de coeziune pentru aceste investiții a fost condiționat de existența unei (unor) strategii globale de transport sau a unui (unor) cadru (cadre) care să asigure siguranța în materie de planificare pentru toate părțile interesate: la nivelul UE, la nivel național și la nivel privat. Comisia a propus menținerea condițiilor favorabile pentru perioada 2021-2027.

31. Comisia precizează că în cadrul actualei perioade de programare există deja instrumente de coordonare pentru secțiunile transfrontaliere:

1) În conformitate cu Regulamentul TEN-T, Comisia poate adopta decizii de punere în aplicare pentru proiectele transfrontaliere. Această competență a fost exercitată pentru prima dată prin decizia de punere în aplicare privind proiectul Evora-Merida, adoptată la 25 aprilie 2018.

2) Referitor la elementele tehnice și la interoperabilitate, planul de implementare la nivel european a sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS) [REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2017/6 AL COMISIEI] prevede obligația unui acord transfrontalier privind ERTMS.

Caseta 1 - Rețele naționale slab conectate și impactul acestora

1. Potrivit informațiilor disponibile și propriei evaluări, Comisia consideră că rutele de acces ar trebui să devină operaționale treptat între 2027 și 2040.

Conform informațiilor primite din partea autorităților responsabile de construcția rutelor de acces nordice, în prezent se preconizează finalizarea treptată a rutelor de acces. Aceasta ar trebui să răspundă viitoarelor creșteri de capacitate. Până în 2027, linia dublă de cale ferată existentă între München și Kufstein va fi echipată cu ECTS în conformitate cu Regulamentul TEN-T. Până în 2032 va deveni operațională modernizarea cu 4 linii a secțiunii Schafteu-Radfeld (AT), iar până în 2038 modernizarea cu 4 linii între Schafteu (AT) și partea de nord a Rosenheim (DE). Partea rămasă, de la Großkarolinenfeld până la München-Trudering (DE), va deveni operațională până în 2040.

34.

(i) Chestiunea cadrului de achiziții publice a fost abordată în contextul propunerii privind măsurile de raționalizare în scopul înregistrării de progrese în direcția realizării rețelei transeuropene de transport (rețeaua inteligentă TEN-T), adoptate de Comisie la 17 mai 2018.

În plus, la 29 mai 2018 a fost înaintată o propunere de regulament privind un mecanism de soluționare a obstacolelor juridice și administrative în context transfrontalier - aplicabil în toate sectoarele - care să permită aplicarea legislației unui stat membru la nivel transfrontalier pe baza unui set unic de norme.

(ii) Propunerea de regulament privind măsurile de raționalizare în scopul înregistrării de progrese în direcția realizării rețelei transeuropene de transport (TEN-T) include obligația statelor membre de a înființa autorități competente unice pentru coordonarea procedurilor de acordare de autorizații pentru proiectele privind rețeaua centrală TEN-T.

36. Pentru următorul cadru financiar multianual, Comisia intenționează să dezvolte, în contextul propunerii privind MIE pentru perioada 2021-2027, un nou set de indicatori-cheie de performanță care să includă, de asemenea, rezultatele și impacturile.

În ceea ce privește politica de coeziune, obiectivele globale sunt atribuite fiecărui program în parte, cu indicatori de rezultat. Condițiile prealabile pentru punerea în aplicare includ condițiile care permit alinierea planurilor strategice naționale la obiectivele politicii UE în sectorul transporturilor, în special în ceea ce privește rețeaua TEN-T, precum și mobilitatea urbană/locală. În contextul selectării și punerii în aplicare a proiectelor eligibile, statelor membre le revine sarcina să se asigure că aceste proiecte permit efectiv realizarea obiectivelor consolidate ale programelor și să pună la dispoziția Comisiei rapoarte adecvate. Proiectele feroviare fac obiectul licitațiilor, iar contractele atribuite conțin, de regulă, dispoziții privind termenele de execuție și realizările, precum și mecanisme corespunzătoare de sancționare. Aceste contracte sunt gestionate sub responsabilitatea autorităților contractante/beneficiarilor în cauză.

Răspuns comun al Comisiei la punctele 37-44:

Pentru a asigura caracterul atractiv și competitiv al călătoriilor pe distanțe lungi cu trenul de mare viteză în raport cu avionul, serviciile de foarte mare viteză sunt deseori necesare pentru a extinde capacitatea de competitivitate în raport cu transportul aerian de la 600 km la 800-900 km. Este probabil ca datele privind vitezele medii să se modifice după finalizarea rețelei, deoarece datele reflectă serviciile actuale, în condițiile unei rețele incomplete.

Viteza reală pe liniile de mare viteză este definită de numărul de opriri (un parametru influențat în mod ideal mai degrabă de piață, decât de planificare) și de sistemul de semnalizare (ținând seama de disponibilitatea materialului rulant de mare viteză).

Cu toate acestea, adoptarea sistemului de semnalizare al UE contribuie la creșterea semnificativă atât a vitezei, cât și a capacității comerciale. Implementarea treptată a ERTMS de nivel 2 și, în viitorul apropiat, de nivel 3 (care poate fi introdus pe liniile existente) va contribui la îmbunătățirea ambilor factori.

51. Comisia consideră că dispozițiile prevăzute în capitolul destinat transporturilor din Ghidul privind analiza cost-beneficiu (2014) sunt concepute astfel încât să permită o analiză riguroasă și sigură din punct de vedere metodologic a investițiilor în căile ferate de mare viteză, al căror cadru analitic pentru identificarea și evaluarea costurilor și beneficiilor și calcularea viabilității socioeconomice nu diferă de alte investiții din sectorul transporturilor. Factorii evidențiați de CCE ar trebui să fie evaluați în paralel cu obiective mai ample în materie de politică, de exemplu încurajarea transferului modal, în special pentru a aborda schimbările climatice și calitatea aerului la nivel local.

65. Prin cofinanțarea oferită în cadrul programului Shift2Rail, Comisia sprijină financiar evoluțiile tehnice în materie de emiteră a biletelor de tren, inclusiv de mare viteză. Comisia consideră că sectorul feroviar de mare viteză ar trebui să dezvolte un sistem electronic de emiteră a biletelor (e-ticketing), urmând aceeași evoluție ca în sectorul aviatic. În ceea ce privește emiteră de bilete directe, companiile aeriene au adoptat o abordare sectorială, pe bază de alianțe, care sunt acorduri comerciale. Emiteră de bilete directe nu este posibilă în cazul operatorilor care nu fac parte din aceste alianțe. În sectorul feroviar se înregistrează un număr din ce în ce mai mare de inițiative sectoriale, cum ar fi „Trainline”, care permit ca atât sistemul electronic de emiteră a biletelor, cât și călătoriile să poată implica mai mulți operatori.

Comisia a prezentat propuneri legislative în acest domeniu în cadrul celui de al patrulea pachet feroviar, însă Consiliul a preferat o soluție lăsată în sarcina sectorului. Comisia trebuie să raporteze cu privire la soluțiile adoptate la nivelul întregului sector până în 2022, putând, ulterior, să acționeze.

67. Comisia monitorizează în mod regulat datele privind punctualitatea serviciilor feroviare în statele membre și, din 2017, există o definiție a punctualității stabilită de comun acord, ca parte a sistemului de monitorizare a pieței feroviare. Comisia colectează anual date la nivel național pentru două categorii de trenuri de călători: „servicii suburbane și regionale” și „servicii convenționale de lung parcurs și servicii de mare viteză”. Punctualitatea serviciilor de mare viteză nu este monitorizată separat. Datele sunt publicate în rapoartele bienale ale Comisiei de monitorizare a pieței feroviare.

Comisia nu monitorizează mai frecvent gradul de satisfacție a clienților deoarece acest aspect este extrem de complex, dată fiind diversitatea serviciilor oferite în statele membre. Totuși, unele state membre sunt foarte active în ceea ce privește monitorizarea gradului de satisfacție a clienților în cazul în care integrează acest aspect în contractele privind obligația de serviciu public pe care le încheie.

79. Comisia consideră că dispozițiile prevăzute în capitolul destinat transporturilor din Ghidul din 2014 privind analiza cost-beneficiu permit o analiză riguroasă și sigură din punct de vedere metodologic a investițiilor în căile ferate de mare viteză, al căror cadru analitic pentru identificarea și evaluarea costurilor și beneficiilor și calcularea viabilității socioeconomice nu diferă de alte investiții din sectorul transporturilor.

Includerea unor date cantitative fixe/parametri cantitativi ficși (de exemplu, volume minime de călători) a căror respectare este obligatorie riscă să elimine soluții pentru proiect care pot să răspundă nevoilor de dezvoltare teritorială.

Prin urmare, orientările care vizează cerințele-cheie privind analiza cost-beneficiu la nivelul UE ar trebui să fie suficient de flexibile pentru a permite luarea în considerare a caracteristicilor specifice fiecărei țări, fiecărui sector și fiecărui proiect în contextul evaluării proiectului, de la caz la caz.

85. În 2017, Comisia a propus pachetul intitulat „Europa în mișcare”, care include măsuri în conformitate cu principiile „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește”, cum ar fi taxele de drum. De asemenea, Comisia a prezentat o serie de propuneri de limitare a emisiilor generate de sectorul transporturilor și a furnizat stimulente pentru transferul modal și decarbonizare în special în sectorul rutier.

În plus, Comisia a lansat în 2017 un studiu amplu privind internalizarea costurilor externe pentru a evalua în ce măsură principiile „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește” sunt puse în aplicare în statele membre ale UE la nivelul diferitelor moduri de transport și ca o contribuție la dezbaterile în materie de politică pe această temă. Studiul complet va fi disponibil la începutul anului 2019.

Un alt studiu intitulat „Case study analysis of the burden of taxation and charges on transport” (disponibil pe site-ul web al DG MOVE) a colectat informații privind impozitele și taxele, precum și subvențiile, pe 20 de rute reprezentative, atent selectate pentru toate modurile de transport.

Caseta 3 - Impactul pentru călători atunci când nu există o circulație optimă a trenurilor ce traversează frontiere

1. Lipsa interoperabilității pe porțiunea München-Verona impune o oprire și întârzieri în gara Brenner

Comisia împărtășește preocupările privind interoperabilitatea exprimate de CCE și depune eforturi pentru soluționarea problemelor. Datorită prevederilor celui de al patrulea pachet feroviar, Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate lucrează în prezent la eliminarea barierei imense generate de cele peste 11 000 de norme naționale. Pe de altă parte, de-a lungul coridoarelor, s-a lansat în aceeași direcție o abordare proactivă la nivelul registrului problemelor, iar după identificarea și caracterizarea normelor, ne așteptăm ca cele mai multe dintre problemele în cauză să fie eliminate sau armonizate la nivel european, deși finalizarea acestei activități va dura câțiva ani.

Totuși, în majoritatea cazurilor, aceste obstacole nu afectează liniile de mare viteză (niciun tren de mare viteză nu oprește la granițele dintre BE, FR, DE, NL, UK).

A treia liniuță: În ceea ce privește limba de lucru, Comisia a propus ca în cadrul evaluării impactului directivei revizuite privind mecanicii de locomotivă să se analizeze opțiunea unei limbi comune pentru sectorul feroviar (sectorul a solicitat o analiză cost-beneficiu pentru identificarea limbii), chiar dacă, atât din punct de vedere operațional, cât și politic, adoptarea unei limbi unice nu este realistă. Totuși, în prezent se analizează o serie de opțiuni pentru abordarea acestei chestiuni (vocabularul-țintă definit, instrumentele IT etc.), iar Comisia va propune o modificare a temeiului juridic pentru a permite testarea-pilot a acestor soluții.

2. Absența unor legături de infrastructură între Franța și Spania (ruta transfrontalieră pe coasta Atlanticului) îi obligă pe călători să schimbe trenuri și peroane

Comisia împărtășește preocupările exprimate de CCE. Între timp, Franța s-a angajat să îmbunătățească linia existentă pentru a-și spori capacitatea și a elimina blocajele din Hendaye. Comisia, precum și coordonatorul european, urmăresc aceste evoluții.

90. Introducerea și nivelul adaosurilor depind de disponibilitatea și capacitatea statelor membre de a acoperi decalajele dintre costurile directe și costurile totale ale infrastructurii.

91. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/909 al Comisiei din 12 iunie 2015 privind modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploatării serviciului de transport feroviar stabilește trei metodologii de calcul.

Este adevărat că cele trei metodologii au ca rezultat niveluri destul de diferite ale taxelor. Întrucât taxele sunt determinate de numeroși factori, printre care se numără nu numai uzura, ci și starea infrastructurii existente și utilizarea adaosurilor, este clar că nu este posibilă o taxă „unică pentru toți” la nivelul Uniunii pentru serviciile de transport feroviar de mare viteză. A se vedea, de asemenea, răspunsul Comisiei la punctul 90.

92.

(i) De asemenea, Comisia remarcă faptul că este imperios necesar ca rețeaua feroviară de mare viteză din Franța să facă obiectul unor lucrări de întreținere și de modernizare și că în prezent costurile aferente întreținerii rețelei sunt mai mari pentru secțiunile în care anterior s-au înregistrat întâzieri în ceea ce privește investițiile în lucrări de întreținere. În cazul în care respectivele costuri nu pot fi acoperite integral de cuantumul subvențiilor de stat primite de administratorul infrastructurii, acestea pot fi transferate operatorului nu numai sub forma costurilor directe, ci și a adaosurilor, deoarece administratorul infrastructurii nu are altă formă de venit.

(ii) Comisia precizează că organismul de reglementare a redus taxa deoarece aceasta afecta operațiunile entității concurente. Situația călătorilor s-a îmbunătățit datorită existenței unei concurențe efective pe liniile de mare viteză care a dus la reducerea tarifelor celor doi operatori.

93. A se vedea răspunsul Comisiei la punctul 95.

95. Comisia confirmă faptul că monitorizează sistemul în măsura în care se asigură că există organisme de reglementare și verifică dacă acestea dispun de „resursele necesare”. Resursele depind de mărimea țării și de gradul de deschidere a pieței. Comisia le reamintește organismelor de reglementare obligația de a acționa, *ex officio* sau ca urmare a unei plângeri, ori de câte ori consideră că nu au fost întreprinse acțiuni corespunzătoare. Organismele de reglementare au un rol bine definit în ceea ce privește aprobarea schemei de tarifare și asigurarea aplicării acesteia într-un mod nediscriminatoriu.

CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI

97. Comisia își menține angajamentul față de concluziile și măsurile identificate ca urmare a strategiei prezentate în Cartea albă din 2011 și continuă să pună în discuție și în aplicare acțiunile care se impun în vederea îndeplinirii obiectivelor definite în document. Regulamentul TEN-T adoptat de Consiliu și de Parlamentul European stabilește obiective, ținte și măsuri concrete, care rezultă din strategia prezentată în Cartea albă din 2011 a Comisei.

98. Regulamentul TEN-T stabilește obiective, ținte și măsuri concrete, care rezultă din strategia prezentată în Cartea albă din 2011 a Comisei.

Regulamentul definește politica UE în materie de infrastructură în sectorul transporturilor și criteriile de identificare a proiectelor de interes comun ale UE. Acesta stabilește rețeaua centrală și

globală și, în ceea ce privește rețeaua feroviară, definește unde este necesar să se introducă linii de mare viteză, prevăzând obiective conexe și un calendar (2030 pentru rețeaua centrală și 2050 pentru rețeaua globală), pe care Comisia le consideră obligatorii, deși depind de disponibilitatea resurselor financiare la nivelul statelor membre.

Deși Comisia nu participă în mod direct la procesul de luare a deciziilor la nivelul statelor membre, instrumentele prevăzute în Regulamentele TEN-T și MIE îi permit Comisiei să verifice dacă statele membre își respectă angajamentele asumate în temeiul acestor regulamente - în special privind coridoarele rețelei centrale - și să ia măsuri atunci când este necesar.

102. Dispozițiile prevăzute în capitolul destinat transporturilor din Ghidul privind analiza cost-beneficiu (2014) sunt concepute astfel încât să permită o analiză riguroasă și metodologică a investițiilor în căile ferate de mare viteză, al căror cadru analitic pentru identificarea și evaluarea costurilor și beneficiilor și calcularea viabilității socioeconomice nu diferă de alte investiții în sectorul transporturilor. Factorii evidențiați de Curte ar trebui să fie evaluați în paralel cu obiective mai ample în materie de politică, de exemplu încurajarea transferului modal, în special pentru a aborda schimbările climatice și calitatea aerului la nivel local.

Includerea volumelor minime de călători riscă să elimine soluții pentru proiect care pot să răspundă nevoilor de dezvoltare teritorială.

Prin urmare, orientările care vizează cerințele-cheie privind analiza cost-beneficiu la nivelul UE ar trebui să fie suficient de flexibile pentru a permite luarea în considerare a caracteristicilor specifice fiecărei țări, fiecărui sector și fiecărui proiect în contextul evaluării proiectului, de la caz la caz.

103. În 2017, Comisia a lansat un studiu amplu privind internalizarea costurilor externe pentru a evalua în ce măsură principiile „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește” sunt puse în aplicare în statele membre ale UE la nivelul diferitelor moduri de transport și ca o contribuție la dezbateră în materie de politică pe această temă.

A se vedea răspunsul Comisiei la punctul 85.

104. Cel de al patrulea pachet feroviar, adoptat în 2016, prevede eliminarea barierelor din calea interoperabilității, consolidarea siguranței și liberalizarea piețelor de transport feroviar de călători. Acesta va intra în vigoare pentru serviciile comerciale de mare viteză începând cu 2019.

Dat fiind faptul că aceste infrastructuri sunt noi, fiind construite conform unor standarde moderne și concepute încă de la început pentru traficul internațional, există mult mai puține bariere în calea interoperabilității pe rutele de mare viteză decât în cazul rețelei istorice. Principalele aspecte nesoluționate sunt generate de sistemele de semnalizare diferite, care vor fi remediate prin introducerea progresivă a versiunii de referință ERTMS 3 și eliminarea sistemelor de „clasă B” (și anume, sistemele naționale existente) și a diferențelor de tensiune (25 kV sau 15 kV), care pot fi remediate ușor cu ajutorul unor soluții tehnice.

105. Deși se impune menținerea unui nivel rezonabil al tarifelor, acestea trebuie stabilite cel puțin la nivelul costurilor directe pentru a acoperi costurile aferente circulației trenurilor. Existența și nivelul adaosurilor care depășesc costurile directe depind de capacitatea și disponibilitatea statelor membre de a acorda subvenții administratorilor infrastructurii.

Recomandarea 1 – Planificarea rețelei feroviare de mare viteză a UE

1. Comisia acceptă recomandarea.

Planurile de lucru pentru respectivele coridoare ale rețelei centrale vor defini proiectele-cheie care trebuie să fie puse în aplicare cu titlu prioritar. Comisia va continua să colaboreze cu statele membre pentru a se asigura că rețeaua centrală va fi realizată până în 2030, astfel cum se prevede în Regulamentul TEN-T.

În plus, Comisia intenționează să lanseze în curând examinarea politicii TEN-T, în conformitate cu articolul 54 din Regulamentul TEN-T (nr. 1315/2013). În acest context, Comisia va asigura efectuarea unei evaluări temeinice a rețelei feroviare de mare viteză TEN-T. Această evaluare va cuprinde, printre altele, aspecte precum viabilitatea socioeconomică a conexiunilor sau interdependența dintre infrastructură și furnizarea de servicii, acordând o atenție sporită indicatorilor-cheie de performanță în domeniul serviciilor.

În plus, Comisia promovează utilizarea deciziilor de punere în aplicare pentru proiectele transfrontaliere, în vederea asigurării unei monitorizări mai stricte a proiectelor.

2. Comisia acceptă parțial această recomandare. Deși este de acord în principiu, Comisia nu poate pune în aplicare această acțiune cu efect imediat. Comisia va iniția acțiunea cât mai curând posibil și o va pune în aplicare, elaborând în paralel noua propunere legislativă privind TEN-T.

În contextul MIE pentru 2021-2027, Comisia propune consolidarea legăturii dintre planurile de lucru ale coordonatorilor europeni privind coridoarele rețelei centrale și punerea în aplicare a MIE.

În plus, Comisia promovează utilizarea deciziilor de punere în aplicare pentru proiectele transfrontaliere, în vederea asigurării unei monitorizări mai stricte a proiectelor.

În ceea ce privește sprijinul furnizat de fondurile de coeziune și Fondul european de dezvoltare regională (FEDR) în perioada post-2020, existența unei planificări cuprinzătoare în materie de transporturi la nivelul corespunzător este propusă ca o condiție favorizantă. Aceste planuri trebuie să aibă în vedere evaluarea liniilor de mare viteză, după caz.

În plus, există o sinergie sporită și o complementaritate consolidată între aceste fonduri și Mecanismul pentru Interconectarea Europei, care se va concentra în special pe „rețeaua centrală”, în timp ce FEDR și Fondul de coeziune vor furniza, de asemenea, sprijin pentru „rețeaua globală”.

Recomandarea 2 – Cofinanțarea din partea UE pentru investițiile în infrastructura feroviară de mare viteză

1. Comisia acceptă această recomandare.

2. Comisia acceptă recomandarea pe fond. Totuși, aceasta nu aduce atingere rezultatului procesului de revizuire a Regulamentului TEN-T.

3. În ceea ce o privește, Comisia acceptă această recomandare.

4. Comisia acceptă parțial această recomandare, astfel cum se arată mai jos.

În ceea ce privește sprijinul furnizat de fondurile de coeziune și FEDR în perioada post-2020, Comisia acceptă parțial recomandarea. Existența unei planificări cuprinzătoare în materie de transporturi la nivelul corespunzător este propusă ca o condiție favorizantă. Comisia a propus ca planurile din sectorul transporturilor să țină seama de impactul anticipat al liberalizării pieței transportului feroviar.

În ceea ce privește MIE, Comisia nu acceptă recomandarea, dat fiind faptul că cel de al patrulea pachet feroviar impune obligații statelor membre, în vreme ce finanțarea MIE se aplică tuturor tipurilor de beneficiari. Prin urmare, aplicarea condiționalității nu ar fi eficientă, deoarece beneficiarii MIE nu sunt răspunzători de deschiderea către concurență în ceea ce privește proiectele de infrastructură sprijinite.

5. Comisia nu acceptă această recomandare.

Dat fiind faptul că rezultatele acestor intervenții nu sunt imediate după finalizarea proiectului, fiind necesar un anumit interval de timp, ar fi dificil să se mențină „prima de performanță” pentru o

eventuală plată. În plus, Comisia subliniază, de asemenea, că performanța depinde de factori care nu intră sub incidența controlului beneficiarilor.

Fără a condiționa finanțarea acordată de UE de obținerea de rezultate de către beneficiari, Comisia intenționează să dezvolte, în contextul propunerii privind MIE pentru perioada 2021-2027, un nou set de indicatori-cheie de performanță care să includă, de asemenea, rezultatele și impacturile.

În ceea ce privește politica de coeziune, obiectivele globale sunt fixate pentru fiecare program, fiind prevăzuți indicatori de rezultat. Astfel, în contextul selectării și punerii în aplicare a proiectelor eligibile, statelor membre le revine sarcina să se asigure că aceste proiecte permit efectiv realizarea obiectivelor consolidate ale programelor. Proiectele feroviare fac obiectul licitațiilor, iar contractele atribuite conțin, de regulă, dispoziții privind termenele de execuție, realizările și rezultatele, precum și mecanisme corespunzătoare de sancționare. Aceste contracte sunt gestionate sub responsabilitatea autorităților contractante/beneficiarilor în cauză. Propunerea Comisiei referitoare la noul regulament privind dispozițiile comune nu prevede o primă de performanță la nivelul beneficiarilor.

6. Comisia acceptă recomandarea și o va pune în aplicare prin asigurarea unor legături mai strânse între finanțarea MIE, planurile de lucru privind coridoarele și deciziile de punere în aplicare.

Recomandarea 3 – Simplificarea construcțiilor transfrontaliere

1. Comisia acceptă recomandarea.

Propunerea de regulament privind măsurile de raționalizare în scopul înregistrării de progrese în direcția realizării rețelei transeuropene de transport (TEN-T), adoptată în cadrul celui de al treilea pachet privind mobilitatea, prevede cerința aplicării unui singur cadru juridic în materie de achiziții publice pentru proiectele transfrontaliere care sunt dezvoltate de o singură entitate.

Un instrument juridic care să permită aplicarea unei legislații transfrontaliere ar simplifica în mod semnificativ operațiunile transfrontaliere. Proiectele transfrontaliere ar putea fi realizate utilizând un set unic de norme. Un astfel de mecanism face parte din propunerea privind pachetul de coeziune post-2020, adoptată la 29 mai 2018.

2. Comisia acceptă recomandarea.

Comisia acceptă un rol de facilitator în ceea ce privește această recomandare, deoarece crearea de ghișee unice este de competența statelor membre.

Propunerea privind rețeaua inteligentă TEN-T, adoptată în cadrul celui de al treilea pachet privind mobilitatea, va introduce obligația statelor membre de a institui o autoritate competentă unică, a cărei responsabilitate este de a controla procedurile integrate de acordare de autorizații, aplicabile proiectelor privind rețeaua centrală TEN-T.

Punctul de contact frontalier ar putea să pună la dispoziție bune practici și să furnizeze consultanță de specialitate, în cazul în care este posibil.

Punctul de contact frontalier a fost înființat în cadrul serviciilor Comisiei și este alcătuit din experți ai Comisiei în materie de chestiuni transfrontaliere, care oferă consultanță autorităților naționale și regionale, colectând și transmițând bune practici, prin crearea unei noi rețele online la nivelul UE. Această platformă este destinată părților interesate de la nivel frontalier, în cadrul căreia pot fi împărtășite experiențe și discutate soluții și idei pentru depășirea obstacolelor de la frontieră.

Această inițiativă se înscrie în cadrul unei comunicări mai ample privind „Stimularea creșterii economice și a coeziunii în regiunile frontaliere ale UE”, adoptată la 20 septembrie 2017, care definește un set de noi acțiuni și o listă de inițiative în curs, pentru a ajuta regiunile frontaliere din UE să se dezvolte mai rapid și să colaboreze mai îndeaproape. De asemenea, este menționată în

regulamentul privind un mecanism de soluționare a obstacolelor juridice și administrative în context transfrontalier, adoptat de Comisie la 29 mai 2018.

3. Comisia acceptă recomandarea.

Planul de implementare la nivel european a ERTMS și cel de al patrulea pachet feroviar prevăd un cadru clar pentru asigurarea interoperabilității.

Recomandarea 4 - Acțiuni pentru îmbunătățirea operațiunilor feroviare de mare viteză pentru călători

1. Comisia acceptă această recomandare.

Tehnologiile de facilitare a soluțiilor unice de e-ticketing sunt dezvoltate prin intermediul specificației tehnice de interoperabilitate pentru aplicațiile telematice în materie de servicii de transport feroviar de călători (STI ATTC), în timp ce în cadrul Programului pentru inovare 4 Shift2Rail se dezvoltă noi îmbunătățiri (de exemplu, portofele electronice multimodale).

În plus, Comisia monitorizează în prezent evoluțiile pieței feroviare în ceea ce privește introducerea și utilizarea sistemelor comune de informații și de emiteră a biletelor directe. Legislația [Directiva (UE) 2016/2370] prevede ca, până la 31 decembrie 2022, Comisia are obligația să prezinte Parlamentului European și Consiliului un raport privind disponibilitatea unor sisteme comune de informații și de emiteră a biletelor directe, care trebuie să fie însoțit, dacă este cazul, de propuneri legislative.

2. Comisia acceptă această recomandare.

Până la sfârșitul anului 2019, Comisia va efectua o verificare completă a conformității măsurilor naționale de transpunere la nivelul statelor membre. Cu toate acestea, Comisia reamintește faptul că operatorii îi pot aduce la cunoștință cazurile de aplicare necorespunzătoare oricând după 2019 (spre deosebire de transpunere), caz în care îi revine obligația de a lua măsuri.

De asemenea, Comisia colaborează în mod activ cu administratorii infrastructurii pentru a asigura cooperarea în ceea ce privește adaosurile aplicabile în cazul operațiunilor transfrontaliere.

3. Comisia acceptă această recomandare.

Până la sfârșitul anului 2019, Comisia va efectua o verificare completă a conformității măsurilor naționale de transpunere la nivelul statelor membre. Cu toate acestea, operatorii îi pot aduce la cunoștință cazurile de aplicare necorespunzătoare oricând după 2019 (spre deosebire de transpunere), caz în care îi revine obligația de a lua măsuri.

4. Comisia acceptă parțial această recomandare.

În ceea ce privește punctul (i), în contextul revizuirii prevăzute a Regulamentului (UE) 2015/1100 al Comisiei privind obligațiile de raportare ale statelor membre în cadrul monitorizării pieței feroviare, Comisia va propune statelor membre să colecteze separat date privind punctualitatea pentru serviciile convenționale de lung parcurs și pentru serviciile de mare viteză. În cazul în care statele membre acceptă propunerea, datele ar putea deveni disponibile începând cu 2020 și vor fi comunicate în cadrul rapoartelor bienale de monitorizare a pieței feroviare.

Comisia nu acceptă punctul (ii), prin care se solicită elaborarea unui cadru standard de raportare și a unei metodologii privind gradul de satisfacție a clienților în ceea ce privește furnizarea serviciilor. Rapoartele operatorilor publicate în prezent pe site-ul web ERADIS al Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate, astfel cum se prevede în Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 privind drepturile călătorilor, prezintă gradul de satisfacție în ceea ce privește standardele de calitate ale diverselor servicii. Introducerea rapoartelor armonizate la nivelul UE ar genera o sarcină administrativă suplimentară, deoarece operatorii ar fi obligați să raporteze nu numai cu privire la standardele de

calitate a serviciilor individuale, ci și să respecte cerințele armonizate la nivelul UE. Pentru a îmbunătăți transparența și calitatea raportării la nivelul operatorilor, Comisia a propus recent în reformarea Regulamentului (CE) nr. 1371/2007 privind drepturile călătorilor din transportul feroviar [COM(2017) 548 final] o abordare mai standardizată a raportării, inclusiv detalierea standardelor minime de calitate a serviciilor în cadrul sondajelor privind gradul de satisfacție a clienților prevăzute în anexa III punctul I subpunctul 2. Totuși, acest lucru nu va permite o armonizare completă și, prin urmare, Comisia consideră că realizarea în continuare a sondajelor Eurobarometru la fiecare 4-6 ani (în funcție de disponibilitatea resurselor bugetare) constituie un instrument adecvat și proporțional pentru a oferi cea mai solidă și reprezentativă imagine generală a tendințelor în ceea ce privește gradul de satisfacție a clienților la nivelul UE. Rezultatele Eurobarometrului sunt publicate separat și, de asemenea, sunt analizate într-un context în materie de politică în cadrul raportului pe care Comisia îl prezintă ulterior privind monitorizarea evoluției pieței feroviare.

În plus, având în vedere obiectivul său de liberalizare a pieței transportului feroviar, Comisia nu consideră că este de competența sa să evalueze concurenții de pe piață.

5. Comisia acceptă această recomandare.

În 2017, Comisia a lansat un studiu amplu privind internalizarea costurilor externe pentru a evalua în ce măsură principiile „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește” sunt puse în aplicare în statele UE la nivelul diferitelor moduri de transport. Punerea la dispoziție a metodologiilor și a datelor relevante servește și scopului de a facilita viitoarea punere în aplicare a acestor principii de către statele membre responsabile.

Etapa	Data
Adoptarea planului de audit / Demararea auditului	25.1.2017
Trimiterea oficială către Comisie (sau către o altă entitate auditată) a proiectului de raport	4.5.2018
Adoptarea raportului final după procedura contradictorie	13.6.2018
Primirea răspunsurilor oficiale ale Comisiei (sau ale altei entități auditate) în toate versiunile lingvistice	Engleză: 25.6.2018 Alte limbi: 12.7.2018

ISBN 978-92-847-0126-1

doi:10.2865/51013

QJ-AB-18-014-RO-N

Începând cu anul 2000, UE a investit 23,7 miliarde de euro în infrastructura feroviară de mare viteză. Nu există un plan realist pe termen lung la nivelul UE pentru căile ferate de mare viteză, ci doar un sistem fragmentat și ineficace de linii naționale slab conectate, întrucât Comisia Europeană nu dispune de instrumente juridice sau de competențe pentru a obliga statele membre să construiască liniile așa cum s-a convenit.

Eficiența din punctul de vedere al costurilor este un aspect problematic, deoarece nu peste tot sunt necesare linii de foarte mare viteză, în condițiile în care costul per minut de timp de călătorie economisit este foarte ridicat, ajungând chiar până la 369 de milioane de euro, vitezele medii înregistrate reprezintă doar 45 % din capacitatea maximă, iar depășirile de costuri și întârzierile în construcție au reprezentat regula și nu excepția.

Sustenabilitatea este scăzută, investițiile sunt lipsite de eficacitate și valoarea adăugată adusă de UE este în pericol, trei dintre cele șapte linii finalizate transportând un număr redus de pasageri, ceea ce duce la un risc ridicat de cheltuire ineficace a 2,7 miliarde de euro reprezentând cofinanțarea din partea UE. Pe lângă aceasta, 9 dintre cele 14 linii și tronsoane nu au un număr suficient de ridicat de pasageri potențiali. Există în continuare 11 000 de norme naționale, deși Curtea a solicitat deja în 2010 eliminarea acestor obstacole tehnice și administrative.



CURTEA DE
CONTURI
EUROPEANĂ



Oficiul pentru Publicații

CURTEA DE CONTURI EUROPEANĂ
12, rue Alcide de Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tel. +352 4398-1

Întrebări: eca.europa.eu/ro/Pages/ContactForm.aspx
Website: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors

© Uniunea Europeană, 2018.

Pentru utilizarea sau reproducerea în orice fel a unor fotografii sau a altor materiale pentru care Uniunea Europeană nu deține drepturile de autor, trebuie să se solicite acordul direct de la deținătorii drepturilor de autor.