

# **POLITICA ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR**

Lucrarea de față a fost elaborată în cadrul proiectului Phare RO-2002/000-586.03.01.04.02 – “Formare inițială în afaceri europene pentru funcționarii publici din administrația publică centrală” implementat de Institutul European din România în colaborare cu EUROMED – Euro Mediterranean Networks din Belgia în anul 2005.

Lucrarea face parte din Seria Micromonografii - Politici Europene.

# CUPRINS: UNIUNEA EUROPEANĂ: POLITICA ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR

Introducere	1
I. Politica de transport în Uniunea Europeană	1
I.1. Istoricul politicii de transport în Uniunea Europeană	1
I.2. Actori instituționali ai politicii de transport	2
I.3. Obiective	3
I.4. Politici Sectoriale de transport	4
I.4.1. Transportul rutier	4
Transportul rutier de bunuri	4
Transportul rutier de pasageri	4
I.4.2. Transportul feroviar	4
I.4.3. Transportul fluvial	5
I.4.4. Transportul maritim	5
I.4.5. Transportul aerian	6
I.4.6. Transportul inter-modal	6
I.4.7. Logistica	7
I.4.8. Transportul urban	8
I.4.9. Taxarea pentru infrastructură	8
I.5. Rețelele de transport trans-europene	9
I.6. Siguranța în transport	10
I.7. Transportul și mediul	11
Avantajele biocombustibililor în transport	11
Calitatea combustibilului auto	11
Autovehicule	11
Emisiile navelor	12
Echipamente mobile non-rutiere	12
Dezvoltarea unui sistem de transport durabil	12
Decuplarea creșterii transporturilor de creșterea economică	12
I.8. Aspecte problematice	12
II. Politica de transport în România	13
II.1. Cadrul regional	13
II.2. Istoricul politicii de transport în Romania	14
II.3. Negocierile de aderare	15
Poziția României față de acquis	16
II.4. Cadrul instituțional	17
II.5. Strategia Națională de Transport	18
Politica în domeniul transporturilor	19
III. Surse de informare/bibliografie	20

## **ACRONIME**

AFER – Autoritatea Feroviară Română

ANR – Autoritatea Navală Română

BEI – Banca Europeană de Investiții

CE – Comisia Europeană

CEE – Comunitatea Economică Europeană

PACT – Acțiuni Pilot pentru Transport Combinat (Pilot Actions for Combined Transport)

PCT – Politica Comunitară în domeniul Transporturilor

PIB – Produs Intern Brut

ppm – părți pe milion

RAR – Registrul Auto Român

TEN – Rețele Trans-Europene (Trans-European Networks)

TEN-T - Rețele Trans-Europene de Transport

UE – Uniunea Europeană

## Introducere

Industria de transport reprezintă peste 6% din produsul intern brut (PIB) al Uniunii Europene (UE), peste 6% din forța de muncă, 40% din investițiile Statelor Membre și 30% din consumul de energie din UE. Acest sector a înregistrat o creștere constantă în ultimele două decenii, de 2,3% pe an la transportul de bunuri și 3,1% la cel de pasageri. În același timp, a crescut presiunea exercitată de sectorul transport asupra mediului și societății.

Corelația dintre creșterea traficului rutier și a riscurilor de sănătate nu este imposibil de schimbat. Problema nu poate fi însă rezolvată printr-o singură măsură sau politică, ci este necesară o abordare integrată pentru a reduce efectele negative atât ale emisiilor, cât și ale zgomotului.

Municipalitățile, de exemplu, pot adopta strategii de management în transport care să promoveze alternative la utilizarea autoturismelor – reducerea numărului de autoturisme din trafic, și respectiv utilizarea mijloacelor de transport în comun, mersul pe bicicletă sau pe jos vor reduce dramatic poluarea și nivelul de zgomot.

Pe baza principiului „poluatorul plătește”, toți utilizatorii de transport (firmele de transport, conducătorii auto, călătorii) trebuie să fie responsabili financiar de costurile călătoriilor, inclusiv pentru daunele rezultate din acțiunile lor asupra mediului natural și cel construit, societății și economiei. Taxarea pentru utilizarea infrastructurii, taxele de mediu sau pentru congestiile de trafic ar determina reducerea traficului și respectiv impactul transporturilor asupra sănătății și mediului; ar fi disponibile astfel și fondurile de investiții în acest sens.

Studiile arată că politicile de transport ce pornesc de la premisele unui impact cât mai redus asupra mediului nu numai că vor îmbunătăți calitatea vieții și starea de sănătate a populației ci vor duce și la o rată mai mare de angajare. Strategii simple pot ajuta în reducerea daunelor cauzate de transport sănătății umane: chiar și implementarea riguroasă a unor limitări de viteză și unor reglementări privind parcare pot duce în multe orașe la limitarea emisiilor, creșterea siguranței și a utilizării transportului public.

## I. Politica de transport în Uniunea Europeană

### I.1. Istoricul politicii de transport în Uniunea Europeană

Principiile fundamentale ale Politicii Comune de Transport (PCT) au fost stabilite în 1957 prin **Tratatul de la Roma**, de înființare a Comunității Economice Europene (CEE). PCT este guvernată de Capitolul IV (articolele 74-78) al Tratatului.

Tratatul definește fondul politicii comune de transport:

- reguli comune aplicabile transportului internațional în Statele Membre;
- condiții pentru autorizarea transportatorilor non-rezidenți să opereze servicii de transport pe teritoriul unui Stat Membru;
- măsuri pentru îmbunătățirea siguranței în transport;
- limitarea aplicării în totalitate a Capitolului la transportul feroviar, rutier și fluvial;
- Consiliul poate decide, prin majoritate de voturi, dacă trebuie stabilite reglementări pentru transportul maritim și aerian.

Problemele de politică în sectorul transport sunt supuse procedurii de co-decizie<sup>1</sup>, cu excepția reglementărilor ce pot avea un efect grav asupra standardului de viață și forței de muncă în unele zone sau asupra operațiunilor unităților de transport; astfel de reglementări sunt administrate prin procedura de consultare și votul în unanimitate în Consiliul European.

Până în anul 1985, **Congresul European al Miniștrilor Transporturilor** a rămas principala instituție ce coordona politicile de transport pan-europene.

Deși Tratatul de la Roma a prevăzut o **Politică Comună de Transport**, foarte puține realizări au fost înregistrate până în anul 1985, deoarece Statele Membre aveau ezitări în a ceda controlul lor asupra politicii de transport. Inexistența unor progrese a fost atât de evidentă încât, în 1983, Parlamentul European a decis să cheme în instanță Consiliul de Miniștri, la Curtea Europeană de Justiție, pentru „nereușita în implementarea unei politici comune de transport, și în particular în stabilirea cadrului unei astfel de politici cu caracter obligatoriu”, după cum fusese stabilit în Tratat.

În luna mai 1985, Curtea s-a pronunțat, confirmând

<sup>1</sup> În limba engleză “codecision procedure”, prin care Parlamentul și Consiliul împart puterea legislativă. Comisia Europeană își trimite propunerile ambelor instituții. Fiecare dintre aceste instituții le studiază și le discută succesiv. Dacă nu se ajunge la un acord, propunerea este trimisă unui “comitet de conciliere”, alcătuit dintr-un număr egal de reprezentanți ai Consiliului și Parlamentului.

eșecul Consiliului de a asigura libertatea serviciilor din cadrul transportului internațional și de a stabili condițiile în care transportatorii non-rezidenți pot opera servicii de transport pe teritoriul unui Stat Membru”. La puțin timp, în luna iunie 1985, Comisia Europeană a publicat **Carta Albă privind finalizarea Pieței Interne**, ce a transformat politica de transport într-o componentă importantă a strategiei comunitare generale. În a doua jumătate a anilor '80 și la începutul anilor '90, au fost înregistrate progrese considerabile în ceea ce privește liberalizarea și armonizarea politicilor de transport. La sfârșitul anilor '80 au intrat în discuție și alte probleme – dezvoltare infrastructurii (Rețelele Trans-Europene, Trans-European Networks, TEN) și impactul transporturilor asupra mediului.

În decembrie 1992, Comisia Europeană a publicat o **Comunicare asupra Dezvoltării Viitoare a Politicii Comune de Transport** (COM(92)0494). Această Comunicare a schimbat cursul politicii de transport a Uniunii Europene dinspre o abordare sectorială (pe moduri de transport) către o politică integrată bazată pe mobilitate durabilă. Noi probleme au fost aduse în discuție: siguranța transporturilor, protecția socială și a mediului, relațiile externe, și politicile de taxare.

În continuare, Comisia Europeană a adoptat în iulie 1995 o a doua Comunicare (COM(95)0302), privind îmbunătățirea calității transporturilor prin utilizarea unor tehnologii noi, îmbunătățirea funcționării pieței unice și dezvoltarea dimensiunii externe a politicii de transport.

În decembrie 1995, a intrat pentru prima oară cu adevărat în discuție latura fiscală a politicii de transport, datorită Cartei Verzi **„Către taxarea echitabilă și eficientă în transporturi”** (COM(95)691). Într-o nouă **Cartă Albă „Taxare echitabilă pentru utilizarea infrastructurii: o abordare pe etape a unui cadru comun de taxare pentru utilizarea infrastructurii în Uniunea Europeană”** (COM(98)466), Comisia Europeană a dezbătut problema unei abordări comunitare armonizate a taxării în sectorul de transport.

Comisia Europeană a prezentat apoi o Comunicare în decembrie 1998. Acest nou document, numit **„Mobilitate durabilă: Perspective pentru viitor”** (COM(1998) 716), a actualizat programul de acțiune din 1995 și a stabilit obiective pe termen lung, pentru perioada 2000-2004.

În septembrie 2001, Comisia Europeană a adoptat o nouă **Cartă Albă privind Politica Comunitară de Transport**. Documentul a propus măsuri pentru revizuirea politicii de transport astfel încât să devină mai durabilă și să evite pierderile economice enorme cauzate de ambuteiaje, poluare și accidente.

În octombrie 2004 a fost adoptată **„O constituție pentru Europa”**<sup>2</sup>. Secțiunea 7 a acesteia stabilește că, după consultarea cu Comitetul Economic și Social, Consiliul va reglementa: regulile comune aplicabile transportului internațional către și de pe teritoriul unui Stat Membru sau traversând teritoriul unuia sau mai multor State Membre; condițiile în care transportatorii non-rezidenți pot opera servicii de transport pe teritoriul unui Stat Membru; măsuri de creștere a siguranței transporturilor; și alte prevederi considerate adecvate. Reglementările acestui Capitol se aplică transportului feroviar, rutier și fluvial.

## I.2. Actori instituționali ai politicii de transport

### Parlamentul European – Comitetul de Transport și Turism

Ca și în cazul parlamentelor naționale, Parlamentul European are comitete ce se ocupă de anumite probleme (afaceri externe, mediu, transport etc.). Comitetul de Transport și Turism este responsabil de probleme legate de dezvoltarea unei politici comune pentru transportul feroviar, rutier, fluvial, maritim și aerian, în particular de:

1. elaborarea unor reguli comune aplicabile transporturilor din cadrul Uniunii Europene;
2. stabilirea și dezvoltarea rețelelor trans-europene din domeniul infrastructurii de transport;
3. asigurarea serviciilor și relațiilor de transport cu state din afara Uniunii Europene;
4. siguranța transporturilor;
5. relațiile cu organismele și organizațiile internaționale din domeniul transporturilor.

### Consiliul European

Consiliul European întrunește șefi de state sau guverne din cadrul Uniunii Europene și președintele Comisiei Europene. Consiliul definește direcțiile politice generale ale Uniunii Europene.

<sup>2</sup> La data de 29 octombrie 2004, șefii de stat sau de guvern ai celor 25 de State Membre și ai celor 3 state în curs de aderare au semnat Tratatul ce stabilește o Nouă Constituție pentru Europa, adoptat în unanimitate la data de 18 iunie 2004. Acest tratat poate intra în vigoare după ce este ratificat de fiecare stat semnatar în conformitate cu procedurile constituționale naționale. Ratificarea poate avea loc prin vot în parlamentele naționale sau prin votul cetățenilor în cadrul unui referendum. După ratificare în toate Statele Membre, Tratatul poate intra în vigoare la 1 noiembrie 2006.

## Comisia Europeană

Comisia Europeană desfășoară multe din activitățile de zi cu zi ale Uniunii Europene. Elaborează propuneri de noi legi europene, pe care le prezintă Parlamentului și Consiliului European. Comisia se asigură că deciziile UE sunt implementate corect și supraveghează modul în care sunt cheltuite fondurile UE. Monitorizează, de asemenea, respectarea tratatelor și legislației europene.

Directoratul General pentru Energie și Transport este responsabil de dezvoltarea și implementarea politicilor europene din sectorul energie și din cel de transport. Misiunea sa este să se asigure că politicile energetice și de transport sunt proiectate în beneficiul tuturor sectoarelor societății, companii, municipalități, zone rurale, și mai presus de toate, cetățeni.

## Banca Europeană de Investiții

Banca Europeană de Investiții (BEI) a fost înființată în 1958 în urma prevederilor Tratatului de la Roma. Banca sprijină îndeplinirea obiectivelor UE prin finanțarea anumitor tipuri de proiecte de investiții. Banca împrumută bani pentru proiecte de investiții de interes european, în special proiecte ce aduc beneficii regiunilor mai puțin dezvoltate. Finanțează, de exemplu, legături feroviare, autostrăzi, aeroporturi, planuri de mediu, iar prin intermediul unor bănci partenere întreprinderile mici și mijlocii, fapt ce ajută la crearea de locuri de muncă și creșterea economică. Împrumuturile băncii sprijină, de asemenea, procesul de extindere a Uniunii Europene și politica sa de dezvoltare. Banca are sediul în Luxemburg și folosește fonduri de pe piețele de capital. Fiind o organizație non-profit, oferă împrumuturi cu termeni și condiții avantajoase.

## Comitetul Economic și Social

Fondat în 1957 prin Tratatul de la Roma, Comitetul Economic și Social este un organism consultativ ce reprezintă angajatori, sindicate, fermieri, consumatori, ecologiști și alte grupuri de interese, ce alcătuiesc împreună „societatea civilă organizată”. Comitetul prezintă punctele de vedere ale membrilor și le apără interesele în discuțiile asupra politicilor cu Comisia Europeană, Consiliul și Parlamentul European.

## Comitetul Regiunilor

Înființat în 1994 prin Tratatul Uniunii Europene (Maastricht), Comitetul Regiunilor este un organism consultativ alcătuit din reprezentanți ai autorităților locale și regionale din Europa. Comitetul se asigură că aceste autorități au un cuvânt de spus în elaborarea

politicilor Uniunii Europene și că sunt respectate identitatea și prerogativele locale și regionale. Comitetul trebuie să fie consultat asupra problemelor ce privesc administrațiile locale și regionale, precum politica regională, mediul, educația și transporturile.

## I.3. Obiective

Obiectivul general al politicii europene de transport este stabilirea unui echilibru între dezvoltarea economică pe de o parte și cerințele de calitate și siguranță ale societății pe de cealaltă parte, pentru a dezvolta un sistem de transport modern, durabil pentru 2010. Comisia Europeană a propus circa 60 de măsuri pentru dezvoltarea unui sistem de transport capabil să modifice ponderea modurilor de transport, să revitalizeze transportul feroviar, să promoveze transportul maritim și fluvial și să controleze creșterea transportului aerian.

**Transport rutier:** Îmbunătățirea calității, aplicarea în mod mai eficient a reglementărilor existente printr-un control și sancțiuni mai aspre.

**Transport feroviar:** Revitalizarea căilor ferate prin crearea unei zone feroviare integrate, eficiente, competitive și sigure și înființarea unei rețele destinate serviciilor de transport de bunuri.

**Transport aerian:** Controlul creșterii transportului aerian, menținerea standardelor de siguranță și protecția mediului.

**Transport maritim și fluvial:** Dezvoltarea infrastructurii, simplificarea cadrului de reglementare și integrarea legislației sociale pentru a putea crea veritabile „autostrăzi maritime”.

**Transport inter-modal:** Modificarea ponderii modurilor de transport prin intermediul unei politici pro-active de promovare a transportului inter-modal și a transportului feroviar, maritim și fluvial. În acest sens, una din inițiativele majore este programul „Marco Polo”, ce înlocuiește programul Acțiuni Pilot pentru Transport Combinat.

**Rețelele trans-europene și eliminarea blocajelor:** Construirea obiectivelor de infrastructură propuse în programul de rețele trans-europene identificate în 1996 într-un set de linii directe, precum și a proiectelor prioritare selectate în 1994 de către Consiliul European.

**Utilizatorii:** Poziționarea utilizatorilor în centrul politicii de transport, respectiv reducerea numărului de accidente, armonizarea sancțiunilor și dezvoltarea unor tehnologii mai sigure și mai curate.

## **I.4. Politici Sectoriale de transport**

### **I.4.1. Transportul rutier**

Obiectivul politicii comunitare privind transportul rutier de bunuri și de pasageri este crearea condițiilor optime pentru furnizarea eficientă a serviciilor de transport; promovarea unui sistem comun eficient de transport rutier; contribuirea la armonizarea condițiilor de concurență dintre operatorii de transport; încurajarea respectării regulilor privind condițiile de muncă în acest sector.

În acest sens, este important faptul că anumite aspecte din politica de transport rutier trebuie dezvoltate în continuare, precum: reguli comune pentru accesul pe piață și la profesie; condiții echitabile de concurență; aspecte sociale (orar de lucru, perioade de lucru și odihnă, tahograf); taxarea transportului rutier (taxe și tarife); constrângeri și sancțiuni; promovarea acordurilor internaționale (Interbus, acorduri de tranzit); restricții de circulație.

#### **Transportul rutier de bunuri**

Începând de la data de 1 ianuarie 1993, orice transportator dintr-un Stat Membru poate transporta fără restricții bunuri către un alt Stat Membru. Până la acea dată, astfel de operațiuni necesitau autorizații speciale în aplicarea acordurilor bilaterale, sau cote comunitare; în prezent, dreptul de a desfășura aceste activități se bazează pe condiții de calitate pe care operatorii de transport trebuie să le respecte și care le conferă dreptul de a primi o licență de transport în cadrul Comunității.

Astfel de activități transnaționale nu trebuie însă să ducă la perturbări grave ale pieței de transport, și, din acest motiv, Consiliul a stabilit un sistem de monitorizare, ce oferă un mecanism de protecție a pieței.

Pe o piață unică însă, un operator de transport trebuie să își poată desfășura activitățile de transport și în alt Stat Membru (cabotaj). Această evoluție naturală a dat naștere unor îngrijorări în privința distorsiunilor pieței, și din acest motiv, sistemul de cabotaj a fost introdus treptat începând cu 1 iulie 1990, sub forma unor cote comunitare progresive. Liberalizarea sistemului de cabotaj a fost însoțită de adoptarea unor aranjamente privind taxele pentru autostrăzi, permițând astfel supunerea utilizării infrastructurii unor taxe, pe o bază non-discriminatorie.

#### **Transportul rutier de pasageri**

Deși serviciile pentru pasageri dintr-un Stat Membru în altul erau relativ nerestricționate, legislația comunitară nu conținea prevederi referitoare la furnizarea de către un operator dintr-un Stat Membru a serviciilor de

transport în alt Stat Membru.

Pentru a aplica principiul libertății de a oferi servicii de transport și în urma anulării de către Curtea de Justiție a Reglementării (EEC) 2454/92, Consiliul a adoptat o nouă Reglementare privind cabotajul. Această Reglementare definește diversele tipuri de transport de pasageri pentru care este posibil cabotajul.

Pentru a armoniza condițiile de concurență pentru transportul rutier de bunuri și de pasageri, începând cu anii '70 Comunitatea Europeană a luat o serie de măsuri pentru armonizarea condițiilor de acces la ocupația de operator național și internațional de transport rutier și pentru a permite libertatea efectivă a înființării unor astfel de operatori. Într-un efort de simplificare a legislației comunitare și de a o face mai transparentă, Comisia a adoptat o Directivă consolidând aceste măsuri.

Pentru a îmbunătăți siguranța rutieră, Comunitatea Europeană a adoptat un program de acțiune pentru perioada 2003-2010. În același timp, Carta Europeană privind Siguranța Rutieră are ca scop promovarea măsurilor efective pentru reducerea numărului de accidente rutier în Europa. Obiectivul este reducerea numărului de victime cu 50% până în anul 2010.

### **I.4.2 Transportul feroviar**

Comunitatea Europeană încearcă să creeze condițiile pentru eficientizarea sectorului feroviar și adaptarea sa la cerințele pieței unice. În acest sens, a propus introducerea unei licențe de operare care să ofere accesul uniform la infrastructură și a stabilit un sistem care să asigure alocarea capacității de infrastructură pe o bază non-discriminatorie și că utilizatorii plătesc costul real al facilităților pe care le folosesc.

În Carta Albă din iulie 1996, Comisia Europeană a stabilit o strategie de revitalizare a căilor ferate comunitare, în special prin raționalizarea situației lor financiare, asigurarea accesului liber la toate serviciile publice și de trafic, și promovarea integrării sistemelor naționale și a aspectelor sociale.

În 2001 a fost prezentat „pachetul de infrastructură”, cu scopul de a deschide piețele de transport feroviar de bunuri, prin crearea unui cadru pentru condițiile de acces al companiilor feroviare la rețelele naționale. În 2002, Comisia a propus un nou pachet de măsuri proiectat să revitalizeze căile ferate prin construcția rapidă a unei zone feroviare integrate în Europa.

În final, în 2004 Comisia a adoptat un al treilea pachet



de măsuri destinat să continue reforma sectorului feroviar prin deschiderea spre concurență a serviciilor de transport internațional de pasageri în UE, întărind drepturile pasagerilor, stabilind un sistem de certificare pentru mecanicii de locomotivă și îmbunătățind calitatea serviciilor de transport feroviar de bunuri.

Transportul feroviar a înregistrat un declin îngrijorător în Europa în ultimii treizeci de ani, în special transportul de bunuri. În 1970, cota căilor ferate a fost de 21% din totalul bunurilor transportate în cele 15 state ale Uniunii Europene (dinainte de extinderea UE). În 2000, această valoare scăzuse la 8,1%. În aceeași perioadă, cota transportului rutier de bunuri a crescut de la 30,8% la 43,8%. Sectorul feroviar este singurul care a înregistrat o scădere, toate celelalte și-au îmbunătățit performanțele. Traficul feroviar de pasageri a scăzut de asemenea, însă nu la fel de dramatic.

Principala cauză a acestei stări de fapt este că sectorul feroviar nu este la fel de competitiv ca transportul rutier. Transportul feroviar este mai puțin sigur decât cel rutier în ceea ce privește termenii de livrare, ce sunt mai puțin predictibili în cazul căilor ferate. Pe unele rute internaționale, termenii de livrare s-au dublat sau triplat chiar în ultimii ani. Aceasta se datorează în principal opririlor foarte lungi pe traseu, deoarece alte trenuri (în special serviciile pentru pasageri) au prioritate, iar procedurile de la frontiere sunt complicate (echipajele și locomotivele trenurilor trebuie schimbate din cauza diferențelor dintre sistemele de semnalizare de la o țară la alta, etc.).

Termenii de livrare sunt foarte importanți pentru multe sectoare de activitate. Căile ferate au, totuși, avantaje unice: reprezintă un mod de transport sigur și curat, iar un tren poate transporta încărcătura a 50-60 de camioane. Infrastructura feroviară acoperă mult teritoriu și este în general într-o stare bună, însă nu se mai potrivește cu cerințele clienților.

### **I.4.3 Transportul fluvial**

Începând cu 1 ianuarie 1993, transportul fluvial a beneficiat de liberalizarea cabotajului, a cărui efect principal a fost sfârșitul sistemului de cote ce împiedicau firmele ce foloseau aceste servicii în a-și alege liber transportatorul.

Împreună cu transportul feroviar și cel maritim pe distanțe scurte, transportul fluvial poate contribui mai mult la re-echilibrarea ponderii diferitelor moduri de transport, după cum este recomandat în Carta

Albă privind Politica Europeană de Transport pentru 2010. În comparație cu alte moduri, ce se confruntă adesea cu probleme de ambuteiaje și capacitate, transportul fluvial este caracterizat de siguranță și are o considerabilă capacitate neexplorată.

În ultimii 15 ani, flota a fost modernizată în continuu. În special în lungul rețelei fluviale europene, transportul fluvial este o alternativă competitivă la transportul rutier și cel feroviar.

Transportul fluvial este eficient, emisiile sunt reduse, și are un consum de energie pe tonă-kilometru pentru bunurile transportate ce corespunde unei a șasea părți din consumul în transportul rutier și unei jumătăți din cel pentru transportul feroviar. Potrivit unor studii recente, costurile externe totale ale navigației fluviale (în termeni de accidente, ambuteiaje, zgomot, poluarea aerului și alte categorii de impact asupra mediului) sunt de 7 ori mai mici decât pentru transportul rutier.

Transportul fluvial asigură un nivel ridicat de siguranță, în special când este vorba de transportul materialelor periculoase. Contribuie la de-congestionarea rețelei supra-încărcate de transport rutier în regiuni cu populație densă.

În contextul unui sistem de navigație complet liberalizat începând cu 1 ianuarie 2000 (Directiva 96/75/EC), Comisia Europeană are drept obiectiv promovarea și întărirea unei poziții competitive a transportului fluvial în cadrul sistemului de transport, și facilitarea integrării sale în lanțul logistic inter-modal. Prin crearea condițiilor favorabile pentru dezvoltarea viitoare a sectorului, Comisia dorește să încurajeze companiile să utilizeze acest mod de transport.

În acest scop, navigația fluvială necesită și o infrastructură corespunzătoare. Îndepărtarea obstacolelor și blocajelor din rețeaua de transport fluvial trebuie să constituie o componentă a politicii privind rețelele trans-europene de transport. În plus, Comisia are ca obiectiv dezvoltarea perspectivelor pentru un cadru legal armonizat pentru navigația fluvială în Europa.

### **I.4.4 Transportul maritim**

Transportul maritim internațional este prin definiție o activitate liberalizată. Dacă nu ar fi fost astfel, nimeni nu ar beneficia de pe urma rolului pe care îl joacă acest mod de transport în comerțul internațional. Introducerea cabotajului în anul 1993 și necesitatea intervenției Comunității Europene în îmbunătățirea condițiilor din transportul maritim au dus la adoptarea

măsurilor legate de politica privind concurența, de prevenire a unor practici inechitabile de taxare, a standardelor pentru vasele utilizate pentru transportul materialelor periculoase și privind condițiile de lucru. Au fost definite și condițiile pentru admiterea în profesiile din sector.

În Comunicarea din 13 martie 1996, aprobată de către Consiliu în același an, Comisia Europeană a reiterat cele trei priorități în dezvoltarea politicilor maritime: siguranță, întreținerea unor piețe deschise și competitivitate crescută.

În privința siguranței maritime, scufundarea vasului Erika în decembrie 1999, urmată de cea a vasului Prestige în noiembrie 2002, au determinat noi măsuri în procesul de stabilire a politicii europene privind siguranța maritimă, îndreptate în particular asupra riscurilor de mediu cauzate de tancurile petroliere. Măsurile propuse se referă la următoarele aspecte: inspecții mai riguroase în porturi, interzicerea tancurilor petroliere cu o singură carenă, stabilirea unui sistem comunitar de monitorizare, inspecție și informații pentru traficul maritim, înființarea unei fond de compensare pentru daunele provocate de poluarea cu petrol, și înființarea unei Agenții Europene pentru Siguranța Maritimă.

#### **I.4.5 Transportul aerian**

Politica comunitară privind liberalizarea transportului aerian cuprinde patru domenii principale: accesul pe piață, controlul capacității, costul biletelor de călătorie și emiterea licențelor de operare pentru companii. Politica a fost lansată în 1980 și implementată în trei etape. Punctele cheie în cadrul acestui proces au fost următoarele:

- introducerea unei licențe unice de transport aerian emisă pentru operatorii din cadrul Comunității;
- condițiile de acces al transportatorilor aviatici la rute din cadrul Comunității;
- biletele de călătorie, inclusiv în privința intervenției directe a Comisiei Europene în cazul taxării inechitabile;
- serviciile de transport de bunuri.

Având în vedere că liberalizarea duce la crearea unei piețe unice reale pentru transportul aerian, Comunitatea a armonizat multe reguli și reglementări pentru a crea un cadru echitabil pentru toate liniile aeriene. În acest sens, au fost stabilite, de exemplu, standardele tehnice și procedurile administrative comune pentru conformarea aeronavelor, și a fost legiferată recunoașterea reciprocă a licențelor pentru persoanele ce lucrează în industria aeronautică civilă, permițând recrutarea directă a

piloților din orice Stat Membru. Comunitatea a stabilit, de asemenea, procedurile pentru aplicarea regulilor privind concurența pentru transportatorii aviatici și pentru diverse tipuri de acorduri și practici concertate. A fost adoptată și o Directivă privind accesul la piața serviciile aeroportuare la sol.

Comisia Europeană a adoptat un set de propuneri pentru managementul traficului aerian menite să creeze un „Cer European Unic” până la 31 decembrie 2004. Acest pachet stabilește obiectivele și principiile de operare pe baza a șase direcții de acțiune: managementul în comun al spațiului aerian, stabilirea unui organism comunitar puternic de reglementare, integrarea treptată a managementului civil și militar, sinergia instituțională dintre Uniunea Europeană și Eurocontrol, introducerea unei tehnologii moderne adecvate și mai buna coordonare a politicii de resurse umane în sectorul de control al traficului aerian.

Dintre toate modurile de transport, cel aerian înregistrat de departe cea mai impresionantă creștere în Uniunea Europeană în ultimii douăzeci de ani. În termeni de pasageri-kilometri, traficul a crescut cu o medie de 7,4% pe an între 1980 și 2001, pe când traficul în cadrul aeroporturilor din cele 15 State Membre (de dinainte de extinderea UE) a crescut de cinci ori din 1970. După criza ce a afectat această industrie la începutul anilor '90, eforturile de restructurare și liberalizare a pieței europene au permis liniilor aeriene să revină la performanțe înalte.

Există însă și un revers al monedei: înflorirea transportului aerian exacerbează probleme legate de nivelurile de saturație ale aeroporturilor și sistemul supra-încărcat de control al traficului aerian. Liniile aeriene au probleme cu fragmentarea spațiului aerian european, care, după părerea lor, duce la ineficiență și întâzieri majore. În fiecare an, aeroporturile europene se apropie tot mai mult de limita de capacitate. Unele dintre aeroporturile majore au atins deja punctul de saturație, limitând astfel accesul unor noi companii ce doresc să intre în competiție cu transportatorii cu tradiție. Programul de Lucru al Comisiei Europene în domeniul transportului aerian planifică abordarea acestor probleme.

#### **I.4.6 Transportul inter-modal**

Obiectivul politicii privind transportul inter-modal de bunuri este de a sprijini mișcarea eficientă a bunurilor „door to door” utilizând două sau mai multe moduri de transport, într-un lanț integrat de transport. Fiecare mod de transport are avantajele sale, referitor la capacitate potențială, nivelurile de

siguranță, flexibilitate, consum de energie, impact asupra mediului; transportul inter-modal permite fiecărui mod să își joace rolul în crearea lanțurilor de transport, ce sunt per ansamblu mai eficiente, mai ieftine și durabile.

Se estimează că transportul rutier va crește cu 50% în perioada 1998-2010. În acord cu Concluziile Consiliului de la Gothenburg din iunie 2001, unul din obiectivele Cartei Albe este atingerea unui echilibru între modurile de transport. În acest sens, politica europeană are drept obiectiv limitarea creșterii transportului rutier la 38%, printr-un pachet integrat de măsuri. Carta Albă propune atingerea acestui obiectiv în primul rând prin îmbunătățirea performanței alternativelor la transportul rutier – transportul maritim pe distanțe scurte, transportul feroviar și cel fluvial. Acțiunile se vor concentra, astfel, asupra sprijinirii alternativelor la transportul rutier în special pentru distanțele mari. Acest fapt nu numai că reduce numărul de ambuteiaje, dar și îmbunătățește siguranța rutieră și reduce impactul asupra mediului.

În iulie 2003, Consiliul și Parlamentul au adoptat programul Marco Polo. Acest program se derulează în perioada 2003-2006 și are drept scop sprijinirea re-direcționării creșterii preconizate a transportului internațional de bunuri către transportul maritim pe distanțe scurte, transportul feroviar și cel fluvial. Predecesorul său a fost programul Pact (Acțiuni Pilot pentru Transport Combinat), desfășurat între 1997 și 2001.

În iulie 2004, Comisia a propus continuarea programului Marco Polo – Marco Polo II. Propunerea Comisiei se bazează pe experiența acumulată în programele Pact și Marco Polo și ar reprezenta o extindere semnificativă a dimensiunilor și ariei de acțiune a programului.

Carta Albă a propus și dezvoltarea Autostrăzilor Maritime, ca „alternative real competitive pentru transportul terestru”. În aprilie 2004 au fost adoptate noile Linii Directoare pentru TEN-Transport, oferind cadrul legal și pentru finanțarea autostrăzilor maritime. Implementarea proiectelor va începe în 2005.

Au fost desemnate patru coridoare pentru implementarea proiectelor de interes european:

- **Autostrada Mării Baltice** (ce leagă Statele Membre de la Marea Baltică cu Statele Membre din Europa Centrală și de Vest, până în anul 2010);
- **Autostrada Maritimă a Europei de Vest** (din Portugalia și Spania către Marea Nordului și Marea Irlandei, până în anul 2010);

- **Autostrada Maritimă a Europei de Sud-Est** (ce leagă Marea Adriatică de Marea Ioniană și estul Mediteranei, inclusiv Cipru, până în anul 2010);

- **Autostrada Maritimă a Europei de Sud-Vest** (vestul Mediteranei, legând Spania, Franța, Italia, Malta; face legătura cu Autostrada Maritimă a Europei de Sud-Est și Marea Neagră; până în anul 2010).

Pentru a sprijini dezvoltarea transportului inter-modal, Comisia finanțează și o serie de activități de cercetare, demonstrative și de lucru în rețea pe teme prioritare. Aceste activități sunt propuse și gestionate de consorții independente de organizații europene.

În aprilie 2003, Comisia a propus o Directivă Cadru a Parlamentului și Consiliului European privind standardizarea și armonizarea unităților inter-modale. Obiectivul acestei măsuri este creșterea eficienței transportului inter-modal prin standardizarea dimensiunilor containerelor ce circulă în Europa. În plus, măsura va ajuta la integrarea efectivă a transportului maritim pe distanțe scurte în lanțul de transport inter-modal.

#### **I.4.7 Logistica**

Procesele de logistică transpun cererea de bunuri și servicii în cererea de transport. Doar înțelegând procesele și tendințele de logistică Comisia Europeană va putea dezvolta și implementa politici de transport care să satisfacă nevoile actuale și viitoare ale industriei europene.

Carta Albă arată legătura cauzală dintre schimbările din economia europeană și sistemul său de producție, pe de o parte, și cererea pentru transport de bunuri pe de altă parte. Industria își reduce costurile de producție prin redistribuirea spațială a unor activități – în special pentru bunuri cu un volum mare de muncă – către locații la sute și chiar mii de kilometri depărtare de locația asamblării finale sau consumatori.

Logistica poate contribui direct la îndeplinirea obiectivelor Cartei Albe a Comisiei Europene *Politica Europeană de Transport pentru 2010: E timpul pentru decizii prin:*

- contribuția la echilibrarea ponderii modurilor de transport;
- reducerea cererii de transport;
- reducerea impactului negativ al transporturilor asupra mediului (de exemplu, prin îmbunătățirea utilizării autovehiculelor).

Extinderea Uniunii Europene, reglementările privind

protecția consumatorilor, comerțul electronic, reglementările privind protecția mediului, ambalarea, politicile fiscale, modelele de producție, toate au un impact asupra proceselor de logistică și influențează cererea pentru transport de bunuri; este important de înțeles aceste tendințe și impactul pe care îl au asupra cererii de transport.

#### **I.4.8 Transportul urban**

Peste 75% din populația Uniunii Europene locuiește în zone urbane. Astfel, transportul urban reprezintă o componentă importantă a cererii de mobilitate și corespunzător o componentă la fel de importantă a mediului construit cu un impact negativ asupra sănătății. De exemplu, o cincime din călătoriile din Uniunea Europeană sunt în mediul urban, pe distanțe mai mici de 15 km. Pentru perioada 1995-2030, se preconizează o creștere cu 40% a numărului de kilometri parcurși în zone urbane.

Autoturismul este dominant, având o cotă de 75% din numărul de kilometri parcurși în conurbațiile Uniunii Europene. Autoturismele cauzează atât de multe blocaje, încât în unele orașe europene viteza medie în trafic este mai mică decât în zilele trăsurilor cu cai. Creșterea utilizării autoturismelor a fost însoțită de probleme de siguranță și de mediu, precum și de colapsul investițiilor în transport public.

Transportul urban contribuie la schimbările climatice. Peste 10% din emisiile de dioxid de carbon din Uniunea Europeană provin din traficul rutier urban, ce este și o sursă importantă de monoxid de carbon și pulberi în orașele europene. Aceste emisii poluează zonele învecinate și determină probleme serioase de sănătate. Protocolul de la Kyoto stabilește o reducere cu 8% a emisiilor de dioxid de carbon în UE în perioada 2008-2012 față de nivelul anului 1990, însă dacă tendințele actuale continuă, cantitatea de CO<sub>2</sub> din transport va fi cu circa 40% mai mare decât a fost în 1990.

Provocarea pentru sistemele de transport urban va fi să acopere cererea de accesibilitate a populației, inclusiv a persoanelor cu mobilitate redusă și a bunurilor, minimizând în același timp impactul asupra mediului și protejând calitatea vieții.

Problemele de mediu au stimulat trecerea la tehnologii mai eficiente, inclusiv autovehicule/combustibili mai curați și măsuri non-tehnice de reducere a emisiilor. Uniunea Europeană pregătește definirea și implementarea unei strategii care să promoveze mobilitatea durabilă în mediul urban, care ar include o

serie de acțiuni precum:

- promovarea unei cote mai mari de piață a vehiculelor cu consum redus și a noilor tehnologii de propulsie pentru a reduce emisiile;
- promovarea utilizării transportului în comun și non-motorizat în combinație cu scheme de management al mobilității;
- scheme de management al cererii, precum controlul parcărilor și restricții ale accesului;
- sisteme informative pentru un management mai bun al traficului și îmbunătățirea fluxului de transport;
- sisteme integrate de transport inter-modal de pasageri și bunuri, precum logistică municipală și terminale îmbunătățite;
- regimuri de taxare echitabile și eficiente;
- sprijinirea integrării modului de planificare a utilizării terenului și planificării transportului urban pentru a minimiza nevoia de călătorii și a facilita creșterea folosirii transportului în comun;
- promovarea modurilor eficiente de transport public pentru persoane cu mobilitate redusă;
- sprijinirea și promovarea utilizării bicicletei;
- lucrul la domiciliu.

#### **I.4.9 Taxarea pentru infrastructură**

Obiectivul principal al politicii Comisiei Europene în ceea ce privește taxarea pentru infrastructură este că, pentru fiecare mod de transport, taxele și tarifele trebuie să fie variabile pentru a reflecta costurile diferitelor niveluri de poluare, timpilor de transport, daunelor și costurilor de infrastructură. Este importantă aplicarea principiului „poluatorul plătește” și furnizarea unor stimulente fiscale clare pentru a contribui la realizarea obiectivelor privind ambuteiajele, reducerea poluării, echilibrarea ponderii diferitelor moduri de transport și îndepărtarea legăturii dintre creșterea transporturilor și creșterea economică.

Ultima inițiativă a Comisiei în ceea ce privește taxarea pentru infrastructura de transport este propunerea de Directivă ce amendează Directiva “Eurovignette” asupra taxării vehiculelor grele de transport al bunurilor pentru utilizarea unor anumite obiective de infrastructură. Mesajul cheie al politicii de taxare pentru infrastructură este că operatorii de transport trebuie să plătească, ceea ce este echitabil, iar aceasta va duce la o utilizare mai eficientă a capacității actuale a infrastructurii.

Taxarea corectă sprijină, de asemenea, dezvoltarea parteneriatelor public-privat și liberalizarea pieței, deoarece taxele pentru utilizatori furnizează o sursă directă de venituri pentru aceste parteneriate în

gestionarea infrastructurii, atât în Statele Membre, cât și în statele în curs de aderare; aplicarea principiului „utilizatorul plătește” este fundamental pentru practicile comerciale și piețele liberalizate.

Comitetul pentru Taxarea Infrastructurii elaborează rapoarte ce oferă baza pentru dezvoltarea metodelor comune de estimare a costurilor din transport. Concluziile Comitetului arată că pentru unele moduri de transport regimurile de taxare existente necesită unele amendamente pentru a reflecta diferențele de cost:

- nivelurile diferite de taxare pentru diversele tipuri de combustibil (benzină cu și fără plumb, motorină, gaz petrolier lichefiat, hidrogen, kerosen) încurajează utilizarea unor motoare și combustibili mai curați și îi recompensează cu taxe mai mici pe cei care le folosesc;
- diferențind tarifele de acces la infrastructura feroviară, rutieră, serviciile de trafic aerian, de aterizare pe aeroporturi, în funcție de timpul călătoriei, este oferit un stimulent pentru călătoriile în afara orelor de vârf;
- diferențierea taxelor în funcție de dimensiunile, greutatea și alte caracteristici ale vehiculului/aeronavei/ vasului furnizează stimulente pentru reducerea impactului asupra mediului (de exemplu, vehicule mai ușoare sau proiectate mai bine);
- diferențierea chiar și a primelor de asigurare în caz de accident pentru a reflecta diferențele categorii de risc poate semnala poziționarea costurilor și alocarea în mod mai echitabil costurile între utilizatori. De fapt, cu cât piața asigurărilor este mai liberă, cu atât acest fapt apare mai des.

Reformele pe termen scurt privind taxarea propuse de Comitetul pentru Taxarea Infrastructurii cuprind utilizarea taxelor de drum diferențiate, extinderea acestora și la alte componente din rețeaua rutieră și dezvoltarea unor taxe bazate pe distanța parcursă pentru vehiculele grele de transport al bunurilor.

## **I.5 Rețelele de transport trans-europene**

Conceptul de Rețele Trans-Europene (TEN) a fost propus la sfârșitul anilor '80, în contextul propunerii de piață unică. Era illogic să fie discutată ideea de piață unică, cu libertate de mișcare pentru bunuri, persoane și servicii, dacă regiunile și rețelele naționale ce alcătuiesc piața nu erau legate de o infrastructură modernă, eficientă.

Tratatul de înființare a Uniunii Europene furnizează baza legală pentru TEN. Conform Capitolului XV din Tratat (Articolele 154, 155 și 156), Uniunea Europeană trebuie să aibă drept obiectiv și promovarea Rețelelor Trans-Europene, ca element-cheie pentru crearea pieței interne și întărirea coeziunii economice și sociale. Acest fapt include și interconexiunea și interoperabilitatea rețelelor naționale, precum și accesul la astfel de rețele.

Conform acestor obiective, Comunitatea trebuie să dezvolte linii directe pentru obiectivele, prioritățile și identificarea proiectelor de interes comun, precum și linii generale privind măsurile pentru cele trei sectoare vizate (transport, energie și telecomunicații) (nu este clar: linii directe pentru linii generale?). Parlamentul și Consiliul European aprobă aceste linii directe după consultarea Comitetului Economic și Social și a Comitetului Regiunilor.

Un număr mare de proiecte de interes comunitar au beneficiat de sprijinul financiar al bugetului Comunității prin linia de buget TEN precum și prin Fondurile Structurale și de Coeziune. Banca Europeană de Investiții a contribuit într-o mare măsură la finanțarea acestor proiecte prin împrumuturi.

În iulie 1996, Parlamentul și Consiliul European au adoptat Decizia 1692/96/EC privind liniile directe ale Comunității pentru dezvoltarea rețelei de transport trans-europene (TEN-T). Aceste linii directe se referă la drumuri, căi ferate, căi fluviale, aeroporturi, porturi maritime, porturi fluviale și sisteme de management ale traficului ce deservește întregul continent, dețin o proporție semnificativă din traficul pe distanțe lungi și aduc regiunile geografice și economice ale Uniunii mai aproape unele de celelalte.

Inițiativa nu progresează la fel de rapid pe cât se preconiza când a fost lansată ideea de rețele trans-europene. După cum a fost arătat în Raportul privind implementarea TEN-T din 1998, investițiile în proiecte din cadrul rețelelor trans-europene între 1996 și 1997 au fost de circa 38 miliarde euro, iar resursele financiare necesare pentru finalizarea rețelei în 2010 sunt estimate la circa 400 miliarde euro. Dacă rata finanțării nu crește, este improbabil ca rețeaua să fie finalizată, în special componentele feroviare și fluviale.

Parlamentul și Consiliul European au adoptat în mai 2001 Decizia 1346/2001/EC, ce amendează liniile directe TEN-T pentru porturi maritime, porturi fluviale și terminale inter-modale. Directiva detaliază criteriile pentru proiectele de interes comun în legătură cu aceste tipuri de infrastructură. În acest amendament este scoasă în evidență dimensiunea inter-modală a

rețelei, porturile maritime și porturile fluviale devenind componente integrate total în rețea.

Având în vedere întârzierile în finalizarea rețelei planificate, Comisia Europeană consideră că o grabă în crearea unor noi obiective de infrastructură nu poate fi răspunsul la cerințele privind capacitatea de transport. În schimb, revizuirea rutelor ar trebui să confirme că este necesară finalizarea obiectivelor stabilite în 1996, concentrând activitățile și proiectele comunitare asupra reducerii blocajelor pe rutele majore și într-un număr mic de proiecte majore. În acest context, Comisia a inițiat în octombrie 2001 o primă revizuire a liniilor directe pentru TEN-T în acord cu Carta Albă pentru o Politică Europeană de Transport pentru 2010; revizuirea și-a propus abordarea noilor provocări din sectorul transport și sprijinirea atingerii obiectivelor noii politici de transport, după cum este descris în Carta Albă. Obiectivul revizuirii este reducerea blocajelor în rețeaua planificată și în cea existentă fără adăugarea unor noi rute ale infrastructurii, prin concentrarea investițiilor asupra unor priorități orizontale și un număr limitat de proiecte specifice.

În paralel, Comisia a propus amendarea Reglementării (EC) 2236/95, ce stabilește regulile generale pentru acordarea ajutorului comunitar în domeniul rețelelor trans-europene. Propunerea se concentrează pe ridicarea nivelului maxim actual de sprijin comunitar de la 10% la 20% pentru proiecte specifice, respectiv proiecte de căi ferate transfrontieră în zone cu bariere naturale și proiecte în regiunile de frontieră ale statelor candidate.

O nouă revizuire a liniilor directe pentru TEN-T a fost propusă de Comisia la sfârșitul anului 2003 și a luat în considerare extinderea Uniunii Europene și schimbările preconizate pentru fluxurile de trafic. Noile planuri pentru 2020 vor fi elaborate cu scopul de a canaliza în mod eficient traficul trans-european în contextul extinderii. În acest context, Comisia a luat în considerare ideea de a concentra rețeaua primară, alcătuită din cele mai importante obiective de infrastructură pentru traficul internațional și coeziunea europeană, introducerea conceptului de autostrăzi maritime și includerea unor secțiuni din coridoarele pan-europene situate pe teritoriul statelor candidate.

În prezent este în pregătire o nouă revizuire a liniilor directe TEN-T, ce se adresează statelor învecinate Uniunii Europene.

## I.6 Siguranța în transport

Siguranța este un principiu de bază al sectorului de

transport atât de bunuri, cât și de pasageri, pentru toate modurile de transport. O atenție deosebită în acest sens este acordată sectorului rutier, ce a înregistrat dintotdeauna cel mai mare număr de accidente și victime. În a doua jumătate a secolului trecut, în statele ce alcătuiau la un moment UE 15, peste două milioane de oameni și-au pierdut viața și aproape o sută de milioane au fost răniți în accidente rutiere.

În pofida progresului pe termen lung, situația generală este încă dezastruoasă, din punct de vedere uman, social și economic: UE 15 înregistrează acum peste 40.000 de victime și 1,7 milioane de persoane rănite în fiecare an în accidente rutiere, cu un cost total estimat la 160 miliarde euro pe an. Această situație este chiar mai gravă în noile State Membre și țările candidate.

Unele categorii de utilizatori ai infrastructurii rutiere sunt expuse mai mult la riscuri: tinerii între 15 și 24 de ani (10.000 de victime anual), pietonii (7.000 de victime), motociclistii și utilizatorii de biciclete cu motor (6.000 de victime) și bicicliștii (1.800 de victime). Comportamentul inacceptabil al utilizatorilor infrastructurii rutiere este prima cauză a ratei înalte a mortalității: viteza excesivă (15.000 de victime), consumul de alcool sau droguri, oboseala (10.000 de victime), nerespectarea regimului centurilor de siguranță și căștilor de protecție (7.000 de victime).<sup>3</sup>

Este evident că acțiunile întreprinse până în prezent nu au făcut față acestei probleme. De aceea Comisia Europeană a propus un obiectiv ambițios de reducere cu 50% a numărului de victime în sectorul rutier până în 2010 (Carta Albă pentru Politica Europeană de Transport, septembrie 2001). Pentru a contribui la atingerea acestui obiectiv, Comisia a publicat un program european de acțiune pentru siguranța rutieră. Acest program oferă cadrul pentru acțiuni comunitare și are drept obiective:

- **stimularea comportamentului responsabil** al utilizatorilor infrastructurii rutiere, prin respect pentru reguli, instruirea inițială și continuă a șoferilor și sancțiuni mai aspre pentru comportamentul periculos;
- **creșterea siguranței vehiculelor** prin standarde înalte pentru performanțele tehnice;
- **îmbunătățirea infrastructurii rutiere**, în special prin identificarea și diseminarea bunelor practici și eliminarea deficiențelor.

Nu în ultimul rând, având în vedere faptul că un număr mare de entități au un rol în privința siguranței rutiere, Comisia Europeană a propus ca toate autoritățile, factorii de decizie, sau cei cu funcții economice, sociale ori de reprezentare, să subscrie unei Carte Europene privind Siguranța Rutieră.

<sup>3</sup> Aceste date nu sunt cumulative datorită suprapunerii cauzelor.

## I.7 Transportul și mediul

### Avantajele biocombustibililor în transport

În prezent, transportul este în cea mai mare parte alimentat cu produse petroliere. Această situație are implicații în politica energetică, dar este de asemenea de mare importanță din punct de vedere al mediului, în special în privința schimbărilor climatice. Au fost întrevăzute acțiuni pentru promovarea combustibililor alternativi în general, și a biocombustibililor în special. A fost elaborată o viziune pe termen lung privind folosirea hidrogenului ca sursă de energie, drept rezultat al activității unui grup la nivel înalt care a analizat folosirea hidrogenului și a celulelor de combustibil.

Din perspectiva protecției mediului, este important de avut în vedere că nu este suficient să cauți surse „alternative” de combustibil – dacă ne îndreptăm spre un sistem de transport durabil, acești combustibili trebuie să provină din surse regenerabile. Un studiu al Directoratului General pentru Mediu arată potențialul de producere al unor asemenea combustibili în interiorul UE, costurile și impactul asupra mediului pe care le implică. Studiul arată o gamă largă de opțiuni și selectează câteva pentru investigarea detaliată și introducerea unor posibile strategii.

Combustibilul procesat din materiale organice – biocombustibilii – oferă câteva avantaje sectorului de transport. Aceștia pot ajuta la reducerea creșterii emisiilor de dioxid de carbon din transport, ca o contribuție la îndeplinirea angajamentelor din cadrul Protocolului de la Kyoto. Prin reducerea dependenței de produsele petroliere în transport, biocombustibilii pot ajuta de asemenea la diversificarea și îmbunătățirea securității aprovizionării cu combustibil. Mai mult decât atât, biocombustibilii pot oferi surse alternative de venit în zonele rurale ale UE.

Directiva din 2003 privind biocombustibilii are ca scop să sporească substanțial folosirea acestor combustibili în transport și în mod special pentru transportul rutier. La nivel național, măsurile trebuie luate de către țările Uniunii Europene cu scopul de a înlocui 5,75% din totalul combustibilului fosil folosit în transport (benzină și motorină) cu biocombustibili până în 2010.

Pentru a da o indicație asupra dimensiunii angajamentului, biocombustibilul reprezenta în 2002 aproximativ 0,45% din energia consumată în UE în transportul rutier. Chiar dacă gradul de utilizare este relativ scăzut, producția de biocombustibili crește

rapid. Participarea în 1999 a fost de numai 0,25%, și estimativ 1% în 2004. Dacă o asemenea rată de creștere se menține, plafonul indicativ de 5,75% pentru 2010 ar putea fi realizat în UE.

### Calitatea combustibilului auto

Directiva 98/70 amendată de Directiva 2003/17/EC conține specificații privind calitatea combustibilului (benzină și motorină) în Comunitate, atenția fiind acordată în primul rând conținutului de sulf, plumb și elemente aromatice.

Există trei specificații distincte. Prima a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2000, a doua la 1 ianuarie 2005 (specifică limitele pentru conținutul de sulf din benzină și motorină - 50 ppm - și conținutul aromatic al benzinei - 35% din volum), iar a treia (amendată de Directiva 2003/17/EC), care a intrat în vigoare tot la 1 ianuarie 2005, cere reducerea conținutului de sulf al produselor petroliere la 10 ppm. Adicional, începând cu 1 ianuarie 2002, toate produsele petroliere vândute în Statele Membre nu conțin plumb.

### Autovehicule

Emisiile autovehiculelor sunt reglementate de Directiva 70/220/EEC (autovehicule ușoare) și de Directiva 88/77/EC (autovehicule grele) și amendamentele acestora. O întreagă serie de amendamente au fost emise pentru a restricționa valorile limită. Emisiile au scăzut considerabil datorită acestor măsuri, chiar dacă volumul de trafic continuă să crească. Implementarea Programului “Auto-Oil” va conduce la o îmbunătățire considerabilă a calității aerului în orașe. Programul este orientat pe emisiile de monoxid de carbon (CO), compuși organici volatili (VOC), protoxid de azot (NOx) și pulberi. Programul va implementa valori limită și mai stricte pentru autovehiculele ușoare din 2005 (Directiva 98/69/EC) și pentru autovehiculele grele din 2005 și 2008 (Directiva 1999/96/EC).

A fost implementată legislație adițională privind utilizarea sistemelor de diagnostic la bord, care vor comunica proprietarilor de autovehicule dacă emisiile sunt prea mari, și o semnalizare luminoasă pe bord va indica necesitatea reparării autovehiculului. Deasemenea, există legislație privitoare la inspecțiile periodice ale autovehiculelor (Directiva 96/96/EC).

Pentru reducerea emisiilor pe parcursul distanțelor scurte (unde convertorul catalitic este mai puțin eficient) și pe timpul iernii, a fost introdusă o cerință separată. Această parte a legislației este de importanță deosebită pentru conducătorii auto din localități unde deplasările sunt în mod frecvent foarte scurte.

## Emisiile navelor

În noiembrie 2002, Comisia Europeană a adoptat o strategie UE pentru reducerea emisiilor atmosferice provenite de la navele maritime. Strategia raportează magnitudinea și impactul emisiilor provenite de la nave în UE și stabilește un număr de acțiuni ce reduc contribuția acestui sector la ploile acide, apariția ozonului troposferic, eutrofiere, probleme de sănătate, schimbările climatice și sărăcirea stratului de ozon.

Emisiile poluante provenite de la nave sunt acoperite de Anexa VI a Convenției Poluării Maritime, MARPOL 73/78, a Organizației Maritime Internaționale. Aceasta conține prevederi privind zonele speciale de control a emisiilor de SO<sub>x</sub> (Marea Baltică, Marea Nordului și Canalul Mânecii) și standarde de emisii de NO<sub>x</sub> pentru motoarele navelor. Comisia cere insistent Statelor Membre să ratifice acest important instrument internațional.

## Echipamente mobile non-rutiere

Începând cu 1997, legislația comunitară cere ca noile motoare diesel să întrunească anumite standarde de mediu (poluarea aerului) înainte de a intra pe piață.

Motoarele echipamentelor mobile non-rutiere au emisii de poluanți ai aerului. Motoarele diesel ale excavatoarelor, buldozerelor, compresoarelor, etc. emit oxizi de azot și pulberi. Emisiile acestor motoare sunt reglementate înainte de intrarea pe piață de Directiva 97/68/EC.

Motoarelor pe benzină au de asemenea emisii poluante, în special de hidrocarburi. O oră de utilizare normală a unui ferăstrău mecanic echipat cu un motor în doi timpi emite o cantitate la fel de mare de hidrocarburi ca și parcurgerea a 2.000 de kilometri cu un autoturism modern. Emisiile acestor motoare sunt reglementate de Directiva 2002/88.

## Dezvoltarea unui sistem de transport durabil

Sistemul actual de transport al Uniunii Europene nu este durabil și în multe privințe mai mult se îndepărtează de sustenabilitate. Agenția Europeană de Mediu subliniază în principal creșterea emisiilor de CO<sub>2</sub> în acest sector, ce amenință atingerea obiectivului asumat de UE în cadrul Protocolului de la Kyoto. Agenția indică eforturile ce sunt necesare pentru a atinge obiectivele stabilite în privința calității aerului, faptul că o mare parte din populație este expusă unor niveluri dăunătoare de zgomot, și subliniază multe aspecte legate de impactul negativ al transporturilor asupra mediului în UE.

Comisia Europeană colaborează cu Consiliul în

pregătirea terenului pentru elaborarea unei politici europene de transport durabil. În acest sens, Comisia a constituit un grup de experți din ministerele de transport și de mediu ale Statelor Membre.

## Decuplarea creșterii transporturilor de creșterea economică

Au fost formulate frecvent apeluri la acțiune pentru abordarea problemei volumului transporturilor. Aceste apeluri au avut loc la nivelul unor grupuri de experți, dar și la un nivel politic înalt din UE. În strategia sa de integrare, Consiliul de Transport afirmă: *„Este necesar să fie asigurată continuarea creșterii economice fără a presupune în mod necesar creșterea traficului și respectiv a efectelor sale negative”*. Concluziile Consiliului European din iunie 2001 arată că: *„O politică de transport durabil ar trebui să abordeze problema volumului în creștere al traficului și a nivelelor de aglomerare, zgomot și poluare. [...] Sunt necesare acțiuni care să decupleze creșterea transportului de creșterea produsului intern brut, în special prin trecerea de la transportul rutier la cel feroviar, transportul pe apă și transportul public de pasageri.”* Volumul transporturilor reprezintă un punct de interes și în Al Șaselea Program de Acțiune de Mediu, care cere *“decuplarea creșterii economice și a cererii de transport, cu scopul de a reduce impactul asupra mediului.”*

## I.8 Aspecte problematice

Deschiderea frontierelor și prețurile acceptabile din sectorul transport oferă europenilor niveluri fără precedent de mobilitate. Bunurile sunt expediate rapid de la fabrică la consumator, adeseori în alte țări.

UE a contribuit prin deschiderea piețelor naționale la creșterea competitivității și îndepărtarea barierelor fizice și tehnice. Modelele actuale de transport și ratele de creștere nu sunt însă sustenabile.

Mobilitatea oamenilor și bunurilor, eficientă și ieftină, este o doctrină centrală a UE în realizarea unei economii dinamice și întărirea coeziunii sociale. Sectorul transport generează 10% din venitul UE măsurat în produs intern brut, și oferă peste 10 milioane de locuri de muncă.

Îndepărtarea barierelor din calea comerțului și a călătoriilor transfrontieră a dus la creșterea volumului transportului de pasageri și de bunuri pe distanțe lungi. Prosperitatea a determinat o creștere spectaculoasă a utilizării autoturismelor – un fenomen ce se repetă în noile State Membre ce au intrat în UE în 2004.

Creșterea constantă a mobilității exercită presiuni



din ce în mai mari asupra sistemelor de transport. Rezultatul îl reprezintă ambuteiajele. Potrivit Comisiei Europene, blocajele zilnice de trafic afectează 10%, sau 7.500 km, din rețeaua de autostrăzi din UE, iar 20% din rețeaua feroviară (16.000 km) sunt clasificate drept zone de blocaj. La 16 din aeroporturile majore ale UE, 30% din zboruri au întârzieri de peste 15 minute. Ambuteiajele pe drumuri și în aeroporturi duc la creșterea nivelului poluării, adăugând circa 6% la consumul de combustibili al Uniunii Europene.

Comisia a elaborat o strategie care să abordeze problema ambuteiajelor, încercând în același timp să ofere servicii de transport de calitate, care să fie sigure și eficiente. Deși multe aspecte ale politicii de transport sunt în administrarea guvernelor naționale, este logic ca piața unică europeană să aibă o singură infrastructură de transport. În ultimii zece ani, UE a deschis piețele naționale de transport, în special în sectoarele rutier și aviatic și în mai mică măsură în cel feroviar. Drept rezultat, camioanele pot opera și în alte țări decât cea de origine, astfel că nu se mai întorc fără încărcătură din cursele internaționale. Liberalizarea transportului aerian a determinat creșterea concurenței, scăderea prețului билетelor de călătorie, precum și o creștere cu 30% a numărului de conexiuni între Statele Membre după 1993. Un prim pachet de măsuri pentru liberalizarea infrastructurii feroviare a intrat în vigoare în martie 2003, deschizând spre concurență circa 70-80% din traficul feroviar de bunuri de pe liniile principale.

Liberalizarea nu a fost o măsură care să poată soluționa probleme adânc înrădăcinate. Pe lângă ambuteiaje, acestea includ dominanța transportului rutier asupra altor moduri de transport, poluarea, fragmentarea sistemelor de transport, legături slabe către regiuni îndepărtate sau lipsa unor conexiuni bune între rețelele regionale și naționale.

Transportul rutier înseamnă în prezent 44% din totalul bunurilor transportate în UE, față de 41% pentru transportul maritim pe distanțe scurte, 8% pentru transportul feroviar și 4% pentru cel fluvial. Dezechilibrul este și mai pronunțat în cazul transportului de pasageri, unde sectorul rutier (în cea mai mare parte călătorii cu autoturisme) reprezintă 79% din total, față de 6% transport feroviar și 5% transport aerian. Direcționarea traficului de pasageri și de bunuri dinspre sectorul rutier spre moduri de transport mai puțin poluante va reprezenta un element-cheie în orice politică de transport durabilă. Un alt element-cheie va fi capacitatea de integrare a diferitelor moduri de transport, combinând elemente rutier-feroviar, maritim-feroviar sau feroviar-aerian.

A fost introdusă taxarea ambuteiajelor, prin care

utilizatorii plătesc pentru infrastructura ocupată. Un exemplu este sistemul implementat în Londra în 2003, prin care autovehiculele ce intră în zona centrală a orașului trebuie să plătească o taxă, sistem ce ar putea fi replicat în alte capitale europene.

Într-o economie de piață, trecerea de la rutier la feroviar, deși dezirabilă, nu poate fi impusă de UE sau implementată printr-un decret guvernamental. Cel mai bun proces este de utilizare a unor stimulente, precum investiții în alte moduri de transport, astfel încât să poată face față nivelurilor ridicate ale traficului, și scheme de taxare care să reflecte costul real al utilizării infrastructurii rutiere și care să încurajeze migrarea „naturală” către alte moduri de transport. Scopul este de a avea mai puține călătorii pe distanțe scurte pe drumuri și mai multe pe căile ferate și înlocuirea zborurilor pe distanțe scurte cu călătorii cu trenul.

Taxarea infrastructurii susține și ideea de a plăti pentru poluarea cauzată. Sectorul transport este responsabil pentru circa 28% din totalul emisiilor de CO<sub>2</sub> în UE. Eficiența mai mare a combustibililor, taxarea acestora și utilizarea unor combustibili alternativi sunt măsuri în curs de implementare.

În sectorul transportului aerian, expansiunea inevitabilă a capacităților aeroportuare trebuie legată de noi reglementări care să reducă zgomotul și emisiile cauzate de aeronave.

În urma accidentelor tancurilor petroliere Erika și Prestige, Comisia Europeană exercită presiuni pentru mai multe reglementări în privința siguranței maritime, inclusiv referitoare la inspecții mai riguroase ale navelor, sancțiuni pentru poluare și scoaterea din uz a petrolierelor cu o singură carenă. După acele dezastre, Comisia a publicat lista navelor ce nu îndeplinesc standardele și le-a fost interzisă operarea în porturile UE, listă ce este actualizată în mod regulat.

## II. Politica de transport în România

### II.1 Cadrul regional

Restructurarea politică și economică din Europa de Est în decursul ultimei decade a dus la schimbări substanțiale în sistemul de transport în zonă. Volumul transporturilor, care s-a redus semnificativ ca urmare a recesiunii economice de la începutul anilor 1990, este din nou în creștere datorită redresării economice. Balanța modală (ponderea de piață a diferitelor moduri de transport), deși este mult mai bună decât în Uniunea Europeană, se dezvoltă către un sistem axat pe transportul rutier. La fel ca și în Uniunea

Europeană, tendințele transportului în țările candidate se îndepărtează de la obiectivele unei strategii de dezvoltare durabilă, de exemplu prin ruperea legăturii ce există în prezent între creșterea economică și extinderea activităților de transport și trecerea de la transportul rutier la cel pe cale ferată, pe apă ori public.

Consumul de energie necesar transporturilor și emisiile (de gaze care contribuie la amplificarea efectului de seră) pe cap de locuitor în țările candidate sunt încă de 3-4 ori mai reduse decât în Uniunea Europeană, iar emisiile de oxizi de azot pe cap de locuitor sunt cu circa 50% mai scăzute. Rețeaua rutieră și cea feroviară nu sunt atât de dense și, din acest motiv, fragmentarea teritoriului este mai puțin pronunțată. Însă această situație se modifică foarte rapid. La fel ca și în Uniunea Europeană, emisiile de gaze cu efect de seră precum și consumul de energie sunt în continuă creștere. Parcul auto este în general cu patru până la cinci ani mai vechi, iar țările candidate sunt în urma celor din Uniunea Europeană cu câțiva ani în ceea ce privește tehnologiile ecologice și combustibilii nepoluanți.

Reducerea emisiilor unor gaze poluante (de exemplu NOx) arată că țările candidate sunt pe cale să învingă decalajul datorat tehnologiei. Cu toate acestea, calitatea aerului urban rămâne încă necorespunzătoare. Creșterea traficului echivalează din ce în ce mai mult cu îmbunătățirile aduse siguranței automobilelor și infrastructurii; în țările candidate, numărul victimelor accidentelor rutiere s-a stabilizat în jurul cifrei de 21.000 pe an, față de 41.000 în țările Uniunii Europene.

O rețea de infrastructură a transporturilor bine pusă la punct este coloana vertebrală a societății și a economiei, precum și a integrării viitoare a țărilor candidate în Uniunea Europeană. Dezvoltarea TEN-T și extinderea acesteia către est este una din prioritățile cheie ale politicii comune de transport. Cu toate acestea, nu s-au realizat evaluări strategice ale TEN-T și ale extinderii acesteia cu privire la mediul înconjurător și nici nu au fost evaluate beneficiile și efectele economice și sociale ale rețelei. Datele cu privire la investițiile în infrastructură sunt vechi, iar cifrele recente privind finanțarea investițiilor de către băncile internaționale indică faptul că actualmente se acordă o importanță prioritară construirii rețelei rutiere și nu celei de cale ferată. Aceasta reprezintă un risc pentru erodarea contribuției pe care a avut-o transportul pe calea ferată în sistemul transporturilor din țările candidate.

Recent, în Uniunea Europeană au apărut noi orientări politice care au scopul să stăpânească dezvoltarea

transporturilor și să îmbunătățească balanța modală. Aceste orientări includ internalizarea externalităților, acorduri voluntare ale industriei, revitalizarea căilor de comunicații pe calea ferată și pe apă, stabilirea unor obiective și ținte, o coordonare mai bună a planificării modului de utilizare a terenului și utilizarea evaluărilor strategice de mediu pentru a susține planificarea infrastructurii. În Uniunea Europeană s-au înregistrat deja progrese în acest sens. De asemenea, țările candidate ar putea beneficia de experiența Uniunii Europene în ceea ce privește aceste instrumente relativ noi. Începând cu summit-ul de la Cardiff din anul 1998, șapte State Membre au dezvoltat strategii naționale integrate de transport și protecție a mediului, iar alte șapte state au pus sau pun la punct sisteme de monitorizare naționale bazate pe indicatori. De asemenea, Consiliul Transporturilor a invitat viitoarele țări membre să adopte principiile de integrare ale Uniunii Europene. Cu toate acestea, strategiile integrate și sistemele de monitorizare naționale bazate pe indicatori lipsesc încă în țările candidate.

## II.2 Istoricul politicii de transport în România

România, prin așezarea sa geografică, reprezintă o zonă de intersecție a magistrelor internaționale de transport, care leagă atât nordul de sudul Europei, cât și vestul de estul acesteia. Rețeaua de transport asigură legătura atât cu toate rețelele țărilor vecine, cât și cu cele din țările Europei și Asiei.

La Conferința Pan-Europeană a Transporturilor de la Creta din 1994 s-au stabilit, și la Conferința de la Helsinki din 1998 s-au reconfirmat, coridoarele pan-europene de transport, teritoriul României fiind străbătut de trei dintre coridoare:

- Coridorul IV: Berlin-Nurnberg-Praga-Budapesta-București-Constanța-Salonic-Istanbul;
- Coridorul IX: Helsinki-St. Petersburg-Moscova-Pskov-Kiev-Liubashevskia-Chișinău-București-Dimitrovgrad-Alexandropolis;
- Coridorul VII: Dunărea, inclusiv legătura pe Canalul Dunăre-Marea Neagră.

Coridoarele IV și IX sunt multimodale, cuprinzând noduri și centre de colectare și distribuție între modurile de transport: rutier, feroviar, fluvial și maritim.

Situată pe coridorul de tranzit dintre Europa de Vest și Orientul Mijlociu, ea însăși o putere regională, producător și consumator, România, odată devenită independentă în a doua jumătate a secolului al XIX-

lea, a început să își dezvolte transporturile investind în crearea unor infrastructuri la nivelul tehnologic cel mai înalt al perioadei respective.

Potențialul oferit de avantajele naturale - țară riverană la Marea Neagră și țară dunăreană străbătută pe o lungime de 1.075 km de cea mai importantă cale navigabilă din Europa, fluviul Dunărea - a conferit României o poziție strategică favorabilă, în zona de confluență a polilor generatori de transporturi din Europa, Balcani și Orientul Mijlociu. Acestei poziții i s-au conferit noi valențe o dată cu realizarea legăturii directe dintre Marea Neagră și Marea Nordului ca urmare a construirii Canalului Dunăre-Marea Neagră în anul 1984 și a finalizării căii navigabile Rhin-Main-Dunăre în anul 1992.

Modificările produse în spațiul fostei Iugoslavii și a fostei URSS au generat o restructurare totală a schemei tradiționale de transport din zonă și au condus la punerea în valoare a infrastructurilor de transport și a poziției geografice favorabile pe care România le deține. Totodată, în vederea măririi gradului de atractivitate în porturile maritime și fluviale și în apropierea punctelor de trecere a frontierei au fost înființate zone libere (în prezent funcționează zonele libere Constanța Sud și Basarabi, Sulina, Galați, Brăila, Giurgiu, Curtici-Arad), care pun la dispoziția investitorilor străini toate facilitățile specifice acestora. Deși este recunoscut că, din motive obiective, starea tehnică a infrastructurii românești nu corespunde în totalitate standardelor europene, trebuie menționată o realitate de cea mai mare importanță: România are o rețea de infrastructuri (drumuri, căi ferate, căi navigabile, canale navigabile, porturi maritime și fluviale, aeroporturi, căi aeriene) care asigură realizarea conectării tuturor localităților la rețeaua națională de transport și la sistemele internaționale de transport.

### II.3 Negocierile de aderare

Documentul de poziție are ca fundament convingerea că transportul este una din componentele de bază în dezvoltarea pieței interne și că este unul din domeniile generatoare de creștere economică. Importanța sectorului transport se manifestă prin contribuția sa la produsul intern brut, gradul de ocupare a forței de muncă și se reflectă în costul final al mărfurilor cu aproximativ 25%. Astfel, acest sector are o puternică influență asupra dezvoltării diverselor sectoare, prezintă externalități precum impact ridicat asupra mediului (poluarea aerului, zgomot, ambuteiaje, impact asupra solurilor și modului de utilizare a terenurilor) și accidente.

România a deschis **Capitolul 9 - Politica în domeniul transporturilor** în cadrul Conferinței de aderare România – UE din iunie 2001 și l-a închis provizoriu în timpul Conferinței de aderare din decembrie 2003. Pentru stabilirea angajamentelor pe care România și le-a asumat s-au avut în vedere următoarele documente ale Uniunii Europene:

**Tratatul de la Roma** (Tratatul instituind Comunitatea Europeană), în art. 78-84, așa cum este modificat prin dispozițiile **Tratatului de la Amsterdam**, și implicit a obiectivelor stabilite în titlurile:

- III - “Libera circulație a persoanelor, a serviciilor și a capitalului”
- V - “Transport”
- VI - “Reguli comune privind concurența, taxarea și armonizarea legislațiilor”
- XV - “Rețele trans-europene”
- XVI - “Industrie”
- XVII - “Coeziune economică și socială”
- XIX - “Mediu”

**Carta Albă privind ”Dezvoltarea politicii comune de transport”** (1992), în cadrul căreia au fost fixate următoarele obiective comune:

- eliminarea ultimelor disfuncții în ceea ce privește rețeaua internă de transporturi a Comunității Europene;
- crearea unui sistem eficient de transport care să contribuie la libera circulație a bunurilor, a persoanelor și a serviciilor;
- încurajarea competiției intra-comunitare a industriei de transport.

Agenda de implementare a politicii comune a transporturilor pentru 1995-2000 („Programul de acțiune pentru mobilitate durabilă în Europa”) care a pus accentul pe următoarele priorități:

- ameliorarea calității prin dezvoltarea tehnologiilor avansate în transporturi, care să contribuie atât la eficientizarea serviciilor, cât și la protecția mediului;
- dezvoltarea pieței comune a transporturilor prin servicii eficiente, bazate pe standarde sociale comune;
- deschiderea rețelei interne de transporturi spre terți parteneri și spre alte piețe ale transporturilor.

La aceste documente se mai adaugă și principalele provocări cu care se confruntă Uniunea Europeană în domeniul transporturilor:

- până în 2010 transportul de mărfuri se preconizează că va crește cu 38%, iar cel de pasageri cu 24%;

- ambuteiaje pe căile rutiere;
- presiuni legate de protecția mediului;
- probleme legate de siguranță și calitatea vieții.

### **Poziția României față de acquis**

„România acceptă acquis-ul comunitar privind Capitolul 9 - Politica în domeniul transporturilor, în vigoare la data de 31 decembrie 1999 și va fi în măsură să aplice acest acquis la data aderării sale la Uniunea Europeană, cu excepțiile menționate în mod expres în documentul de poziție.

România este pregătită să examineze în continuare dezvoltarea acquis-ului comunitar, intrat în vigoare după 31 decembrie 1999 și să informeze sistematic Conferința pentru Aderare sau Consiliul de Asocierie cu privire la legislația și măsurile de implementare adoptate pentru aplicarea noului acquis sau, dacă va fi cazul, cu privire la dificultățile care ar putea apărea în transpunerea noului acquis.”<sup>4</sup>

România a obținut următoarele perioade de tranziție:

- 4 ani, respectiv până la 31 decembrie 2010, pentru aplicarea, în ceea ce privește vehiculele românești care desfășoară exclusiv activități de transport intern, a impozitelor minime prevăzute în anexa I la Directiva 1999/62;
- 7 ani, respectiv până la 31 decembrie 2013, pentru aplicarea integrală a prevederilor Directivei 96/53 referitoare la greutatea maximă, Directivă care stabilește dimensiunile maxime admise în traficul național și internațional și greutatea maximă admise în traficul internațional. Perioada de tranziție este acordată pentru depășirea greutății maxime pe axa motoare (nu și pentru depășirea greutății totale) și se aplică pentru rețeaua de drumuri secundare nereabilitate.
- Uniunea Europeană a solicitat o perioadă de tranziție pentru Regulamentul EEC 3118/93 privind cabotajul rutier. Perioada de tranziție la cabotajul rutier este solicitată în aceeași formulă (3+2 ani) negociată cu Bulgaria, Polonia, Ungaria și Cehia, țări care au cerut la rândul lor tranziții în domeniul transportului rutier. Perioada de tranziție presupune faptul că, în primii trei ani după aderare, transportatorii români nu vor avea acces la piața de transport rutier de marfă în actualele și viitoarele State Membre, care la rândul lor nu vor avea acces pe piața din România. Statele Membre au posibilitatea

de a prelungi interdicția accesului la cabotaj cu încă doi ani pe baza unei notificări către Comisie. În lipsa notificării, piața se deschide automat. Pe durata perioadei de tranziție, Statele Membre, pe baza acordurilor bilaterale, pot schimba autorizații de cabotaj, sau liberaliza integral cabotajul rutier. În cazuri urgente și excepționale de puternică distorsiune pe piața internă de transport, un Stat Membru care a solicitat o perioadă de tranziție poate invoca o clauză de salvagardare și, cu notificarea Comisiei, poate suspenda aplicarea acquis-ului pe o perioadă determinată.

Potrivit Rapoartelor de țară din anii 2003 și 2004 ale Comisiei Europene, România a continuat să înregistreze progrese în implementarea acquis-ului din acest sector.

*„România a continuat să înregistreze progrese în ceea ce privește transpunerea acquis-ului din domeniul transporturilor și crearea structurilor administrative necesare. Deși s-a ajuns la un nivel satisfăcător de aliniere cu acquis-ul, România trebuie să acorde mai multă atenție dezvoltării unor instituții capabile să aplice noua legislație. Trebuie acordată prioritate definirii unei strategii realiste care să asigure finanțarea investițiilor masive impuse de implementarea acquis-ului.”*<sup>5</sup>

*„România a continuat să înregistreze progrese cu transpunerea acquis-ului din domeniul transporturilor și întărirea capacității structurilor administrative. În ceea ce privește rețeaua de transport Trans-Europeană, reabilitarea infrastructurii naționale este în plin proces dar au apărut întârzieri considerabile. În decembrie 2003, autoritățile române au semnat un contract pentru construcția autostrăzii Borș – Cluj – Brașov, din care tronsonul Cluj – Brașov nu face parte din rețeaua TEN-T.*

*Au fost de asemenea înregistrate progrese în armonizarea legislației privind transportul terestru, România continuând să completeze alinierea legislativă la acquis-ul privind transportul rutier prin adoptarea legislației secundare cu privire la transportul materialelor periculoase, permisele de conducere, conformarea tehnică a autovehiculelor, echipamente de limitare a vitezei și tahometre. Rezultate bune s-au înregistrat în ceea ce privește timpul de condus și perioadele de odihnă.*

*În domeniul transportului feroviar, legislația a fost completată cu licențierea operațiunilor feroviare,*

<sup>4</sup> Documentul de Poziție Revizuit al României, Capitolul 9, Politica în Domeniul Transporturilor

<sup>5</sup> 2003 Regular Report on Romania's Progress towards Accession, European Commission

*alocarea capacităților, taxarea infrastructurii și certificarea siguranței.*

*O decizie guvernamentală a transpus prevederile privind interoperabilitatea sistemului de transport feroviar de mare viteză. Restructurarea companiilor feroviare a continuat. Au fost înregistrate progrese privind situația financiară a companiilor de pasageri, astfel a fost adoptat un plan de afaceri de lungă durată.*

*Cât privește transportul pe căi navigabile interioare, singurul progres de raportat este acela că au fost actualizate înregistrările vaselor românești.*

*Cât privește transportul aerian, alinierea legislativă a fost completată cu adoptarea legislației cu privire la zgomot și implementarea standardelor internaționale. Compania națională de transport aerian TAROM continuă să implementeze planul de restructurare.*

*Importante progrese au fost obținute în domeniul transportului maritim cu privire la introducerea legislației privind siguranța. Reguli stricte au fost introduse la începutul anului 2004 pentru navele mai vechi de 20 de ani. Numărul de inspecțiști a crescut la 13.”<sup>6</sup>*

## **II.4 Cadrul instituțional**

Infrastructura de transport este proprietate publică a statului, iar administrarea revine entităților/companiilor/societăților naționale sub jurisdicția Ministerului Transportului, Construcțiilor și Turismului (MTCT) sau a Ministerului Administrației Publice, ce pot efectua concesiuni, în conformitate cu prevederile legislației românești.

**Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului** reprezintă autoritatea de stat în domeniul transporturilor, construcțiilor și turismului, pe care o exercită direct sau prin organisme tehnice specializate, instituții publice subordonate, unități care funcționează sub autoritatea ori coordonarea sa sau societăți comerciale autorizate.

Ministerul Transporturilor este responsabil de stabilirea strategiei și politicii generale de transport, definirea necesităților în ceea ce privește dezvoltarea infrastructurii, relațiile cu organizații internaționale și organizarea funcționării sistemului de transport prin licențierea operatorilor și stabilirea regulilor și reglementărilor pentru sectorul transport.

**Autoritatea Rutieră Română** este o instituție publică cu personalitate juridică în subordinea Ministerului Transporturilor, conform prevederilor art. 3, alin. 1 din Ordonanța Guvernului nr. 95/1998 privind înființarea unor instituții publice în subordinea Ministerului Transporturilor. Autoritatea Rutieră Română este organismul tehnic specializat al Ministerului Transporturilor, desemnat să asigure, în principal, inspecția și controlul în trafic, al stării tehnice a autovehiculelor rutiere și remorcilor, precum și al îndeplinirii condițiilor de operare a transporturilor rutiere, inspecția și controlul respectării reglementărilor interne și internaționale privind condițiile de siguranță a transporturilor rutiere și de protecție a mediului, licențierea operatorilor de transport rutier, punerea în aplicare a normelor tehnice și a reglementărilor specifice transporturilor rutiere.

**Registrul Auto Român (RAR)** este organismul tehnic de specialitate desemnat de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului (în baza Deciziei Guvernamentale Nr. 768/199) ca autoritate competentă în domeniul vehiculelor rutiere, siguranței rutiere, protecției mediului înconjurător și asigurării calității.

În conformitate cu legislația în vigoare, Registrul Auto Român are următoarele atribuții principale:

- acordarea omologărilor naționale pentru vehiculele rutiere, sistemele, componentele și entitățile tehnice separate ale acestora;
- acordarea certificatelor de conformitate pentru sisteme, componente și entități tehnice separate ale vehiculelor rutiere;
- acordarea omologărilor individuale pentru vehiculele rutiere;
- efectuarea inspecției tehnice periodice pentru anumite categorii de autovehicule;
- autorizarea stațiilor de inspecție tehnică și controlul activității de inspecții tehnice periodice;
- elaborarea reglementărilor naționale referitoare la activitățile RAR;
- transpunerea acquis-ului comunitar referitor la vehicule rutiere (Capitolul 1 – Libera circulație a mărfurilor) și la inspecțiile tehnice periodice (Capitolul 9 - Politici de transport);
- autorizarea atelierelor care efectuează lucrările de montaj, reparare și verificare a vehiculelor și componentelor acestora;
- certificarea sistemului de management al calității;
- participarea la lucrările Forumului Mondial pentru Armonizarea Reglementărilor Vehiculelor (WP 29) al Comisiei Economice pentru Europa a ONU.

**Autoritatea Aeronautică Civilă Română** – înființată

<sup>6</sup> 2004 Regular Report on Romania's Progress towards Accession, European Commission

prin Decret Guvernamental Nr. 405/1993, autorizează, certifică, aprobă și atestă personalul pentru aviația civilă. Organism tehnic specializat, desemnat de autoritatea de stat în domeniul aviației civile ca organism de reglementare și autoritate de supraveghere în aviația civilă.

- Este membru cu drepturi depline în Joint Aviation Authorities (JAA);
- Asigură imaginea României ca membru al Eurocontrol, prin reglementările, supravegherea și siguranța în managementul traficului aerian;
- Asigură supravegherea funcționării, licențierea personalului, verificarea mijloacelor PNA-Tc și autorizarea sistemului operațional de trafic din Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian - ROMATSA.

**Autoritatea Navală Română (ANR)** este organizată și funcționează potrivit prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 42/1997 privind navigația, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 412/2002. Este un organism tehnic de specialitate din subordinea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului prin care acesta își exercită funcția de autoritate de stat în domeniul navigației. ANR a fost înființată prin fuziunea Inspectoratului Navigației Civile cu Regia Autonomă "Registrul Naval Român", preluând obligațiile și atribuțiunile celor 2 instituții care au fost desființate.

Obiectivele principale ale ANR:

- Alinierea la standardele, normele și cerințele Comunității Europene și ale celei internaționale în domeniul navigației;
- Îmbunătățirea standardelor de siguranță în porturile românești;
- Aplicarea codului de certificare a operatorilor și navelor la standardele internaționale din domeniu.

**Autoritatea Feroviară Română** – este organizată și funcționează potrivit prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 95/1998 privind înființarea unor instituții publice în subordinea Ministerului Transporturilor, modificată prin Ordonanța Guvernului nr. 21/30.01.2003, aprobată și modificată prin Legea nr. 238/02.06.2003, și a Hotărârii Guvernului nr. 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române - AFER.

AFER este organismul tehnic specializat al Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, desemnat să asigure, în principal, inspecția de stat și controlul de siguranță a circulației în transportul feroviar și cu metroul, activitatea specifică de registru feroviar, licențierea operatorilor de transport feroviar,

autorizarea și supravegherea tehnică a furnizorilor interni de produse și servicii în domeniul feroviar, organizarea examenelor și emiterea atestatelor, certificatelor și a licențelor, după caz, pentru personalul de siguranță a circulației, cercetarea evenimentelor și accidentelor feroviare.

## **II.5 Strategia Națională de Transport**

**Geostrategia Căilor de Transport** este documentul programatic al Ministerului Transporturilor. Prezintă o scurtă istorie a dezvoltării transportului în România, informații cuprinzătoare privind starea infrastructurii de transport și o listă de proiecte în desfășurare și planificate. Viziunea strategiei cuprinde organizarea rețelei naționale de transport astfel încât să acopere întregul teritoriu, eliminarea zonelor ce prezintă un deficit în privința volumului și calității transportului, satisfacerea nevoilor de mobilitate ale cetățenilor, dezvoltarea transportului intermodal, asigurarea siguranței și protecția mediului.

Modernizarea, reabilitarea și dezvoltarea infrastructurii de transport cuprind următoarele priorități: construcția de autostrăzi, pentru a integra infrastructura de transport a României în Rețeaua Trans-Europeană; modernizarea infrastructurii rutiere și feroviare, construcția de poduri și variante de ocolire în cadrul coridoarelor IV și IX pentru a crește mobilitatea populației, bunurilor și serviciilor; modificarea sistemului actual de taxe din sectorul de transport feroviar și rutier pentru a mări accesibilitatea la servicii și pentru atingerea standardelor europene. Consumul energetic al diferitelor moduri de transport, costurile externe (impactul asupra sănătății, accidentele, poluarea aerului, schimbările climatice, daunele aduse rețelei de transport, pierderea biodiversității etc.) nu sunt luate în considerare într-un cadru general.

*"Opțiunile strategice în domeniul infrastructurilor de transport au în vedere dezvoltarea unor rețele de infrastructuri fizice specializate și eficiente, compatibile cu infrastructurile europene și internaționale care să susțină dezvoltarea durabilă a teritoriului național și care să asigure:*

- afirmarea poziției României ca principală placă turnantă a transporturilor continentale și intercontinentale pe principalele rute geografice Vest-Est și Nord-Sud;
- organizarea rețelelor naționale pentru toate modurile de transport astfel încât să se asigure o mai bună acoperire a teritoriului;
- eliminarea zonelor deficitare din punct de vedere al volumului și al calității transportului și satisfacerea mai bună a nevoilor de deplasare a cetățenilor;
- dezvoltarea transportului intermodal atât în trafic,

cât și în zonele de impact cu principalele coridoare europene;

- asigurarea unei cât mai mari securități în transport și a protecției mediului înconjurător.

**Obiectivele specifice** au în vedere reabilitarea, modernizarea și dezvoltarea infrastructurilor de transport pentru îmbunătățirea confortului călătorilor, creșterea siguranței acestora și a eficientizării transportului de marfă în vederea alinierii sistemului național de transport la sistemul european. Totodată se are în vedere maximizarea efectelor pozitive asupra mediului și minimizarea impactului global și local pe care activitățile de transport le generează și sunt axate în general pe:

- stoparea degradării infrastructurii și menținerea în exploatare a sistemului de transport;
- aducerea în parametri de funcționare și valorificarea capacităților existente prin repararea și modernizarea infrastructurilor;
- înlăturarea sau prevenirea apariției restricțiilor de circulație și eliminarea blocajelor și aglomerărilor;
- creșterea capacității pe anumite secțiuni ale coridoarelor pan-europene de transport IV, VII, IX și continuarea lucrărilor pentru realizarea rețelei TINA<sup>7</sup>, în vederea asigurării interconectării și interoperabilității între rute și moduri de transport;
- interconectarea cu coridorul TRACECA<sup>8</sup>;
- promovarea tehnologiilor de transport ecologice;
- integrarea drumurilor de interes local în rețeaua de infrastructură națională.<sup>9</sup>

### Politica în domeniul transporturilor

Hotărârea nr. 24/2004 a Parlamentului României din decembrie 2004 pentru acordarea încrederii Guvernului definește în anexa 2 a Programului de Guvernare pentru perioada 2005-2008, în cadrul capitolului 17, politica în domeniul transporturilor.

Astfel, Guvernul României intenționează să aplice o strategie care are în vedere “dezvoltarea echilibrată a economiei locale și regionale, precum și integrarea rețelei naționale de transport (și logistică) în rețeaua europeană, respectiv în cea internațională.”

### Transportul feroviar

În ceea ce privește dezvoltarea transportului feroviar, Guvernul României are în vedere o serie de măsuri

precum:

- reorganizarea activității societăților comerciale feroviare din România conform directivelor UE;
- stabilirea strategiilor pentru optimizarea costurilor și funcționarea în condiții de eficiență economică;
- privatizarea transportului feroviar de mărfuri;
- pregătirea transportului feroviar de călători de lung parcurs pentru privatizare (parteneriat);
- eliminarea punctelor periculoase și a restricțiilor de viteză de pe infrastructura feroviară publică, creșterea vitezei tehnice și comerciale cu minimum 20%;
- finalizarea lucrărilor pe coridorul Trans-European IV: Câmpina-Brașov, București-Constanța, Curtici-Arad-Simeria, precum și a tronsonului Pitești-Râmnicu Vâlcea;
- parteneriat privind gestionarea patrimoniului auxiliar, telecomunicații pe suport de fibra optică, mecanizarea căii, transportul de călători de noapte (dotare cu vagoane de dormit), servicii informatice, transportul feroviar local de călători, servicii auxiliare diverse.

### Infrastructura rutieră

Strategia în domeniul infrastructurii rutiere vizează trei componente:

- satisfacerea deplină a utilizatorului;
- interconectarea și interoperabilitatea rețelei de drumuri din România cu rețeaua de drumuri din UE;
- corelarea dezvoltării rețelei de drumuri publice cu prioritățile dezvoltării economice a României;
- dezvoltarea rețelei de drumuri publice din România și îmbunătățirea indicilor calitativi (densitate, lungime, îmbrăcăminte moderne) se vor face în condiții de siguranță și confort, asigurându-se protecția mediului.

Politicele rutiere pe care Guvernul României intenționează să le promoveze sunt următoarele:

- Reconfigurarea rețelei de drumuri publice;
- Dezvoltarea rețelei de drumuri publice;
- Reorganizarea administrației naționale a drumurilor publice.

### Transportul naval

Strategia în transportul naval vizează în principal:

- folosirea avantajului competitiv al Dunării

<sup>7</sup> TINA – Transport Infrastructure Network Assessment: Evaluarea necesarului de Infrastructură de transport în Europa Centrală și de Est –1999

<sup>8</sup> TRACECA - Transport Corridor Europe - the Caucasus - Asia

<sup>9</sup> „Geostrategia Căilor de Transport” – Ministerul Transportului, Construcțiilor și Turismului <http://www.mt.ro>

(coridorul VII european) în condițiile integrării în Uniunea Europeană;

- dezvoltarea capacităților de operare și depozitare în porturile de la Dunăre;
- dezvoltarea și intensificarea traficului de mărfuri în tranzit prin porturile maritime și fluvio-maritime;
- dezvoltarea turismului de croazieră pe Dunăre;
- modernizarea și dezvoltarea flotei fluviale de mărfuri și pasageri;
- stimularea inițiativei private în crearea unei flote maritime sub pavilion românesc, adaptate la cerințele economiei naționale, în corelație cu acordarea de facilități de pavilion atât pentru reintrarea României în circuitul internațional de transport maritim, cât și pentru a folosi condițiile deosebite de care dispune țara noastră în pregătirea și instruirea personalului navigant maritim.

### Transportul aerian

Obiectivele Guvernului României în domeniul transporturilor aeriene vizează susținerea unui mediu competitiv în aviația civilă, care să asigure siguranța și securitate depline, în concordanță cu standardele internaționale, precum și promovarea unui transport aerian eficient. Pentru a crea și întreține un mediu competitiv al aviației civile naționale, orientat către servicii sigure și de calitate, Guvernul României are în vedere:

- interesul utilizatorilor de aviație civilă;
- o structură de reglementare bine definită;
- politici obligatorii în domeniu, elaborate cu consultarea tuturor categoriilor de utilizatori.

### III. Surse de informare/bibliografie

*Paving the way for EU enlargement, Indicators of transport and environment integration TERM 2002*, European Environmental Agency, 2002

*Transport Biofuels, exploring links with the energy and agriculture sectors*, European Environmental Agency, 2004

*White Paper, European Transport policy for 2010: time to decide*, European Commission

COM(95)691 „Towards fair and efficient pricing in transport. Policy options for internalising the external costs of transport in the European Union”, European Commission, Directorate General for Transport

COM(98)466 „White Paper, Fair payment for infrastructure use: A phased approach to a common

*infrastructure charging framework in the EU*”, European Commission

*Guide to the transport acquis*, European Commission, Directorate General for Transport, 1999

*2003 Regular Report on Romania's Progress towards Accession*, European Commission

*2004 Regular Report on Romania's Progress towards Accession*, European Commission

Planul Național de Dezvoltare pentru 2004-2006

Geostrategia Căilor de Transport” – Ministerul Transportului, Construcțiilor și Turismului <http://www.mt.ro>

Treaty establishing the European Community

Decizia Consiliului 1692/96/CE din 23 iulie 1996 cu privire la Liniile Directoare Comunitare pentru dezvoltarea Rețelei Trans-Europene de Transport.

Reglementarea Consiliului (CEE) nr. 881/92 din 26 martie 1992 privind accesul la piață în transportul rutier de mărfuri în cadrul Comunității, către sau dinspre teritoriul unui Stat Membru sau tranzitarea teritoriului unuia sau a mai multor State Membre.

Reglementarea Consiliului (CEE) nr. 684/92 din 16 martie 1992 privind normele comune pentru transportul internațional de călători cu autocarul.

Directiva Consiliului 91/440/CEE din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea rețelei de căi ferate a Comunității Europene.

Directiva Consiliului 95/19/CE din 19 iunie 1995 privind alocarea capacității de infrastructură feroviară și instituirea de taxe pentru infrastructură.

Reglementarea Consiliului (CE) nr. 1356/96 din 8 iulie 1996 privind normele comune aplicabile transportului de mărfuri sau călători pe căile navigabile interioare între Statele Membre în vederea stabilirii libertății de a presta aceste servicii de transport.

Directiva Consiliului 92/106/CEE din 7 decembrie 1992 privind stabilirea unor norme comune pentru anumite tipuri de transport de marfă combinat între Statele Membre.

Directiva Consiliului 96/53/CE din 25 iulie 1996 care stabilește dimensiunile maxime admise în traficul



național și internațional și greutatea maximă admisă în traficul internațional pentru anumite vehicule care circulă în cadrul Comunității.

Directiva Comisiei 96/87/CE (OJ L 335 din 24.12.1996) de adaptare la progresul tehnic a Directivei Consiliului 96/49/CE privind armonizarea legislației Statelor Membre referitoare la transportul mărfurilor periculoase pe calea ferată.

Directiva 2001/14/EC a Parlamentului European și a Consiliului privind alocarea capacității de infrastructură feroviară și stabilirea taxelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței.

Directiva Consiliului 94/55/CE privind armonizarea legislației Statelor Membre referitoare la transportul rutier al mărfurilor periculoase.

Reglementarea Consiliului (CEE) nr. 2408/92 din 23 iulie 1992 privind accesul transportatorilor aerieni comunitari la rutele aeriene intra-comunitare.

Reglementarea Consiliului (CEE) nr. 3577/92 din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului libertății de a furniza servicii în transportul maritim în cadrul Statelor Membre.

Directiva Consiliului 93/75/CEE din 13 septembrie 1993 privind cerințele minime pentru navele care părăsesc sau se îndreaptă către porturi din Comunitate și care transportă mărfuri periculoase sau poluante.

Directiva Consiliului 95/21/CE din 19 iunie 1995 privind aplicarea, cu privire la transportul maritim ce utilizează porturile comunitare și ce navighează în ape aflate în jurisdicția Statelor Membre, a standardelor internaționale pentru siguranța navelor, prevenirea poluării și viața și condițiile de muncă la bord (controlul efectuat de autoritățile portuare).

#### **Adrese web**

[www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int)

[www.eucenter.org](http://www.eucenter.org)

[www.euractiv.com](http://www.euractiv.com)

[www.infoeuropa.ro](http://www.infoeuropa.ro)

[www.mie.ro](http://www.mie.ro)

[www.mt.ro](http://www.mt.ro)

*Note:*

---

*Note:*

---

*Note:*

---