Expert-Grup
Centru Analitic Independent

NOTĂ ANALITICĂ, 30 aprilie 2015

Drumuri şi căi ferate mai bune datorită Acordului de Asociere

Autor: Sergiu Tofilat

Sistemul de transport eficient are un rol foarte important atât în libera circulaţie a populaţiei, cât şi în stimularea comerţului pe pieţele regionale şi internaţionale. Starea tehnică a drumurilor şi reţelei feroviare din Republica Moldova este sub nivelul satisfăcător şi se află într-o continuă degradare, din cauza lipsei mijloacelor financiare pentru reparaţie şi modernizare. Pe de altă parte, serviciile de transport existente sunt de calitate inferioară şi securitate redusă. Implementarea Acordului de Asociere va contribui la dezvoltarea unei infrastructuri eficiente de transport, capabile să stimuleze sectoarele orientate la export, precum şi la îmbunătăţirea siguranţei transportului.

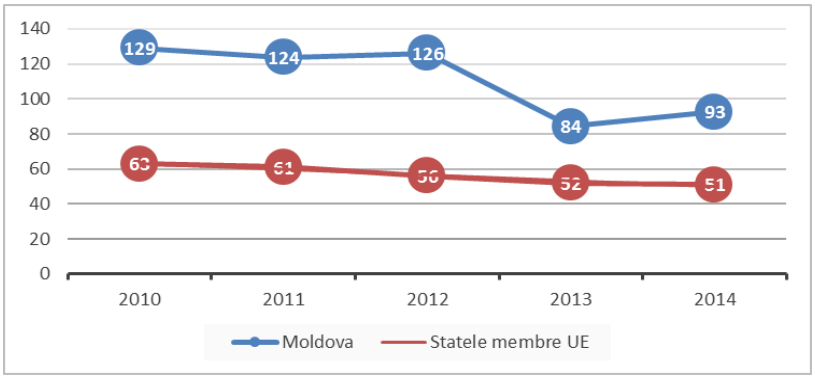
Situaţia existentă

Transport rutier

Conform datelor Biroului Naţional de Statistică, la finele anului 2013 lungimea drumurilor publice din RM constituia 9352 km, din care 3336 km drumuri naţionale şi 6016 km drumuri locale. În raportul de activitate al MTID pentru 2013 se menţionează că 41% din drumurile naţionale sunt în stare bună, 38% în stare mediocră, 15% în stare rea şi 6% în stare foarte rea. Calitatea proastă a drumurilor provoacă un risc sporit de accidente rutiere.

Statistica oficială denotă că anual în RM au loc peste 2600 accidente rutiere. În 2013 în urma accidentelor au decedat 295 persoane (în 2012 – 441 persoane) şi alte 3221 persoane au fost traumate (în 2012 – 3510 persoane). În ultimii 2 ani se conturează o tendinţă de reducere a numărului persoanelor decedate ca urmare a accidentelor rutiere (a se vedea figura 1).

Figura 1: Numărul decesurilor la 1 mln de locuitori din RM şi UE ca urmare a accidentelor rutiere



Sursa: Biroul Naţional de Statistică, Accidente rutiere

În anul 2000 doar în câteva state membre UE numărul deceselor era mai mic de 80 persoane la 1 mln de locuitori. Reabilitarea rețelei de drumuri a contribuit inclusiv la creşterea securității rutiere, astfel încât numărul decesurilor în rezultatul accidentelor rutiere pentru anul 2014 a constituit în medie 51 persoane la 1 mln locuitori, în scădere cu 1% față de anul 2013 şi cu 18% în comparație cu anul 2010.

Transport feroviar

Sectorul feroviar al țării a fost creat mai bine de 70 ani în urmă şi a fost moştenit de la URSS. Starea tehnică a căilor ferate şi infrastructurii feroviare este în continuă degradare din cauza lipsei mijloacelor financiare pentru reparația la timp a liniilor şi instalațiilor feroviare. Conform datelor MTID, la situația din 30.06.2013 gradul de uzură al mijloacelor fixe ale Î.S. „Calea Ferată din Moldova" a constituit 71,7%, iar în prezent peste 25% din infrastructura feroviară nu mai poate fi exploatată. Ca urmare, viteza medie de circulație a trenurilor este mai mică în comparație cu transportul rutier şi constituie 34,5 km/h.

Din cauza serviciilor mediocre şi ineficiente prestate de CFM, mulți clienți s-au reorientat la transportul rutier. Acest fapt a condus la o scădere în volum absolut a traficului feroviar de pasageri şi marfă, precum şi la diminuarea cotei de piață. Astfel, la 10 mii de angajați ai întreprinderii revin zilnic în medie 13 mii de pasageri transportați şi aproximativ 3,3 mln tone-km de mărfuri .

Principalele probleme existente în sectorul transportului din Republica Moldova vizează următoarele aspecte:

- Insuficiența fondurilor pentru reabilitarea infrastructurii a condus la degradarea drumurilor şi căilor ferate, precum şi la învechirea şi uzura materialului rulant;
- Numărul accidentelor rutiere depăşeşte considerabil media din UE;
- Calitate inferioară a deservirii pasagerilor;
- Informare insuficientă şi proces dificil de revendicare a drepturilor pasagerilor;
- Lipsa concurenței pe piața națională a transportului feroviar;
- Standardele de siguranță sunt învechite şi nu corespund normelor Europene.

Ce schimbări prevede Acordul de Asociere

Rețeaua națională de drumuri

Dezvoltarea rețelei strategice de transport ce traversează Republica Moldova şi conectarea acesteia la rețeaua transeuropeană de transport TEN-T[1] reprezintă unul din obiectivele stipulate în AA. Îmbunătățirea legăturilor de transport cu suportul partenerilor de dezvoltare va asigura o mai mare fluiditate, siguranță şi fiabilitate, lucru care este în avantajul reciproc al Republicii Moldova şi statelor membre UE. Pentru anul curent MTID planifică reabilitarea şi construcția a 16 segmente de drumuri naționale cu o lungime totală de 330 km, valoarea lucrărilor fiind de 287 mil. Euro[2]. Primul contract semnat în martie 2015 prevede că BERD va aloca 36,3 mln Euro pentru reparația drumului Bălți-Sărăteni, care face parte din rețeaua strategică de transport. De asemenea, În Strategia de Transport şi Logistică a MTID este prevăzut obiectivul ca până în 2018 toate drumurile de importanță internațională din RM (total 1974 km) să fie de calitate bună sau mediocră.

Transportul rutier

Ajustarea cadrului normativ al țării în domeniul transportului rutier la prevederile directivelor CE a început încă până la semnarea Acordului de Asociere. Totuşi urmează a fi modificate şi aprobate un şir de acte normative pe următoarele activități:

- Omologarea vehiculelor, componentelor şi unităților tehnice separate în conformitate cu cerințele tehnice ale UE. Începând cu 2016 se admite înmatricularea şi exploatarea

[1] Sursa: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm
[2] Sursa: Comunicat de presă al MTID, martie 2015

numai acelor vehicule şi componente, care au trecut procedura de omologare. O parte din unitățile de transport şi componentele acestora, care provin din țări unde sunt altfel de standarde decât în UE, nu vor mai putea fi introduse în Republica Moldova până când nu va fi efectuată omologarea lor. Această procedură este costisitoare şi îndelungată.

- Instalarea **dispozitivelor de limitare a vitezei** pe drumurile publice pentru unele categorii de vehicule. Va fi montat echipament care limitează viteza maximă la 100 km/h pentru microbuzele care au mai mult de 8 locuri şi o greutate maximă mai mare de 5 tone. De asemenea, la camioanele cu masa maximă peste 12 tone limita de viteză va constitui 90 km/h. Pentru vehiculele care asigură transportul internațional regulile se vor aplica în decurs de 1 an de la intrarea în vigoare a Acordului de Asociere, iar pentru vehiculele care asigură transportul național – în decurs de 2 ani;

- Modificarea, în termen de 3 ani, a regulamentului privind **dimensiunile maxime autorizate** în traficul național şi internațional pentru anumite vehicule rutiere: lungimea maximă pentru autotrenuri se va diminua de la 20m la 18.75m, iar pentru autobuze articulate lungimea maximă se va schimba de la 18m la 18.75m;

- Elaborarea, în termen de 3 ani, a unui nou regulament privind **transportul național de mărfuri periculoase** în conformitate cu normele UE;

- Regulamentul existent cu privire la **permisele de conducere** (HG nr. 1452 din 24.12.2007) este în corespundere cu normele Europene. Totodată posesorii permiselor de conducere fără termen de valabilitate, în cazul stabilirii reşedinței în UE, pot fi obligați să reînnoiască permisul în decurs de 2 ani de la stabilirea reşedinței;

- **Timpul de muncă şi de odihnă**. Din 15.09.2014 a intrat în vigoare noul Cod al transporturilor rutiere, elaborat după normele Europene în vigoare. Acesta prevede limitarea timpului de şofat la 90 ore pe parcursul a 2 săptămâni consecutive, dar nu mai mult de 10 ore zilnic de două ori pe săptămână. Începând cu 5 ani după intrarea în vigoare a noului Cod, transportatorii sunt obligați să monteze la bordul autovehiculelor **tahografe** pentru înregistrarea itinerarului cursei, vitezei de deplasare şi a perioadelor de lucru şi pauză a şoferilor;

- În vederea verificării respectării de către transportatori a condițiilor sociale de lucru şi a regulilor de deplasare, urmează a fi organizat un **sistem de controale** atât în trafic, cât şi la sediile întreprinderilor tuturor categoriilor de transportatori. Pentru conformarea cu această cerință este prevăzut un termen de 3 ani de la intrarea în vigoare a Acordului de Asociere;

- Pentru încurajarea utilizării vehiculelor care nu deteriorează şoselele, vor fi majorate **taxele de utilizare a autostrăzilor** sau drumurilor cu nivel tehnic cel mai ridicat pentru vehiculele cu masa maximă peste 12 tone, în funcție de greutatea brută, numărul de axe şi tipul suspensiei.

Aprobarea şi implementarea în termen a prevederilor stipulate în Acord este necesară pentru a stimula relațiile de cooperare economică şi libera circulație a populației.

Concluzii, transport rutier

Sectorul de transport rutier are un impact semnificativ asupra dezvoltării economice a țării, dar necesită a fi reformat în continuare pentru a atinge următoarele scopuri:

- Crearea unei rețele de drumuri naționale de calitate bună şi integrarea acesteia în rețeaua Europeană;
- Creşterea securității traficului rutier şi reducerea numărului de accidente rutiere;
- Îmbunătățirea calității serviciilor de transport de mărfuri şi pasageri.

Implementarea prevederilor AA va contribui la crearea unor condiții mai bune de lucru pentru şoferi, la diminuarea contravențiilor în serviciile de transport şi la îmbunătățirea disciplinei în trafic. Rămâne însă incertă situația privitor la controlul aplicării în practică a legislației în sfera

transporturilor. Atâta timp cât există problema corupției şi concurenței neloiale, este imposibil de a obține o funcționare eficientă a serviciilor de transport.

Concluzii, transport feroviar

În prezent sectorul feroviar al țării constituie un monopol natural. Transportul feroviar existent este ineficient şi costisitor. Viteza de circulație a trenurilor este mică, iar CFM nu este capabilă să organizeze o logistică eficientă şi competitivă pentru transportarea cantităților reduse de mărfuri. Transportul de pasageri este subvenționat din contul serviciilor de transport de marfă, iar acest fapt a condus la majorarea continuă a prețurilor pentru transportarea mărfii.
În acest context sectorul feroviar înregistrează scăderi dramatice a fluxului de transport, deoarece majoritatea agenților economici s-au reorientat la transportul rutier de marfă, care este mai rapid şi mai competitiv. Situația creată dictează actualitatea reformării sectorului feroviar şi armonizarea cadrului legal cu prevederile normelor Europene.
În Acordul de Asociere sunt definite câteva grupe de măsuri ce urmează a fi întreprinse pe parcursul următoarei perioade pentru reformarea şi îmbunătățirea transportului feroviar din RM:

1. Descentralizarea accesului la piața serviciilor de transport şi infrastructură feroviară
    - Atragerea investițiilor pentru reabilitarea şi extinderea legăturilor feroviare de importanță internațională şi a conexiunilor feroviare cu țările învecinate, utilizate pentru tranzitul de mărfuri. Modernizarea infrastructurii va contribui la creşterea vitezei de circulație a trenurilor şi la sporirea serviciilor privind tranzitul de mărfuri, care aduce venituri considerabile;
    - Realizarea obiectivului dat deja a fost inițiată. Partenerii de dezvoltare (BERD şi BEI) vor acorda în anul curent 2 credite în sumă totală de 105 mln euro pentru procurarea a 8 locomotive şi reabilitarea a 3 porțiuni de cale ferată: 39 km din sectorul Chişinău-Ungheni, 7 km din sectorul Ungheni-Bălți şi 17 km din sectorul Bălți-Ocnița[3];
    - Separarea activităților de gestiune a infrastructurii şi operațiunile de transort, pentru acordarea drepturilor de acces la transportul feroviar internațional pentru întreprinderi feroviare şi grupări internaționale de întreprinderi feroviare;
    - Instituirea mecanismelor adecvate care să contribuie la reducerea îndatorării întreprinderii feroviare la un nivel care nu afectează o bună gestiune financiară şi pentru a îmbunătăți situația financiară. Se prevede stabilirea unei entități separate de amortizare a datoriilor în cadrul departamentului contabil al întreprinderii;
    - Crearea organismului național de acordare a licențelor pentru întreprinderile feroviare, care efectuează transportul de mărfuri şi călători, cu excepția transportului urban, suburban şi regional. Pentru a putea obține licența, o companie feroviară trebuie să demonstreze autorităților de licențiere că va putea îndeplini cerințele privind buna reputație, capacitatea financiară, competență profesională şi acoperire a riscurilor de răspundere civilă;
    - Stabilirea şi perceperea tarifelor de către administratorul infrastructurii feroviare la utilizarea acesteia pentru servicii de transport interne şi internaționale. Sistemul de tarifare şi de acordare a capacităților trebuie să încurajeze administratorii infrastructurii feroviare să optimizeze utilizarea acesteia, precum şi să permită accesul egal şi nediscriminatoriu al tuturor întreprinderilor, pentru a crea un echilibru optim între diversele moduri de transport;
    - Crearea Consiliului de Administrație şi instituirea unui grup consultativ pentru organizarea şi administrarea coridoarelor feroviare internaționale, precum şi planificarea investițiilor necesare pentru liniile feroviare şi liniile de transbordare feroviară. Pentru a spori competitivitatea sectorului feroviar față de celelalte moduri de transport, trebuie să existe o infrastructură feroviară de bună calitate, care să asigure furnizarea serviciilor de transport în bune condiții de viteză şi grafic de parcurs.

      Modificarea cadrului legal pe această grupă de măsuri trebuie realizată şi implementată în decurs de 4 ani de la intrarea în vigoare a Acordului.

[3] Sursa: Comunicat de presă al CFM, noiembrie 2014

2. Implementarea în decurs de 4 ani a normelor tehnice, de siguranță şi interoperabilitate
   - Instituirea Autorității de siguranță şi supraveghere, care va autoriza gestionarii de infrastructură şi va certifica întreprinderile feroviare. Normele interne de siguranță se vor baza pe standarde tehnice care corespund legislației comunitare, pentru a facilita trecerea la o abordare comună a siguranței feroviare;
   - Crearea Organismului de anchetare a accidentelor şi incidentelor, pentru îmbunătățirea siguranței feroviare şi prevenirea accidentelor. Organismul de anchetare poate cere asistența organismelor de anchetare din alte state membre în desfăşurarea unei anchete a accidentelor/incidentelor sectorului feroviar, pentru a realiza obiectivul de îmbunătățire a siguranței feroviare şi prevenire a accidentelor;
   - Certificarea mecanicilor de locomotivă la trenurile care transportă mărfuri şi călători, cu excepția transportului urban, suburban şi regional. Condițiile de certificare a mecanicilor după normele comunitare trebuie să asigure libera circulație a forței de muncă şi libertatea de a presta servicii, prin recunoaşterea permiselor şi certificatelor;
   - Punerea în funcțiune, exploatarea și întreținerea infrastructurii feroviare, precum și calificarea profesională a personalului pentru deplasarea sigură şi neîntreruptă a trenurilor în cadrul UE şi țărilor terțe. Exploatarea trenurilor pe tot parcursul rețelei feroviare transeuropene necesită o compatibilitate foarte bună între caracteristicile de infrastructură şi cele ale vehiculelor, precum şi o interconectare a sistemelor informaționale ale administratorilor de infrastructură şi întreprinderilor feroviare.

3. Alte aspecte
   - Elaborarea în termen de 6 ani a cadrului de reglementare a contractelor de servicii publice privind transportul rutier şi feroviar de călători. În mod special, aceste reglementări vor avea ca obiectiv garantarea unor servicii de transport sigure, eficiente şi de înaltă calitate prin intermediul concurenței garantate. Un alt aspect vizează implementarea mecanismelor de stimulare pentru a asigura prestarea serviciilor de transport de călători în acele condiții, când acestea nu sunt rentabile;
   - Stabilirea procedurilor competitive de atribuire, precum şi limitarea duratei maxime a contractului de servicii publice la 15 ani pentru transportul feroviar şi la 10 ani pentru transportul cu autobusul şi autocarul. Prin contractele de servicii publice va fi definită modalitatea de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorităților sau partajate;
   - Punerea în aplicare a unui sistem informatizat de informare şi rezervare pentru transportul feroviar. Furnizarea de informații şi bilete de călătorie trebuie facilitată prin adaptarea sistemelor informaționale la o specificație comună la toate statele membre;
   - Răspunderea întreprinderilor feroviare, obligațiile față de călători şi achitarea despăgubirilor în caz de întârziere. Deoarece călătorul reprezintă partea defavorizată a contractului de transport, este necesar ca drepturile călătorilor în această privință să fie asigurate.
   - Acordarea de protecție şi asistență pentru persoanele cu handicap, care călătoresc cu trenul. Serviciile de transport de călători trebuie să fie accesibile în egală măsură tuturor cetățenilor, astfel întreprinderile feroviare sunt obligate să ia în considerare nevoile persoanelor cu handicap şi să asigure eliminarea tuturor obstacolelor fizice şi funcționale.

Transportul feroviar din Republica Moldova necesită reformare pentru reabilitarea stării nesatisfăcătoare a infrastructurii feroviare şi creşterea vitezelor de operare. Concomitent este necesară modernizarea conexiunilor feroviare cu țările învecinate pentru fluidizarea traficului internațional şi liberalizarea pieței pentru a acorda acces operatorilor străini.

Concluzii

Dezvoltarea sectorului de transport feroviar autohton este constrânsă de cadrul legal inadecvat, care nu este capabil să asigure un regim eficient de concurență. Implementarea normelor comunitare şi armonizarea legislației existente va face posibilă realizarea următoarelor obiective:

- Reabilitarea infrastructurii feroviare şi a materialului rulant;
- Stoparea subvențiilor încrucişate a transportului de pasageri şi a transportului de mărfuri;
- Crearea unei structuri clare a costurilor fiecărui serviciu, pentru a facilita elaborarea politicilor de dezvoltare;
- Creşterea siguranței şi calității transportului feroviar;
- Vânzarea biletelor prin intermediul tehnologiilor informaționale disponibile pe scară largă;
- Călătorii vor putea cere restituirea costului biletului sau pretinde la o compensație de până la 50% din costul acestuia, dacă trenul a ajuns la destinația finală cu întârziere de 60 minute şi mai mult;
- Acordarea gratuită a hranei în cazul întârzierii trenului mai mult de 60 minute;
- Achitarea cazării hoteliere şi a transportului între gară şi locul de cazare, dacă este necesară o şedere de una sau mai multe nopți.

Deschiderea pieței serviciilor feroviare în UE a îmbunătățit calitatea și disponibilitatea serviciilor, a contribuit la creşterea satisfacției călătorilor. Liberalizarea pieței şi a procedurilor de licitații pentru atribuirea contractelor de servicii publice au generat diminuarea costului unor servicii cu 20-30%, iar numărul de călători a crescut în unele cazuri cu peste 50% în 10 ani[4].

Acest document fost elaborat cu suportul unui grant oferit de Departamentul de Stat al SUA. Opiniile, constatările și concluziile din infografic aparțin autorilor și nu reflectă neapărat pe cele ale Departamentului de Stat al SUA.

[4] Sursa: http://ec.europa.eu/romania/news/30012013_propuneri_pachet_feroviar_ro.htm