

România se afla în pericol de infringement daca nu asaneaza legislatia din domeniul feroviar (ASFR)

România se afla în pericol de infringement daca nu asaneaza legislatia din domeniul feroviar, conform Directivei 798/2016 privind siguranta feroviara, autoritatile din domeniu estimând ca acest lucru se va întâmpla la sfârșitul anului 2025.

Termenul pâna la care procesul de asanare trebuia finalizat, prevazut de directiva, era decembrie 2018, însa acesta a tot fost prelungit.

"Comisia Europeana a transmis catre România 54 de întrebări referitoare la transpunerea Directivei 798/2016 privind siguranta feroviara. La întrebarea 11 este consemnat urmatorul aspect: 'Va rugam sa furnizati dovezi care sa arate modul în care România si-a îndeplinit obligatia în temeiul art. 8, alin. 2, în special au fost revizuite si abrogate normele nationale în conformitate cu criteriile prevazute la art. 8 alin. 2 din directiva'. Totodata, la finalul acestui document, Comisia precizeaza: 'Comisia invita autoritatile române sa raspunda la întrebările de mai sus. În absenta unui raspuns satisfactor, Comisia poate decide sa initieze o procedura de constatare a neîndeplinirii obligatiilor în temeiul art. 258 din tratat pentru necomunicarea, neconformitatea masurilor nationale cu Directiva 798'. Procesul de asanare a plecat de aici. Nu avem alt termen acordat nici de ERA, nici de Comisia Europeana. Este posibil sa fie emise opinii tehnice, este posibil sa fie reactivata procedura de infringement, este posibil ca astazi Comisia Europeana sa spuna: de mâine abrogati toate normele nationale si intrati pe legislatia europeana. Riscul este major. Împreuna, trebuie sa stabilim forma regulamentului, astfel încât sa nu fie pusa în pericol siguranta feroviara si tot împreuna sa decidem si momentul în care proiectul va fi transmis catre agentie (ERA - n. r.) si Comisia Europeana", a declarat, luni, directorul general al Autoritatii de Siguranta Feroviara Româna (ASFR), Mihai Rosca.

ASFR a organizat luni o reuniune de consultare a factorilor implicati si a partilor interesate din sistemul feroviar din România, pentru a oferi clarificari cu privire la procesul de asanare a legislatiei nationale în domeniul feroviar, la stadiul actual al acestui proces si cu privire la proiectul de Ordin al ministrului transporturilor si infrastructurii (OMTI) privind exploatarea si gestionarea traficului feroviar ce se afla în consultare publica.

"Pâna în 2022 s-a lucrat pe asanarea unor proiecte în grupuri restrânse. S-a luat decizia din 2022 sa lucram împreuna cu reprezentantii sectorului feroviar mai intens. S-au constituit subgrupuri. Au venit peste 50 de reprezentanti ai operatorilor si CFR SA. S-a înaintat foarte greu si s-a luat o decizie de eficientizare a lucrului la asanare într-un grup mai restrâns - ASFR, MTI, CFR SA si câtiva operatori - si s-a ajuns la un proiect care sa fie supus dezbaterii publice. Åsta este stadiul la care am ajuns acum cu regulamentul care trebuie sa înlocuiasca Regulamentul 005. Prin asanarea legislatiei se urmareste abrogarea dispozitiilor legale care sunt desuete sau care devin contrare cu reglementarile actuale. Efectiv ce se doreste este o curatare, adica o aducere la zi a legislatiei, deci nu este o chestie specifica doar domeniului feroviar. Dimpotriva, este o activitate care se face permanent pentru suplete, pentru usurinta înțelegerii cadrului de reglementare", a explicat Mihai Rosca, ASFR.

Potrivit acestuia, modalitatile principale de asanare se realizeaza fie prin abrogare de acte normative desuete, fie prin actualizare, proces care presupune revizuire, modificare si completare.

"Avem nevoie de asanare în primul rând pentru unul dintre cele doua obiective principale ale Uniunii Europene, ale politicii în domeniul transporturilor, care este interoperabilitatea. Åi asta înseamna ca nu este suficient sa ne bazam pe siguranta data prin normele existente la nivel national, ci trebuie sa punem în corelare toate normele din statele membre UE, astfel încât sa nu existe impedimente pentru intrarea pe o anumita piata nationala feroviara a unui alt operator, iar asta este valabil si pentru operatorii din România. Nu sunt foarte multi operatori care sa

plece din România în exterior, dar sunt, de exemplu Grup Feroviar Român. Și, atunci, ușurinta de a intra pe alte piețe, pe alte rețele este un avantaj reciproc. La fel, sunt admise prin legislația europeană norme specifice la nivel național cum ar fi sistemele preexistente - ca de exemplu faptul că se circula pe secții cu viteză redusă, pentru condiții de semnalizare specifice sau dacă se demonstrează caracterul excepțional al unor condiții tehnice locale sau naționale", a adăugat Mihai Rosca.

Pe lista "asanzării" trimisă la ERA se află 40 de acte normative, din care 8 au fost acceptate, 4 au fost acceptate parțial, în sensul că pot fi revizuite și acceptate în forma revizuită, iar 28 au fost respinse, iar în marea majoritatea a cazurilor s-a propus chiar abrogarea.

"S-a început să se lucreze la asanzarea celor 28 de norme pe care statul român le-a considerat norme naționale și agenția (ERA - n. r.) nu le-a considerat", a mai spus el.

Cel mai recent proiect de act normativ supus consultării publice, care a făcut obiectul întâlnirii de luni, a fost cel privind exploatarea și gestionarea traficului feroviar, care modifică și actualizează trei acte normative actuale, respectiv OMTCT nr. 1.816/2005 pentru aprobarea Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare - nr. 005, OMTCT nr. 2.229/2006 - Instrucțiunile pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar - nr. 201 și OMTI nr. 256/2013 - Normele privind serviciul maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deserveste locomotive în sistemul feroviar din România.

Anul trecut, ASFR a promovat și alte proiecte de acte normative care au ca obiectiv general asanzarea, actualizarea și armonizarea cadrului național de reglementare în domeniul feroviar cu legislația Uniunii Europene. Printre acestea, se află și proiectul de Hotărâre a Guvernului privind verificarea, constatarea și sancționarea consumului de alcool și substanțe psihoactive în cazul personalului cu responsabilități în siguranța feroviara și pe rețeaua de transport cu metroul, proiecte de revizuire ale OMTCT nr. 1.815/2005 pentru aprobarea Regulamentului de remorcare și frânare - nr. 006, OMTCT nr. 1.817/2005 - Instrucțiunile pentru revizia tehnică și întreținerea vagoanelor în exploatare - nr. 250, OMTI nr. 815/2010 pentru aprobarea Normelor privind implementarea și dezvoltarea sistemului de mentinere a competențelor profesionale pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației și pentru alte categorii de personal etc.

"Proiectul de HG pentru aprobarea noului regulament de investigare a accidentelor și incidentelor pe căile ferate - are în vedere actualizarea HG 117 - este în curs de avizare. Un alt proiect de HG la care se lucrează și este în curs de avizare, de interes pentru toată lumea - se pare că se lucrează greu, se obțin puncte de vedere și de la Ministerul Afacerilor Interne și de la Ministerul Sănătății, este un schimb de corespondență - este cel pentru aprobarea normelor pentru verificarea, constatarea și sancționarea consumului de alcool și de substanțe psihoactive. Înlocuiește un ordin cu adevărat perimat din 1986 și care nu mai are nicio legătură cu arhitectura actuală a sistemului feroviar. Un alt ordin este 815/2010. Se lucrează la un proiect de revizuire pentru aprobarea normelor pentru implementarea și dezvoltarea sistemului de mentinere a competențelor profesionale pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației și pentru alte categorii de personal care desfășoară activități specifice în operațiunile de transport pe căile ferate din România", a arătat Rosca.

El a mai spus că procesul de asanzare este estimat să se finalizeze spre finele anului.

"Procesul de asanzare - ne-am propus să îl finalizăm spre sfârșitul lui 2025. Este un proces care nu ține doar de ASFR sau de MTI. De exemplu, HG pe care o propunem pentru sancționarea consumului de alcool și de substanțe psihoactive ne-a dus la concluzia că trebuie să punem în dialog mai multe ministere. Șansa noastră este că nici celelalte state (ale UE - n. r.) nu au finalizat asanzarea", a subliniat Rosca.

La reuniune au participat, pe lângă reprezentanții conducătorilor MTI, ASFR, AGIFER, și reprezentanți ai operatorilor feroviari de marfă și de călători, ai administratorului infrastructurii feroviare publice CFR S.A., ai

federatiilor sindicale din calea ferata, precum si reprezentanti ai presei.