

Joi, 17 iunie 2010

## Punerea în aplicare a directivelor din primul pachet feroviar

P7\_TA(2010)0240

### Rezoluția Parlamentului European din 17 iunie 2010 referitoare la punerea în aplicare a directivelor privind primul pachet feroviar (2001/12/CE, 2001/13/CE și 2001/14/CE)

(2011/C 236 E/21)

*Parlamentul European,*

- având în vedere al doilea raport al Comisiei către Consiliu și Parlamentul European de monitorizare a evoluției pieței feroviare (COM(2009)0676) și documentul de lucru conexe al serviciilor Comisiei (SEC(2009)1687),
  - având în vedere Directiva 2001/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea rețelei feroviare comunitare <sup>(1)</sup>,
  - având în vedere Directiva 2001/13/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind autorizarea întreprinderilor feroviare <sup>(2)</sup>,
  - având în vedere Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță <sup>(3)</sup>,
  - având în vedere Rezoluția sa din 12 iulie 2007 privind punerea în aplicare a primului pachet feroviar <sup>(4)</sup>,
  - având în vedere întrebarea din 9 martie 2010 adresată Comisiei referitoare la directivele privind punerea în aplicare a primului pachet feroviar (2001/12/CE, 2001/13/CE și 2001/14/CE) (O-0030/2010 – B7-0204/2010),
  - având în vedere articolul 115 alineatul (5) și articolul 110 alineatul (2) din Regulamentul său de procedură,
- A. întrucât primul pachet feroviar, care a fost adoptat în 2001 și care conține trei directive privind dezvoltarea căilor ferate comunitare, autorizarea întreprinderilor feroviare, alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță, a avut ca scop revitalizarea sectorului feroviar, constituind un prim pas în direcția dezvoltării unui spațiu european integrat de cale ferată, precum și asigurarea unei structuri financiare solide pentru a realiza acest lucru;
- B. întrucât directivele din primul pachet feroviar trebuiau transpuse în legislațiile naționale la 15 martie 2003, iar Comisia a așteptat până în iunie 2008 să declanșeze împotriva statelor membre proceduri de încălcare a dreptului comunitar pentru punerea în aplicare incorectă sau incompletă a primului pachet feroviar;
- C. întrucât, după cum se afirmă în cel de al doilea raport al Comisiei de monitorizare a evoluției pieței feroviare, proporția sectorului feroviar în cadrul transporturilor nu a crescut, ci doar s-a stabilizat la nivelul scăzut de aproximativ 10 % din piața de transport feroviar de marfă și la mai puțin de 7 % în cazul transportului de călători în 2002,

<sup>(1)</sup> JO L 75, 15.3.2001, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 75, 15.3.2001, p. 26.

<sup>(3)</sup> JO L 75, 15.3.2001, p. 29.

<sup>(4)</sup> JO C 175 E, 10.7.2008, p. 551.

Joi, 17 iunie 2010

1. își exprimă regretul că marea majoritate a statelor membre, și anume 22, nu au implementat în mod corespunzător cele trei directive ale primului pachet feroviar; consideră că acest eșec a împiedicat creșterea proporției transporturilor feroviare în cadrul transporturilor în general;
2. reamintește că Parlamentul a subliniat deja în rezoluția sa din 12 iulie 2007 faptul că o implementare integrală a primului pachet feroviar constituie o prioritate absolută; își exprimă, așadar, insatisfacția că această prioritate nu a fost respectată de marea majoritate a statelor membre care include Austria, Belgia, Bulgaria, Republica Cehă, Germania, Danemarca, Estonia, Grecia, Spania, Franța, Ungaria, Irlanda, Italia, Lituania, Luxemburg, Letonia, Polonia, Portugalia, România, Suedia, Slovenia și Slovacia;
3. regretă faptul că Comisia a irosit cinci ani pentru a lua măsuri împotriva acestui eșec și că a așteptat până în iunie 2008 să trimită scrisori de înștiințare oficială și până în octombrie 2009 pentru a trimite avizele motivate pentru punerea în aplicare incorectă sau incompletă a primului pachet feroviar; regretă că Comisia Europeană nu și-a concentrat în mod suficient acțiunile de monitorizare pe bazele financiare ale sistemului feroviar; îndeamnă în consecință Comisia să inițieze fără întârziere procedurile judiciare împotriva celor 22 de state membre care nu au pus în aplicare primul pachet feroviar;
4. îndeamnă cele 22 de state membre să respecte fără întârziere legislația europeană; își exprimă convingerea că acele state membre împiedică în continuare concurența loială pe piața feroviară prin faptul că nu pun în aplicare directivele din cadrul primului pachet feroviar;
5. solicită Comisiei să facă publice informații concrete cu privire la elementele care nu au fost puse în aplicare integral în fiecare stat membru, mai ales cele cu privire la crearea insuficientă de organisme de reglementare independente, precum și la lipsa punerii în aplicare a dispozițiilor referitoare la taxele de acces la calea ferată; în plus, solicită Comisiei să informeze Parlamentul cu privire la diversele interpretări juridice ale Comisiei și ale statelor membre cu privire la independența administratorilor responsabili de infrastructură (articolul 4 alineatul (2) și articolul 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14/CE);

#### ***Independența administratorilor responsabili de infrastructură***

6. subliniază faptul că trebuie garantată o independență suficientă pentru administratorul de infrastructură, deoarece acesta are un rol esențial, în conformitate cu Directiva 2001/14/CE, în oferirea de acces echitabil la capacitatea de infrastructură tuturor celor care solicită aceasta, prin alocarea capacităților de infrastructură feroviară și prin perceperea tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea în materia de siguranță;
7. consideră că independența administratorului de infrastructură reprezintă o condiție prealabilă pentru tratarea tuturor operatorilor într-o manieră corectă, transparentă și nediscriminatorie; subliniază că este deosebit de îngrijorător faptul că nu au fost oferite garanții suficiente de ordin practic și juridic pentru garantarea independenței administratorilor de infrastructură, mai ales în cazul în care aceștia sunt parte a unei întreprinderi feroviare care desfășoară și activități de transport;
8. solicită ca statele membre care nu respectă această prevedere să separe clar această sarcină esențială a alocării de capacități la nivelul rețelei feroviare naționale de orice operator de rețea feroviară consacrat, prin toate măsurile legale și funcționale necesare, deoarece această lipsă de independență poate împiedica stabilirea reală a folosirii infrastructurii de către administratorul de infrastructură;

#### ***Lipsa de competențe a organismelor de reglementare***

9. este îngrijorat de faptul că organismelor de reglementare nu le-au fost alocate suficiente competențe și resurse, acest fapt conducând la o lipsă de control asupra problemelor legate de concurență la nivelul fiecărei piețe naționale;

Joi, 17 iunie 2010

10. solicită Comisiei să informeze Parlamentul cu privire la competențele organismelor de reglementare care trebuie consolidate de către statele membre pentru a le garanta acestora puterea reală de a monitoriza propriile piețe feroviare;

11. consideră că această nereușită în crearea în statele membre a unor organisme de reglementare cu adevărat independente constituie o piedică extrem de serioasă în calea unei aplicări adecvate a primului pachet feroviar;

#### ***Finanțarea infrastructurii și cadrul de tarifare***

12. constată că în primul pachet feroviar s-au introdus dispoziții specifice legate de finanțarea infrastructurii și gestionarea datoriilor întreprinderilor feroviare (articolul 9 din Directiva 2001/12/CE);

13. regretă că nivelul investițiilor în dezvoltarea și întreținerea infrastructurilor feroviare rămâne insuficient în multe state membre, calitatea infrastructurilor existente scăzând în mai multe cazuri; îndeamnă statele membre să mobilizeze resursele necesare pentru a garanta dezvoltarea unor noi proiecte de transport feroviar și întreținerea adecvată a infrastructurii existente;

#### ***Taxele de acces la calea ferată***

14. constată că independența administratorilor de infrastructură și garantarea competențelor și resurselor pentru organismele de reglementare constituie condiții prealabile pentru taxarea în mod satisfăcător a accesului la calea ferată; reamintește că aceste taxe pentru infrastructură trebuie calculate într-un mod corect, transparent și unitar și trebuie să ofere o vizibilitate suficientă întreprinderilor feroviare;

15. își exprimă îngrijorarea cu privire la implementarea insuficientă a dispozițiilor referitoare la taxarea infrastructurii, mai ales în cazul lipsei unui plan de îmbunătățire a performanțelor menit să îmbunătățească performanțele rețelei feroviare și ale sistemelor de tarife bazate pe costul direct al serviciilor feroviare, precum și cu privire la lipsa unei stabiliri independente a taxelor pentru infrastructură de către administratorul de infrastructură;

16. regretă că, datorită acestei implementări defectuoase, taxele pentru infrastructură par să nu fie legate direct de costurile serviciilor feroviare și că există posibilitatea ca piața feroviară să nu poată suporta aceste costuri ridicate; remarcă faptul că aceste taxe ridicate pentru infrastructură pot împiedica intrarea pe piață a operatorilor neconsacrați și că Comisia a primit mai multe plângeri de la operatori privind accesul la terminale și la serviciile feroviare;

17. consideră că principiile de percepere a unui tarif pentru accesul la calea ferată aplicabile transportului feroviar și celui rutier ar trebui să conveargă pentru a pune bazele unor condiții concurențiale egale între modurile de transport; subliniază că aceste condiții concurențiale egale ar permite îmbunătățirea eficienței și a caracterului durabil al sistemului de transport al UE și ar maximiza competitivitatea sistemului feroviar în materie de mediu;

#### ***Revizuirea primului pachet feroviar***

18. subliniază că implementarea adecvată și integrală a primului pachet feroviar reprezintă o condiție esențială în crearea unei rețele feroviare europene și că prioritatea absolută a Comisiei Europene este urmărirea acestei implementări prin toate mijloacele juridice pe care le are la dispoziție;

19. îndeamnă Comisia să propună o revizuire a primului pachet feroviar până în septembrie 2010; solicită Comisiei ca în cadrul acestei revizuii să se ocupe prioritar de chestiunile legate de independența administratorilor de infrastructură, de lipsa de competențe și resurse a organismelor de reglementare și să propună niște principii adecvate pentru stabilirea tarifelor pentru accesul la infrastructură care să stimuleze investițiile publice și private în sectorul feroviar;

Joi, 17 iunie 2010

20. consideră că reușita deschiderii piețelor în sectorul transporturilor feroviare depinde de punerea în aplicare integrală a dispozițiilor stabilite în primul pachet feroviar; continuarea liberalizării pieței feroviare ar trebui să nu afecteze calitatea serviciilor de transport feroviar și să mențină obligațiile de serviciu public; până la deschiderea completă a piețelor ar trebui să se aplice principiul reciprocității;

21. solicită Comisiei să reacționeze sau să furnizeze informații legate de solicitările de la punctele 3, 5, 10 și 16 în cadrul reformării primului pachet feroviar sau cel târziu până la sfârșitul lui 2010;

\*

\* \*

22. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului și Comisiei.

---

## **Inundațiile care au avut loc în țări din Europa Centrală, în special în Polonia, Republica Cehă, Slovacia, Ungaria și România, și în Franța**

P7\_TA(2010)0241

**Rezoluția Parlamentului European din 17 iunie 2010 referitoare la inundațiile care au avut loc în țări din Europa Centrală, în special în Polonia, Republica Cehă, Slovacia, Ungaria și România, și în Franța**

(2011/C 236 E/22)

*Parlamentul European,*

- având în vedere articolul 3 din Tratatul privind Uniunea Europeană și articolele 191 și 349 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
- având în vedere propunerea Comisiei de regulament de instituire a unui Fond de solidaritate al Uniunii Europene (FSUE) (COM(2005)0108) și poziția Parlamentului din 18 mai 2006 cu privire la aceasta,
- având în vedere Rezoluția sa din 5 septembrie 2002 privind inundațiile din Europa <sup>(1)</sup>, cea din 8 septembrie 2005 privind catastrofele naturale (incendii și inundații) din Europa <sup>(2)</sup>, cea din 18 mai 2006 privind catastrofele naturale (incendii forestiere, secete și inundații) - aspecte legate de agricultură, de dezvoltarea regională și de mediu <sup>(3)</sup>, precum și cea din 7 septembrie 2006 privind incendiile forestiere și inundațiile <sup>(4)</sup>,
- având în vedere Cartea albă a Comisiei intitulată „Adaptarea la schimbările climatice: către un cadru de acțiune la nivel european” (COM(2009)0147) și Comunicarea Comisiei „O abordare comunitară în privința prevenirii dezastrelor naturale și a celor provocate de om” (COM(2009)0082),
- având în vedere documentul de lucru al serviciilor Comisiei intitulat „Regiuni 2020 – o evaluare a viitoarelor provocări pentru regiunile UE” (SEC(2008)2868),
- având în vedere Declarația Comisiei referitoare la catastrofa naturală majoră care a avut loc în Regiunea Autonomă Madeira la 24 februarie 2010 și Rezoluția sa din 11 martie 2010 referitoare la catastrofele naturale majore care au avut loc în Regiunea Autonomă Madeira și la efectele furtunii Xynthia în Europa <sup>(5)</sup>,
- având în vedere articolul 110 alineatul (4) din Regulamentul său de procedură,

<sup>(1)</sup> JO C 272 E, 13.11.2003, p. 471.

<sup>(2)</sup> Texte adoptate, P6\_TA(2005)0334.

<sup>(3)</sup> Texte adoptate, P6\_TA(2006)0222, 0223 și 0224.

<sup>(4)</sup> Texte adoptate, P6\_TA(2006)0349.

<sup>(5)</sup> Texte adoptate, P7\_TA(2010)0065.