



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 23.7.2012
COM(2012) 426 final

2010/0253 (COD)

AVIZUL COMISIEI

**în conformitate cu articolul 294 alineatul (7) litera (c) din Tratatul privind funcționarea
Uniunii Europene
privind amendamentul [amendamentele](#) Parlamentului European
la poziția Consiliului referitoare la propunerea de**

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

privind instituirea spațiului feroviar unic european (reformare)

AVIZUL COMISIEI

**în conformitate cu articolul 294 alineatul (7) litera (c) din Tratatul privind funcționarea
Uniunii Europene
privind amendamentul[amendamentele] Parlamentului European
la poziția Consiliului referitoare la propunerea de**

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

privind instituirea spațiului feroviar unic european (reformare)

1. INTRODUCERE

În conformitate cu articolul 294 alineatul (7) litera (c) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Comisia emite un aviz privind amendamentele propuse de Parlamentul European în a doua lectură. Comisia prezintă mai jos avizul său privind amendamentul global unic votat de Parlament.

2. CONTEXT

Propunerea Comisiei:	17.9.2010
Propunere transmisă către Parlamentul European și Consiliu:	21.9.2010
Avizul Comitetului Regiunilor al Uniunii Europene:	28.1.2011
Avizul Comitetului Economic și Social European:	16.3.2011
Abordare generală a Consiliului TTE:	16.6.2011
Poziția Parlamentului European în primă lectură:	16.11.2011
Poziției Consiliului în primă lectură:	8.3.2012
Comunicarea Comisiei privind poziția Consiliului în primă lectură:	12.3.2012
Transmiterea către Parlamentul European a poziției Consiliului în primă lectură:	12.3.2012
Aprobarea acordului în a doua lectură de către Coreper:	19.6.2012
Adoptarea de către Parlamentul European în sesiune plenară:	3.7.2012

3. OBIECTUL PROPUNERII COMISIEI

Procedurile în constatarea neîndeplinirii obligațiilor, plângerile primite de la părțile interesate, precum și diferitele studii și rapoarte privind punerea în aplicare a primului pachet feroviar au

demonstrat că există posibilitatea îmbunătățirii actualului cadru de reglementare, astfel încât obiectivele legislației să fie îndeplinite.

În acest context, propunerea Comisiei de reformare a primului pachet feroviar vizează (a) finanțarea și tarifarea adecvată a infrastructurilor feroviare, (b) condițiile de concurență de pe piața feroviară și (c) reformele organizatorice necesare pentru asigurarea unei supravegheri corespunzătoare a pieței:

- (a) Primul obiectiv al propunerii de reformare îl constituie asigurarea unei finanțări adecvate, transparente și sustenabile a infrastructurii și, datorită unei mai bune previzibilități a dezvoltării infrastructurii și a condițiilor de acces, facilitarea realizării de investiții de către întreprinderile feroviare, împreună cu un nivel și o structură mai potrivite pentru tarifarea infrastructurii, îmbunătățirea competitivității operatorilor feroviari față de alte moduri de transport și contribuirea la internalizarea costurilor de mediu.
- (b) Al doilea set de obiective este reprezentat de evitarea denaturării concurenței din cauza finanțării din fonduri de stat a activităților comerciale, prevenirea culegerii unor informații sensibile din punct de vedere comercial de către întreprinderile istorice și a utilizării acestora împotriva potențialilor concurenți, eliminarea conflictelor de interese din administrația serviciilor conexe transportului feroviar și creșterea disponibilității acestora pentru operatori nou-intrați, precum și o mai mare transparență la nivelul pieței, pentru asigurarea unei concurențe reale.
- (c) În ceea ce privește supravegherea reglementară, propunerea de reformare dorește să asigure că organismele de reglementare sunt în măsură să își îndeplinească sarcinile în mod eficace, datorită unei mai mari independențe, competențelor extinse și mijloacelor suplimentare puse la dispoziția lor.

4. AVIZUL COMISIEI PRIVIND AMENDAMENTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN

Între Consiliu, Parlamentul European și Comisie au avut loc o serie de contacte informale, în vederea ajungerii la un acord în a doua lectură cu privire la acest dosar. În urma acestor contacte, la 3 iulie 2012 a fost votat în plen un amendament de compromis global. Comisia susține acest amendament de compromis global de fond.

4.1. Amendamente ale Parlamentului European în a doua lectură

Poziția Consiliului în primă lectură a fost deja aprobată de Comisie (a se vedea avizul Comisiei privind poziția Consiliului¹). În cele ce urmează, sunt descrise cele mai importante modificări introduse prin amendamentul global al Parlamentului European la poziția Consiliului votată la 3 iulie 2012.

- În ceea ce privește finanțarea infrastructurilor, acordul în a doua lectură (a) introduce o nouă obligație de a consulta părțile interesate privind strategia de dezvoltare a infrastructurii naționale, (b) precizează că perioada pentru echilibrarea evidențelor contabile ale gestionarilor de infrastructură nu depășește 5 ani, (c) extinde durata

¹ COM(2012) 119 final.

minimă a acordurilor contractuale a crescut de la 3 la 5 ani și (d) garantează că acordurile contractuale pot acoperi dezvoltarea de noi infrastructuri.

- În ceea ce privește tarificarea infrastructurii, acordul în a doua lectură (a) prevede obligativitatea modulării tarifelor de utilizare a infrastructurii în funcție de echiparea sau nu cu ETCS (sistem de semnalizare) a trenurilor care circulă pe coridoarele ERTMS, (b) prevede obligativitatea, în anumite circumstanțe, a perceperii de tarife de rezervare, sub supravegherea organismelor de reglementare, (c) impune Comisiei stabilirea de norme comune privind punerea în aplicare a tarifării emisiilor sonore, cu respectarea principiului privind nedenaturarea concurenței și stimularea în mod eficace a re tehnologizării, (d) extinde metoda de repartizare a costurilor la toate serviciile oferite de administratorii de infrastructură și (e) impune administratorilor de infrastructură să demonstreze întreprinderilor feroviare ca facturile respectă normele de tarificare.
- În ceea ce privește condițiile de acces pe piață, acordul în a doua lectură (a) prevede obligativitatea adoptării de norme de punere în aplicare pentru a identifica scopul unui serviciu, pentru a evalua impactul asupra contractelor de servicii publice și pentru a introduce taxe, (b) extinde principiul accesului nediscriminatoriu la instalații esențiale, ca și în cazul serviciilor esențiale, (c) extinde aplicarea cerințelor de separare la instalațiile de realimentare cu combustibil și la liniile de garare, (d) asigură stabilirea de către organismele de reglementare a unor termene de furnizare a răspunsurilor la cererile de acces la instalațiile/serviciile esențiale, (e) introduce o definiție restrictivă a noțiunilor de „rută alternativă” și de „alternativă viabilă”, (f) prevede un tratament diferențiat privind instalațiile de revizie destinate materialului rulant de mare viteză, (g) reduce de la 3 la 2 ani perioada după care se aplică „clauza *use-it-or-lease-it*” (utilizare sau concesionare obligatorie) și (h) asigură publicarea în documentele de referință ale rețelei a principiilor de alocare a capacității stabilite de asociațiile de administratori de infrastructură.
- În ceea ce privește separarea dintre administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare, acordul în a doua lectură (a) asigură că evidențele contabile ce urmează să fie publicate de administratorii de infrastructură și de întreprinderile feroviare permit monitorizarea utilizării tarifelor de infrastructură, precum și utilizarea veniturilor obținute din alte activități comerciale și (b) invită Comisia să prezinte un raport și, dacă este cazul, să propună măsuri legislative pentru a dezvolta condiții corespunzătoare de garantare a accesului nediscriminatoriu la infrastructură, pe baza actualelor cerințe de separare.
- În ceea ce privește supravegherea reglementară, acordul în a doua lectură (a) stabilește o serie de termene reduse și mai precise pentru deciziile organismelor de reglementare, (b) se asigură că acestea dispun de mijloace adecvate adaptate la importanța sectorului feroviar, (c) stabilește norme riguroase pentru numirea în funcție a personalului organismelor de reglementare (fără vreun conflict de interese pentru autoritatea responsabilă și cu ajutorul unor criterii de selecție transparente) și pentru garantarea independenței acestora (perioade de neconcurență de minimum un an, declarație obligatorie de interese), (d) impune obligativitatea consultării periodice a utilizatorilor, (e) consolidează controlul organismelor de reglementare în ceea ce privește introducerea unor majorări de către administratorii de infrastructură; (f) le oferă organismelor de reglementare posibilitatea de a face recomandări autorităților responsabile cu emiterea de licențe și cu siguranța; (g) creează o rețea de organisme

de reglementare angajate într-un schimb obligatoriu de informații, (h) garantează statutul Comisiei de membră a acestei rețele, a cărei activitate o sprijină și o coordonează și căreia îi adresează recomandări, după caz, (i) permite organismelor de reglementare să solicite Comisiei să analizeze măsuri specifice adoptate de autoritățile naționale în legătură cu punerea în aplicare a directivei și (j) instituie obligația pentru Comisie de a întocmi un raport cu privire la cooperarea dintre organismele de reglementare și, dacă este cazul, de a propune măsuri complementare pentru a asigura o supraveghere reglementară mai integrată a pieței feroviare europene.

- În ceea ce privește termenele de transpunere și de punere în aplicare, acordul în a doua lectură prevede (a) 30 de luni pentru transpunerea tuturor dispozițiilor directivei și pentru adaptarea acordului contractual existent, (b) 4 ani de la adoptarea actului de punere în aplicare pentru adaptarea treptată la modalitățile comune de calculare a costurilor directe, (c) 2 ani pentru adoptarea de către Comisie a unui raport privind cooperarea dintre autoritățile de reglementare.
- În ceea ce privește domeniul de aplicare, acordul în a doua lectură introduce două noi derogări privind (a) cerințele de stabilire a calendarului în cazul cooperării cu țări terțe pe trasee internaționale și (b) modularea ECTS în ceea ce privește locomotivele învechite utilizate pentru serviciile regionale de transport de călători.

4.2. Comitologie

Acordul în a doua lectură conferă Comisiei competențe de punere în aplicare pentru a asigura condiții uniforme de punere în aplicare a directivei. El garantează că aceste competențe vor fi exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 pentru adoptarea actelor de punere în aplicare.

Acordul se referă la nouă cazuri specifice – respectiv cele în conformitate cu articolul 10 alineatul (4), articolul 11 alineatul (4), articolul 12 alineatul (5), articolul 13 alineatul (9), articolul 17 alineatul (5), articolul 31 alineatele (3) și (5), articolul 32 alineatul (4) și articolul 57 alineatul (7) din directivă – cărora li se aplică articolul 5 alineatul (4) din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În aceste cazuri, Comisia nu adoptă niciun act de punere în aplicare în lipsa unui aviz din partea comitetului. În alte trei cazuri – respectiv cele în conformitate cu articolul 15 alineatul (6), articolul 41 alineatul (3) și articolul 42 alineatul (8) – se aplică procedura normală prevăzută de articolul 5 alineatul (4).

Cazurile cărora li se aplică articolul 5 alineatul (4) al doilea paragraf litera (b) din Regulamentul (UE) nr. 182/2011 pentru adoptarea actelor de punere în aplicare au fost justificate ca urmare a impactului lor potențial asupra finanțelor publice sau asupra funcționării pieței feroviare. Cu toate acestea, o astfel de justificare nu este reflectată în considerente. Deoarece reprezintă o excepție de la regula generală stabilită la articolul 5 alineatul (4), Comisia este de părere că recurgerea la al doilea paragraf litera (b) nu poate fi considerată pur și simplu ca fiind o „putere discreționară” a organului legislativ, ci trebuie interpretată în mod restrictiv și, prin urmare, trebuie justificată.

5. CONCLUZIE

Parlamentul European a adoptat amendamentul global în a doua lectură la 3 iulie 2012, în urma unor contacte informale cu Consiliul și cu Comisia. Comisia confirmă faptul că sprijină

amendamentul de compromis global care a fost votat, deoarece acesta reflectă principalele obiective ale propunerii sale, însă acordul privind procedurile de comitologie a determinat Comisia să afirme următoarele:

„Comisia subliniază că invocarea în mod sistematic a articolului 5 alineatul (4) al doilea paragraf litera (b) este contrară literei și spiritului Regulamentului (UE) nr. 182/2011 (JO L 55, 28.2.2011, p. 13). Recurgerea la această dispoziție trebuie să răspundă unei nevoi specifice de a se îndepărta de la regula de principiu conform căreia Comisia poate adopta un proiect de act de punere în aplicare în cazul în care nu se emite niciun aviz. Deoarece reprezintă o excepție de la regula generală stabilită la articolul 5 alineatul (4), recurgerea la al doilea paragraf litera (b) nu poate fi considerată pur și simplu ca fiind o „putere discreționară” a organului legislativ, ci trebuie interpretată în mod restrictiv și, prin urmare, trebuie justificată.

Cu toate că sprijină acordul la care au ajuns Parlamentul European și Consiliul cu privire la recurgerea la această prevedere în nouă cazuri specifice pe care le-au justificat prin potențialul lor impact asupra funcționării pieței feroviare și asupra finanțelor publice, Comisia regretă că această justificare nu este reflectată în considerente.”