

III

(Acte pregătitoare)

COMITETUL REGIUNILOR

A 103-A SESIUNE PLENARĂ, 7-9 OCTOMBRIE 2013**Avizul Comitetului Regiunilor - Al patrulea pachet feroviar**

(2013/C 356/16)

COMITETUL REGIUNILOR

- întâmpină cu satisfacție intenția Comisiei Europene de a completa cadrul de reglementare necesar pentru finalizarea spațiului feroviar unic;
- consideră că liberalizarea nu reprezintă un scop în sine, obiectivul trebuind să fie îmbunătățirea ofertei și a calității serviciilor. Deschiderea către concurență nu poate fi evaluată fără a lua în considerare investițiile în infrastructuri, condițiile efective de funcționare a pieței sau aspectele tehnice legate de interoperabilitate;
- reamintește că principiul liberei administrări permite autorităților locale să hotărască modalitățile de organizare a propriilor servicii de transport public. Consideră însă că fixarea unor plafoane prea scăzute pentru atribuirea directă a contractelor reprezintă o limitare gravă a principiului autonomiei locale și regionale;
- salută consolidarea rolului administratorului infrastructurii și înființarea comitetelor de coordonare care vor supraveghea activitățile administratorului infrastructurii astfel consolidat și vor veghea la eficiența sistemului în ansamblul său. Va trebui ca autoritățile locale să fie implicate în mod sistematic, și nu doar „după caz”;
- încurajează înființarea rapidă a unei rețele europene de administratori de infrastructură, indispensabilă pentru funcționarea unui spațiu feroviar unic european și pentru coordonarea transfrontalieră;
- este în favoarea consolidării rolului Agenției Europene a Căilor Ferate, a cărei misiune este susținerea interoperabilității tehnice și armonizarea procedurilor de siguranță, pentru a se evita probleme importante provocate de divergențele dintre 26 de autorități naționale.

Raportor	dl Pascal MANGIN (FR-PPE), membru al Consiliului Regional al Alsaciei
Documente de referință	<p>Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor privind „Al patrulea pachet feroviar – finalizarea spațiului feroviar unic european pentru a încuraja competitivitatea europeană și creșterea economică”</p> <p>COM(2013) 25 final</p> <p>Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 1192/69 al Consiliului privind standardizarea conturilor întreprinderilor feroviare</p> <p>COM(2013) 26 final;</p> <p>Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind Agenția pentru Căi Ferate a Uniunii Europene și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 881/2004</p> <p>COM(2013) 27 final;</p> <p>Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători</p> <p>COM(2013) 28 final;</p> <p>Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernanta infrastructurii feroviare</p> <p>COM(2013) 29 final;</p> <p>Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (reformare)</p> <p>COM(2013) 30 final;</p> <p>Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind siguranța feroviară (reformare)</p> <p>COM(2013) 31 final;</p> <p>Raportul Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor privind progresele înregistrate privind obținerea interoperabilității sistemului feroviar</p> <p>COM(2013) 32 final;</p> <p>Raportul Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor privind profilul și sarcinile celorlalți membri ai echipajului feroviar</p> <p>COM(2013) 33 final;</p> <p>Raportul Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor privind implementarea dispozițiilor Directivei 2007/58/CE referitoare la deschiderea pieței transportului feroviar internațional de călători care însoțește Comunicarea către Parlamentul European și către Consiliu privind cel de-al patrulea pachet feroviar</p> <p>COM(2013) 34 final.</p>

I. RECOMANDĂRI POLITICE

A. *Obligații de serviciu public*

COMITETUL REGIUNILOR

Observații generale

1. întâmpină cu satisfacție intenția Comisiei Europene de a completa cadrul de reglementare necesar pentru finalizarea spațiului feroviar unic;

2. reamintește poziția sa, exprimată deja în repetate rânduri, de exemplu în avizul său privind ecologizarea sectorului transporturilor, că unul din obiectivele principale din domeniul politicii europene a transporturilor constă în transferul transportului rutier de persoane și de mărfuri, în special al transportului transfrontalier și al celui greu, către transportul feroviar ca modalitatea cea mai ecologică de transport; pentru atingerea acestui obiectiv, UE trebuie să ia măsuri adecvate, dacă există capacități suficiente în acest sens;

3. consideră că liberalizarea nu reprezintă un scop în sine, obiectivul trebuind să fie îmbunătățirea ofertei și a calității serviciilor. Deschiderea către concurență nu poate fi evaluată fără a lua în considerare investițiile în infrastructuri, condițiile efective de funcționare a pieței sau aspectele tehnice legate de interoperabilitate;

4. dorește să se înscrie într-o abordare holistică ce combină proporționalitatea, subsidiaritatea și controlul pieței de către o autoritate de reglementare puternică. Comitetul Regiunilor este așadar pentru condițiile de proporționalitate a serviciilor publice introduse de Comisie și pentru controlarea de către autoritatea de reglementare a coordonării dintre serviciile comerciale și serviciile publice;

5. dorește ca autoritățile locale și regionale să fie pe deplin implicate în elaborarea și punerea în aplicare a măsurilor din cadrul politicii feroviare care au un impact direct asupra utilizatorilor și chiar asupra autorităților competente;

6. consideră că o mai mare eficiență a sistemului feroviar și, în special, a contractelor de servicii publice este benefică pentru autoritățile locale și regionale având în vedere puternicele constrângeri bugetare și financiare cu care se confruntă acestea;

7. reamintește că principiul liberei administrări permite autorităților locale să hotărască modalitățile de organizare a propriilor servicii de transport public. În acest sens, nu trebuie să fie repus în discuție articolul 5 alineatul (2), întrucât permite

să se recurgă la un operator intern; consideră însă că fixarea unor plafoane prea scăzute pentru atribuirea directă a contractelor reprezintă o limitare gravă a principiului autonomiei locale și regionale;

8. insistă asupra caracterului abordabil pe care trebuie să-l aibă transportul public;

Cadrul de reglementare

Planurile de transport public

9. solicită ca planurile de transport public să asigure suficientă vizibilitate și siguranță operatorilor și utilizatorilor tuturor modurilor de transport, pentru a favoriza intermodalitatea. Acestea vor trebui să țină cont de chestiunile legate de coeziunea socială și teritorială, precum și de dezvoltarea durabilă;

10. susține solicitarea Comisiei Europene ca planurile de transport să acopere toate modurile de transport. Acestea trebuie să fie ușor de adaptat de către autoritățile locale competente, întrucât ele pot fi afectate de diverse tipuri de schimbări ale circumstanțelor. De asemenea, trebuie încurajată și garantată cooperarea transfrontalieră eficientă dintre autoritățile competente, mai ales prin intermediul GECT, astfel încât acestea să-și coordoneze propriile planuri de transport pentru diversele moduri;

11. solicită ca obligațiile impuse autorităților locale cu privire la punerea în aplicare a planurilor de transport să nu implice sarcini organizatorice sau financiare exagerate;

Cadrul social

12. salută referirile la cadrul social, care însă trebuie precizate, pentru evitarea oricărui risc de dumping social. Va trebui însă ca ele să nu reprezinte un obstacol în calea unei mai mari competitivități a sectorului feroviar și să încurajeze polivalența personalului;

Modalități de selectare a furnizorilor

13. menționează că atribuirea contractelor de servicii publice prin procedură de ofertare poate duce, în anumite condiții, la o sporire a eficienței și la economii pentru autoritățile competente, serviciile furnizate fiind echivalente sau chiar mai bune;

14. solicită totuși ca autoritățile locale competente să-și păstreze posibilitatea de a alege între procedura de ofertare (deschidere parțială sau globală a contractului de serviciu public), regie și atribuirea directă. Pentru a se evita alunecări către monopol, atribuirea directă trebuie încadrată mai strict,

îndeosebi pe criteriile de calitate a prestației, și nu doar de preț. Pentru autoritățile responsabile cu organizarea transportului provocarea consistă în obținerea transparenței prețurilor în raport cu serviciile prestate datorită contestabilității piețelor;

15. subliniază că o abordare flexibilă a alegerii operatorului de transport de către autoritățile locale competente, inclusiv de regiuni, ar trebui să țină seama de nivelul de dezvoltare a pieței de transport regional din fiecare stat membru;

16. nutrește îndoieli cu privire la eficiența deschiderii către concurență în condițiile în care, la anumite proceduri de ofertare, concurența este foarte scăzută. Invită Comisia să clarifice criteriile de concurență efectivă, îndeosebi pe baza costurilor administrative pe care le implică răspunsul la procedura de ofertare sau a duratei contractelor propuse de autoritățile competente;

17. insistă ca operatorii feroviari care au furnizat un serviciu public să fie și ei responsabili de exactitatea informațiilor furnizate în cadrul procedurii de ofertare vizând reînnoirea sau transferul contractului, cu respectarea confidențialității în afaceri;

Accesul la piața materialului rulant

18. recunoaște rolul de barieră la intrarea pe piață pe care îl poate juca achiziționarea materialului rulant;

19. nu dorește să excludă nicio metodă de garantare a acoperirii valorii reziduale a acestui material;

Ajutoarele de stat

20. reamintește că Parlamentul și Consiliul au afirmat deja că refuză eliminarea articolului 9 din regulamentul supus examinării;

21. împărtășește opinia Parlamentului și a Consiliului care resping obligația de a notifica sistematic toate contribuțiile la serviciile publice de transport, având în vedere specificitățile sectorului transporturilor;

B. Deschiderea piețelor și guvernarea

22. solicită garantarea strictă a condițiilor de concurență leală și de deschidere pentru toate întreprinderile feroviare europene, precum și absența denaturării concurenței pe piață; statele

membre ar trebui să dispună de o anumită libertate pentru a-și organiza și a-și moderniza sistemul feroviar, între modelul separării și cel al întreprinderilor integrate;

23. salută consolidarea rolului administratorului infrastructurii, în vederea raționalizării sistemului feroviar. Administratorul infrastructurii trebuie să ofere un ghișeu unic de acces la rețea, în special în relația cu autoritățile organizatoare. Prin urmare, consiliul de administrație sau consiliul de supraveghere al acestuia va trebui să includă un colegiu al reprezentanților autorităților organizatoare regionale;

24. salută înființarea comitetelor de coordonare care vor supraveghea activitățile administratorului infrastructurii astfel consolidat și vor veghea la eficiența sistemului în ansamblul său. Va trebui ca autoritățile locale să fie implicate în mod sistematic, și nu doar „după caz”;

25. solicită desemnarea unor interlocutori în cadrul administratorului infrastructurii, care să se ocupe de relațiile cu autoritățile locale și regionale;

26. reamintește obligativitatea aplicării principiilor proporționalității și subsidiarității, mai ales atunci când Comisia dorește să își asume noi puteri decizionale;

27. încurajează înființarea rapidă a unei rețele europene de administratori de infrastructură, indispensabilă pentru funcționarea unui spațiu feroviar unic european și pentru coordonarea transfrontalieră;

28. insistă asupra responsabilizării administratorilor gărilor față de autoritățile locale și regionale. Într-adevăr, gările reprezintă vectori puternici ai atractivității teritoriale;

29. reamintește că liberalizarea nu reprezintă un scop în sine, obiectivul trebuind să fie îmbunătățirea ofertei și a calității serviciilor. Cu toate acestea, experiențele de deschidere către concurență a piețelor transportului feroviar interurban de călători sunt încă prea limitate în Europa. Acestea trebuie încurajate, protejând în același timp serviciile publice prin încadrarea lor în noțiunea de „periclitare a echilibrului economic” al acestor servicii;

30. subliniază că ar trebui menținute normele în vigoare ce permit întreprinderilor cu rol de administrator al infrastructurii și de operator, care furnizează servicii locale pe o infrastructură feroviară distinctă și de mici dimensiuni, să își continue activitatea în condițiile actuale; o astfel de infrastructură locală nu trebuie să depășească 150 km;

31. salută referințele la cadrul social, care însă trebuie precizate, pentru evitarea oricărui risc de dumping social. Va trebui însă ca ele să nu reprezinte un obstacol în calea unei mai mari competitivități a sectorului feroviar și să încurajeze polivalența personalului;

32. susține consolidarea puterii organismelor de control și încurajează cooperarea lor la nivel european, îndeosebi pentru a evalua în ce măsură este periclitat echilibrul economic al unui serviciu. Autoritățile locale și regionale vor trebui să beneficieze de asemenea de termene rezonabile pentru a sesiza organismele de control, în cazul în care au îndoieli cu privire la menținerea acestui echilibru;

33. reamintește că serviciile de emiteră a biletelor sunt inseparabile de deschiderea piețelor. În acest domeniu, este necesară o mai bună coordonare între întreprinderile feroviare și cu autoritățile locale și regionale competente;

34. consideră că cerința privind participarea întreprinderilor care prestează servicii naționale în cadrul unui sistem de informare național privind oferta și emiteră biletelor (intermodale) ar trebui să fie obligatorie, întrucât dezvoltarea unor servicii conexe reprezintă un factor important al îmbunătățirii atractivității transportului în comun, mai ales a celui feroviar;

C. Pilonul tehnic

35. împărtășește diagnosticul Comisiei privind principalele probleme și limitele cadrului legislativ european în vigoare în domeniul tehnic;

36. este în favoarea consolidării rolului Agenției Europene a Căilor Ferate, cu sediul la Valenciennes, a cărei misiune este susținerea interoperabilității tehnice și armonizarea procedurilor

de siguranță, accelerarea introducerii unei autorizații de punere în funcțiune unice pentru vehicule și consolidarea competențelor AEF, pentru a se evita probleme importante provocate de divergențele dintre 26 de autorități naționale. Vehiculele prevăzute a fi utilizate numai în interiorul unui stat membru pot fi în continuare autorizate de către autoritățile naționale de siguranță;

37. solicită totuși să se aibă în vedere o perioadă de tranziție până când AEF va deveni pe deplin operațională în ce privește noile sale misiuni;

38. susține obiectivul stabilit de Comisie de reducere a numărului de norme naționale, prin eliminarea normelor redundante sau a celor care contravin dreptului UE și specificațiilor tehnice de interoperabilitate;

39. salută anumite propuneri ale Comisiei Europene privitoare la rolul AEF și la crearea în cadrul acesteia a unei instanțe de apel. Într-adevăr, Comisia Europeană propune să se consolideze rolul agenției și ca ea să devină un „ghișeu unic” decizional pentru vehicule și certificatele de siguranță acordate întreprinderilor feroviare. Sunt de asemenea necesare o întărire și o clarificare a competențelor agenției, a resurselor (financiare și umane) și a responsabilității sale. Acest lucru este valabil și pentru camera de recurs;

40. solicită implicarea Comitetului Regiunilor în elaborarea programelor Agenției Căilor Ferate;

41. solicită să nu se neglijeze analizele de costuri-beneficii ale măsurilor de interoperabilitate și, mai ales, impactul acestora asupra autorităților locale și regionale.

II. RECOMANDĂRI DE AMENDAMENTE

Amendamentul 1

COM(2013) 28 final

Considerent nou după considerentul 9

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
	<u>Principiul reciprocității constituie un mijloc important de combatere a denaturărilor concurenței; acest principiu ar trebui aplicat întreprinderilor din țări terțe care doresc să participe la procedurile de atribuire în interiorul Uniunii.</u>

Expunere de motive

Nu trebuie acordată operatorilor din țările terțe posibilitatea de a participa la procedurile de atribuire din statele membre ale UE în condițiile în care țările acestor operatori nu și-au deschis încă propriile piețe către operatorii din statele membre ale UE.

Amendamentul 2

COM(2013) 28 final

Considerentul 15

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
Pregătirea întreprinderilor feroviare pentru procedurile competitive obligatorii de atribuire a contractelor de servicii publice necesită un anumit timp suplimentar care să permită o restructurare internă sustenabilă a întreprinderilor cărora astfel de contracte le erau atribuite în mod direct în trecut. Prin urmare, sunt necesare măsuri tranzitorii pentru contractele atribuite în mod direct între data intrării în vigoare a prezentului regulament și 3 decembrie 2019.	Pregătirea întreprinderilor feroviare pentru procedurile competitive obligatorii de atribuire a contractelor de servicii publice necesită un anumit timp suplimentar care să permită o restructurare internă sustenabilă a întreprinderilor cărora astfel de contracte le erau atribuite în mod direct în trecut. Prin urmare, sunt necesare măsuri tranzitorii pentru contractele atribuite în mod direct între data intrării în vigoare a prezentului regulament și 3 decembrie 2019.

Amendamentul 3

COM(2013) 28 final

Considerentul 18

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
În contextul modificării Regulamentului (CE) nr. 994/98 (regulamentul de abilitare), Comisia a propus, de asemenea, modificarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 [COM(2012) 730/3]. Pentru a armoniza abordarea în ceea ce privește exceptarea pe categorii în domeniul ajutoarelor de stat și în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 108 alineatul (4) și la articolul 109 din tratat, este necesar ca ajutoarele acordate pentru coordonarea transporturilor sau compensarea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public, menționate la articolul 93 din tratat, să fie incluse în domeniul de aplicare al regulamentului de abilitare.	În contextul modificării Regulamentului (CE) nr. 994/98 (regulamentul de abilitare), Comisia a propus, de asemenea, modificarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 [COM(2012) 730/3]. Pentru a armoniza abordarea în ceea ce privește exceptarea pe categorii în domeniul ajutoarelor de stat și în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 108 alineatul (4) și la articolul 109 din tratat, este necesar ca ajutoarele acordate pentru coordonarea transporturilor sau compensarea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public, menționate la articolul 93 din tratat, să fie incluse în domeniul de aplicare al regulamentului de abilitare.

Expunere de motive

Transferarea principiului scutirii de obligația de notificare a compensațiilor către alt text ar modifica întreaga structură a Regulamentului OSP și ar crea un risc considerabil de incertitudine juridică în cadrul serviciilor publice de transport de călători.

Amendamentul 4

COM(2013) 28 final

Articolul 2 litera c)

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
prin „autoritate locală competentă” se înțelege orice autoritate competentă a cărei zonă de competență teritorială nu corespunde teritoriului național și care acoperă necesitățile unui centru urban sau ale unei zone rurale;	prin „autoritate locală competentă” se înțelege orice autoritate competentă a cărei zonă de competență teritorială nu corespunde teritoriului național <u>nu acoperă întregul teritoriu al unui stat membru sau și care acoperă necesitățile unei regiuni sau ale</u> unui centru urban sau ale unei zone rurale, <u>inclusiv la nivel transfrontalier;</u>

Expunere de motive

„Nu corespunde teritoriului național” poate avea două sensuri: nu acoperă întregul teritoriu al unui stat membru sau autoritate locală competentă al cărei teritoriu poate fi în două sau mai multe state membre. Definiția trebuie clarificată pentru a ține seama de apariția unor autorități organizatoare cu competențe transfrontaliere.

De altfel, regiunile trebuie acoperite fără ambiguitate de regulamentul supus examinării.

Amendamentul 5

COM(2013) 28 final

Articolul 2 litera (e)

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
Sfera de aplicare a obligațiilor de serviciu public exclude toate serviciile de transport public care depășesc ceea ce este necesar pentru a obține efecte de rețea la nivel local, regional sau subnațional.	Sfera de aplicare a obligațiilor de serviciu public excl- <u>include</u> toate serviciile de transport public care depășesc ceea ce este necesar pentru a obține <u>produc</u> efecte de rețea la nivel local, regional sau subnațional; <u>aceste efecte de rețea pot fi generate de combinarea liniilor rentabile cu linii nerentabile.</u>

Expunere de motive

Dacă o linie de transport regional este în echilibru economic sau pe profit, ea trebuie să poată fi integrată într-un contract de serviciu public împreună cu alte linii deficitare, astfel încât beneficiile acesteia să contribuie la finanțarea celorlalte linii și să poată fi realizată, dacă este cazul, o optimizare a mijloacelor tehnice necesare pentru exploatare.

Amendamentul 6

COM(2013) 28 final

Articolul 2a alineatul (1)

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
1. Autoritățile competente stabilesc și actualizează regulat planuri de transport public de călători care acoperă toate modurile de transport relevante pentru teritoriul pentru care ele sunt responsabile.	1. Autoritățile competente stabilesc și actualizează regulat planuri de transport public de călători care acoperă toate modurile de transport relevante pentru teritoriul pentru care ele sunt responsabile. <u>Aceste obligații revin doar aglomerărilor urbane de peste 100 000 de locuitori.</u>
Aceste planuri de transport public definesc obiectivele politicii de transport public și mijloacele de realizare a acestora, acoperind toate modurile de transport relevante pentru teritoriul pentru care ele sunt responsabile. Planurile includ cel puțin:	Aceste planuri de transport public definesc obiectivele politicii de transport public și mijloacele de realizare a acestora, acoperind toate modurile de transport relevante pentru teritoriul pentru care ele sunt responsabile. Planurile includ cel puțin:
a) structura rețelei sau a rutelor;	(a) structura rețelei sau a rutelor;
b) cerințele de bază care trebuie îndeplinite de oferta de transporturi publice, precum accesibilitatea, conectivitatea teritorială, securitatea, interconectările modale și intermodale în principalele noduri, caracteristicile ofertei precum orarul, frecvența serviciilor și gradul minim de utilizare a capacității;	(b) cerințele de bază care trebuie îndeplinite de oferta de transporturi publice, precum accesibilitatea, conectivitatea teritorială, securitatea, interconectările modale și intermodale în principalele noduri, caracteristicile ofertei, precum <u>principiile de întocmire a orarului</u> orarul, și <u>frecvența serviciilor și gradul minim de utilizare a capacității;</u>

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
<p>c) standarde de calitate legate de elemente precum echiparea stațiilor și a materialului rulant, punctualitatea și fiabilitatea, curățenia, serviciile și informațiile pentru clienți, tratarea plângerilor și măsurile de reparare, monitorizarea calității serviciilor;</p> <p>d) principiile politicii de tarificare;</p> <p>e) cerințe operaționale precum transportul de biciclete, administrarea traficului, planurile de urgență în cazul unor perturbări.</p> <p>Atunci când elaborează planurile de transport public, autoritățile competente iau în considerare, în special, normele aplicabile privind drepturile pasagerilor, protecția socială, ocuparea forței de muncă și protecția mediului.</p> <p>După consultarea părților interesate, autoritățile competente adoptă și publică planurile de transport public. În sensul prezentului regulament, părțile relevante de care trebuie să se țină cont sunt cel puțin operatorii de transport, administratorii infrastructurii, după caz, și organizațiile reprezentative de pasageri și salariați.</p>	<p>(c) standarde de calitate legate de elemente precum echiparea stațiilor și a materialului rulant, punctualitatea și fiabilitatea, curățenia, serviciile și informațiile pentru clienți, tratarea plângerilor și măsurile de reparare, monitorizarea calității serviciilor;</p> <p>(d) principiile politicii de tarificare;</p> <p>(e) cerințe operaționale precum transportul de biciclete, administrarea traficului, planurile de urgență în cazul unor perturbări.;</p> <p><u>(f) cerințele privind coeziunea socială și teritorială.</u></p> <p>Atunci când elaborează planurile de transport public, autoritățile competente iau în considerare, în special, normele aplicabile privind drepturile pasagerilor, protecția socială, ocuparea forței de muncă și protecția mediului, <u>pentru a preveni orice formă de dumping în aceste diverse domenii.</u></p> <p><u>Planurile de transport public vor trebui prezentate organismului de control, cu o lună înainte de publicare, doar pentru aviz.</u></p> <p><u>Autoritățile competente cooperează pentru coordonarea informațiilor incluse în planurile de transport respective și întocmesc planuri de transport comune pentru serviciile de transport regionale transfrontaliere.</u></p> <p>După consultarea părților interesate, autoritățile competente adoptă și publică planurile de transport public. În sensul prezentului regulament, părțile relevante de care trebuie să se țină cont sunt cel puțin operatorii de transport, administratorii infrastructurii, după caz, și organizațiile reprezentative de pasageri și salariați.</p> <p><u>Furnizorii de servicii publice anteriori sau existenți au obligația de a furniza autorităților competente datele necesare în termen de o lună de la solicitarea acestor autorități, chiar și atunci când este vorba de autorități dintr-un stat membru vecin.</u></p>

Expunere de motive

Planurile de transport public de călători pot reprezenta obligații împovărătoare și suplimentare, dar care nu au efecte asupra trenurilor de călători principale care fac obiectul unor acorduri de amenajare a teritoriului. Amendamentul propune ca aceste obligații să se limiteze la aglomerările urbane de anumite dimensiuni.

Având în vedere complexitatea și volatilitatea orarului (care nu depind de autoritățile competente), este mai realist ca principiile de întocmire a orarului să figureze într-un plan de transport.

Pe liniile mai puțin frecventate, angajamentul privind rata minimă de utilizare a capacităților poate avea consecințe negative asupra serviciului public în cauză, ceea ce ar contraveni interesului autorității competente.

Trebuie încurajată intermodalitatea, cum ar fi coordonarea transfrontalieră.

Planurile de transport public necesită date precise privind dezvoltarea piețelor diverselor moduri de transport. Actorii pieței dețin principalele surse de informații și, prin urmare, trebuie să le pună la dispoziția autorității publice.

Amendamentul 7

COM(2013) 28 final

Articolul 2a alineatul (4)

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
<p>Specificațiile privind obligațiile de serviciu public și compensarea aferentă a efectului financiar net al obligațiilor de serviciu public:</p> <p>îndeplinesc obiectivele planului de transport public în modul cel mai eficient din punctul de vedere al costurilor;</p>	<p>Specificațiile privind obligațiile de serviciu public și compensarea aferentă a efectului financiar net al obligațiilor de serviciu public:</p> <p>(a) îndeplinesc obiectivele planului de transport public în modul cel mai eficient din punctul de vedere al costurilor;</p>

Amendamentul 8

COM(2013) 28 final

Articolul 4 alineatul (8)

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
<p>Autoritățile competente pun la dispoziția tuturor părților interesate informațiile relevante pentru pregătirea unei oferte în cadrul unei proceduri competitive de atribuire.</p> <p>Acestea includ informații privind cererea din partea călătorilor, tarifele, costurile și veniturile legate de transportul public de călători acoperit de procedura de atribuire a contractelor, precum și detalii privind specificațiile infrastructurii relevante pentru operarea vehiculelor necesare sau a materialului rulant, pentru a le permite părților interesate să realizeze planuri de afaceri bine informate. Administratorii infrastructurii feroviare susțin autoritățile competente în ceea ce privește furnizarea tuturor specificațiilor relevante privind infrastructura.</p> <p>Neîndeplinirea dispozițiilor prevăzute mai sus face obiectul controlului juridic prevăzut la articolul 5 alineatul (7)</p>	<p>Autoritățile competente pun la dispoziția tuturor părților interesate informațiile relevante pentru pregătirea unei oferte în cadrul unei proceduri competitive de atribuire. <u>Administratorii infrastructurilor feroviare, întreprinderile feroviare care au fost sau sunt furnizori pe baza unui contract de serviciu public trebuie să ajute autoritățile competente să ofere toate datele relevante, fiind responsabili pentru exactitatea datelor puse la dispoziția autorității competente.</u></p> <p>Acestea includ informații privind cererea din partea călătorilor, tarifele, costurile și veniturile legate de transportul public de călători acoperit de procedura de atribuire a contractelor, precum și detalii privind specificațiile infrastructurii relevante pentru operarea vehiculelor necesare sau a materialului rulant, pentru a le permite părților interesate să realizeze planuri de afaceri bine informate. Administratorii infrastructurii feroviare susțin autoritățile competente în ceea ce privește furnizarea tuturor specificațiilor relevante privind infrastructura.</p> <p>Neîndeplinirea dispozițiilor prevăzute mai sus face obiectul controlului juridic prevăzut la articolul 5 alineatul (7).</p> <p><u>Operatorul actual al unei linii sau al unei rețele care face obiectul unei proceduri competitive de atribuire trebuie să furnizeze autorității competente datele necesare pentru elaborarea ofertei, în mod gratuit, complet și precis, în special în ce privește cererea de transport și beneficiile obținute din transportul de călători, în limita confidențialității în afaceri.</u></p> <p><u>Operatorul precedent și administratorul infrastructurii trebuie să-i despăgubească pe ceilalți operatori pentru orice pierdere provocată de ofertele efectuate pe baza unor date incorecte sau inexistente.</u></p>

Expunere de motive

Datele administratorului infrastructurii nu sunt suficiente, întrucât ele nu conțin datele comerciale ale operatorului feroviar. Furnizorii precedenți și/sau actuali trebuie să furnizeze date, în special operatorii istorici, pentru a se garanta accesul nediscriminatoriu la informații. Această aliniere este indispensabilă, întrucât, în caz contrar, există riscul de a împovăra autoritățile competente cu obligații pe care nu le-ar putea îndeplini.

Amendamentul 9

COM(2013) 28 final

Articolul 5 – alineat nou după alineatul (3)

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
	<u>autoritatea competentă îi poate exclude pe operatorii din țări terțe de la participarea la procedurile de atribuire, dacă aceste țări terțe nu prevăd proceduri de atribuire pentru întreprinderile din statele membre.</u>

Expunere de motive

Nu trebuie acordată operatorilor din țările terțe posibilitatea de a participa la procedurile de atribuire din statele membre ale UE în condițiile în care țările acestor operatori nu și-au deschis încă propriile piețe către operatorii din statele membre ale UE.

Amendamentul 10

COM(2013) 28 final

Articolul 5 alineatul (4)

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
4. Cu excepția cazurilor în care acest lucru este interzis de legislația națională, autoritățile competente pot decide să atribuie în mod direct contractele de servicii publice:	4. Cu excepția cazurilor în care acest lucru este interzis de legislația națională, autoritățile competente pot decide să atribuie în mod direct contractele de servicii publice:
a) dacă valoarea anuală medie estimată este: sub 1 000 000 EUR sau sub 5 000 000 EUR în cazul unui contract de servicii publice care include transportul public feroviar sau	a) dacă valoarea anuală medie estimată este: sub 1 000 000 EUR sau sub 5 000 000 EUR în cazul unui contract de servicii publice care include transportul public feroviar sau
b) dacă aceste contracte se referă la furnizarea anuală a mai puțin de 300 000 km de servicii publice de transport de călători sau mai puțin de 150 000 km în cazul unui contract de servicii publice care include transportul public feroviar.	b) dacă aceste contracte se referă la furnizarea anuală a mai puțin de 300 000 km de servicii publice de transport de călători sau mai puțin de 150 000 <u>500 000</u> km în cazul unui contract de servicii publice care include transportul public feroviar.

Expunere de motive

Pragul propus de Comisie, de 150 000 km pe an pentru transportul public feroviar, exclude de fapt orice linie feroviară pe care acest mod ar fi adecvat. Pragul de 500 000 km permite restrângerea cazurilor de excepție de la regula de procedură de ofertare la liniile unice, cu o lungime relevantă pentru modul feroviar și cu un nivel al serviciului sustenabil pentru modul feroviar.

Amendamentul 11

COM(2013) 28 final

Articolul 5, alineat nou după alineatul (4)

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
	<u>Decizia de a atribui direct serviciile va fi transmisă spre aprobare consultare organismului de reglementare stabilit la articolul 55 din Directiva 2012/34/CE în termen de două luni.</u>

Expunere de motive

Acest nou alineat permite implicarea organismului de reglementare competent în procesul de organizare a transportului feroviar, fără a limita însă puterile organismelor locale competente în privința atribuirii directe a serviciilor unor operatori interni. În același timp, la acest punct se stabilește un cadru de atribuire directă a serviciilor care permite limitarea situațiilor de oligopol.

Amendamentul 12

COM(2013) 28 final

Articolul 5, alineat nou după alineatul (6)

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
	<u>Cu excepția cazurilor în care acest lucru este interzis de legislația națională, autoritățile competente pot decide să atribuie în mod direct contractele de servicii publice de transport feroviar, cu excepția altor moduri feroviare, cum ar fi metroul sau tramvaiul. Prin derogare de la articolul 4 alineatul (3), durata acestor contracte nu depășește zece ani, cu excepția cazurilor în care se aplică articolul 4 alineatul (4).</u>
	<u>Cu toate acestea, dacă contractul a fost deja atribuit direct și dacă indicatorii de calitate a serviciilor scad cu peste 10% în medie pe ansamblul duratei contractului, din motive care trebuie puse pe seama operatorului de servicii publice, contractul respectiv va face obiectul unei proceduri de ofertare la încheierea sa. La șase luni de la adoptarea prezentului regulament, Comisia Europeană va defini calitatea prin acte delegate, pe baza unei serii de indicatori de performanță care includ punctualitatea.</u>

Expunere de motive

Trebuie să se reintroducă posibilitatea de a se recurge la atribuirea directă, dar cu limite de timp. Dacă funcționarea acesteia nu este satisfăcătoare, autoritatea competentă va trebui să treacă în mod automat la procedura de ofertare.

Amendamentul 13

COM(2013) 28 final

Articolul 5a alineatul (2)

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
[...]	[...]

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
<p>Autoritatea competentă poate îndeplini cerința stabilită la primul alineat într-unul din următoarele moduri:</p> <p>(a) achiziționând materialul rulant utilizat pentru executarea contractului de servicii publice pentru a-l pune la dispoziția operatorului de servicii publice selectat la prețul pieței sau în cadrul contractului de servicii publice conform articolului 4 alineatul (1) litera (b), articolului 6 și, după caz, anexei;</p> <p>(b) oferind o garanție pentru finanțarea materialului rulant utilizat pentru executarea contractului de servicii publice la prețul pieței sau în cadrul contractului de servicii publice conform articolului 4 alineatul (1) litera (b), articolului 6 și, după caz, anexei. O astfel de garanție poate acoperi riscul aferent valorii reziduale respectând în același timp normele relevante privind ajutoarele de stat, după caz;</p> <p>(c) angajându-se, în cadrul contractului de servicii publice, ca la sfârșitul contractului să preia materialul rulant la prețul pieței.</p> <p>[...]</p>	<p>Autoritatea competentă poate îndeplini cerința stabilită la primul alineat într-unul din următoarele <u>diverse din următoarele</u> moduri, care să favorizeze economiile de scară, cum ar fi:</p> <p>(a) achiziționând materialul rulant utilizat pentru executarea contractului de servicii publice pentru a-l pune la dispoziția operatorului de servicii publice selectat la prețul pieței sau în cadrul contractului de servicii publice conform articolului 4 alineatul (1) litera (b), articolului 6 și, după caz, anexei;</p> <p>(b) oferind o garanție pentru finanțarea materialului rulant utilizat pentru executarea contractului de servicii publice la prețul pieței sau în cadrul contractului de servicii publice conform articolului 4 alineatul (1) litera (b), articolului 6 și, după caz, anexei. O astfel de garanție poate acoperi riscul aferent valorii reziduale respectând în același timp normele relevante privind ajutoarele de stat, după caz;</p> <p>(c) angajându-se, în cadrul contractului de servicii publice, ca la sfârșitul contractului să preia materialul rulant la prețul pieței;</p> <p><u>(d) stabilind relații de cooperare cu autoritățile locale vecine, pentru a dispune de un parc mai mare de material rulant;</u></p> <p><u>(e) solicitând contribuția statului lor membru, pentru a susține una dintre modalitățile de acoperire a valorii reziduale a materialului rulant.</u></p> <p>[...]</p>

Expunere de motive

Nicio metodă de finanțare locală nu trebuie exclusă (garanție, preluare, achiziționare directă sau altele). Cu toate acestea, statele nu trebuie să se decică de responsabilitățile lor și să poată transfera, în mod incorect, sarcini către autoritățile locale. Cadrul legislativ și de reglementare trebuie să fie în măsură să stimuleze piața materialului rulant, favorizând mai ales economiile de scară și schemele financiare adecvate.

Amendamentul 14

COM(2013) 28 final

Articolul 8 alineatul 2a

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
<p>Contractele de servicii publice pentru transportul public feroviar de călători atribuite direct între 1 ianuarie 2013 și 2 decembrie 2019 pot continua până la data lor de expirare. Cu toate acestea, în orice caz ele nu continuă după 31 decembrie 2022.</p>	<p>Contractele de servicii publice pentru transportul public feroviar de călători atribuite direct între data intrării în vigoare a prezentului regulament 1 ianuarie 2013 și 2 decembrie 2019 pot continua până la data lor de expirare. Cu toate acestea, în orice caz ele nu continuă după 31 decembrie 2022. <u>Această dispoziție nu se aplică contractelor încheiate înainte de intrarea în vigoare a prezentului regulament.</u></p>

Expunere de motive

Data intrării în vigoare a schimbărilor propuse trebuie să corespundă cu cea a intrării în vigoare a regulamentului revizuit. Această dispoziție nu trebuie să privească contractele încheiate anterior.

Amendamentul 15

COM(2013) 29 final

Considerentul 10

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
<p>Cerințele actuale ale Directivei 2012/34/UE includ numai independența juridică, organizațională și decizională. Aceasta nu exclude în totalitate posibilitatea de a menține o întreprindere integrată, atâta timp cât cele trei categorii de independență sunt asigurate. În privința independenței decizionale, trebuie să se asigure existența unor garanții adecvate care să excludă controlul unei întreprinderi integrate asupra procesului decizional al unui administrator al infrastructurii. Cu toate acestea, chiar și aplicarea deplină a unor astfel de garanții nu înlătură complet toate posibilitățile unui comportament discriminatoriu față de concurenți care există în cazul unei întreprinderi integrate vertical. În special, posibilitatea de subvenționare încrucișată continuă să existe în cadrul structurilor integrate, sau cel puțin pentru organismele integrate este foarte greu să controleze și să aplice garanțiile care sunt instituite pentru a preveni subvenționarea încrucișată. O separare instituțională dintre gestionarea infrastructurii și operarea serviciilor de transport este cea mai eficientă măsură pentru a rezolva aceste probleme.</p>	<p>Cerințele actuale ale Directivei 2012/34/UE includ numai independența juridică, organizațională și decizională. Aceasta nu exclude în totalitate posibilitatea de a menține o întreprindere integrată, atâta timp cât cele trei categorii de independență <u>este asigurată independența dintre administrator și operatori în ceea ce privește funcțiile esențiale, și anume luarea deciziilor privind alocarea traselor și a deciziilor privind tarifarea infrastructurii, gările, investițiile și întreținerea</u> sunt asigurate. În privința independenței decizionale, trebuie să se asigure existența unor garanții adecvate care să excludă controlul unei întreprinderi integrate asupra procesului decizional al unui administrator al infrastructurii. Cu toate acestea, chiar și aplicarea deplină a unor astfel de garanții nu înlătură complet toate posibilitățile unui comportament discriminatoriu față de concurenți care există în cazul unei întreprinderi integrate vertical. În special, posibilitatea de subvenționare încrucișată continuă să existe în cadrul structurilor integrate, sau cel puțin pentru organismele integrate este foarte greu să controleze și să aplice garanțiile care sunt instituite pentru a preveni subvenționarea încrucișată. O separare instituțională dintre gestionarea infrastructurii și operarea serviciilor de transport este cea mai eficientă măsură pentru a rezolva aceste probleme.</p>

Expunere de motive

Comisia pornește de la postulatul ideologic că separarea totală a activităților este cea mai bună soluție. Acesta nu este decât un postulat ideologic, care nu își găsește locul într-un proiect de directivă ce trebuie să rămână neutru în această privință.

Amendamentul 16

COM(2013) 29 final

Articolul 6 alineatul (2)

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
<p>Comisia Europeană propune eliminarea articolului 6 alineatul 2 din Directiva 2012/34/UE</p>	<p>Se menține textul articolului 6 alineatul 2 din Directiva 2012/34/UE, formulat astfel:</p> <p>Statele membre pot prevedea, de asemenea, ca această separare să necesite organizarea unor departamente distincte în cadrul aceleiași întreprinderi, cu condiția ca aceasta să aibă mai puțin de 3 000 de salariați și să desfășoare doar activități de transport local pe o infrastructură de sub 150 km sau ca infrastructura și serviciile de transport să fie administrate de entități separate.</p>

Expunere de motive

În ceea ce privește separarea instituțională a administrării infrastructurii de prestarea de servicii de transport, se recomandă menținerea normelor în vigoare pentru întreprinderile a căror activitate se limitează la prestarea de servicii regionale. Trebuie relevat faptul că, în cazul entităților mici care furnizează servicii locale pe o infrastructură feroviară proprie, această separare instituțională ar putea antrena fragmentarea semnificativă a întreprinderilor, creșterea costurilor operaționale și, implicit, a compensației acordate din bani publici.

Amendamentul 17

COM(2013) 29 final

Articolul 7 alineatul (1)

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
Statele membre se asigură că administratorul infrastructurii îndeplinește toate funcțiile menționate la articolul 3 punctul (2) și este independent de orice întreprindere feroviară	Statele membre se asigură că administratorul infrastructurii îndeplinește toate funcțiile menționate la articolul 3 punctul (2) și este independent de orice întreprindere feroviară <u>în ceea ce privește funcțiile esențiale, și anume luarea deciziilor privind alocarea traselor și a deciziilor privind tariful infrastructurii, gările, investițiile și întreținerea.</u>
Pentru a garanta independența administratorului infrastructurii, statele membre se asigură că administratorii infrastructurii sunt organizați în cadrul unei entități care să fie distinctă din punct de vedere juridic de orice întreprindere feroviară.	Pentru a garanta independența administratorului infrastructurii, statele membre se asigură că administratorii infrastructurii sunt organizați în cadrul unei entități care să fie distinctă din punct de vedere juridic de orice întreprindere feroviară <u>se pot organiza cum doresc, în conformitate cu principiul subsidiarității.</u>

Amendamentul 18

COM(2013) 29 final

Articolul 7 alineatul (5)

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
În cazul în care la data intrării în vigoare a prezentei directive administratorul infrastructurii face parte dintr-o întreprindere integrată vertical, statele membre pot decide să nu aplice alineatele (2)-(4) din prezentul articol. În acest caz, statul membru în cauză se asigură că administratorul infrastructurii îndeplinește toate funcțiile menționate la articolul 3 alineatul (2) și are o independență organizațională și decizională efectivă față de orice întreprindere feroviară, în conformitate cu cerințele prevăzute la articolele 7a-7c.	În cazul în care la data intrării în vigoare a prezentei directive administratorul infrastructurii face parte dintr-o întreprindere integrată vertical, și statele membre pot decide să nu aplice alineatele (2)-(4) din prezentul articol. În acest caz, statul membru în cauză se asigură că administratorul infrastructurii îndeplinește toate funcțiile menționate la articolul 3 alineatul (2) și are o independență organizațională și decizională efectivă față de orice întreprindere feroviară, în conformitate cu cerințele prevăzute la articolele 7a-7c.

Expunere de motive

Permite revenirea la un model integrat, indiferent de situația la data intrării în vigoare a directivei.

Amendamentul 19

COM(2013) 29 final

Articolul 7b alineatul (3)

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
Administratorul infrastructurii are un consiliu de supraveghere compus din reprezentanți ai proprietarilor finali ai întreprinderii integrate vertical.	Administratorul infrastructurii are un consiliu de supraveghere compus din reprezentanți ai proprietarilor finali ai întreprinderii integrate vertical <u>și din reprezentanți ai autorităților locale și regionale competente, în cazul în care aceștia nu intră deja în componența consiliului de administrație al administratorului infrastructurii.</u>
[...]	[...]

Expunere de motive

Autoritățile locale și regionale reprezintă actori cu drepturi depline ai sistemului feroviar. Din acest motiv, ele trebuie să facă parte din instanțele decizionale sau de control ale administratorului infrastructurii care beneficiază de un monopol natural. Ele fac conexiunea între operatori și utilizatorii finali, ale căror necesități le cunosc.

Amendamentul 20

COM(2013) 29 final

Articolul 7b alineatul (5)

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
5. [...] Transferul altor categorii de personal decât cel menționat la litera (c) între administratorul infrastructurii și celelalte entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical este posibil numai dacă se poate garanta faptul că nu vor fi transmise informații sensibile între administrator și entitățile respective.	5. [...] Transferul altor categorii de personal decât cel menționat la litera (c) între administratorul infrastructurii și celelalte entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical este posibil. numai dacă se poate garanta faptul că nu vor fi transmise informații sensibile între administrator și entitățile respective Personalul respectiv va trebui să respecte însă secretul comercial în ce privește activitățile sale anterioare, potrivit uzanțelor dreptului comercial.

Expunere de motive

Aplicarea principiului proporționalității. Noțiunea de informații sensibile este prea vagă pentru a împiedica o mobilitate internă în cadrul unui grup feroviar. Perioadele de absență și alte „ziduri chinezești” vor fi suficiente pentru a garanta etanșeitatea informațiilor „sensibile” între filialele aceluiași grup feroviar. Așa cum se obișnuiește în dreptul comercial, acești membri ai personalului trebuie totuși să respecte secretul comercial.

Amendamentul 21

COM(2013) 29 final

Articolul 7b, alineat nou după alineatul 7

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
	<u>Până la 1 ianuarie 2019, Comisia Europeană trebuie să introducă dispoziții precise privitoare la lucrătorii mobili, pentru a preveni practica dumpingului și a concurenței salariale, analizând posibilitatea unei proceduri de certificare specifice pentru personalul de bord.</u>

Expunere de motive

În sectorul feroviar este necesară evitarea practicilor de dumping și de concurență salarială care se înregistrează în sectoarele rutiere și maritime.

Amendamentul 22

COM(2013) 29 final

Articolul 7c

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
Procedura de verificare a conformității	Procedura de verificare a conformității
1. La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia decide dacă administratorii infrastructurii care fac parte dintr-o întreprindere integrată vertical îndeplinesc cerințele de la articolele 7a și 7b și dacă punerea în aplicare a cerințelor respective este adecvată pentru a	1. La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia decide dacă administratorii infrastructurii care fac parte dintr-o întreprindere integrată vertical îndeplinesc cerințele de la articolele <u>7</u> , 7a și 7b și dacă punerea în aplicare a cerințelor respective este adecvată pentru a

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
<p>asigura condiții de concurență echitabile pentru toate întreprinderile feroviare și absența denaturării concurenței în cadrul pieței relevante.</p> <p>2. Comisia are dreptul de a cere toate informațiile necesare, într-un termen rezonabil, de la statul membru în care își are sediul întreprinderea integrată vertical. Comisia consultă organismul sau organismele de reglementare vizate și, după caz, rețeaua de organisme de reglementare menționată la articolul 57.</p> <p>3. Statele membre pot limita drepturile de acces prevăzute la articolul 10 pentru întreprinderile feroviare din cadrul întreprinderii integrate vertical din care face parte administratorul de infrastructură vizat, în cazul în care Comisia informează statele membre că nu a fost formulată nicio cerere în conformitate cu alineatul (1) sau în așteptarea examinării cererii de către Comisie sau dacă aceasta decide, în conformitate cu procedura menționată la articolul 62 alineatul (2), că:</p> <p>a) nu s-au oferit răspunsuri adecvate la cererile de informații formulate de Comisie în conformitate cu alineatul (2) sau</p> <p>b) administratorul de infrastructură vizat nu îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 7a și 7b sau</p> <p>c) punerea în aplicare a cerințelor prevăzute la articolele 7a și 7b nu este suficientă pentru a asigura condiții de concurență echitabile pentru toate întreprinderile feroviare și absența denaturării concurenței în statul membru în care își are sediul administratorul de infrastructură vizat.</p> <p>Comisia decide într-un termen rezonabil.</p> <p>4. Statul membru în cauză poate cere Comisiei să abroge decizia menționată la alineatul (3), în conformitate cu procedura menționată la articolul 62 alineatul (2), dacă demonstrează Comisiei, într-un mod pe care aceasta îl consideră satisfăcător, că motivele care au dus la adoptarea deciziei nu mai există. Comisia decide într-un termen rezonabil.</p> <p>5. Fără a aduce atingere alineatelor (1)-(4), continuarea respectării cerințelor prevăzute la articolele 7a și 7b este monitorizată de organismul de reglementare menționat la articolul 55. Orice solicitant are dreptul de a adresa o contestație organismului de reglementare în cazul în care consideră că cerințele respective nu sunt respectate. În cazul primirii unei astfel de contestații, organismul de reglementare decide, în termenele indicate la articolul 56 alineatul (9), cu privire la toate măsurile necesare pentru a remedia situația.</p>	<p>asigura condiții de concurență echitabile pentru toate întreprinderile feroviare și absența denaturării concurenței în cadrul pieței relevante.</p> <p>2. Comisia are dreptul de a cere toate informațiile necesare, într-un termen rezonabil, de la statul membru în care își are sediul întreprinderea integrată vertical<u>vizat</u>. Comisia consultă organismul sau organismele de reglementare vizate și, după caz, rețeaua de organisme de reglementare menționată la articolul 57.</p> <p>3. Statele membre pot limita drepturile de acces prevăzute la articolul 10 pentru întreprinderile feroviare din cadrul întreprinderii integrate vertical din care face parte administratorul de infrastructură vizat, în cazul în care Comisia informează statele membre că nu a fost formulată nicio cerere în conformitate cu alineatul (1) sau în așteptarea examinării cererii de către Comisie sau dacă aceasta decide, în conformitate cu procedura menționată la articolul 62 alineatul (2), că:</p> <p>a) nu s-au oferit răspunsuri adecvate la cererile de informații formulate de Comisie în conformitate cu alineatul (2) sau</p> <p>b) administratorul de infrastructură vizat nu îndeplinește cerințele prevăzute la articolele <u>7</u>, 7a și 7b sau</p> <p>c) punerea în aplicare a cerințelor prevăzute la articolele <u>7</u>, 7a și 7b nu este suficientă pentru a asigura condiții de concurență echitabile pentru toate întreprinderile feroviare și absența denaturării concurenței în statul membru în care își are sediul administratorul de infrastructură vizat</p> <p>Comisia decide într-un termen rezonabil <u>de 30 de zile lucrătoare</u>.</p> <p>4. Statul membru în cauză poate cere Comisiei să abroge decizia menționată la alineatul (3), în conformitate cu procedura menționată la articolul 62 alineatul (2), dacă demonstrează Comisiei, într-un mod pe care aceasta îl consideră satisfăcător, că motivele care au dus la adoptarea deciziei nu mai există. Comisia decide într-un termen rezonabil <u>de 30 de zile lucrătoare</u>.</p> <p>5. Fără a aduce atingere alineatelor (1)-(4), continuarea respectării cerințelor prevăzute la articolele <u>7</u>, 7a și 7b este monitorizată de organismul de reglementare menționat la articolul 55. Orice solicitant are dreptul de a adresa o contestație organismului de reglementare în cazul în care consideră că cerințele respective nu sunt respectate. În cazul primirii unei astfel de contestații, organismul de reglementare decide, în termenele indicate la articolul 56 alineatul (9), cu privire la toate măsurile necesare pentru a remedia situația.</p>

Expunere de motive

Comisia discriminează întreprinderile integrate vertical. Volumul verificărilor realizate de Comisie ar trebui să fie identic pentru întreprinderile integrate și pentru întreprinderile separate. Ca orice organ de control, Comisia trebuie să respecte termene precise, pentru a consolida securitatea juridică pentru toți actorii.

Amendamentul 23

COM(2013) 29 final

Articolul 7d alineatul (1)

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
<p>Comitetul de coordonare</p> <p>1. Statele membre se asigură că administratorii infrastructurii instituie și organizează comitete de coordonare pentru fiecare rețea. Participarea în calitate de membri este deschisă cel puțin administratorului infrastructurii, solicitanților cunoscuți în sensul articolului 8 alineatul (3) și, la cerere, solicitanților potențiali, organizațiilor lor reprezentative, reprezentanților utilizatorilor serviciilor de transport de marfă și de călători și, dacă este relevant, autorităților regionale și locale. Reprezentanții statelor membre și organismul de reglementare în cauză sunt invitați la reuniunile comitetului de coordonare în calitate de observatori.</p>	<p>Comitetul de coordonare</p> <p>1. Statele membre se asigură că administratorii infrastructurii instituie și organizează comitete de coordonare pentru fiecare rețea <u>fie națională, regională sau locală</u>. Participarea în calitate de membri este deschisă cel puțin administratorului infrastructurii, solicitanților cunoscuți în sensul articolului 8 alineatul (3) și, la cerere, solicitanților potențiali, organizațiilor lor reprezentative, reprezentanților utilizatorilor serviciilor de transport de marfă și de călători și, dacă este relevant, autorităților regionale și locale <u>vizate</u>. Reprezentanții statelor membre și organismul de reglementare în cauză sunt invitați la reuniunile comitetului de coordonare în calitate de observatori.</p>

Expunere de motive

Fiind un actor important al politicii în domeniul transporturilor, autoritățile locale și regionale trebuie, în mod necesar, să facă parte din comitetul de coordonare.

Amendamentul 24

COM(2013) 29 final

Articolul 7e alineatul (1)

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
<p>Rețeaua Europeană a Administratorilor Infrastructurii</p> <p>1. Statele membre se asigură că administratorii infrastructurii participă și cooperează în cadrul unei rețele în vederea dezvoltării infrastructurii feroviare a Uniunii, în special în vederea unei realizări eficiente și la timp a rețelei transeuropene de transport, inclusiv a coridoarelor rețelei centrale, a coridoarelor de transport feroviar de marfă în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 913/2010 și a planului de desfășurare a Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS) prevăzut în Decizia 2012/88/UE.</p> <p>Comisia este membru al rețelei. Ea coordonează și susține activitatea rețelei și îi adresează recomandări, după caz. De asemenea, ea se asigură că administratorii în cauză ai infrastructurii cooperează în mod activ.</p>	<p>Rețeaua Europeană a Administratorilor Infrastructurii</p> <p>1. <u>În primii doi ani de la punerea în aplicare a prezentei directive, Statele membre se asigură impun ca ea</u> administratorii infrastructurii <u>să participe și să coopereze</u> în cadrul unei rețele în vederea dezvoltării infrastructurii feroviare a Uniunii, în special în vederea unei realizări eficiente și la timp a rețelei transeuropene de transport, inclusiv a coridoarelor rețelei centrale, a coridoarelor de transport feroviar de marfă în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 913/2010 și a planului de desfășurare a Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS) prevăzut în Decizia 2012/88/UE, <u>precum și a eficienței cooperării feroviare regionale la nivel transfrontalier.</u></p> <p>Comisia este membru al rețelei. Ea coordonează și susține activitatea rețelei și îi adresează recomandări, după caz. De asemenea, ea se asigură că administratorii în cauză ai infrastructurii cooperează în mod activ. <u>Cel puțin o dată la doi ani, Comisia raportează în legătură cu progresele acestei rețele Comitetului Regiunilor și rețelei organismelor de control menționate la articolul 57.</u></p>

Expunere de motive

Rețeaua Europeană a Administratorilor Infrastructurii este organismul potrivit pentru abordarea la nivelul corect a problemelor operaționale transfrontaliere. Autoritățile locale trebuie implicate la rândul lor. De asemenea, rețeaua organelor de reglementare trebuie să fie informată de evoluțiile Rețelei Administratorilor Infrastructurii.

Amendamentul 25

COM(2013) 29 final

Articol nou după articolul 7e

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
	<u>Administratorul infrastructurii desemnează în cadrul său un reprezentant însărcinat cu relațiile cu autoritățile locale sau regionale. Acest reprezentant trebuie să poată răspunde, în numele administratorului infrastructurii, la solicitările autorității locale sau regionale, în termen de 5 zile.</u>

Expunere de motive

Consolidarea competențelor administratorului infrastructurii trebuie să fie simultană cu o mai mare responsabilizare a acestuia, la nivel internațional, prin intermediul rețelei de administratori ai infrastructurii, dar și la nivel local. Funcționând ca autentic „ghișeu unic”, interlocutorul autorităților locale sau regionale trebuie să poată răspundă rapid întrebărilor care i se pun.

Amendamentul 26

COM(2013) 29 final

Articolul 10, alineat nou după alineatul (2)

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
	<u>Pentru a garanta un acces nediscriminatoriu la gări, administratorii de gări și de peroane pun la dispoziția operatorilor și a oricărui candidat un formular de reclamații disponibil online. Organismele de control și autoritățile competente vizate primesc un raport anual privind aceste reclamații.</u>

Expunere de motive

Accesul nediscriminatoriu trebuie să poată fi evaluat la un interval regulat, mai ales de către autoritățile locale și regionale, care au interesul ca utilizatorii să beneficieze de o ofertă de transport de calitate.

Amendamentul 27

COM(2013) 29 final

Articolul 11 alineatul (2)

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
Pentru a stabili dacă echilibrul economic al unui contract de servicii publice ar fi compromis, organismul sau organismele de reglementare relevante menționate la articolul 55 efectuează o analiză economică obiectivă și își bazează decizia pe criteriile prestabilite. Acest lucru este stabilit în urma unei cereri formulate de oricare dintre entitățile enumerate mai jos, în termen de o lună de la informarea privind serviciul de transport de călători avut în vedere menționat la articolul 38 alineatul (4):	Pentru a stabili dacă echilibrul economic al unui contract de servicii publice ar fi compromis, organismul sau organismele de reglementare relevante menționate la articolul 55 efectuează o analiză economică obiectivă și își bazează decizia pe criteriile prestabilite. Acest lucru este stabilit în urma unei cereri formulate de oricare dintre entitățile enumerate mai jos, în termen de o lună <u>două luni</u> de la informarea privind serviciul de transport de călători avut în vedere menționat la articolul 38 alineatul (4):

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
a) autoritatea sau autoritățile competente care au atribuit contractul de servicii publice;	a) autoritatea sau autoritățile competente care au atribuit contractul de servicii publice;
b) oricare altă autoritate competentă interesată care are dreptul de a limita accesul în sensul prezentului articol;	b) oricare altă autoritate competentă interesată care are dreptul de a limita accesul în sensul prezentului articol;
c) administratorul infrastructurii;	c) administratorul infrastructurii;
d) întreprinderii feroviare care execută contractul de serviciu public.	d) întreprinderii feroviare care execută contractul de serviciu public.

Expunere de motive

Termenul de o lună este prea scurt pentru a se putea ridica obiecții împotriva unui nou serviciu de transport care compromite echilibrul economic al unui contract de serviciu public.

Amendamentul 28

COM(2013) 29 final

Articolul 13a alineatul (1)

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
Sisteme comune de informații și de emiteră integrată a biletelor	Sisteme comune de informații și de emiteră integrată a biletelor
1. Fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1371/2007 și Directivei 2010/40/UE, statele membre pot solicita întreprinderilor feroviare care operează servicii de transport intern de călători să participe la un sistem comun de informații și de emiteră integrată a biletelor pentru furnizarea biletelor, a biletelor directe și a rezervărilor, sau pot decide să confere autorităților relevante competența de a institui un astfel de sistem. Dacă este instituit un astfel de sistem, statele membre se asigură că el nu provoacă denaturări ale pieței și nu discriminează între întreprinderile feroviare, precum și că este administrat de o entitate juridică publică sau privată sau de o asociație a tuturor întreprinderilor feroviare care operează servicii de transport de călători.	1. Fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1371/2007 și Directivei 2010/40/UE, statele membre pot solicită întreprinderilor feroviare care operează servicii de transport intern de călători să participe la un sistem comun de informații și de emiteră integrată a biletelor pentru furnizarea biletelor, a biletelor directe și a rezervărilor, sau pot decide să confere autorităților relevante competența de a institui un astfel de sistem. Dacă <u>Atunci când</u> este instituit un astfel de sistem, statele membre se asigură că el nu provoacă denaturări ale pieței și nu discriminează între întreprinderile feroviare, precum și că este administrat de o entitate juridică publică sau privată sau de o asociație a tuturor întreprinderilor feroviare care operează servicii de transport de călători.
	<u>În cadrul acestei entități juridice sau asociații există un colegiu al reprezentanților autorităților locale și regionale care participă pe deplin la deciziile acesteia.</u>

Expunere de motive

Acest articol reprezintă temeiul juridic al obiectivului regiunilor de armonizare a sistemului de emiteră a biletelor pe o piață competitivă. Articolul oferă prilejul de a aborda diverse probleme care au apărut în sistemele de emiteră a biletelor în gările administrate de operatorii istorici.

Cerința privind participarea întreprinderilor care prestează servicii naționale la un sistem de informare național ar trebui să fie obligatorie, întrucât dezvoltarea unor servicii conexe reprezintă un factor important al îmbunătățirii atractivității modurilor de transport în comun, mai ales a celor feroviare. Din acest motiv, autoritățile locale vor trebui să participe la instanțele de guvernare a sistemului.

Amendamentul 29

COM(2013) 29 final

Articolul 59, alineat nou după alineatul (3)

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
	<u>Întreprinderile integrate vertical care administrează infrastructuri de mai puțin de 150 km sau care furnizează doar servicii feroviare de proximitate nu fac obiectul dispozițiilor articolelor 7 și 7a-7c, atunci când serviciile respective țin de administrarea auxiliară a unor infrastructuri portuare maritime și interioare, fără a aduce atingere articolului 13 alineatul (3) din prezenta directivă, și transportului de mărfuri așa-numit „short-liner” (operațiuni feroviare de proximitate).</u>

Expunere de motive

Prezentul amendament vizează excluderea din domeniul de aplicare al articolelor 7 și 7a-7c a micilor rețele feroviare, precum și a activităților de proximitate care permit satisfacerea necesităților locale și mai puțin dezvoltate. Se reamintește și accesul nediscriminatoriu la instalațiile de servicii.

Amendamentul 30

COM(2013) 29 final

Articolul 59, alineat nou după alineatul (3)

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
	<u>Întreprinderile integrate vertical care gestionează proiecte de investiții specifice vizate la articolul 32 alineatul (3) din prezenta directivă care intră în concurență directă cu alte moduri de transport nu fac obiectul articolelor 7 și 7a-7c.</u>

Expunere de motive

În concordanță cu alte dispoziții ale Directivei 2012/34/UE, prezentul amendament vizează excluderea din domeniul de aplicare al articolelor 7 și 7a-7c a cazurilor particulare de „proiecte de investiții specifice”, a căror rentabilitate nu este asigurată decât pe termen foarte lung.

Amendamentul 31

COM(2013) 27 final

Considerentul 29

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
Pentru a asigura îndeplinirea eficace a funcțiilor agenției, statele membre și Comisia trebuie să fie reprezentate în cadrul unui consiliu de administrație investit cu competențele necesare, inclusiv pentru stabilirea bugetului și aprobarea programelor de lucru anuale și multianuale.	Pentru a asigura îndeplinirea eficace a funcțiilor agenției, statele membre și Comisia trebuie să fie reprezentate în cadrul unui consiliu de administrație investit cu competențele necesare, inclusiv pentru stabilirea bugetului și aprobarea programelor de lucru anuale și multianuale; <u>Comitetul Regiunilor și organismele reprezentative ar trebui consultate în legătură cu aceste chestiuni.</u>

Expunere de motive

Rețeaua organismelor reprezentative din sectorul feroviar și Comitetul Regiunilor ar trebui consultate în cadrul programului de lucru anual și multianual al AEF, dat fiind că rezultatele și prioritățile de lucru ale AEF îi privesc.

Amendamentul 32

COM(2013) 27 final

Articolul 33 alineatul (5)

Textul propus de Comisie	Amendament
Autoritățile naționale responsabile cu emiterea autorizațiilor și certificatelor menționate la alineatul (2) literele (c) și (d) notifică agenției, în termen de o lună, fiecare decizie individuală de emitere, reînnoire, modificare sau revocare a autorizațiilor și certificatelor respective.	Autoritățile naționale responsabile cu emiterea autorizațiilor și certificatelor menționate la alineatul (2) literele (c) și (d) notifică agenției, în termen de o lună, fiecare decizie individuală de emitere, reînnoire, modificare, <u>respingere</u> sau revocare a autorizațiilor și certificatelor respective, <u>aceasta fiind motivată în mod corespunzător. Agenția va ratifica sau revoca fiecare decizie în termen de o lună, întrunindu-se cu părțile interesate.</u>

Expunere de motive

Trebuie să se evite ca autoritățile naționale să epuizeze căile de atac împotriva deciziilor sale, în prealabil la Curtea de Justiție a Uniunii Europene, motiv pentru care ar trebui implicată Agenția Europeană a Căilor Ferate în ratificarea sau revocarea deciziilor naționale contrarii spiritului Spațiului feroviar unic european.

Amendamentul 33

COM(2013) 27 final

Articolul 48 alineatul (5)

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
De asemenea, până la data de 30 noiembrie a fiecărui an, consiliul de administrație adoptă și actualizează programul de lucru strategic multianual. Se ține seama de avizul Comisiei. Parlamentul European și rețelele menționate la articolul 34 sunt consultate cu privire la proiectul de program. Programul de lucru multianual adoptat este prezentat statelor membre, Parlamentului European, Consiliului, Comisiei și rețelelor menționate la articolul 34.	De asemenea, până la data de 30 noiembrie a fiecărui an, consiliul de administrație adoptă și actualizează programul de lucru strategic multianual. Se ține seama de avizul Comisiei. Parlamentul European, <u>Comitetul Regiunilor</u> și rețelele menționate la articolul 34 sunt consultate cu privire la proiectul de program. Programul de lucru multianual adoptat este prezentat statelor membre, Parlamentului European, Consiliului, Comisiei, <u>Comitetului Regiunilor</u> și rețelelor menționate la articolul 34.

Expunere de motive

Comitetul Regiunilor ar trebui să fie și el consultat în cadrul programului de lucru multianual al AEF, dat fiind că autoritățile locale și regionale participă la finanțarea materialului rulant și sunt direct interesate de îmbunătățirea interoperabilității și siguranței.

Amendamentul 34

COM(2013) 27 final

Articolul 54 alineatul (1)

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
În fața comisiei de apel poate fi introdus un recurs împotriva deciziilor luate de agenție în temeiul articolelor 12, 16, 17 și 18.	În fața comisiei de apel poate fi introdus un recurs împotriva deciziilor luate de agenție în temeiul articolelor 12, 16, 17 și 18 <u>sau în cazul în care aceasta nu reacționează în termenele stabilite.</u>

Expunere de motive

Trebuie să fie posibile recursurile în cazul în care agenția nu acționează sau nu decide în termenele stabilite.

Amendamentul 35

COM(2013) 27 final

Articolul 56 alineatul (1)

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
<p>La examinarea recursului, comisia de apel acționează cu promptitudine. Comisia de apel invită părțile la procedura de recurs, ori de câte ori este necesar, să prezinte, în termenele stabilite, observații cu privire la notificările făcute de comisia de apel sau la comunicările altor părți la procedura de recurs. Părțile la procedura de recurs au dreptul de a face susțineri verbale.</p>	<p>La examinarea recursului, comisia de apel acționează cu promptitudine. Comisia de apel invită părțile la procedura de recurs, ori de câte ori este necesar, să prezinte, în termenele stabilite, observații cu privire la notificările făcute de comisia de apel sau la comunicările altor părți la procedura de recurs. Părțile la procedura de recurs au dreptul de a face susțineri verbale.</p> <p><u>Camera de recurs va examina toate plângerile și, după caz, va solicita informații relevante și va iniția consultări cu părțile interesate în termen de o lună de la primirea plângerii. Ea are obligația de a se pronunța în legătură cu orice plângere, va adopta măsurile necesare pentru remedierea situației și va informa părțile interesate asupra deciziei sale întemeiate într-un termen rezonabil stabilit în prealabil și, în orice caz, într-o perioadă de maximum două luni de la primirea tuturor informațiilor relevante. În cazul în care agenția nu reacționează în termenele prevăzute, camera de recurs poate pronunța o somație care, dacă este necesar, poate fi însoțită de sancțiuni financiare.</u></p>

Expunere de motive

Este important să se precizeze procedurile și termenele aplicate de camera de recurs pentru examinarea plângerilor care-i sunt adresate (de exemplu, momentul în care sesizarea este considerată ca fiind primită ar trebui să stea la baza calculării termenului, după inițierea procedurii).

Ar trebui să se confere puteri specifice camerei de recurs pentru a fi în măsură să-și aplice deciziile, cum ar fi somații sau penalizări financiare (penalități cu titlu cominatoriu), mai ales în cazul în care nu se acționează în termenele prevăzute.

Amendamentul 36

COM(2013) 27 final

Articol nou după articolul 77

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
	<p><u>1. Agenția ia decizii în conformitate cu articolele 12, 16, 17 și 18 de la [2 ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament]. Până la această dată, statele membre continuă să pună în aplicare dispozițiile legislative și reglementare aplicabile.</u></p>

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
	<p><u>2. Pe o perioadă de tranziție suplimentară de 42 de luni de la data menționată la alineatul (1), statele membre continuă să emită certificate și autorizații prin derogare de la dispozițiile articolelor 12, 16, 17 și 18, în condițiile precizate de Comisie în normele adoptate pentru punerea lor în aplicare, în conformitate cu articolul 75. Înainte de a face publice deciziile, agenția trebuie să analizeze dacă:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — <u>aceasta ar reduce nivelul siguranței feroviare și/sau</u> — <u>aceasta ar reprezenta o discriminare arbitrară sau o restrângere excesivă a unui serviciu de transport feroviar.</u> <p><u>Agencia poate solicita autorităților naționale din domeniul siguranței vizate să modifice decizia, să suspende punerea sa în aplicare sau să o revoce. În cazul în care agenția națională în domeniul siguranței refuză să acționeze, Agenția poate prezenta chestiunea Comisiei și comitetului menționat la articolul 75.</u></p>

Expunere de motive

După modelul fazei de tranziție prin care a trecut EASA în ce privește responsabilitatea pentru omologarea avioanelor, ar trebui prevăzut un mecanism pentru AEF, pentru a i se permite să angajeze progresiv personal suplimentar și să-l formeze în vederea noilor sarcini.

Amendamentul 37

COM(2013) 30 final

Anexa I articolul 4 alineatul (2)

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
	<p><u>3. Controlul costurilor</u></p> <p><u>Analiza cost-beneficiu a măsurilor propuse va lua în considerare, printre altele, următoarele elemente:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — <u>costul măsurii propuse;</u> — <u>beneficiile pentru interoperabilitate ale extinderii domeniului de aplicare la anumite subcategorii de rețele și vehicule;</u> — <u>reducerea costurilor de capital și a taxelor datorate economiilor de scară și unei mai bune utilizări a vehiculelor;</u> — <u>reducerea costurilor investițiilor și a celor de întreținere/operare datorită competiției sporite dintre producători și societățile de întreținere;</u> — <u>avantaje asupra mediului, datorită îmbunătățirilor tehnice ale sistemului feroviar;</u> — <u>o funcționare mai sigură.</u> <p><u>De asemenea, această evaluare va indica impactul probabil pentru toți operatorii și agenții economici implicați, printre care și autoritățile locale și regionale.</u></p>

Expunere de motive

Ar trebui reintrodus acest fragment din directiva actuală (anexa I, 4.2) astfel încât să se realizeze o evaluare a costurilor și a beneficiilor estimate ale tuturor soluțiilor tehnice propuse, pentru fiecare dintre specificațiile tehnice de interoperabilitate, în vederea punerii în aplicare a soluțiilor celor mai adecvate, mai ales în beneficiul autorităților locale și regionale.

Bruxelles, 8 octombrie 2013

Președintele
Comitetului Regiunilor
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO
