



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

Comisia pentru transport și turism

2013/0028(COD)

18.6.2013

*****I**

PROIECT DE RAPORT

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători
(COM(2013)0028 – C7-0024/2013 – 2013/0028(COD))

Comisia pentru transport și turism

Raportor: Mathieu Grosch

Legenda simbolurilor utilizate

- * Procedura de consultare
- *** Procedura de aprobare
- ***I Procedura legislativă ordinară (prima lectură)
- ***II Procedura legislativă ordinară (a doua lectură)
- ***III Procedura legislativă ordinară (a treia lectură)

(Procedura indicată se bazează pe temeiul juridic propus în proiectul de act.)

Amendamente la un proiect de act

În amendamentele Parlamentului, modificările aduse proiectului de act sunt evidențiate prin caractere ***cursive aldine***. Evidențierea cu caractere ***cursive simple*** este o indicație pentru serviciile tehnice, referitoare la elemente ale proiectului de act propuse pentru a fi corectate în vederea elaborării textului final (de exemplu elemente evident greșite sau omise într-o anumită versiune lingvistică). Propunerile de corectură sunt supuse acordului serviciilor tehnice în cauză.

Antetul amendamentelor referitoare la un act existent pe care proiectul de act urmărește să îl modifice cuprinde două rânduri suplimentare prin care se indică actul existent și, respectiv, dispoziția vizată a acestuia. Fragmentele preluate ca atare dintr-o dispoziție a unui act existent pe care Parlamentul dorește să o modifice, dar pe care proiectul de act nu a modificat-o, sunt evidențiate cu caractere **aldine**. Eventualele eliminări ale unor astfel de fragmente sunt semnalate prin simbolul [...].

CUPRINS

	Pagina
PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN.....	5
EXPUNERE DE MOTIVE	27

PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitoare la propunerea de regulament al Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători (COM(2013)0028 – C7-0024/2013 – 2013/0028(COD))

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

Parlamentul European,

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2013)0028),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 91 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C7-0024/2013),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
 - având în vedere avizele motivate prezentate de către Parlamentul Lituaniei, Camera Deputaților din Luxemburg, Senatul și Camera Reprezentanților din Țările de Jos, Parlamentul Austriei și Parlamentul Suediei în cadrul Protocolului nr. 2 privind aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității, în care se susține că proiectul de act legislativ nu respectă principiul subsidiarității,
 - având în vedere articolul 55 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism și avizele Comisiei pentru ocuparea forței de muncă și afaceri sociale și Comisiei pentru dezvoltare regională (A7-0000/2013),
1. adoptă poziția în primă lectură prezentată în continuare;
 2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care intenționează să modifice în mod substanțial propunerea sau să o înlocuiască cu un alt text;
 3. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

Amendamentul 1

Propunere de regulament
Considerentul -1 (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(-1) Transportul feroviar are un rol esențial atât în ceea ce privește mediul, cât și planificarea în materie de mobilitate și poate să contribuie cu mult mai mult la transportul de călători de la nivel european. Investițiile în acest sens în cercetare, în infrastructură și în materialul rulant pot să contribuie în mod crucial la o nouă creștere și să ducă, prin urmare, la creșterea gradului de ocupare a forței de muncă. Transportul feroviar poate deveni o ramură industrială modernă principală a Uniunii, cu condiția ca statele membre să ajungă la un acord cu privire la consolidarea cooperării.

Or. de

Amendamentul 2

**Propunere de regulament
Considerentul 3 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) Atât calitatea, cât și eficiența serviciilor publice destinate transportului de persoane ar trebui să crească, iar serviciile de transport de călători existente care funcționează în mod eficient ar trebui păstrate.

Or. de

Amendamentul 3

**Propunere de regulament
Considerentul 3 b (nou)**

(3b) Autoritățile competente trebuie să aibă un rol central în ceea ce privește organizarea serviciilor publice de transport de călători; acestea au responsabilitatea de a planifica serviciile publice de transport de călători, inclusiv stabilirea rutelor care sunt atribuite spre a fi accesate în mod liber, respectiv prin contracte de servicii publice, precum și stabilirea modalității de atribuire. De asemenea, acestea ar trebui să justifice faptul că numai prin modalitatea de atribuire aleasă de ele se mențin viabilitatea economică, eficiența și calitatea dorite și să publice justificarea respectivă.

Or. de

Amendamentul 4

Propunere de regulament Considerentul 4

Textul propus de Comisie

(4) Autoritățile competente trebuie să își organizeze serviciile publice de transport de călători astfel încât să garanteze că obligațiile de serviciu public și acoperirea geografică a contractelor de servicii publice sunt adecvate, necesare și proporționale pentru a îndeplini obiectivele politicii privind transportul public de călători de pe teritoriul lor. Este necesar ca această politică să fie stabilită în planuri de transport public, care să lase spațiu pentru soluții de transport bazate pe piață. Este necesar ca procesul de definire a planurilor de transport public și a obligațiilor de serviciu public să devină transparent pentru părțile interesate, inclusiv pentru potențialii noi participanți în cadrul pieței.

Amendamentul

(4) Autoritățile competente trebuie să își organizeze serviciile publice de transport de călători astfel încât să garanteze că obligațiile de serviciu public și acoperirea geografică a contractelor de servicii publice sunt adecvate, necesare și proporționale pentru a îndeplini obiectivele politicii privind transportul public de călători de pe teritoriul lor. Este necesar ca această politică să fie stabilită în planuri de transport public *sustenabile*, care să lase spațiu pentru soluții de transport bazate pe piață. Este necesar ca procesul de definire a planurilor de transport public și a obligațiilor de serviciu public să devină transparent pentru părțile interesate, inclusiv pentru potențialii noi participanți

în cadrul pieței.

Or. de

Amendamentul 5

Propunere de regulament Considerentul 5

Textul propus de Comisie

(5) Pentru a asigura o finanțare viabilă în vederea îndeplinirii obiectivelor planurilor de transport public, este necesar ca autoritățile competente să conceapă obligațiile de serviciu public astfel încât obiectivele în materie de transport public să fie îndeplinite în mod eficient din punctul de vedere al costurilor, ținând cont de compensarea efectului financiar net al obligațiilor respective, precum și să asigure sustenabilitatea financiară pe termen lung a transporturilor publice asigurate în cadrul contractelor de servicii publice.

Amendamentul

(5) Pentru a asigura o finanțare viabilă în vederea îndeplinirii obiectivelor planurilor de transport public **sustenabile**, este necesar ca autoritățile competente să conceapă obligațiile de serviciu public astfel încât obiectivele în materie de transport public să fie îndeplinite în mod eficient din punctul de vedere al costurilor, ținând cont de compensarea efectului financiar net al obligațiilor respective, precum și să asigure sustenabilitatea financiară pe termen lung a transporturilor publice asigurate în cadrul contractelor de servicii publice.

Or. de

Amendamentul 6

Propunere de regulament Considerentul 7

Textul propus de Comisie

(7) Este necesară stabilirea unui volum maxim anual al unui contract de servicii publice de transport feroviar de călători, pentru a facilita concurența pentru aceste contracte, permițând în același timp o anumită flexibilitate autorităților competente pentru a optimiza volumul în funcție de considerații economice și operaționale.

Amendamentul

(7) Ar trebui să se stabilească un volum maxim anual al unui contract de servicii publice de transport feroviar de călători, pentru a facilita concurența pentru aceste contracte, permițând în același timp o anumită flexibilitate autorităților competente pentru a optimiza volumul în funcție de considerații economice și operaționale. **Acest volum nu ar trebui**

însă să ducă la o împărțire ineficientă în statele membre de mici dimensiuni.

Or. de

Amendamentul 7

Propunere de regulament Considerentul 8

Textul propus de Comisie

(8) Pentru a facilita pregătirea procedurilor de atribuire a contractelor, stimulând astfel concurența, este necesar ca autoritățile competente să se asigure că toți operatorii de servicii publice interesați să prezinte o ofertă primesc anumite informații privind serviciile de transport și infrastructura acoperite de contractele de servicii publice.

Amendamentul

(8) Pentru a facilita pregătirea procedurilor de atribuire a contractelor, stimulând astfel concurența, este necesar ca autoritățile competente să se asigure că toți operatorii de servicii publice interesați să prezinte o ofertă primesc, **fără divulgarea secretelor de afaceri**, anumite informații privind serviciile de transport și infrastructura acoperite de contractele de servicii publice.

Or. de

Amendamentul 8

Propunere de regulament Considerentul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9a) Principiul reciprocității reprezintă un mijloc important de combatere a denaturării concurenței; acest principiu nu ar trebui să se aplice numai în cazul statelor membre, ci și al întreprinderilor din țări terțe care doresc să participe la procedurile de atribuire a contractelor din cadrul Uniunii.

Or. de

Amendamentul 9

Propunere de regulament Considerentul 10

Textul propus de Comisie

(10) Instituirea unei piețe interne pentru serviciile de transport feroviar de călători necesită norme comune privind procedurile competitive de atribuire a contractelor de servicii publice, aplicate în mod armonizat în toate statele membre.

Amendamentul

(10) Instituirea unei piețe interne pentru serviciile de transport feroviar de călători necesită norme comune privind procedurile competitive de atribuire a contractelor de servicii publice, aplicate în mod armonizat în toate statele membre, ***care să țină însă seama de situația specifică din țările respective.***

Or. de

Amendamentul 10

Propunere de regulament Considerentul 14

Textul propus de Comisie

(14) În concordanță cu logica internă a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, este necesar să se clarifice faptul că perioada de tranziție care se va încheia la 2 decembrie 2019 se referă numai la obligația de a organiza proceduri competitive de atribuire a contractelor de servicii publice.

Amendamentul

eliminat

Or. de

Justificare

Având în vedere propunerea de modificare a articolului 8 alineatul (2) primul paragraf, conținutul acestui considerent este inutil.

Amendamentul 11

Propunere de regulament Considerentul 15

PE514.572v01-00

10/30

PR\940248RO.doc

Textul propus de Comisie

(15) 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

(15) Pregătirea întreprinderilor feroviare pentru procedurile competitive 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, **acestea ar trebui să ia deja măsuri în vederea introducerii treptate a acestei modalități de atribuire, dar ar trebui să fie obligate abia din 2029 să atribuie toate contractele de servicii publice din sectorul transportului feroviar public de călători conform procedurilor de atribuire din prezentul regulament.**

Or. de

Amendamentul 12

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 1 – litera -a (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Articolul 2 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(-a) La articolul 2, se introduce litera (aa) după cum urmează:

(aa) prin „transport public feroviar de călători” se înțelege transportul public de călători pe șine, cu excepția altor moduri de transport de călători pe șine precum metrourele sau tramvaiele.

Or. de

Justificare

Pare a fi necesară o definiție clară a transportului public feroviar de călători, pentru a face o distincție clară între acesta și alte moduri de transport de călători pe șine, precum metroul

sau tramvaiele.

Amendamentul 13

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 1 – litera a

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Articolul 2 – litera c

Textul propus de Comisie

„(c) 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;”

Amendamentul

„(c) prin „autoritate locală competentă” se înțelege orice autoritate competentă a cărei zonă de competență teritorială nu corespunde teritoriului național și care acoperă necesitățile, *între altele*, unui centru urban, *respectiv* ale unei zone rurale;”

Or. de

Justificare

Această modificare este necesară pentru clarificare, deoarece, în prezent, nu există nicio definiție la nivel european a „centrelor urbane” sau a „zonelor rurale”.

Amendamentul 14

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 1 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Articolul 2 – litera e

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

Sfera de aplicare a obligațiilor de serviciu public *se referă exclusiv la* serviciile de transport public care *sunt necesare* pentru a obține efecte de rețea la nivel local, regional sau subnațional.

Or. de

Justificare

Această adaptare tehnică este necesară în vederea respectării subsidiarității.

Amendamentul 15

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 2

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Articolul 2 a (nou) – titlu

Textul propus de Comisie

Planuri de transport public și obligații de serviciu public

Amendamentul

Planuri de transport public *sustenabile* și obligații de serviciu public

Or. de

Justificare

Ar trebui subliniat caracterul sustenabil al acestor planuri.

Amendamentul 16

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 2

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Articolul 2 a – alineatul 1 – litera b (nouă)

Textul propus de Comisie

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*;

Amendamentul

cerințele de bază care trebuie îndeplinite de oferta de transporturi publice *și în ceea ce privește* interconectările modale și intermodale în principalele noduri;

Or. de

Justificare

Cerințele privind aceste planuri de transport nu ar trebui să fie exagerate. Conform

principiul subsidiarității, autoritatea competentă ar trebui să fie cea care să stabilească, în mod discreționar, cerințe detaliate.

Amendamentul 17

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 2

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Articolul 2 a – alineatul 1 – litera c (nouă)

Textul propus de Comisie

*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;***

Amendamentul

*standarde de calitate **și de siguranță, precum și aspecte** legate de **control cu privire la materialul rulant, la infrastructură și la servicii;***

Or. de

Justificare

Cerințele privind aceste planuri de transport nu ar trebui să fie exagerate. Conform principiul subsidiarității, autoritatea competentă ar trebui să fie cea care să stabilească, în mod discreționar, cerințe detaliate.

Amendamentul 18

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 2

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Articolul 2 a – alineatul 1 – litera e (nouă)

Textul propus de Comisie

cerințe operaționale precum transportul de biciclete, administrarea traficului, planurile de urgență în cazul unor perturbări.

Amendamentul

norme aplicabile privind drepturile pasagerilor, condițiile sociale și de încadrare în muncă și protecția mediului, precum și stabilirea unor obiective legate de mediu.

Or. de

Justificare

Cerințele privind aceste planuri de transport nu ar trebui să fie exagerate. Conform principiul subsidiarității, autoritatea competentă ar trebui să fie cea care să stabilească, în mod discreționar, cerințe detaliate.

Amendamentul 19

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 2

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Articolul 2 a – alineatul 1 – paragraful 2 (nou)

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

eliminat

Or. de

Justificare

Pentru a acorda o importanță mai mare acestor aspecte, ele sunt incluse deja la articolul 2a alineatul (1) litera (e) și pot, prin urmare, să fie eliminate aici.

Amendamentul 20

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 2

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Articolul 2 a – alineatul 1 – paragraful 3 (nou)

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

După consultarea părților interesate, autoritățile competente adoptă și publică planurile de transport public, care **includ** cel puțin operatorii de transport, administratorii infrastructurii și organizațiile reprezentative de pasageri și salariați.

salariați.

Or. de

Amendamentul 21

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 2

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Articolul 2 a – alineatul 3 – litera b (nouă)

Textul propus de Comisie

sunt adecvate pentru îndeplinirea obiectivelor planului de transport public;

Amendamentul

sunt adecvate pentru îndeplinirea obiectivelor planului de transport public, ***adică stabilesc modalitatea de atribuire cu privire la standardele de calitate ce trebuie îndeplinite și metodele adecvate, în vederea îndeplinirii obiectivelor planului de transport public;***

Or. de

Justificare

Clarificare necesară a conceptului „adecvat”.

Amendamentul 22

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 2

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Articolul 2 a – alineatul 3 – litera c (nouă)

Textul propus de Comisie

nu depășesc ceea ce este necesar și proporțional pentru a îndeplini obiectivele planului de transport public.

Amendamentul

sunt necesare și proporționale pentru îndeplinirea obiectivelor planului de transport public și țin seama, în ceea ce privește transportul public feroviar de călători, în special de articolul 10 alineatul (2) și de articolul 38 alineatul (4) prima teză din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea

*spațiului feroviar unic european*¹.

¹ JO L 343, 14.12.2012, p. 32.

Or. de

Amendamentul 23

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 2

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Articolul 2 a – alineatul 3 – paragraful 2 (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Evaluarea caracterului adecvat menționat la punctul (b) analizează dacă o intervenție publică în furnizarea transportului pentru călători este o modalitate adecvată de a îndeplini obiectivele planurilor de transport public.

eliminat

Or. de

Justificare

Explicațiile privind caracterul adecvat au fost deja incluse la articolul 2a alineatul (3) litera (b) și pot, prin urmare, să fie eliminate aici.

Amendamentul 24

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 2

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Articolul 2 a – alineatul 3 – paragraful 4 (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Pentru transportul public feroviar de călători, evaluarea necesității și a proporționalității menționate la litera (c) țin cont de serviciile de transport furnizate în temeiul articolului 10 alineatul (2) din Directiva 2012/34/UE a

eliminat

Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (reformare) și examinează toate informațiile furnizate administratorilor infrastructurii și organismelor de reglementare în temeiul articolului 38 alineatul (4) prima teză din directiva menționată.

Or. de

Justificare

Conținutul acestui paragraf a fost inclus la articolul 2a alineatul (3) litera (c).

Amendamentul 25

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 2

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Articolul 2 a – alineatul 4 (nou)

Textul propus de Comisie

Specificațiile privind obligațiile de serviciu public și compensarea aferentă a efectului financiar net al obligațiilor de serviciu public:

(a) îndeplinesc obiectivele planului de transport public în modul cel mai eficient din punctul de vedere al costurilor;

(b) susțin financiar asigurarea transportului public de călători în conformitate cu cerințele stabilite în planul de transport public pe termen lung.

Amendamentul

Specificațiile privind obligațiile de serviciu public și compensarea aferentă a efectului financiar net al obligațiilor de serviciu public ***îndeplinesc obiectivele planului de transport public în mod rentabil și susțin financiar asigurarea transportului public de călători pe termen lung.***

Or. de

Justificare

Propunerea de modificare are ca scop creșterea gradului de claritate.

Amendamentul 26

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 2

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Articolul 2 a – alineatul 5 – paragraful 2 (nou)

Textul propus de Comisie

Autoritatea competentă consultă în mod adecvat părțile interesante relevante, incluzând cel puțin operatorii de transport, administratorii infrastructurii, **după caz**, și organizațiile reprezentative de pasageri și de salariați, în legătură cu specificațiile respective, și ține cont de pozițiile acestora.

Amendamentul

Autoritatea competentă consultă în mod adecvat părțile interesante relevante, incluzând cel puțin operatorii de transport, administratorii infrastructurii și organizațiile reprezentative de pasageri și de salariați, în legătură cu specificațiile respective, și ține cont de pozițiile acestora.

Or. de

Justificare

Autoritățile competente ar trebui să organizeze o consultare la care să participe și organizațiile reprezentative de pasageri și de salariați, nu să le consulte pe acestea numai după caz.

Amendamentul 27

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Articolul 2 a – alineatul 6 – litera a (nouă)

Textul propus de Comisie

(a) conformitatea evaluării și a procedurii stabilite în prezentul articol sunt asigurate de organismul de reglementare menționat la articolul 55 din Directiva 2012/34/UE, **inclusiv din proprie inițiativă**.

Amendamentul

(a) conformitatea evaluării și a procedurii stabilite *la* prezentul articol sunt asigurate de organismul de reglementare menționat la articolul 55 din Directiva 2012/34/UE.

Or. de

Justificare

Ultima parte a textului Comisiei pare redundantă.

Amendamentul 28

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 2

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Articolul 2 a – alineatul 6 – litera b (nouă)

Textul propus de Comisie

(b) volumul ***anual maxim al*** unui contract de servicii publice în ***termeni de tren-km este fie 10 milioane tren-km, fie o treime din volumul total la nivel național*** al transportului public ***feroviar*** de călători ***în temeiul contractului de servicii publice, reținându-se valoarea cea mai mare.***

Amendamentul

(b) volumul unui contract de servicii publice ***poate să corespundă în statele membre cu până la 35 de milioane tren-km pe an volumului total al transportului public de călători din statul membru respectiv.***

Or. de

Justificare

Prevederea privind volumul contractelor de servicii nu ar trebui să ducă la o împărțire ineficientă în statele membre de mici dimensiuni, care au până la 35 de milioane de tren-km. Din acest motiv, pragul ar trebui ridicat, iar procentul de o treime ar trebui eliminat.

Amendamentul 29

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 2

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Articolul 2 a – alineatul 6 – litera c (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(c) autoritatea competentă stabilește rutele destinate accesului liber și pe cele care trebuie atribuite prin contracte de servicii publice, în conformitate cu articolele 10 și 11 din Directiva 2012/34/UE.

Or. de

Amendamentul 30

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 3 – litera a

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Articolul 4 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie

definesc în mod clar obligațiile de serviciu public prevăzute la articolul 2 litera (e) și la articolul 2a pe care trebuie să le respecte operatorul de servicii publice, precum și zonele geografice în cauză;

Amendamentul

definesc în mod clar obligațiile de serviciu public prevăzute la articolul 2 litera (e) și la articolul 2a pe care trebuie să le respecte operatorul de servicii publice, precum și zonele geografice în cauză, **iar operatorii de servicii pun la dispoziția autorităților competente toate informațiile importante pentru atribuirea contractelor de servicii, fără divulgarea secretelor de afaceri;**

Or. de

Justificare

Trebuie să se asigure faptul că autoritățile competente primesc de la operatorii de servicii toate informațiile importante pentru pregătirea contractelor de servicii.

Amendamentul 31

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 3 – litera c

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Articolul 4 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

(6) **În cazul în care** autoritățile competente, în conformitate cu dreptul intern, **solicită ca operatorii de servicii publice să respecte anumite** standarde de calitate și standarde sociale **sau** stabilesc criterii sociale și calitative, **aceste standarde și criterii sunt cuprinse** în caietele de sarcini și în contractele de servicii publice.

Amendamentul

(6) Autoritățile competente, în conformitate cu dreptul intern, **elaborează** standarde de calitate și standarde sociale, stabilesc criterii sociale și calitative **și le includ** în caietele de sarcini și în contractele de servicii publice, **indiferent de modalitatea de atribuire.**

Amendamentul 32

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 3 – litera d

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Articolul 4 – alineatul 8

Textul propus de Comisie

(8) Autoritățile competente pun la dispoziția tuturor părților interesate informațiile relevante pentru pregătirea unei oferte în cadrul unei proceduri competitive de atribuire. 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. Neîndeplinirea dispozițiilor prevăzute mai sus face obiectul controlului juridic prevăzut la articolul 5 alineatul (7).

Amendamentul

(8) Autoritățile competente pun la dispoziția tuturor părților interesate informațiile relevante pentru pregătirea unei oferte în cadrul unei proceduri competitive de atribuire, **fără divulgarea secretelor de afaceri**. 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. Neîndeplinirea dispozițiilor prevăzute mai sus face obiectul controlului juridic prevăzut la articolul 5 alineatul (7).

Or. de

Amendamentul 33

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 4 – litera -a (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Articolul 5 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(-a) Se introduce următorul alineat:

„(3a) Autoritățile competente pot să nu includă în procedurile competitive de atribuire operatori din țări terțe în cazul în care în țările terțe respective nu sunt prevăzute proceduri competitive de atribuire a contractelor pentru întreprinderile din statele membre ale Uniunii”.

Or. de

Justificare

În cazul în care un stat membru nu și-a deschis piața pentru statele membre ale UE, acesta nu ar trebui să aibă posibilitatea de a participa la proceduri competitive de atribuire a contractelor în statele din UE.

Amendamentul 34

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 4 – litera a

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Articolul 5 – alineatul 4 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(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 **500 000 km** în cazul unui contract de servicii publice care include transportul public feroviar.

Or. de

Justificare

Valoarea referențială propusă de Comisie nu corespunde valorii în euro menționate la articolul 5 alineatul (4) litera (a) și, prin urmare, trebuie să se facă o ajustare care să corespundă prețurilor medii ale biletelor. În plus, autoritățile competente ar trebui să aibă

obligăția de a aduce dovezi bazate pe viabilitate economică, eficiență și obiective privind calitatea.

Amendamentul 35

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 4 – litera a

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Articolul 5 – alineatul 4 – litera c (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Se introduce următorul alineat:

„(c) dacă, în ceea ce privește transportul public feroviar de călători, specificațiile tehnice ale sistemelor feroviare respective se abat în mod semnificativ de la standardele convenționale.”

Or. de

Justificare

Atribuirea directă ar trebui să se poată face și în cazul în care specificațiile tehnice deviază puternic de la standardele convenționale (de exemplu, în cazul trenurilor cu cremalieră și pinion, al sistemelor mixte de căi ferate și tramvaie sau al căilor ferate înguste).

Amendamentul 36

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 4 – litera bb (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Articolul 5 – alineatul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(bb) Se introduce următorul alineat:

„(6a) În cazul în care o autoritate competentă atribuie direct un contract de servicii publice, aceasta publică cel târziu cu 18 luni înaintea datei de începere a contractului o justificare prin care dovedește că numai prin modalitatea de atribuire aleasă de ea pot fi realizate viabilitatea economică, eficiența și

obiectivele privind calitatea ale serviciului public respectiv. Dacă atribuirea se referă la transportul public feroviar de călători, aceasta trimite justificarea spre verificare autorității de reglementare naționale independente, conform Directivei 2012/34/UE.”

Or. de

Justificare

Autoritățile competente ar trebui să fie obligate să prezinte o justificare a modalității de atribuire alese, pe care să o publice, pentru ca alți operatori interesați să poată efectua din timp o verificare și, respectiv, formula obiecții.

Amendamentul 37

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 8 – litera a

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Articolul 8 – alineatul 2 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Fără a aduce atingere alineatului (3), atribuirea contractelor de servicii publice **de transport feroviar, cu excepția altor** moduri de transport pe șine precum metrourele sau tramvaiele, se conformează articolului 5 **alineatul (3)** începând cu 3 decembrie 2019. **Toate contractele** de servicii publice **pentru alte moduri de transport pe șine și de transport rutier trebuie să fi fost atribuite în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) cel târziu până la 3 decembrie 2019.** În **perioada** de tranziție **care se va încheia la 3 decembrie 2019**, statele membre iau măsuri pentru a se conforma treptat articolului 5 alineatul (3) cu scopul de a evita probleme structurale grave legate în special de capacitatea de transport.

Amendamentul

Fără a aduce atingere alineatului (3), atribuirea contractelor de servicii publice **care se referă la transportul rutier și la alte** moduri de transport pe șine precum metrourele sau tramvaiele se conformează articolului 5 începând cu 3 decembrie 2019. **Atribuirea contractelor** de servicii publice **care se referă la transportul public feroviar de călători se conformează articolului 5 începând cu 3 decembrie 2019.** În **perioadele** de tranziție, statele membre iau măsuri pentru a se conforma treptat articolului 5 alineatul (3) cu scopul de a evita probleme structurale grave legate în special de capacitatea de transport.

Or. de

Justificare

Unele țări nu mai aplică mai deloc atribuirea pe baza procedurii competitive de atribuire menționate la articolul 5 alineatul (3) în cazul transportului public feroviar de călători și de aceea este necesar ca termenul-limită să fie extins la anul 2029.

Amendamentul 38

Propunere de regulament

Articolul 1 – punctul 8 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Articolul 8 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

(2a) 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.***

Amendamentul

(2a) Contractele de servicii publice pentru transportul public feroviar de călători atribuite direct ***înainte de 3 decembrie 2029*** pot continua până la data lor de expirare.

Or. de

EXPUNERE DE MOTIVE

1. Introducere

În ceea ce privește numărul de călător-km, transportul feroviar de călători reprezintă aproximativ 7% din transportul de călători din Uniunea Europeană¹. Acest procent total ar trebui crescut. De pe urma investițiilor în aceste moduri de transporturi durabile pot profita nu numai mediul și economia, ci acestea stimulează și creșterea economică și ocuparea forței de muncă. Este neapărat necesară o creștere a eficienței transportului feroviar de călători. Nici obiectivul definit de PE în rezoluția sa privind Cartea Albă de a crește numărul de utilizatori ai modurilor de transport în comun nu poate fi realizat decât dacă transportul feroviar de călători devine mai eficient la nivelul întregii Europe.

Piața pentru transportul feroviar de călători la nivel transfrontalier este deschisă de la 1 ianuarie 2010. Piața pentru serviciile de transport de călători interne este însă în continuare închisă la scară largă în majoritatea statelor membre. Asemeni celorlalte servicii de transport de călători, precum transportul cu autobuzul, cu tramvaiul și cu metroul, nici transportul public feroviar de călători nu poate fi de cele mai multe ori realizat pe o bază comercială. Acestea sunt realizate în schimb pe baza unor contracte de servicii publice. Plățile compensatorii pentru obligațiile de serviciu public sunt o componentă a acestor contracte de servicii.

Regulamentul nr. 1370/2007 în vigoare reprezintă cadrul juridic european aplicabil. Atribuirea contractelor de servicii prin procedură competitivă, deși limitată prin diverse forme de atribuire directă a acestor contracte, reprezintă elementul de bază al acestui regulament. Acestea includ în special libertatea autorității competente de a decide, conform articolului 5 alineatul (2), dacă să ofere servicii de transport prin propria întreprindere (prin operatorul intern) sau dacă să organizeze o licitație în acest sens. Posibilitatea de a atribui direct contracte face obiectul unei clauze de reciprocitate, conform căreia operatorii interni nu au voie să participe la proceduri competitive de atribuire a contractelor organizate în afara teritoriului autorității competente locale.

În procedura legislativă privind regulamentul în vigoare, Consiliul a impus posibilitatea generală de a atribui direct contracte de servicii în sectorul transportului feroviar de călători [articolul 5 alineatul (6)]. Aproximativ 90% din călătoriile feroviare din UE fac obiectul contractelor de servicii publice - în principal cu trenul ușor și cu trenurile regionale. O mare parte din aceste contracte de servicii este transferată, ca și până acum, direct operatorilor cunoscuți.

În paralel cu evoluțiile din sectorul transportului urban și regional, în ultimii 10 ani au fost adoptate trei „pachete feroviare”, care au vizat deschiderea treptată a piețelor și creșterea competitivității transportului feroviar. PE a solicitat de curând în cadrul Directivei 2012/34/UE realizarea de către Comisie a unei evaluări a situației transportului feroviar de

¹ Transportul cu autobuzul: 8,9%; Transportul cu tramvaiul și metroul: 1,6%; Transportul cu autoturismul: 82,5%.

călători de la nivel național. Comisia ar fi urmat să prezinte până cel târziu la 31 decembrie 2012 un raport care ar fi trebuit să țină seama și de punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și, după caz, ar fi trebuit să reprezinte baza pentru alte măsuri legislative privind deschiderea pieței interne pentru transportul feroviar de călători.

2) Propunerea Comisiei

În propunerea sa, Comisia se concentrează în special pe transportul feroviar de călători. În ciuda unor evoluții pozitive în câteva state membre, acesta trebuie să devină mai eficient în ceea ce privește numărul de pasageri, calitatea serviciilor, infrastructura și biletele. În multe state membre costurile suportate de stat sunt încă mult prea ridicate în comparație cu calitatea serviciului, iar obstacolele din calea operatorilor noi în ceea ce privește intrarea pe piață sunt adesea de netrecut.

În opinia Comisiei, aceste probleme pot fi rezolvate mai ales prin creșterea concurenței în cadrul licitațiilor, inclus în cadrul general al celui de-al 4-lea pachet feroviar. Elementul central al propunerii Comisiei este, prin urmare, eliminarea posibilității generalizate de atribuire directă a contractelor pentru transportul feroviar de călători de la articolul 5 alineatul (6) din Regulamentul nr. 1370/2007 în vigoare. Acest aspect este însoțit de propuneri privind accesul la materialul rulant.

Propunerea Comisiei nu se limitează însă numai la transportul feroviar, ci are efect și asupra altor moduri de transport. Se prevede un articol 2a nou referitor la planurile privind transportul public și obligațiile de serviciu public care conține cerințe detaliate, pe care autoritățile competente trebuie să le stabilească pentru toate modurile de transport relevante. În plus, Comisia propune adaptarea perioadelor de tranziție de la articolul 8, ceea ce ar putea avea efect asupra procedurilor de atribuire a contractelor de servicii de transport cu autobuzul, cu tramvaiul și cu metroul.

3) Poziția raportorului

3.1 Aspecte generale privind concurența

Raportorul susține, în principiu, propunerea Comisiei privind creșterea concurenței în sectorul transportului feroviar. Cu toate acestea, această concurență nu ar trebui să fie un scop în sine, ci un mijloc de a crește treptat calitatea, cantitatea și eficiența serviciilor de transport de călători. Structurile eficiente existente deja ar trebui păstrate, iar eficiența acestora nu ar trebui afectată de noul regulament.

Modificarea unor sisteme complexe ca cel reprezentat de serviciile de transport feroviar de călători se face în timp pentru a fi realizată cu succes. Termenele propuse de Comisie, 2019 și, respectiv, 2022 pentru expirarea contractelor actuale, par, prin urmare, a fi prea apropiate.

În special autoritățile competente au nevoie de mai mult timp pentru a se pregăti pentru concurența în materie de licitații. Raportorul susține propunerea Comisiei de a elimina atribuirea directă generalizată a contractelor în sectorul transportului feroviar de călători [articolul 5 alineatul (6)], dar consideră că este nevoie de un termen mai realist. În loc de

2019, conform propunerii Comisiei, atribuirea contractelor de servicii în sectorul transportului feroviar de călători ar trebui să respecte abia din 2029 noile cerințe de la articolul 5 din regulament. Raportorul este de acord cu propunerea Comisiei privind materialul rulant.

3.2. Atribuirea directă și procedura competitivă de atribuire

În ceea ce privește atribuirea directă menționată la articolul 5 alineatul (4), raportul a prevăzut o modificare a pragului de referință în tren-km pentru atribuirea directă pentru a conferi un caracter mai realist posibilității de atribuire directă în cazul contractelor de servicii de valori reduse din sectorul transportului feroviar de călători.

În plus, se propune încă o posibilitate de atribuire directă a contractelor în sectorul transportului feroviar de călători în situația în care specificațiile tehnice deviază puternic de la standardele convenționale, cum ar fi în cazul trenurilor cu cremalieră și pinion, al sistemelor mixte de căi ferate și tramvaie sau al căilor ferate înguste.

Având în vedere efectele metodei de atribuire alese, autoritățile competente ar trebui să aibă obligația de a prezenta o justificare în cazul atribuirii directe, care ar trebui publicată, pentru ca alți operatori interesați să poată efectua din timp o verificare și, respectiv, formula obiecții.

De asemenea, principiul reciprocității ar trebui să se aplice și în cazul întreprinderilor din state terțe, acestea putând participa la procedurile de licitație numai în cazul în care statele terțe respective și-au deschis, la rândul lor, piețele pentru întreprinderile din UE.

3.3 Rolul-cheie al autorităților competente

În opinia raportorului, autoritățile competente au un rol central. Conform principiului subsidiarității, acestea ar trebui să aibă responsabilitatea de a realiza un plan pentru transportul urban și de a analiza care sunt serviciile necesare în transportul public de călători. Același lucru este valabil și pentru definiția obligațiilor de serviciu public. Autoritățile competente sunt cele care pot stabili cel mai bine ce obligații de serviciu public sunt necesare la fața locului și pentru ce rute să acorde acces liber, respectiv în ce cazuri ar trebui limitat accesul liber printr-un contract de servicii publice. Tocmai această legătură dintre conceptul „open access” și contractele de servicii publice este una extrem de sensibilă. În cazul unei aplicări prea liberale a principiului de „open acces” există întotdeauna pericolul ca operatorii privați să aleagă cele mai bune oferte, în defavoarea sectorului public.

Această problemă, care privește conceptul echilibrului economic al unui contract de servicii, trebuie clarificată nu numai în acest raport, ci și în raportul referitor la crearea spațiului feroviar unic european.

Autoritățile competente trebuie să dețină toate informațiile relevante pentru a lua aceste decizii.

Conform propunerii Comisiei, autoritățile competente ar trebui să aibă obligația de a realiza planuri de transport. Raportorul susține această propunere, dar consideră că în regulament ar

trebui să se lase autorităților competente suficient spațiu de manevră cu privire la stabilirea cerințelor. În plus, acestea ar trebui să stabilească anumite criterii privind standardele de calitate și standardele sociale și să le includă în caietul de sarcini. În plus, ar trebui subliniat mai puternic conceptul de durabilitate în cazul acestor planuri.

3.4. Volumul contractelor de servicii publice pentru transportul feroviar de călători

Comisia propune ca volumul contractelor de servicii publice să corespundă unui număr de maximum 10 milioane de tren-km, respectiv unei treimi din volumul total al transporturilor. Raportorul consideră că această reglementare ar duce, în special în statele membre mici ale UE, la o împărțire obligatorie în trei părți, fără a aduce cu sine o creștere a eficienței. Din acest motiv, raportorul susține majorarea valorilor la 35 de milioane de tren-km și eliminarea reglementării privind volumul egal cu o treime¹.

3.5. Efecte posibile pentru serviciile de transport cu autobuzul, tramvaiul și metroul

Regulamentul nr. 1370/2007 ar trebui să fie pus în aplicare treptat până în 2019. Modificarea propusă în acest caz de Comisie privind perioadele de tranziție de la articolul 8 alineatul (2) nu are efecte numai asupra transportului feroviar de călători. Formularea foarte ambiguă a Comisiei riscă cel puțin anularea unor prevederi esențiale, în special cu privire la atribuirea directă a contractelor către „operatori interni”. În opinia raportorului, aceste compromisuri negociate cu greutate în cadrul procedurii legislative pe șapte ani privind regulamentul în vigoare nu ar trebui atinse.

3.6 Alte modificări

Raportorul propune și modificări tehnice. Pe de-o parte, este vorba de definiții clare (de exemplu, o definiție clară a transportului feroviar public de călători). Pe de altă parte, este vorba de realizarea unui text mai inteligibil și mai puțin stufos.

¹ Statele membre mici ar obține, prin această reglementare, mai mult spațiu de manevră, pentru piețele mijlocii de transport feroviar, precum Belgia sau Țările de Jos, ar fi obligatorie o împărțire realistă, iar pentru statele membre mari, precum Germania, nu ar exista modificări față de propunerea Comisiei.