



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

---

*Comisia pentru dezvoltare regională*

---

**2013/0015(COD)**

16.10.2013

## **AVIZ**

al Comisiei pentru dezvoltare regională

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (reformare)  
(COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD))

Raportoare pentru aviz: Marie-Thérèse Sanchez-Schmid

PA\_Legam

## JUSTIFICARE SUCCINTĂ

### Introducere

În prezent, sectorul feroviar din numeroase state membre se află în declin, în condițiile în care nevoile transportului de mărfuri și călători se află în continuă creștere și provocările în domeniul mediului și al energiei obligă Europa să găsească soluții pentru un transport durabil. Cum se explică acest declin? Trenul este prea scump și nu există o rețea suficient de extinsă pentru ca acesta să poată concura cu competitorii direcți: mașina, vaporul sau avionul.

La 30 ianuarie 2013, Comisia a prezentat cel de-al patrulea pachet legislativ feroviar, care își propune să finalizeze crearea unui spațiu feroviar unic european, contribuind la creșterea concurenței și la reducerea costurilor transportului feroviar.

Impactul acestor reforme asupra statelor membre, a regiunilor, a colectivităților locale, a actorilor din sistemul feroviar, a utilizatorilor și a cetățenilor va fi enorm, motiv pentru care Comisia REGI, având competența de a evalua efectele altor politici ale Uniunii asupra coeziunii economice, sociale și teritoriale, a prezentat un aviz exhaustiv cu privire la aceste reforme.

Obiectivul reformării Directivei privind interoperabilitatea sistemului feroviar în UE este acela de a reduce fragmentarea și costurile introducerii pe piață a vehiculelor și a materialului. Aceste propuneri vor permite creșterea nivelului de interoperabilitate a căilor ferate în cadrul UE, conservând totodată un nivel de securitate optim.

Simplificarea procedurilor și armonizarea tehnică reprezintă premisa obligatorie pentru crearea unui spațiu feroviar unic european și deschiderea concurenței în sector. Interoperabilitatea este în egală măsură condiția *sine qua non* pentru îmbunătățirea transportului feroviar transfrontalier, indispensabil pentru coeziunea teritorială a Uniunii.

Diferitele sisteme de căi ferate naționale conservă încă urmele istoriei conflictuale a Europei, în trecut fiind proiectate deliberat în mod eterogen pentru protejarea economiilor naționale și mai ales a teritoriului național de orice invazie a armatelor străine.

Potrivit Comisiei Europene, în prezent în UE există peste 11 000 de norme tehnice și de securitate naționale. Agenția Europeană a Căilor Ferate (Agenția) are acum o responsabilitate normativă, având sarcina de a redacta standardele minime de interoperabilitate cu scopul de a reduce numeroasele norme naționale și de a permite circulația sigură și neîntreruptă a trenurilor.

Autorizația de punere în funcțiune a vehiculelor este acordată de autoritatea națională de siguranță (ANS) pe teritoriul statului în care activează. Există diferențe majore în ceea ce privește modul în care aceste autorități derulează procedurile de autorizare a vehiculelor și de certificare a siguranței. Adesea procedurile sunt lungi și costisitoare.

Potrivit cifrelor disponibile, costurile aferente procedurilor de autorizare se ridică la 10 % din costurile locomotivelor în fiecare țară. Dacă acestea sunt utilizate în trei state membre, costurile totale se pot ridica la aproximativ 30 %.

Propunerea Comisiei Europene a fost calificată drept „revoluționară”. Într-adevăr, Comisia dorește să elimine autorizația de „punere în funcțiune” și să păstreze doar „introducerea pe piață”, sarcina de punere în funcțiune a trenului revenindu-i întreprinderii feroviare (ÎF).

O altă inovație este faptul că Comisia intenționează să atribuie Agenției și o responsabilitate „operațională” pe lângă responsabilitatea „normativă”, Agenția fiind cea care ar elibera „autorizația de introducere pe piață” după colectarea certificatelor de conformitate a materialelor.

### **Propunerile de amendamente:**

Raportoarea salută propunerile Comisiei Europene care vizează o simplificare veritabilă a procedurilor pentru solicitanți și o abordare cu adevărat europeană a certificării vehiculelor.

Modificările propuse se referă la autorizația de „introducere pe piață” emisă de agenție și valabilă în întreaga Europă. Această autorizație pare să supraestimeze capacitatea agenției de a înlocui 27 de autorități naționale de siguranță, de a asimila toate normele naționale existente încă și de a efectua verificările necesare.

În plus, costul și responsabilitatea punerii în funcțiune care le revin întreprinderilor feroviare ar fi prea mari și ar putea descuraja un actor nou intrat pe piață.

*Structura propusă:* Amendamentele se inspiră în principal din compromisul convenit în cadrul Consiliului din 10 iunie 2013, care creează un echilibru între arbitrajul european și expertizele naționale. Agenția rămâne, astfel, ghișeul unic pentru orice autorizare a unui vehicul. Solicitantul trebuie să precizeze în cererea sa „zona de utilizare” a vehiculului. Agenția verifică respectarea specificațiilor tehnice de interoperabilitate (STI) și transferă autorităților naționale de siguranță responsabile pentru „zona de utilizare” specificată cererile de verificare a compatibilității tehnice cu normele naționale.

Autoritățile trebuie să solicite documente justificative suplimentare în termen de o lună și să evalueze și să verifice dosarul într-un interval de maximum patru luni. Ulterior, Agenția adoptă o decizie pe baza avizelor emise de autoritățile naționale de siguranță.

În caz de conflict, comisia de apel are competența de a arbitra între Agenție și autoritățile naționale de siguranță.

*Alte modificări:* Raportoarea propune, de asemenea, eliminarea celor 27 de registre naționale prin crearea unui registru european al vehiculelor. Totodată, se precizează faptul că doar schimbările „majore” ale vehiculelor impun obținerea unei noi autorizații. Analiza costurilor și a beneficiilor unei noi STI trebuie evaluată cu rigurozitate.

În scopul fluidizării pieței europene, și piesele de schimb ar trebuie să facă obiectul unei

armonizări. În cele din urmă, pentru a asigura coordonarea implementării acestui sistem în întreaga Europă, agenția trebuie să controleze autorizarea sistemelor ERTMS.

Nu în ultimul rând, o inovare importantă este posibilitatea de a extinde, fără reluarea procedurii, „zona de utilizare” până la gara transfrontalieră cea mai apropiată, în măsura în care sistemele feroviare sunt similare.

Termenele de tranziție: Având în vedere amploarea acțiunii de adaptare care trebuie realizată de AEF și ANS-uri, se propune o prelungire a termenului de transpunere de la doi, la trei ani. Cu toate acestea, după doi ani, Comisia trebuie să prezinte un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la progresele înregistrate de Agenție în exercitarea noilor sale competențe.

## AMENDAMENTE

Comisia pentru dezvoltare regională recomandă Comisiei pentru transport și turism, competentă în fond, să includă în raportul său următoarele amendamente:

### Amendamentul 1

#### Propunere de directivă Referirea 1

##### *Textul propus de Comisie*

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1), articolul 170 și articolul 171,

##### *Amendamentul*

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special **articolul 4 alineatul (2) litera (c)**, articolul 91 alineatul (1), articolul 170 și articolul 171,

### Amendamentul 2

#### Propunere de directivă Considerentul 2

##### *Textul propus de Comisie*

(2) Pentru a permite cetățenilor Uniunii, operatorilor economici, precum și autorităților regionale și locale să beneficieze pe deplin de avantajele care

##### *Amendamentul*

(2) Pentru a permite cetățenilor Uniunii, operatorilor economici, precum și autorităților regionale și locale să beneficieze pe deplin de avantajele care

decurg din realizarea unui spațiu fără frontiere interne, este recomandabil, în special, să se îmbunătățească interconectarea și interoperabilitatea rețelelor feroviare naționale, precum și accesul la aceste rețele, prin punerea în aplicare a oricăror măsuri care se pot dovedi necesare în domeniul armonizării standardelor tehnice.

decurg din realizarea unui spațiu fără frontiere interne **și din îndeplinirea obiectivului de coeziune teritorială**, este recomandabil, în special, să se îmbunătățească interconectarea și interoperabilitatea rețelelor feroviare naționale, precum și accesul la aceste rețele, prin punerea în aplicare a oricăror măsuri care se pot dovedi necesare în domeniul armonizării standardelor tehnice.

### Amendamentul 3

#### Propunere de directivă Considerentul 14

##### *Textul propus de Comisie*

(14) Din motive de siguranță, se impune atribuirea unui cod de identificare fiecărui vehicul pus în funcțiune. Vehiculul ar trebui să fie ulterior înregistrat într-un registru **național** al vehiculelor. **Registrele ar trebui să poată fi consultate de toate statele membre și de anumiți operatori economici din Uniune . Registrele naționale ale vehiculelor** ar trebui să fie **unitare în ceea ce privește formatul datelor. În consecință, acestea ar trebui să intre sub incidența unor specificații funcționale și tehnice comune.**

##### *Amendamentul*

(14) Din motive de siguranță, se impune atribuirea unui cod de identificare fiecărui vehicul pus în funcțiune. Vehiculul ar trebui să fie ulterior înregistrat într-un registru **europăean** al vehiculelor. **Registrul** ar trebui să fie **public**.

### Amendamentul 4

#### Propunere de directivă Considerentul 14

##### *Textul propus de Comisie*

(14) Din motive de siguranță, se impune atribuirea unui cod de identificare fiecărui vehicul pus în funcțiune. Vehiculul ar trebui să fie ulterior înregistrat într-un registru **național** al vehiculelor. **Registrele** ar trebui să poată fi **consultate de toate statele membre și de anumiți operatori**

##### *Amendamentul*

(14) Din motive de siguranță, se impune atribuirea unui cod de identificare fiecărui vehicul pus în funcțiune. Vehiculul ar trebui să fie ulterior înregistrat într-un registru **europăean** al vehiculelor. **Registrul** ar trebui să poată fi **consultat în** Uniune.

*economici din Uniune . Registrele naționale ale vehiculelor ar trebui să fie unitare în ceea ce privește formatul datelor. În consecință, acestea ar trebui să intre sub incidența unor specificații funcționale și tehnice comune.*

## **Amendamentul 5**

### **Propunere de directivă Articolul 1 – alineatul 1**

#### *Textul propus de Comisie*

(1) Prezenta directivă stabilește condițiile care trebuie să fie îndeplinite pentru realizarea interoperabilității în sistemul feroviar al Uniunii într-un mod care să asigure compatibilitatea cu dispozițiile Directivei [...]/... privind siguranța sistemului feroviar din Uniune] . Aceste condiții se referă la proiectarea, construirea, punerea în funcțiune, modernizarea, reînnoirea, exploatarea și întreținerea elementelor acestui sistem, precum și calificarea profesională și condițiile de sănătate și de siguranță ale personalului care contribuie la exploatarea și întreținerea sa.

#### *Amendamentul*

(1) Prezenta directivă stabilește condițiile care trebuie să fie îndeplinite pentru realizarea interoperabilității în sistemul feroviar al Uniunii într-un mod care să asigure compatibilitatea cu dispozițiile Directivei [...]/... privind siguranța sistemului feroviar din Uniune] . Aceste condiții se referă la proiectarea, construirea, punerea în funcțiune, modernizarea, reînnoirea, exploatarea și întreținerea elementelor acestui sistem, precum și calificarea profesională și condițiile de sănătate și de siguranță ale personalului care contribuie la exploatarea și întreținerea sa. ***Urmărirea acestui obiectiv trebuie să conducă la definirea unui nivel optim de armonizare tehnică și contribuie astfel la crearea treptată a pieței interne de echipamente și servicii pentru construcția, reînnoirea, modernizarea și exploatarea sistemului feroviar din Uniune.***

#### *Justificare*

*Ar trebui menținute obiectivele menționate în Directiva privind interoperabilitatea [actualul articol 1 alineatul (2) litera (b)], întrucât rezumă orientarea generală a directivei (nivel optim de armonizare tehnică și crearea treptată a pieței interne a echipamentelor, a serviciilor și a exploatării).*

## Amendamentul 6

### Propunere de directivă Articolul 1 – alineatul 3 – litera b

#### *Textul propus de Comisie*

(b) rețelele care sunt **separate din punct de vedere funcțional de restul sistemului feroviar și sunt** destinate exclusiv exploatării de către serviciile locale, urbane sau suburbane de transport de călători, precum și întreprinderile feroviare care operează exclusiv **pe** aceste rețele.

#### *Amendamentul*

(b) rețelele care sunt destinate exclusiv exploatării de către serviciile locale, urbane sau suburbane de transport de călători, precum și întreprinderile feroviare care operează exclusiv **în cadrul acestor** rețele.

#### *Justificare*

*Cerința privind „separarea funcțională” este foarte neclară. Descrierea „destinate exclusiv exploatării ” este suficientă pentru a identifica în mod incontestabil liniile de cale ferată care sunt excluse din domeniul de aplicare.*

## Amendamentul 7

### Propunere de directivă Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 2

#### *Textul propus de Comisie*

2. „interoperabilitate” înseamnă capacitatea unui sistem feroviar de a permite deplasarea sigură și neîntreruptă a trenurilor care ating nivelurile necesare de performanță pentru aceste linii.

#### *Amendamentul*

2. „interoperabilitate” înseamnă capacitatea unui sistem feroviar de a permite deplasarea sigură și neîntreruptă a trenurilor care ating nivelurile necesare de performanță pentru aceste linii. ***Această capacitate depinde de toate condițiile tehnice, operaționale și de reglementare care trebuie îndeplinite pentru a respecta cerințele esențiale;***

#### *Justificare*

*Această frază prezentă în actualul cadru legislativ european rămâne necesară pentru că asigură o mai mare claritate.*



## Amendamentul 8

### Propunere de directivă

#### Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 12

##### *Textul propus de Comisie*

12. „modernizare” înseamnă orice lucrare de modificare a unui subsistem sau a unei părți a acestuia care **duce la modificarea dosarului tehnic ce însoțește declarația de verificare „CE”, în cazul în care există un astfel de dosar, și care** îmbunătățește performanțele generale ale subsistemului;

##### *Amendamentul*

12. „modernizare” înseamnă orice lucrare de modificare **majoră** a unui subsistem sau a unei părți a acestuia **sau a unui vehicul sau a unei părți a acestuia** care îmbunătățește performanțele generale ale subsistemului; **fiecare STI specifică modificările „majore” ale subsistemelor sau ale vehiculului în cauză;**

##### *Justificare*

*Pentru a evita o nouă declarație CE pentru fiecare modificare (sunt operate numeroase modificări minore care pot să afecteze sau nu dosarul tehnic), criteriul „major” ar trebui explicat în STI pentru a se stabili necesitatea unei noi declarații CE.*

## Amendamentul 9

### Propunere de directivă

#### Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 13

##### *Textul propus de Comisie*

13. „reînnoire” înseamnă orice lucrare de înlocuire a unui subsistem sau a unei părți a acestuia care nu modifică performanțele generale ale subsistemului;

##### *Amendamentul*

13. „reînnoire” înseamnă orice lucrare de înlocuire a unui subsistem sau a unei părți a acestuia **sau a unui vehicul sau a unei părți a acestuia** care nu modifică performanțele generale ale subsistemului **sau ale vehiculului; fiecare STI specifică modificările „majore” ale subsistemelor sau ale vehiculului în cauză;**

## Amendamentul 10

### Propunere de directivă

#### Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 39 a (nou)

##### *Textul propus de Comisie*

##### *Amendamentul*

**39a. „zonă de utilizare” înseamnă zona de**

*utilizare preconizată a vehiculului, adică rețelele sau liniile sau grupurile de rețele sau de linii, situate în unul sau mai multe state membre, pe care vehiculul urmează să circule.*

## **Amendamentul 11**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 4 – alineatul 4 – litera d**

##### *Textul propus de Comisie*

(d) determină elementele constitutive de interoperabilitate și interfețele care trebuie să facă obiectul specificațiilor europene, inclusiv al standardelor europene, care sunt necesare pentru realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar;

##### *Amendamentul*

(d) determină elementele constitutive de interoperabilitate și interfețele care trebuie să facă obiectul specificațiilor europene, inclusiv al standardelor europene, care sunt necesare pentru realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar; ***acestea includ identificarea pieselor de schimb feroviare susceptibile de a fi standardizate în conformitate cu articolul 41 din Regulamentul privind înființarea unei Agenții Europene a Căilor Ferate și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 881/2004;***

##### *Justificare*

*Fiecare STI ar trebui să includă lista pieselor de schimb care trebuie standardizate în scopul realizării unei piețe interne a echipamentelor feroviare în conformitate cu propunerea Comisiei de la articolul 41 din Regulamentul privind înființarea unei Agenții Europene a Căilor Ferate.*

## **Amendamentul 12**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 5 – alineatul 2 a (nou)**

##### *Textul propus de Comisie*

##### *Amendamentul*

***(2a) Elaborarea, adoptarea și revizuirea fiecărei STI (inclusiv parametrii fundamentali) țin seama de costurile și beneficiile estimate ale tuturor soluțiilor tehnice avute în vedere, precum și ale***

***interfețelor acestora, astfel încât să se identifice și să se pună în aplicare soluțiile cele mai viabile. Statele membre participă la această evaluare prin furnizarea datelor solicitate.***

*Justificare*

*Ar trebui reintrodus acest pasaj din actuala directivă (punctul 4.2 din anexa I), pentru a se efectua pentru fiecare specificație tehnică de interoperabilitate o evaluare a costurilor și a beneficiilor estimate pentru toate soluțiile tehnice avute în vedere, în scopul de a aplica soluțiile cele mai viabile, în special în interesul autorităților locale și regionale.*

### **Amendamentul 13**

#### **Propunere de directivă Articolul 6 – alineatul 3 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(3a) Un membru al rețelei organismelor reprezentative poate solicita avize privind deficiențele unei STI prin intermediul Comisiei. Comisia informează solicitantul cu privire la decizia sa și justifică un eventual refuz.***

*Justificare*

*Adesea, întreprinderile din sectorul feroviar sunt primele care identifică problemele unei STI, prin urmare, ar trebui să aibă posibilitatea de a solicita Comisiei să colecteze avizele legate de deficiențele identificate într-o STI.*

### **Amendamentul 14**

#### **Propunere de directivă Articolul 15 – alineatul 2**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(2) Obligația organismului de evaluare a conformității notificat responsabil de verificarea „CE” a unui subsistem începe din faza de proiectare și acoperă întreaga perioadă de fabricație, până la faza de recepție dinaintea punerii în funcțiune a subsistemului. Aceasta **poate** include, de

(2) Obligația organismului de evaluare a conformității notificat responsabil de verificarea „CE” a unui subsistem începe din faza de proiectare și acoperă întreaga perioadă de fabricație, până la faza de recepție dinaintea punerii în funcțiune a subsistemului. Aceasta include, de

asemenea, verificarea interfețelor subsistemului în cauză cu sistemul în care este încorporat, pe baza informațiilor disponibile în STI relevantă și în registrele prevăzute la articolele 44 și 45.

asemenea, verificarea interfețelor subsistemului în cauză cu sistemul în care este încorporat, pe baza informațiilor disponibile în STI relevantă și în registrele prevăzute la articolele 44 și 45.

#### *Justificare*

*Este esențială includerea interfețelor, astfel cum prevede actuala directivă.*

### **Amendamentul 15**

#### **Propunere de directivă Articolul 18 – alineatul 2 – paragraful 1**

##### *Textul propus de Comisie*

Fiecare autoritate națională de siguranță autorizează punerea în funcțiune a subsistemelor energie și infrastructură care sunt amplasate sau exploatate pe teritoriul statului membru de care aparține.

##### *Amendamentul*

Fiecare autoritate națională de siguranță autorizează punerea în funcțiune a subsistemelor energie și infrastructură care sunt amplasate sau exploatate pe teritoriul statului membru de care aparține. ***În cazul instalațiilor ERTMS la sol, autoritatea națională de securitate consultă Agenția Europeană a Căilor Ferate ca autoritate de decizie. Autoritatea națională de securitate este autoritatea de decizie pentru toate celelalte instalații fixe.***

#### *Justificare*

*Referința directă la „instalațiile ERTMS la sol” este mai clară. Fiecare autoritate națională de siguranță ar trebui să acorde autorizațiile de punere în funcțiune a tuturor instalațiilor naționale fixe. Agenția trebuie să acorde autorizațiile legate de instalațiile ERTMS la sol pentru a asigura o abordare coordonată a ERTMS.*

### **Amendamentul 16**

#### **Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 1 b (nou)**

##### *Textul propus de Comisie*

##### *Amendamentul*

***(1b) Autorizația de introducere pe piață a unui vehicul se eliberează pe baza unui dosar al vehiculului sau al tipului de***

*vehicul produs de solicitant, care include documente justificative cu privire la:*

*(a) introducerea pe piață a subsistemelor mobile care compun vehiculul în conformitate cu articolul 19;*

*(b) compatibilitatea tehnică a subsistemelor menționate la litera (a) în cadrul vehiculului, stabilită pe baza STI-urilor, normelor naționale și registrelor relevante;*

*(c) integrarea în siguranță a subsistemelor menționate la litera (a) în vehicul, stabilită pe baza STI-urilor și a normelor naționale relevante, precum și a metodelor comune de siguranță prevăzute la articolul 6 din Directiva .../... [privind siguranța sistemului feroviar din Uniune].*

*(d) compatibilitatea tehnică a vehiculului cu rețeaua zonei vizate la alineatul (1b), stabilită pe baza STI-urilor și a normelor naționale relevante, precum și a metodelor comune de siguranță prevăzute la articolul 6 din Directiva .../... [privind siguranța sistemului feroviar din Uniune].*

*De fiecare dată când sunt necesare teste pentru obținerea unei dovezi documentare a compatibilității tehnice vizate la alineatele (1b) litera (b) și (1b) litera (d), autoritățile naționale de siguranță în cauză pot elibera solicitantului autorizații temporare pentru ca acesta să poată utiliza vehiculul în scopul verificărilor practice pe rețea. Împreună cu solicitantul, administratorul infrastructurii ia toate măsurile pentru ca testele să se desfășoare în termen de trei luni de la primirea cererii solicitantului. Dacă este cazul, autoritatea națională de siguranță adoptă măsurile necesare pentru a se asigura că testele se pot desfășura în termenul prevăzut.*

## Amendamentul 17

### Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 2

#### *Textul propus de Comisie*

(2) Agenția adoptă deciziile de acordare a autorizațiilor de introducere pe piață a vehiculelor. **Respectivele autorizații** atestă valorile parametrilor relevanți pentru verificarea compatibilității tehnice dintre vehicul și instalațiile fixe, după cum se prevede în STI-uri. Autorizația de introducere pe piață a unui vehicul furnizează și informații despre conformitatea vehiculului cu STI-urile relevante și cu seturile de norme naționale, referitoare la acești parametri.

#### *Amendamentul*

(2) Agenția adoptă deciziile de acordare a autorizațiilor de introducere pe piață a vehiculelor. **Respectiva autorizație include:**

**(a) autorizația de comercializare. Această autorizație este valabilă în toate statele membre și permite tranzacțiile financiare pe întreg teritoriul european.**

**(b) autorizația de utilizare a vehiculelor pentru zona definită la alineatul (1a). Respectiva autorizație** atestă valorile parametrilor relevanți pentru verificarea compatibilității tehnice dintre vehicul și instalațiile fixe **din zona în cauză**, după cum se prevede în STI-uri. Autorizația de introducere pe piață a unui vehicul furnizează și informații despre conformitatea vehiculului cu STI-urile relevante și cu seturile de norme naționale, referitoare la acești parametri.

**(c) condițiile de utilizare a vehiculului și alte restricții.**

## Amendamentul 18

### Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 2 a (nou)

**(2a) La eliberarea acestor autorizații, Agenția ar trebui:**

**(a) să evalueze elementele dosarului enunțate la alineatul (1b) literele (a), (b) și (c) pentru a verifica dacă dosarul este suficient de complet, precis și consecvent în raport cu STI relevantă;**

**(b) să consulte autoritățile naționale de siguranță din zonele de utilizare preconizate pentru a verifica dacă dosarul este suficient de complet, precis și consecvent în raport cu alineatul (1b) litera (d) și cu elementele menționate la alineatul (1b) literele (a), (b) și (c) în ceea ce privește normele naționale relevante.**

**În cadrul evaluărilor menționate mai sus și în caz de îndoială întemeiată, Agenția sau autoritățile naționale de siguranță pot solicita efectuarea de teste pe rețea. Pentru a facilita aceste teste, autoritățile de siguranță naționale în cauză pot elibera solicitantului autorizații temporare, care să îi permită acestuia să utilizeze vehiculul în scopul testelor pe rețea. Administratorul infrastructurii trebuie să depună toate eforturile necesare pentru a se asigura că un astfel de test se efectuează în termen de trei luni de la primirea cererii din partea Agenției sau a autorității naționale de siguranță.**

## **Amendamentul 19**

### **Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 2 b (nou)**

**(2b) În termen de o lună de primirea cererii, Agenția informează solicitantul că dosarul este complet sau îi solicită acestuia informații suplimentare relevante, care trebuie furnizate într-un**

*interval de timp rezonabil. În ceea ce privește măsura în care dosarul este complet, precis și consecvent, Agenția poate evalua și elementele enunțate la alineatul (1b) litera (d).*

## **Amendamentul 20**

### **Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 2 c (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(2c) Înainte de a lua o decizie cu privire la eliberarea autorizației de introducere pe piață a vehiculelor, Agenția ia în considerare pe deplin evaluările efectuate în temeiul alineatului (2a). Agenția eliberează autorizația de introducere pe piață sau informează solicitantul cu privire la refuzul său și la motivele care îl justifică într-un interval de timp rezonabil prestabilit și în orice caz în termen de patru luni de la momentul primirii tuturor informațiilor relevante.*

## **Amendamentul 21**

### **Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 2 d (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(2d) Agenția își asumă integral responsabilitatea pentru autorizațiile pe care le eliberează. În consecință, în cazul unei anchete judiciare care implică agenția sau personalul ei, aceasta trebuie să coopereze pe deplin cu autoritățile competente din statele membre în cauză.*

## **Amendamentul 22**

### **Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 2 e (nou)**



**(2e) În cazul în care Agenția nu este de acord cu evaluarea negativă realizată de una sau mai multe autorități naționale de siguranță în conformitate cu alineatul (2a) litera (b), ea informează autoritatea sau autoritățile respective și prezintă motivele dezacordului.**

**Agenția și autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță cooperează în vederea realizării unei evaluări acceptabile pentru toate părțile. După caz și dacă Agenția și autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță decid că este necesar, solicitantul se poate implica în acest proces. Dacă nu se ajunge la nicio soluție acceptabilă pentru toate părțile în termen de 15 zile din momentul în care Agenția a informat autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță cu privire la dezacordul său, Agenția adoptă decizia sa finală, cu excepția cazului în care autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță supun problema arbitrajului în fața comisiei de apel desemnate în temeiul articolului 51 din Regulamentul (UE) nr. ... / ... [de înființare a Agenției Europene a Căilor Ferate]. Comisia de apel decide dacă confirmă decizia propusă de Agenție în termen de 15 zile de la formularea cererii de către autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță.**

**În cazul în care comisia de apel este de acord cu Agenția, aceasta poate adopta o decizie imediat.**

**În cazul în care comisia de apel este de acord cu evaluarea negativă a autorității naționale de siguranță, Agenția eliberează o autorizație limitată la un domeniu de utilizare, care exclude părțile de rețea vizate de evaluarea negativă.**

**În cazul în care Agenția nu este de acord cu evaluarea pozitivă realizată de una sau**

*mai multe autorități naționale de siguranță în conformitate cu alineatul (2a) litera (b), aceasta informează și autoritatea sau autoritățile respective și prezintă motivele dezacordului. Agenția și autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță cooperează în vederea realizării unei evaluări acceptabile pentru toate părțile. După caz și dacă Agenția și autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță decid că este necesar, solicitantul se poate implica în acest proces. Dacă nu se ajunge la nicio soluție acceptabilă pentru toate părțile în termen de 15 zile din momentul în care Agenția a informat autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță cu privire la dezacordul său, Agenția adoptă decizia finală.*

## **Amendamentul 23**

### **Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 4**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(4) Autorizația de introducere pe piață a unui vehicul se eliberează pe baza unui dosar al vehiculului sau al tipului de vehicul produs de solicitant, care include documente justificative cu privire la:*

*eliminat*

*(i) introducerea pe piață a subsistemelor mobile care compun vehiculul în conformitate cu articolul 19;*

*(j) compatibilitatea tehnică a subsistemelor menționate la litera (a) în cadrul vehiculului, stabilită pe baza STI-urilor, normelor naționale și registrelor relevante;*

*(k) integrarea în siguranță a subsistemelor menționate la litera (a) în vehicul, stabilită pe baza STI-urilor și normelor naționale relevante, precum și a metodelor comune de siguranță prevăzute*

*la articolul 6 din Directiva .../... [privind siguranța sistemului feroviar din Uniune].*

#### **Amendamentul 24**

##### **Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 5 – paragraful 1**

###### *Textul propus de Comisie*

Agenția adoptă deciziile menționate la alineatul (2) într-un termen rezonabil prestabilit și, în orice caz, în termen de patru luni de la primirea tuturor informațiilor relevante. ***Aceste autorizații sunt valabile în toate statele membre.***

###### *Amendamentul*

Agenția adoptă deciziile menționate la alineatul (2) într-un termen rezonabil prestabilit și, în orice caz, în termen de patru luni de la primirea tuturor informațiilor relevante ***și în termen de cinci luni în caz de apel.***

#### **Amendamentul 25**

##### **Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 5 – paragraful 2**

###### *Textul propus de Comisie*

Agenția oferă îndrumări detaliate cu privire la modalitatea de obținere a unei autorizații de introducere pe piață a unui vehicul. Solicitanților li se pune la dispoziție în mod gratuit un document de îndrumare pentru depunerea de cereri, în care sunt descrise și explicate cerințele pentru autorizația de introducere pe piață a unui vehicul și în care se enumeră documentele necesare. Autoritățile naționale de siguranță cooperează cu agenția în vederea diseminării acestor informații.

###### *Amendamentul*

Agenția oferă îndrumări detaliate cu privire la modalitatea de obținere a unei autorizații de introducere pe piață a unui vehicul. Solicitanților li se pune la dispoziție în mod gratuit un document de îndrumare pentru depunerea de cereri, în care sunt descrise și explicate cerințele pentru autorizația de introducere pe piață a unui vehicul și în care se enumeră documentele necesare. Autoritățile naționale de siguranță cooperează cu agenția în vederea diseminării acestor informații.

***În termen de cel mult doi ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive, Comisia stabilește prin intermediul actelor de punere în aplicare normele detaliate privind procedura de autorizare, inclusiv:***

***(a) orientările detaliate pentru solicitanți, în care sunt descrise și explicate cerințele***

*pentru autorizația de introducere pe piață a unui vehicul și lista documentelor necesare;*

*(b) modalitățile procedurale ale procesului de autorizare, printre care se numără conținutul și termenele pentru fiecare etapă a procesului;*

*(c) criteriile de evaluare a dosarelor de candidatură.*

*Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).*

## **Amendamentul 26**

### **Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 6**

#### *Textul propus de Comisie*

(6) Agenția poate elibera autorizația de introducere pe piață a unui vehicul pentru o serie de vehicule. Aceste autorizații sunt valabile în toate statele membre.

#### *Amendamentul*

(6) Agenția poate elibera autorizația de introducere pe piață a unui vehicul pentru o serie de vehicule. Aceste autorizații sunt valabile în toate statele membre **în ceea ce privește „comercializarea”, și în întreaga zonă de utilizare în cauză menționată la alineatul (1a) în ceea ce privește „utilizarea”**.

## **Amendamentul 27**

### **Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 6 a (nou)**

#### *Textul propus de Comisie*

#### *Amendamentul*

**(6a) În cazul unui refuz din partea Agenției, solicitantul îi poate solicita acesteia reevaluarea deciziei în termen de o lună de la primirea răspunsului negativ. Agenția confirmă sau infirmă decizia inițială în termen de o lună de la primirea cererii.**

## Amendamentul 28

### Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 8 – partea introductivă

#### *Textul propus de Comisie*

(8) În cazul reînnoirii sau modernizării vehiculelor existente care dețin deja o autorizație de introducere pe piață a unui vehicul:

#### *Amendamentul*

(8) În cazul reînnoirii sau modernizării **substanțiale a** vehiculelor existente care dețin deja o autorizație de introducere pe piață a unui vehicul, **dacă lucrările avute în vedere pot afecta negativ nivelul global de siguranță sau dacă o astfel decizie este bazată pe STI relevantă:**

## Amendamentul 29

### Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 8 a (nou)

#### *Textul propus de Comisie*

#### *Amendamentul*

**(8a) În orice caz, după consultarea cu autoritățile naționale de siguranță, autorizația este valabilă, fără a necesita extinderea zonei de utilizare, și pentru vehiculele care se deplasează până în gările statelor membre învecinate având caracteristici de rețea similare, dacă aceste gări sunt apropiate de frontieră. Consultarea cu autoritățile naționale de siguranță poate fi efectuată de la caz la caz sau poate fi specificată într-un acord transfrontalier între autoritățile naționale de siguranță.**

## Amendamentul 30

### Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 9 – paragraful 1

#### *Textul propus de Comisie*

**La cererea solicitantului,** autorizația de

#### *Amendamentul*

Autorizația de introducere pe piață a unui

introducere pe piață a unui vehicul **poate** include o mențiune clară a rețelelor, a liniilor sau a grupurilor de rețele sau de linii **pe care** întreprinderea feroviară poate pune în funcțiune un astfel de vehicul fără verificări, controale sau teste suplimentare în ceea ce privește compatibilitatea tehnică dintre vehicul și aceste rețele sau linii. **În acest caz, solicitantul include în cererea sa dovada compatibilității tehnice a vehiculului cu rețelele sau liniile în cauză.**

vehicul include o mențiune clară a rețelelor, a liniilor sau a grupurilor de rețele sau de linii **unde** întreprinderea feroviară poate pune în funcțiune un astfel de vehicul fără verificări, controale sau teste suplimentare în ceea ce privește compatibilitatea tehnică dintre vehicul și aceste rețele sau linii. **La cererea solicitantului inițial sau a altui solicitant, această mențiune poate fi de extinsă după eliberarea autorizației relevante de introducere pe piață.**

### Amendamentul 31

#### Propunere de directivă

#### Articolul 21 – alineatul 1 – paragraful 1 a (nou) și 1 b (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**În sensul primului paragraf, întreprinderea feroviară poate efectua teste în cooperare cu administratorul infrastructurii.**

**Împreună cu solicitantul, administratorul infrastructurii ia toate măsurile pentru ca testele să se desfășoare în termen de trei luni de la primirea cererii solicitantului.**

### Amendamentul 32

#### Propunere de directivă

#### Articolul 21 – alineatul 2

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(2) Întreprinderea feroviară transmite deciziile sale cu privire la punerea în funcțiune a vehiculelor către **agenție**, administratorul infrastructurii și autoritatea națională de siguranță în cauză. Aceste decizii se înregistrează în **registrele naționale ale** vehiculelor **menționate** la articolul 43.

(2) Întreprinderea feroviară transmite deciziile sale cu privire la punerea în funcțiune a vehiculelor către **Agenție**, administratorul infrastructurii și autoritatea națională de siguranță în cauză. Aceste decizii se înregistrează în **registru**l vehiculelor **menționat** la articolul 43.

### Amendamentul 33

#### Propunere de directivă Articolul 21 – alineatul 3

*Textul propus de Comisie*

**(3) În cazul reînnoirii sau modernizării vehiculelor existente, este necesară o nouă declarație de verificare „CE”, după cum se prevede la articolul 15 alineatul (4). În plus, este necesară luarea unei noi decizii de către întreprinderea feroviară pentru punerea în funcțiune a acestor vehicule atunci când:**

**(n) nivelul general de siguranță al subsistemului în cauză poate fi afectat negativ de lucrările avute în vedere; or**

**(o) acest lucru este impus de STI-urile relevante.**

*Amendamentul*

**eliminat**

### Amendamentul 34

#### Propunere de directivă Articolul 42 – alineatul 1

*Textul propus de Comisie*

(1) Orice vehicul pus în funcțiune în sistemul feroviar al Uniunii poartă un număr european de vehicul (NEV) atribuit de **autoritatea națională de siguranță competentă pentru teritoriul relevant înainte de prima punere în funcțiune a vehiculului.**

*Amendamentul*

(1) Orice vehicul pus în funcțiune în sistemul feroviar al Uniunii poartă un număr european de vehicul (NEV) atribuit de **Agenție în momentul emiterii autorizației.**

### Amendamentul 35

#### Propunere de directivă Articolul 42 – alineatul 2

*Textul propus de Comisie*

**(2) Întreprinderea feroviară care**

*Amendamentul*

**(2) Titularul înregistrării se asigură că**

*exploatează un vehicul* se asigură că vehiculul este marcat cu *NEV alocat*.

vehiculul este marcat cu *numărul european de înregistrare corect*.  
*Întreprinderea feroviară care exploatează un vehicul verifică marcajul acestuia.*

#### *Justificare*

*Numărul european de înregistrare ar trebui să fie alocat de Agenție în momentul acordării autorizației. Întreprinderea feroviară nu dispune de nicio modalitate de verificare a numărului european de înregistrare care trebuie aplicat. Doar titularul înregistrării (care este utilizatorul sau proprietarul vehiculului) deține această informație.*

### **Amendamentul 36**

#### **Propunere de directivă Articolul 43 – titlu**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**Registrele naționale ale** vehiculelor

**Registrul european al** vehiculelor

### **Amendamentul 37**

#### **Propunere de directivă Articolul 43 – alineatul 1 – partea introductivă**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(1) **Fiecare stat membru** ține un registru al vehiculelor feroviare puse în funcțiune **pe teritoriul său**. Acest registru îndeplinește următoarele criterii:

(1) **Agencia** ține un registru al **tuturor** vehiculelor feroviare puse în funcțiune **în Uniune**. Acest registru îndeplinește următoarele criterii:

### **Amendamentul 38**

#### **Propunere de directivă Articolul 43 – alineatul 1 – litera b**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(b) este **ținut la zi** de către **un organism independent de orice întreprindere feroviară**;

(b) este **actualizat** de către **Agencia**;



## Amendamentul 39

### Propunere de directivă Articolul 43 – alineatul 1 – litera c

#### *Textul propus de Comisie*

(c) este accesibil **autorităților naționale de siguranță și organismelor de anchetă menționate la articolele 16 și 21 din Directiva [...]/... privind siguranța sistemului feroviar din Uniune**; de asemenea, el este accesibil, în urma oricărei solicitări legitime, organismelor de reglementare menționate la articolele 55 și 56 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, agenției, întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură, precum și persoanelor/organizațiilor care înregistrează vehicule sau care sunt identificate în registru.

#### *Amendamentul*

(c) este accesibil **publicului**;

## Amendamentul 40

### Propunere de directivă Articolul 43 – alineatul 2

#### *Textul propus de Comisie*

(2) Comisia adoptă specificații comune referitoare la conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare, inclusiv modalitățile de efectuare a schimbului de date, și regulile de introducere și consultare a datelor pentru **registrele naționale ale** vehiculelor, prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

#### *Amendamentul*

(2) Comisia adoptă specificații comune referitoare la conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare, inclusiv modalitățile de efectuare a schimbului de date, și regulile de introducere și consultare a datelor pentru **registru european al** vehiculelor, prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

## Amendamentul 41

### Propunere de directivă Articolul 43 – alineatul 3

*Textul propus de Comisie*

(3) Titularul înregistrării **declară** imediat orice modificare a datelor introduse în registrul **național** al vehiculelor, distrugerea unui vehicul sau decizia sa de a nu mai înregistra un vehicul, **autorității naționale de siguranță a oricărui stat membru în care a fost pus în funcțiune vehiculul**.

*Amendamentul*

(3) Titularul înregistrării **comunică** imediat **Agenției** orice modificare a datelor introduse în registrul **european** al vehiculelor, distrugerea unui vehicul sau decizia sa de a nu mai înregistra un vehicul.

## Amendamentul 42

### Propunere de directivă Articolul 43 – alineatul 5 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(5a) Registrele naționale ale vehiculelor trebuie integrate în registrul european al vehiculelor în termen de cel mult doi ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive. Comisia stabilește, prin intermediul actelor de punere în aplicare, formatul documentului standard. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).**

## Amendamentul 43

### Propunere de directivă Articolul 44 – alineatul 2 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(2a) Pentru fiecare vehicul, registrul conține cel puțin următoarele informații:**

- (a) numărul european al vehiculului;*
  - (b) trimiteri la declarația de verificare CE și la agenția emitentă;*
  - (c) trimiteri la registrul european al tipurilor de vehicule autorizate menționat la articolul 44;*
  - (d) identificarea utilizatorului vehiculului;*
  - (e) restricțiile privind utilizarea vehiculului;*
  - (f) entitatea responsabilă de întreținere.*
- Agenția actualizează fără întârziere registrul în cazul în care eliberează, reînnoiește, modifică, suspendă sau revocă autorizația de punere în funcțiune a unui vehicul.*

#### *Justificare*

*Conținutul registrului european al vehiculelor ar trebui să fie clarificat prin specificarea informațiilor legate de vehicul, astfel încât să funcționeze într-un mod eficient, capabil să răspundă nevoilor comerciale și operaționale ale utilizatorilor. Pentru ca registrul să fie util, Agenția trebuie să îl actualizeze fără întârziere.*

#### **Amendamentul 44**

##### **Propunere de directivă Articolul 50 – alineatul 1**

###### *Textul propus de Comisie*

(1) ***La fiecare trei ani*** și, pentru prima dată, la trei ani de la publicarea prezentei directive, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind progresele înregistrate privind ***obținerea*** interoperabilității sistemului feroviar. Raportul include o analiză a cazurilor specificate la articolul 7 și a aplicării capitolului V .

###### *Amendamentul*

(1) ***Din trei în trei ani*** și, pentru prima dată, la trei ani de la publicarea prezentei directive, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind progresele înregistrate privind ***realizarea*** interoperabilității sistemului feroviar. Raportul include o analiză a cazurilor specificate la articolul 7 și a aplicării capitolului V . ***În funcție de rezultatele raportului, Comisia propune îmbunătățiri și o consolidare a rolului Agenției în implementarea interoperabilității.***

## Amendamentul 45

### Propunere de directivă Articolul 50 – alineatul 1 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(1a) La doi ani de la publicarea prezentei directive și după consultarea diferiților actori implicați, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind funcționarea Agenției și progresele înregistrate de aceasta în îndeplinirea noilor sale competențe.**

## Amendamentul 46

### Propunere de directivă Articolul 51 – alineatul 1

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(1) Statele membre pot continua să aplice dispozițiile prevăzute în capitolul V din Directiva 2008/57/CE până la [**doi** ani de la data intrării în vigoare].

(1) Statele membre pot continua să aplice dispozițiile prevăzute în capitolul V din Directiva 2008/57/CE până la [**trei** ani de la data intrării în vigoare].

## Amendamentul 47

### Propunere de directivă Articolul 54 – alineatul 1 – paragraful 1

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare în vederea respectării dispozițiilor de la articolul 1, articolul 2, articolul 7 alineatele (1)-(4), articolul 11 alineatul (1), articolul 13, articolul 14 alineatele (1)-(7), articolul 15 alineatele (1)-(6), articolele 17-21, articolul 22 alineatele (3)-(7), articolele 23-36, articolul 37 alineatul (2), articolul 38, articolul 39, articolele 41-43, articolul 45 alineatele (1)-(5), articolul 51 și anexele I-III până la [**doi** ani de la data intrării în

Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare în vederea respectării dispozițiilor de la articolul 1, articolul 2, articolul 7 alineatele (1)-(4), articolul 11 alineatul (1), articolul 13, articolul 14 alineatele (1)-(7), articolul 15 alineatele (1)-(6), articolele 17-21, articolul 22 alineatele (3)-(7), articolele 23-36, articolul 37 alineatul (2), articolul 38, articolul 39, articolele 41-43, articolul 45 alineatele (1)-(5), articolul 51 și anexele I-III până la [**trei** ani de la data intrării în

vigoare], cel târziu . Comisiei îi sunt comunicate de îndată de către statele membre textele respectivelor măsuri și un tabel de corespondență între aceste măsuri și prezenta directivă. Tabelele de corespondență sunt necesare pentru a permite tuturor actorilor implicați să identifice în mod clar dispozițiile relevante aplicabile la nivel național pentru punerea în aplicare a prezentei directive.

## **Amendamentul 48**

### **Propunere de directivă Articolul 55 – alineatul 1**

#### *Textul propus de Comisie*

(1) Directiva 2008/57/CE , astfel cum a fost modificată de directivele enumerate în anexa IV partea A se abrogă de la [*doi* ani de la data intrării în vigoare] , fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre în ceea ce privește termenele de transpunere în legislația națională a directivelor indicate în anexa IV partea B .

## **Amendamentul 49**

### **Propunere de directivă Articolul 56 – alineatul 2**

#### *Textul propus de Comisie*

(2) Articolele 3-10, articolul 11 alineatele (2), (3) și (4), articolul 12 și articolul 16 se aplică de la [*doi* ani de la data intrării în vigoare].

## **Amendamentul 50**

### **Propunere de directivă Anexa I – punctul 2 a (nou)**

vigoare], cel târziu. Comisiei îi sunt comunicate de îndată de către statele membre textele respectivelor măsuri și un tabel de corespondență între aceste măsuri și prezenta directivă. Tabelele de corespondență sunt necesare pentru a permite tuturor actorilor implicați să identifice în mod clar dispozițiile relevante aplicabile la nivel național pentru punerea în aplicare a prezentei directive.

#### *Amendamentul*

(1) Directiva 2008/57/CE, astfel cum a fost modificată de directivele enumerate în anexa IV partea A se abrogă de la [*trei* ani de la data intrării în vigoare], fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre în ceea ce privește termenele de transpunere în legislația națională a directivelor indicate în anexa IV partea B.

#### *Amendamentul*

(2) Articolele 3-10, articolul 11 alineatele (2), (3) și (4), articolul 12 și articolul 16 se aplică de la [*trei* ani de la data intrării în vigoare].

**2a. MONITORIZAREA COSTURILOR**

*Analiza costuri-beneficii a măsurilor propuse ține cont, printre altele, de următoarele elemente:*

- costul măsurii propuse,*
- beneficiile pentru interoperabilitate ale extinderii domeniului de aplicare la anumite subcategorii speciale de rețele și vehicule,*
- reducerea costurilor de capital și a taxelor ca urmare a economiilor de scară și a unei mai bune utilizări a vehiculelor,*
- reducerea costurilor investițiilor și a costurilor de întreținere/exploatare ca urmare a intensificării concurenței între constructori și societățile de întreținere,*
- beneficii pentru mediu datorate ameliorărilor tehnice ale sistemului feroviar,*
- creșterea siguranței exploatării.*

*În plus, această evaluare indică impactul probabil pentru toți operatorii și toți agenții economici implicați, printre care se numără autoritățile locale și regionale.*

## PROCEDURĂ

<b>Titlu</b>	Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (Reformare)
<b>Referințe</b>	COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD)
<b>Comisie competentă în fond</b> Data anunțului în plen	TRAN 7.2.2013
<b>Aviz emis de către</b> Data anunțului în plen	REGI 7.2.2013
<b>Raportor/Raportoare pentru aviz:</b> Data numirii	Marie-Thérèse Sanchez-Schmid 19.2.2013
<b>Data adoptării</b>	14.10.2013
<b>Rezultatul votului final</b>	+: 31 –: 0 0: 0
<b>Membri titulari prezenți la votul final</b>	Luís Paulo Alves, Francesca Barracciu, Victor Boștinăru, Nikos Chrysogelos, Danuta Maria Hübner, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva Kekuš, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Iosif Matula, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller
<b>Membri supleanți prezenți la votul final</b>	Andrea Cozzolino, Cornelia Ernst, Catherine Grèze, Karin Kadenbach, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Richard Seeber, Patrice Tirolien, Giommara Uggias, Derek Vaughan
<b>Membri supleanți [articolul 187 alineatul (2)] prezenți la votul final</b>	Edvard Kožušník