

11.11.2011

A7-0367/ 001-133

AMENDAMENTE 001-133

depuse de Comisia pentru transport și turism

Raport

Debora Serracchiani

Spațiul feroviar unic european

A7-0367/2011

Propunere de directivă (COM(2010)0475 – C7-0268/2010 – 2010/0253(COD))

Amendamentul 1

**Propunere de directivă
Considerentul 2a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) Ponderea sectorului feroviar în transporturi nu a crescut în ultimii zece ani, contrar obiectivelor pachetului feroviar din 2001, demonstrând necesitatea de a continua îmbunătățirea legislației în vigoare pentru a sprijini sectorul. Prezenta reformare este, prin urmare, esențială.

Justificare

Dezvoltarea sectorului feroviar de la adoptarea primului pachet feroviar nu a îndeplinit așteptările privind redresarea sectorului. De exemplu, între 1996 și 2008, ponderea modală a transportului feroviar de mărfuri a scăzut cu 2%, ajungând la 10,6%, în timp ce transportul rutier de mărfuri a crescut de la 42,1% la 45,9%. UE trebuie să-și îmbunătățească legislația urgent pentru a sprijini sectorul feroviar, pentru a evita aglomerarea drumurilor și pentru a îmbunătăți situația mediului.

Amendamentul 2

**Propunere de directivă
Considerentul 2b (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2b) Numeroasele proceduri de încălcare deschise împotriva statelor membre demonstrează că legislația în vigoare poate fi interpretată greșit și că sunt necesare clarificări și îmbunătățiri ale primului pachet feroviar, pentru a asigura deschiderea reală a pieței feroviare europene.

Amendamentul 3

**Propunere de directivă
Considerentul 2c (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2c) Investițiile în dezvoltarea și întreținerea infrastructurii feroviare continuă să fie insuficiente pentru a garanta dezvoltarea sectorului și a capacității sale competitive.

Justificare

Lipsa de investiții este o problemă fundamentală, care trebuie abordată prin această reformă.

Amendamentul 4

**Propunere de directivă
Considerentul 2d (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2d) Directivele care alcătuiesc primul pachet feroviar nu au împiedicat existența unei variații importante a structurii și nivelului tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare, precum și a formei și duratei procedurilor de alocare a capacităților.

Justificare

Tarifele de utilizare a infrastructurii și modul de calculare a acestora variază într-o mare măsură în UE. Acest lucru complică transportul feroviar internațional. Același lucru este valabil pentru repartizarea traselor. Legislația în vigoare trebuie îmbunătățită.

Amendamentul 5

Propunere de directivă Considerentul 2e (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2e) Condiții de piață netransparente reprezintă un obstacol clar în calea unor servicii feroviare competente.

Justificare

Lipsa de transparență îngreunează intrarea pe piață a unor noi întreprinderi, care ar putea contribui la un sector feroviar mai competitiv.

Amendamentul 6

Propunere de directivă Considerentul 3a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) Coexistența, în cadrul statelor membre, a diferitelor regimuri sociale în sectorul feroviar prezintă un risc de concurență neloială între noii operatori feroviari și operatorii feroviari istorici și necesită armonizare, respectându-se totodată caracteristicile specifice sectorului și statelor membre.

Amendamentul 7

Propunere de directivă Considerentul 3b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3b) Este necesar să se garanteze că organismele de reglementare își vor îndeplini funcțiile de supraveghere,

pentru a se evita discriminarea între întreprinderile feroviare și pentru a se garanta punerea în aplicare a unei politici tarifare adecvate și respectarea principiului separării conturilor.

Justificare

Lipsa unor astfel de garanții reprezintă unul dintre obstacolele în calea asigurării competitivității sectorului feroviar.

Amendamentul 8

**Propunere de directivă
Considerentul 3c (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3c) Pentru a finaliza spațiul feroviar european, este necesară o interoperabilitate completă a sistemului feroviar la nivel european. Agenției Europene a Căilor Ferate ar trebui să i se acorde competențele și resursele adecvate pentru realizarea mai rapidă a acestui obiectiv, printre altele în ceea ce privește dezvoltarea de standarde comune pentru certificarea materialului rulant și a sistemelor de siguranță și de semnalizare.

Amendamentul 9

**Propunere de directivă
Considerentul 4**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4) Serviciile regionale, urbane și suburbane, precum și activitățile de transport sub forma serviciilor de tren-navetă prin tunelul de sub Canalul Mânecii trebuie să fie excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive.

(4) Serviciile regionale, urbane și suburbane, precum și activitățile de transport sub forma serviciilor de tren-navetă prin tunelul de sub Canalul Mânecii ar trebui să fie excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive. ***Căile ferate din zonele de patrimoniu sau ale muzeelor care folosesc propriul itinerariu ar trebui, de asemenea, excluse din domeniul de aplicare al directivei.***

Amendamentul 10

Propunere de directivă Considerentul 6

Textul propus de Comisie

(6) Pentru a asigura dezvoltarea viitoare și funcționarea eficientă a sistemului feroviar, *trebuie* să se facă distincția între furnizarea de servicii de transport și funcționarea infrastructurii. Dată fiind această situație, este necesar ca cele două activități să fie gestionate separat și să aibă conturi separate.

Amendamentul

(6) Pentru a asigura dezvoltarea viitoare și funcționarea eficientă a sistemului feroviar, *ar trebui* să se facă distincția între furnizarea de servicii de transport și funcționarea infrastructurii. Dată fiind această situație, este necesar ca cele două activități să fie gestionate separat și să aibă conturi separate, ***în mod transparent, ceea ce asigură că fondurile publice nu sunt deturnate către alte activități comerciale.***

Justificare

Aceasta este unica posibilitate de a asigura transparența necesară în vederea dezvoltării unei piețe mai competitive și accesibile.

Amendamentul 11

Propunere de directivă Considerentul 6a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6a) Stricta separare a conturilor administratorului infrastructurii și ale întreprinderilor feroviare trebuie asigurată. Fondurile publice alocate unuia dintre sectoarele de activitate nu ar trebui transferate altor sectoare. Această interdicție ar trebui clar indicată în normele contabile ale fiecărui sector de activitate. Statul membru și organismul național de reglementare ar trebui să asigure aplicarea eficientă a acestei interdicții.

Justificare

Este necesară o mai mare transparență în ceea ce privește fluxurile de bani publici dintre administratorul infrastructurii și întreprinderile feroviare.

Amendamentul 12

Propunere de directivă Considerentul 6b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6b) Indiferent de tipul de întreprindere, toți operatorii feroviari trebuie să respecte legislația în materie de protecție socială și sănătate, în scopul de a evita practicile de dumping social și de concurență neloială.

Justificare

Concurența pe piața feroviară nu trebuie să se realizeze în detrimentul condițiilor de muncă și al protecției sociale a lucrătorilor. Respectarea legislațiilor naționale privind protecția socială și sănătatea trebuie să fie garantate pentru toți operatorii, indiferent de modelul lor de întreprindere.

Amendamentul 13

Propunere de directivă Considerentul 6c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6c) Pentru a face transportul feroviar competitiv în raport cu transportul rutier, ar trebui armonizate diferitele standarde naționale, precum dispozițiile privind siguranța în transportul feroviar, standardizarea și utilizarea documentelor de însoțire, normele privind formarea trenurilor și documentația relevantă, standardizarea semnalelor și marcajelor pentru conducerea trenurilor, standardizarea măsurilor și controalelor privind transportul mărfurilor periculoase, precum și procedurile uniforme de înregistrare și control al transportului deșeurilor.

Amendamentul 14

Propunere de directivă Considerentul 10a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(10a) Uniunea ar trebui să examineze surse alternative de finanțare a proiectelor feroviare europene, prin instrumente financiare inovatoare, cum ar fi obligațiunile pentru proiectele Uniunii, pentru a încuraja investițiile private și pentru a îmbunătăți accesul la capitalul de risc. În același fel, piața feroviară trebuie să devină atractivă pentru investitori privați, alternativi, prin intermediul unor cadre juridice transparente.

Justificare

Lipsa finanțării este una dintre principalele cauze ale situației dificile a căilor ferate europene. Trebuie elaborate strategii alternative și surse de finanțare. În special, trebuie sporită finanțarea infrastructurii. Statele membre care alocă fonduri infrastructurii lor trebuie, de asemenea, să aibă garanția că banii nu se folosesc în alte scopuri decât cele legate de infrastructură.

Amendamentul 15

Propunere de directivă Considerentul 10b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(10b) Statele membre și administratorii de infrastructură ar trebui să poată finanța investiții în infrastructură prin alte mijloace decât finanțarea directă din partea statului, cum ar fi finanțarea din partea sectorului privat.

Justificare

Este oportun să se menționeze posibilitatea ca administratorii de infrastructură să fie stabiliți sau să opereze prin modele alternative de finanțare din care pot obține finanțare privată. Acest lucru este esențial protejarea mecanismelor de finanțare existente în statele membre.

Amendamentul 16

Propunere de directivă Considerentul 11

Textul propus de Comisie

(11) Un sector eficient de transport al mărfurilor, mai ales transfrontalier, necesită acțiuni pentru deschiderea **pieței**.

Amendamentul

(11) Un sector eficient de transport al **călătorilor și** mărfurilor, mai ales transfrontalier **și în special în cazurile în care ecartamentele diferite de cale ferată încă reprezintă o barieră fizică în calea concurenței**, necesită acțiuni **urgente** pentru deschiderea **piețelor în fiecare stat membru și pentru crearea concurenței**.

Justificare

Ecartamentele diferite de cale ferată dintre Franța și Spania, de exemplu, reprezintă un obstacol fizic concret în calea concurenței, care se adaugă deja barierelor solide la nivelul reglementării din sectorul feroviar. La nivel european, sectorul de transport feroviar este unul dintre puținele sectoare în cadrul căruia nu a fost finalizată încă piața unică. Prin urmare, este necesară completarea deschiderii pieții cu liberalizarea serviciilor de transport național. Pentru a obține eficiență este indispensabil ca piața să fie competitivă.

Amendamentul 17

**Propunere de directivă
Considerentul 14**

Textul propus de Comisie

(14) Introducerea noilor servicii internaționale cu acces deschis pentru transportul de călători și cu opriri intermediare **nu trebuie folosită la deschiderea pieței pentru serviciile de transport intern de călători, ci trebuie să se limiteze numai la opririle** conexe rutei internaționale. Scopul principal al **noilor servicii** trebuie să fie transportul călătorilor într-o cursă internațională. Pentru a evalua dacă acesta este scopul principal al serviciului, trebuie să se țină seama de criterii precum proporția din cifra de afaceri și din volumul de călători, în raport cu transportul intern sau internațional de călători, și vechimea serviciilor. Evaluarea scopului principal al serviciului trebuie să se facă de către organismul național de reglementare, la cererea unei părți interesate.

Amendamentul

(14) Introducerea noilor servicii internaționale cu acces deschis pentru transportul de călători și cu opriri intermediare **ar trebui să se concentreze asupra opririlor** conexe rutei internaționale. Scopul principal al **serviciilor de acest tip** trebuie să fie transportul călătorilor într-o cursă internațională. Pentru a evalua dacă acesta este scopul principal al serviciului, trebuie să se țină seama de criterii precum proporția din cifra de afaceri și din volumul de călători, în raport cu transportul intern sau internațional de călători, și vechimea serviciilor. Evaluarea scopului principal al serviciului trebuie să se facă de către organismul național de reglementare, la cererea unei părți interesate.

Justificare

Prezentul amendament are ca scop clarificarea și actualizarea textului.

Amendamentul 18

Propunere de directivă Considerentul 15a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(15a) Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 permite statelor membre să garanteze lucrătorilor menținerea drepturilor lor sociale, în cadrul separării între exploatarea serviciilor de transport și gestionarea infrastructurii care poate implica transferul de întreprinderi.

Amendamentul 19

Propunere de directivă Considerentul 16

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(16) Deschiderea pentru concurență a serviciilor de transport internațional de călători poate avea implicații asupra organizării și finanțării serviciilor feroviare de transport de călători prestate pe baza unui contract de servicii publice. Statele membre trebuie să aibă opțiunea de a limita dreptul de acces pe piață în situația în care acesta ar periclita echilibrul economic al contractelor de servicii publice respective și în situația în care organismul de reglementare responsabil menționat la articolul 55 din prezenta *Directivă* își **dă** aprobarea în acest sens, pe baza unei analize economice obiective și ca urmare a unei cereri din partea autorităților competente care au atribuit contractul de servicii publice.

(16) Deschiderea pentru concurență a serviciilor de transport internațional de călători poate avea implicații asupra organizării și finanțării serviciilor feroviare de transport de călători prestate pe baza unui contract de servicii publice. Statele membre trebuie să aibă opțiunea de a limita dreptul de acces pe piață în situația în care acesta ar periclita echilibrul economic al contractelor de servicii publice respective și în situația în care organismul de reglementare responsabil menționat la articolul 55 **și, după caz, rețeaua de organisme de reglementare, astfel cum este definită la articolul 57** din prezenta *directivă* își **dau** aprobarea în acest sens, pe baza unei analize economice obiective și ca urmare a unei cereri din partea autorităților competente care au atribuit contractul de servicii publice.

Justificare

Prezentul amendament are ca scop extinderea domeniului de aplicare al dispoziției la serviciile de transport intern de călători. Amendamentul intenționează, de asemenea, să permită rețelei de organisme de reglementare să intervină, dacă este necesar.

Amendamentul 20

Propunere de directivă Considerentul 18a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(18a) Evoluțiile pieței au arătat că o preocupare esențială o reprezintă consolidarea rolului organismelor de reglementare. Dacă trebuie să aibă un rol-cheie în asigurarea unui mediu corect cu condiții echitabile de acces, aceste organisme trebuie să primească mijloacele financiare, precum și personalul și echipamentul logistic necesare pentru îndeplinirea acestui rol.

Amendamentul 21

Proiect de directivă Considerentul 18b (nou)

Proiect de rezoluție legislativă

Amendamentul

(18b) Organismul național de reglementare trebuie să fie o autoritate de reglementare independentă, cu competențe de autosesizare și de investigare și în măsură să ofere avize și decizii executorii, în scopul de a garanta o piață deschisă, fără bariere și în cadrul căreia este exercitată o concurență liberă și nedenaturată.

Amendamentul 22

Propunere de directivă Considerentul 19

Textul propus de Comisie

(19) Organismul de reglementare *trebuie* să funcționeze într-un mod care să evite orice conflict de interese și orice posibilă implicare în atribuirea contractului de servicii publice în cauză. Competența organismului de reglementare *trebuie* extinsă pentru a permite evaluarea scopului unui serviciu internațional și, după caz, a impactului economic potențial al acestuia asupra contractelor de servicii publice existente.

Amendamentul

(19) Organismul de reglementare *ar trebui* să funcționeze într-un mod care să evite orice conflict de interese și orice posibilă implicare în atribuirea contractului de servicii publice în cauză, ***fără a aduce atingere posibilității ca organismul să fie finanțat din bugetul general al statului sau din taxele încasate de sistemul feroviar, sau publicării informațiilor relevante.*** Competența organismului de reglementare *trebuie* extinsă pentru a permite evaluarea scopului unui serviciu internațional și, după caz, a impactului economic potențial al acestuia asupra contractelor de servicii publice existente;

Justificare

Textul directivei instituie un organism de reglementare independent, dar nu face referire la modalitatea de finanțare a acestuia. Din motive de transparență, se impune introducerea unei referințe explicite cu privire la sursele de finanțare posibile, care ar putea fi fonduri publice sau taxe impuse asupra sectorului, iar aceste informații trebuie să fie publicate.

Amendamentul 23

**Propunere de directivă
Considerentul 19a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(19a) În ceea ce privește organizarea, deciziile de finanțare, structura juridică și luarea de decizii, organismul național de reglementare ar trebui să fie pe deplin independent de orice administrator de infrastructură, organism de tarifare, organism de alocare și de orice solicitant. Organismul național de reglementare trebuie să aibă capacitatea administrativă necesară, din punctul de vedere al personalului și al resurselor, pentru a asigura o piață a transportului feroviar deschisă și transparentă. Nivelul necesar de personal ar trebui să fie direct legat de nevoile pieței și să varieze în consecință. Acest organism ar trebui să hotărască cu

privire la plângeri, să acționeze din proprie inițiativă, să ancheteze în caz de litigiu și să monitorizeze evoluția pieței. Organismul ar trebui susținut de un departament de reglementare din cadrul Comisiei. În plus, organismul național de reglementare ar trebui să mențină la dispoziția Comisiei o bază de date cu proiectele sale de decizie.

Justificare

Considerentul corespunde amendamentelor propuse la articolele 55-57, al căror scop este consolidarea rolului și competențelor organismului de reglementare. Această propunere vizează înființarea unui departament de reglementare în cadrul Comisiei Europene (DG MOVE, DG COMP, în mod ideal, o combinație din acestea două), astfel încât să asigure consiliere, orientare și instruire pentru organismele naționale de reglementare în realizarea sarcinilor acestora și vizând obținerea resurselor necesare (umane, financiare, intelectuale).

Amendamentele 24 și 25

Propunere de directivă Considerentul 21

Textul propus de Comisie

(21) Organismele de reglementare naționale *trebuie să facă schimb* de informații, *iar* în situațiile particulare unde este cazul, să își coordoneze principiile și practicile pe baza cărora se evaluează o posibilă periclitate a echilibrului economic al unui contract de servicii publice. Acestea *trebuie* să dezvolte, în mod progresiv, orientări pe baza experienței acumulate.

Amendamentul

(21) Organismele de reglementare naționale *ar trebui să creeze, sub auspiciile Comisiei, o rețea pentru a consolida cooperarea dintre ele, prin elaborarea de principii comune și prin schimbul de bune practici și de informații. Aceste organisme ar trebui, de asemenea, în situațiile particulare, dacă este cazul, să își coordoneze principiile și practicile pe baza cărora se evaluează o posibilă periclitate a echilibrului economic al unui contract de servicii publice. Acestea ar trebui să dezvolte, la nivel european, în mod progresiv, orientări comune pe baza experienței acumulate. Pe baza experienței rețelei respective de organisme de reglementare, Comisia ar trebui să prezinte o propunere legislativă pentru crearea unui organism european de reglementare.*

Justificare

Considerentul corespunde amendamentelor propuse la articolele 55-57, al căror scop este consolidarea rolului și independenței organismului de reglementare și cooperarea dintre organismele naționale de reglementare.

Amendamentul 26

Propunere de directivă Considerentul 22

Textul propus de Comisie

(22) Pentru a asigura concurența loială între întreprinderile feroviare, **trebuie făcută o distincție între** prestarea de servicii de transport și operarea infrastructurilor de servicii. **Dată fiind această situație, este necesar ca aceste două tipuri de activități să fie administrate independent, sub forma unor entități juridice distincte. Această independență nu presupune înființarea unui organism sau unei firme separate pentru fiecare infrastructură de servicii.**

Amendamentul

(22) Pentru a asigura concurența loială între întreprinderile feroviare, prestarea de servicii de transport și operarea infrastructurilor de servicii **ar trebui să fie gestionate într-un mod transparent și nediscriminatoriu. Organismul de reglementare ar trebui să se asigure că această gestiune este transparentă și nediscriminatorie, în conformitate cu procedurile prevăzute în prezenta directivă.**

Justificare

Separarea completă a serviciilor de transport nu va duce neapărat la o concurență echitabilă între aceste activități. Dimpotrivă, această separare va genera costuri de organizare suplimentare, creșterea birocrăției și a sarcinilor administrative. Acest lucru va avea consecințe negative pentru competitivitatea transportului feroviar în comparație cu alte moduri de transport.

Amendamentul 27

Propunere de directivă Considerentul 23

Textul propus de Comisie

(23) Pentru a asigura servicii fiabile și adecvate, este necesar ca întreprinderile feroviare să îndeplinească, permanent, cerințele în materie de bună reputație, capacitate financiară și competență profesională.

Amendamentul

(23) Pentru a asigura servicii fiabile și adecvate, este necesar ca întreprinderile feroviare să îndeplinească, permanent, cerințele în materie de bună reputație, capacitate financiară, **standarde sociale** și competență profesională.

Amendamentul 28

Propunere de directivă Considerentul 24

Textul propus de Comisie

(24) Pentru protecția clienților și părților terțe implicate, este **important să se garanteze că** întreprinderile feroviare **sunt** asigurate la un nivel suficient pentru răspundere civilă.

Amendamentul

(24) Pentru protecția clienților și părților terțe implicate, este **esențial ca** întreprinderile feroviare **să fie** asigurate la un nivel suficient pentru răspundere civilă. **Acoperirea răspunderii în caz de accident, prin garanții furnizate de bănci sau alte întreprinderi ar trebui, de asemenea, să fie permisă, cu condiția ca o astfel de acoperire să fie oferită în condițiile de pe piață, să nu determine aplicarea de ajutoare de stat și să nu conțină elemente de discriminare în raport cu întreprinderile feroviare.**

Justificare

Întreprinderile feroviare trebuie să aibă libertatea de a aplica diverse opțiuni proporționate de răspundere civilă, întrucât există diferite niveluri de risc în diferite rețele feroviare. În multe state membre, opțiuni precum caracterul adecvat al propriului capital sau garanțiile bancare sunt folosite cu succes pentru asigurarea de răspundere civilă.

Amendamentul 29 și 30

Propunere de directivă Considerentul 25

Textul propus de Comisie

(25) **O întreprindere feroviară trebuie** de asemenea să respecte dispozițiile interne și ale Uniunii privind prestarea de servicii feroviare, aplicate într-o manieră nediscriminatorie, destinate să asigure că **aceasta poate** să-și desfășoare activitatea în condiții de deplină *siguranță* și cu respectarea **sănătății, a condițiilor sociale și a drepturilor** muncitorilor și **consumatorilor**, pe *tronsoane specifice*.

Amendamentul

(25) **Toate întreprinderile feroviare ar trebui**, de asemenea, să respecte **atât** dispozițiile interne, **cât** și ale Uniunii privind prestarea de servicii feroviare, aplicate într-o manieră nediscriminatorie, destinate să asigure că **acestea pot** să-și desfășoare activitatea în condiții de deplină *siguranță* și cu respectarea **deplină a obligațiilor existente în ceea ce privește condițiile sociale, sănătatea și drepturile** muncitorilor și **consumatorilor**, pe **toate tronsoanele**.

Justificare

Dispozițiile existente privind protecția sănătății, drepturile angajaților și condițiile sociale trebuie respectate în întregime de către întreprinderile feroviare. În plus, este evident că acele condiții la care se face referire trebuie respectate în toate cazurile.

Amendamentul 31

Propunere de directivă Considerentul 26a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(26a) Acordarea de licențe pentru materialul rulant al întreprinderilor feroviare este de prea multe ori supusă unor complicații nejustificate, ceea ce denaturează accesul pe piață. Prin urmare, este necesară acordarea unui mandat puternic Agenției Europene a Căilor Ferate în acest sens. Așadar, se solicită Comisiei, ca parte din revizuirea Regulamentului (CE) nr. 881/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2004 privind înființarea unei Agenții Europene a Căilor Ferate¹, să investigheze dacă competențele Agenției Europene a Căilor Ferate pot fi extinse în această privință.

¹ JO L 164, 30.4.2004, p. 1.

Justificare

Nu este întotdeauna simplu pentru întreprinderile feroviare să obțină acces la piața feroviară a unui stat membru. În cadrul revizuirii planificate a Regulamentului privind Agenția Europeană a Căilor Ferate, Agenției ar trebui să i se atribuie competențe sporite pentru a monitoriza mai strict comportamentul statelor membre care blochează indirect accesul pe piață prin intermediul politicilor acestora de acordare a licențelor și pentru a lua măsuri împotriva unei astfel de conduite. De asemenea, este inclus un apel la adresa Comisiei pentru a analiza această posibilitate.

Amendamentul 32

Propunere de directivă Considerentul 27

Textul propus de Comisie

(27) Pentru a asigura transparența și accesul nediscriminatoriu la infrastructura feroviară și la serviciile aferente transportului feroviar al tuturor întreprinderilor feroviare, toate informațiile necesare utilizării drepturilor de acces se publică într-un document de referință al rețelei.

Amendamentul

(27) Pentru a asigura transparența și accesul nediscriminatoriu la infrastructura feroviară și la serviciile aferente transportului feroviar al tuturor întreprinderilor feroviare, toate informațiile necesare utilizării drepturilor de acces se publică într-un document de referință al rețelei, ***inclusiv formate accesibile persoanelor cu handicap sau cu mobilitate redusă.***

Justificare

Este important ca, în vederea asigurării coerenței cu deciziile adoptate prin alte inițiative, să se garanteze accesul în toate formatele, în vederea evitării în acest mod a discriminării persoanelor cu handicap.

Amendamentul 33

**Propunere de directivă
Considerentul 35**

Textul propus de Comisie

(35) Orice sistem de tarificare emite semnale economice către utilizatori. Este important ca aceste semnale către întreprinderile feroviare să fie coerente și să îi determine să ia hotărâri raționale.

Amendamentul

(35) Orice sistem de tarificare emite semnale economice către utilizatori. Este important ca aceste semnale către întreprinderile feroviare să fie coerente și ***clare și*** să îi determine să ia hotărâri raționale ***și sustenabile.***

Amendamentul 34

**Propunere de directivă
Considerentul 40a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(40a) Solicitanții care oferă servicii de transport în vagoane separate trebuie promovați în scopul de a extinde piața potențială pentru noi clienți feroviari. Prin urmare, este important ca acești solicitanți să fie luați în considerare de către administratorul de infrastructură în

momentul în care acordă capacitate, pentru a le permite să beneficieze pe deplin de acest cadru juridic și să extindă cota de piață feroviară pentru noi sectoare.

Amendamentul 35

Propunere de directivă Considerentul 50

Textul propus de Comisie

(50) Este important să se asigure o mai bună coordonare a sistemelor de alocare pentru a îmbunătăți atractivitatea căilor ferate pentru traficul care utilizează rețelele mai multor administratori de infrastructură, în special pentru traficul internațional.

Amendamentul

(50) Este important să se asigure o mai bună coordonare a sistemelor de alocare pentru a îmbunătăți atractivitatea căilor ferate pentru traficul care utilizează rețelele mai multor administratori de infrastructură, în special pentru traficul internațional. ***În acest context, pare oportună crearea în cele din urmă a unui organism european de reglementare.***

Justificare

Prezentul amendament subliniază importanța creării în cele din urmă a unui organism național de reglementare.

Amendamentul 36

Propunere de directivă Considerentul 53

Textul propus de Comisie

(53) Este necesar să se facă investiții în infrastructura feroviară, iar sistemele de tarifare a utilizării infrastructurii *trebuie* să ofere stimulente administratorilor acesteia pentru ca realizarea investițiilor adecvate să fie avantajoasă din punct de vedere economic.

Amendamentul

(53) Este necesar să se facă investiții ***sporite*** în infrastructura feroviară - ***în special în infrastructura existentă*** -, iar sistemele de tarifare a utilizării infrastructurii *ar trebui* să ofere stimulente administratorilor acesteia pentru ca realizarea investițiilor adecvate să fie avantajoasă din punct de vedere economic ***și sustenabilă din punct de vedere ecologic.***

Amendamentul 37

**Propunere de directivă
Considerentul 58a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(58a) În scopul de a crește nivelul traficului de călători și de mărfuri efectuat pe calea ferată în raport cu alte moduri de transport, este de dorit ca, la internalizarea costurilor externe, statele membre să se asigure că taxele diferențiate nu au niciun impact negativ asupra echilibrului financiar al administratorului infrastructurii. În cazul în care administratorul infrastructurii a suferit totuși o pierdere din cauza acestei diferențieri, se recomandă ca statele membre să ajusteze această diferență, cu respectarea normelor privind ajutoarele de stat.

Amendamentul 38

**Propunere de directivă
Considerentul 59**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(59) Dezvoltarea transportului feroviar trebuie realizată prin utilizarea inter alia a instrumentelor puse la dispoziție de Uniunea, fără să se aducă atingere priorităților deja stabilite.

eliminat

Justificare

În spiritul unei mai bune legiferări și lizibilități pentru cetățenii europeni, o mare parte dintre considerente poate fi eliminată.

Amendamentul 39

**Propunere de directivă
Considerentul 61**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(61) Este de dorit să se ofere întreprinderilor feroviare și

eliminat

**administratorului infrastructurii
stimulente pentru a reduce la minim
perturbările din rețea.**

Justificare

În spiritul unei mai bune legiferări și lizibilități pentru cetățenii europeni, o mare parte dintre considerente poate fi eliminată.

Amendamentul 40

Propunere de directivă Considerentul 62

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(62) Alocarea capacităților se asociază cu un cost pentru administratorul infrastructurii, cost care trebuie recuperat. **eliminat**

Justificare

În spiritul unei mai bune legiferări și lizibilități pentru cetățenii europeni, o mare parte dintre considerente poate fi eliminată.

Amendamentul 41

Propunere de directivă Considerentul 63

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(63) Administrarea eficientă și utilizarea echitabilă și nediscriminatorie a infrastructurii feroviare necesită înființarea unui organism de reglementare care să supravegheze aplicarea regulilor prevăzute de prezenta directivă și care să acționeze ca un organism de apel, fără a elimina posibilitatea unui control judecătoresc .

(63) Administrarea eficientă și utilizarea echitabilă și nediscriminatorie a infrastructurii feroviare necesită înființarea de organisme naționale de reglementare care să supravegheze aplicarea regulilor prevăzute de prezenta directivă și care să acționeze ca un organism de apel, fără a elimina posibilitatea unui control judecătoresc.

Justificare

Prezentul amendament are ca scop clarificarea textului.

Amendamentul 42

Propunere de directivă Considerentul 65

Textul propus de Comisie

(65) Comisia trebuie să fie împuternicită să modifice anexele la prezenta directivă. Deoarece măsurile respective au un domeniu de aplicare general și sunt concepute pentru modificarea unor elemente neesențiale ale prezentei directive, acestea trebuie adoptate ca acte delegate, în conformitate cu articolul 290 din tratat.

Amendamentul

(65) Pentru a asigura monitorizarea pieței feroviare, și buna reglementare în privința tarifării taxelor pentru utilizarea infrastructurii căii ferate și pentru alocarea capacității infrastructurii căii ferate, Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 290 din *Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește criteriile și procedurile de respectat ca făcând parte din procesul de monitorizare a pieței, anumite elemente ale documentului de referință al rețelei, anumite principii de taxare, reducerea temporară a taxelor pentru ETCS, anumite elemente ale sistemului de performanță, criteriile care trebuie urmate în ceea ce privește cerințele referitoare la sollicitanții de infrastructură, calendarul procesului de alocare, situațiile financiare și principiile și practicile comune elaborate de organismele de reglementare pentru luarea deciziilor. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. În momentul pregătirii și redactării actelor delegate, Comisia trebuie să asigure transmiterea simultană, promptă și corespunzătoare a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.*

Justificare

Prezentul amendament are ca scop să ofere un cadru mai strict pentru delegarea de competențe Comisiei în ceea ce privește modificarea unor elemente neesențiale ale directivei pe o perioadă limitată. Textul este în conformitate cu noul consens interinstituțional din 2011.

Amendamentul 43

Propunere de directivă Considerentul 66

Textul propus de Comisie

(66) *Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei¹.*

Amendamentul

(66) *Pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Respectivetele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie¹.*

¹ JO L 55, 28.2.2011, p. 13

Justificare

Prezentul amendament face referire la noul Regulament privind actele de punere în aplicare, recent intrat în vigoare.

Amendamentul 44

Propunere de directivă Considerentul 71a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(71a) *Ca urmare a rezoluțiilor Parlamentului European din 12 iulie 2007 și din 11 iunie 2010 și ca urmare a punerii în aplicare a Directivei 2001/12, Comisia ar trebui să prezinte o propunere legislativă cu privire la separarea dintre administratorul de infrastructură și operator până la sfârșitul anului 2012. Dat fiind faptul că sectorul feroviar nu este complet deschis, Comisia ar trebui să prezinte până la acea dată o propunere legislativă cu privire la deschiderea pieței.*

¹ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

Amendamentul 45

Propunere de directivă Articolul 2 – alineatul 3 – paragraful 1a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În ceea ce privește calendarul de alocare a capacităților, statele membre pot decide intervale și termene-limită diferite de cele menționate la articolul 43 alineatul (2), la anexa VIII punctul 4 litera (b) și la anexa IX punctele 3, 4 și 5 în cazul traselor internaționale care trebuie stabilite în colaborare cu administratorii de infrastructură din țări terțe, dintr-o rețea a cărui ecartament de cale ferată este diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii.

Justificare

Prezentul amendament permite mai multă flexibilitate în ceea ce privește alocarea capacităților în cazul traselor internaționale stabilite în colaborare cu țări terțe pentru rețele al căror ecartament de cale ferată este diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii. Acesta este, mai ales, cazul țărilor baltice.

Amendamentul 46

Propunere de directivă Articolul 2 – alineatul 3a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) Statele membre pot exclude de la aplicarea articolului 31 alineatul (5), vehiculele care sunt exploatate sau care vor fi exploatate din și către țări terțe, pe o rețea al cărei ecartament de cale ferată este diferit de cel al rețelei feroviare principale din Uniune.

Amendamentul 47

Propunere de directivă Articolul 3 – punctul 2

Textul propus de Comisie

2. „administratorul infrastructurii” înseamnă orice organism sau firmă responsabilă, în special, de realizarea, administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare, inclusiv gestionarea traficului, control-comandă și semnalizare. Funcțiile administratorului infrastructurii în **legătura cu o rețea sau o parte a unei rețele pot fi atribuite unor organisme sau firme diferite;**

Amendamentul

2. „administratorul infrastructurii” înseamnă: orice organism sau firmă responsabilă, în special, de realizarea, administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare, inclusiv gestionarea traficului, control-comandă și semnalizare, **în conformitate cu normele de siguranță aplicabile.** Funcțiile **esențiale** ale administratorului infrastructurii **cuprind: luarea deciziilor pentru repartizarea traselor, inclusiv definirea și evaluarea disponibilității traselor, precum și repartizarea traselor individuale și luarea deciziilor privind tarifarea infrastructurii, inclusiv stabilirea și colectarea tarifelor și investițiile în infrastructură;**

Amendamentul 48

**Propunere de directivă
Articolul 3 – punctul 2a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. „organismul de reglementare” înseamnă un organism care, într-un stat membru, supraveghează aplicarea corectă a reglementărilor relevante, care nu este în niciun fel implicat în elaborarea de politici și este complet separat de întreprinderi, în special de întreprinderile menționate la punctele 1 și 2;

Amendamentul 49

**Propunere de directivă
Articolul 3 – punctul 3**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3. „infrastructură feroviară” înseamnă toate articolele cuprinse în **lista din anexa I.A la Regulamentul (CEE) nr. 2598/70 al Comisiei din 18 decembrie 1970 de precizare a posturilor ce se vor înscrie la**

3. „infrastructură feroviară” înseamnă toate articolele cuprinse în anexa I la prezenta directivă;

diferite poziții din situația contabilă, prezentate în anexa I la Regulamentul (CEE) nr. 1108/70 din 4 iunie 1970, care, din motive de claritate, sunt incluse în anexa I la prezenta directivă;

Justificare

Eliminându-se referirea la Regulamentul 2598/70, pentru prezenta directivă, termenul „infrastructură feroviară” este definit în lista de la anexa I

Amendamentul 50

Propunere de directivă Articolul 3 – punctul 7

Textul propus de Comisie

7. „servicii regionale” înseamnă serviciile de transport prestate pentru a răspunde cerințelor de transport ale unei regiuni;

Amendamentul

7. „servicii regionale” înseamnă serviciile de transport prestate pentru a răspunde cerințelor de transport ale unei regiuni **sau ale regiunilor de frontieră;**

Justificare

Noțiunea de „regiune” trebuie interpretată în sensul său geografic.

Amendamentul 51

Propunere de directivă Articolul 4 – alineatul 2a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) Administratorul infrastructurii va gestiona propriile servicii informatice, pentru a se asigura că informațiile sensibile din punct de vedere comercial sunt protejate în mod adecvat.

Justificare

Pentru a garanta o independență reală față de o organizație-umbrelă și față de alte societăți, este important ca fiecare administrator de infrastructură să aibă propriul departament informatic.

Amendamentul 52

Propunere de directivă
Articolul 4 – alineatul 2b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2b) Statele membre se asigură, de asemenea, că atât întreprinderile feroviare, cât și administratorii de infrastructură, care nu sunt complet independenți unii de ceilalți, poartă responsabilitatea pentru politicile proprii de personal.

Justificare

Întrucât administratorii de infrastructuri trebuie să fie în măsură să ia decizii independente, aceștia trebuie, de asemenea, să fie pe deplin responsabili pentru politicile proprii de personal. Dacă politica lor de personal nu este complet independentă, există pericolul ca această condiție să nu poată fi îndeplinită.

Amendamentul 53

Propunere de directivă
Articolul 6

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 6

Articolul 6

Separarea conturilor

Separarea **transparentă a** conturilor

1. Statele membre se asigură că se țin conturi de profituri și pierderi și bilanțuri separate și că acestea se publică, pe de o parte pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport de către întreprinderile feroviare și, pe de altă parte, pentru activitățile legate de administrarea infrastructurii feroviare. Fondurile publice alocate unuia din aceste două sectoare de activitate nu sunt transferate celuilalt .

(1) Statele membre se asigură că se țin conturi de profituri și pierderi și bilanțuri separate și că acestea se publică, pe de o parte pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport de către întreprinderile feroviare și, pe de altă parte, pentru activitățile legate de administrarea infrastructurii feroviare. Fondurile publice alocate unuia din aceste două sectoare de activitate nu sunt transferate celuilalt .

2. Statele membre pot prevedea, de asemenea, ca această separare să necesite organizarea unor departamente distincte în cadrul aceleiași întreprinderi sau ca infrastructura și serviciile de transport să fie administrate de entități separate.

(2) Statele membre pot prevedea, de asemenea, ca această separare să necesite organizarea unor departamente distincte în cadrul aceleiași întreprinderi sau ca infrastructura și serviciile de transport să fie administrate de entități separate **pentru a asigura dezvoltarea concurenței, continuarea investițiilor și rentabilitatea**

3. Statele membre se asigură că se țin și se publică conturi de profit și pierderi și bilanțuri separate, pe de o parte în legătură cu activitățile privind furnizarea serviciilor de transport feroviar de mărfuri și, pe de altă parte, în legătură cu activitățile privind furnizarea serviciilor de transport de călători. Fondurile publice plătite pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport ca servicii publice trebuie prezentate separat pentru fiecare contract de serviciu public în contabilitatea aferentă și nu sunt transferate activităților legate de furnizarea altor servicii de transport sau altor activități.

4. Conturile diferitelor sectoare de activitate menționate la alineatele (1) și (3) se țin în așa fel încât să permită monitorizarea ***interdicției de transfer al fondurilor publice plătite unui sector de activitate la un altul.***

prestării de servicii în sectorul feroviar.

(3) Statele membre se asigură că se țin și se publică conturi de profit și pierderi și bilanțuri separate, pe de o parte în legătură cu activitățile privind furnizarea serviciilor de transport feroviar de mărfuri și, pe de altă parte, în legătură cu activitățile privind furnizarea serviciilor de transport de călători. Fondurile publice plătite pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport ca servicii publice trebuie prezentate separat pentru fiecare contract de serviciu public în contabilitatea aferentă și nu sunt transferate activităților legate de furnizarea altor servicii de transport sau altor activități.

(4) ***Pentru a asigura deplina transparență a costurilor implicate de utilizarea infrastructurii***, conturile diferitelor sectoare de activitate menționate la alineatele (1) și (3) se țin în așa fel încât să permită monitorizarea ***compatibilității cu alineatele anterioare și monitorizarea utilizării veniturilor din tarifele de utilizare a infrastructurii, din excedentele din alte activități comerciale și din fondurile publice plătite administratorului infrastructurii. Veniturile administratorului de infrastructură nu vor fi în niciun fel utilizate de o întreprindere feroviară sau un organism sau o firmă care controlează întreprinderea feroviară, deoarece aceasta ar putea duce la consolidarea poziției sale pe piață sau la obținerea de avantaje economice în raport cu alte întreprinderi feroviare. Prezenta dispoziție nu împiedică, sub supravegherea organismului de reglementare menționat la articolul 55, rambursarea, inclusiv a dobânzilor în condițiile pieței, a capitalului investit, pus la dispoziția administratorului de infrastructură de organismul sau firma care controlează întreprinderea feroviară.***

Amendamentul 54

Propunere de directivă

Articolul 7

Textul propus de Comisie

1. Statele membre se asigură că funcțiile care determină accesul echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură **enumerată în anexa II** sunt încredințate unor organisme sau firme care nu sunt ele însele furnizoare de servicii de transport feroviar. Indiferent de structura organizatorică, trebuie demonstrat că acest obiectiv a fost realizat.

Anexa II poate fi modificată, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la articolul 60.

Cu toate acestea, statele membre pot încredința întreprinderilor feroviare sau oricărui alt organism responsabilitatea de a contribui la dezvoltarea infrastructurii feroviare, de exemplu prin investiții, întreținere și finanțare.

2. În situația în care administratorul infrastructurii, prin forma legală, organizatoric sau decizional, nu este independent față de toate întreprinderile feroviare, atribuțiile expuse în capitolul IV secțiunile 3 și 4 sunt preluate de un organism de tarifare și, respectiv, de un organism de alocare independente prin forma legală, organizatoric și decizional.

3. Atunci când dispozițiile capitolului IV secțiunile 2 și 3 se referă la funcțiile esențiale ale unui administrator de infrastructură, ele se înțeleg ca aplicându-se organismului de tarifare sau organismului de alocare pentru competențele lor respective în acest sens.

Amendamentul

(1) Statele membre se asigură că funcțiile care determină accesul echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură **astfel cum este definit la articolul 3** sunt încredințate unor organisme sau firme care nu sunt ele însele furnizoare de servicii de transport feroviar. Indiferent de structura organizatorică, trebuie demonstrat că acest obiectiv a fost realizat.

Cu toate acestea, statele membre pot încredința întreprinderilor feroviare sau oricărui alt organism responsabilitatea de a contribui la dezvoltarea infrastructurii feroviare, de exemplu prin investiții, întreținere și finanțare.

(2) În situația în care administratorul infrastructurii, prin forma legală, organizatoric sau decizional, nu este independent față de toate întreprinderile feroviare, atribuțiile expuse în capitolul IV secțiunile 3 și 4 sunt preluate de un organism de tarifare și, respectiv, de un organism de alocare independente prin forma legală, organizatoric și decizional.

(3) Atunci când dispozițiile capitolului IV secțiunile 2 și 3 se referă la funcțiile esențiale ale unui administrator de infrastructură, ele se înțeleg ca aplicându-se organismului de tarifare sau organismului de alocare pentru competențele lor respective în acest sens.

(3a) Comisia prezintă până la 31 decembrie 2012 o propunere de directivă care să conțină dispoziții legate de separarea operațiilor de administrare a

infrastructurii și a operațiilor de transport, precum și o propunere pentru deschiderea pieței interne de transport feroviar de călători, care nu aduce atingere calității serviciilor de transport și care menține obligațiile serviciului public.

Amendamentul 55

Propunere de directivă Articolul 8

Textul propus de Comisie

1. Statele membre dezvoltă infrastructura lor națională de cale ferată, ținând cont, dacă este cazul, de nevoile generale ale Uniunii . În acest scop, statele membre publică, cel târziu la doi ani după intrarea în vigoare a prezentei directive, o strategie de dezvoltare a infrastructurii feroviare în vederea satisfacerii necesităților viitoare de mobilitate, pe baza unei finanțări solide și sustenabile a sistemului feroviar. Strategia acoperă o perioadă de cel puțin **cinci** ani și este **reînnoibilă**.

2. Având în vedere articolele 93, 107 și 108 din tratat, statele membre **pot** de asemenea **acorda** administratorului infrastructurii finanțări la un nivel corespunzător cu sarcinile acestuia, cu dimensiunea infrastructurii și cu necesitățile financiare, în special pentru acoperirea investițiilor noi.

3. În cadrul politicii generale stabilite de

Amendamentul

(1) Statele membre dezvoltă infrastructura lor națională de cale ferată, ținând cont, dacă este cazul, de nevoile generale ale Uniunii . În acest scop, statele membre publică, cel târziu la doi ani după intrarea în vigoare a prezentei directive, **și după consultarea părților interesate, inclusiv a autorităților locale și regionale în cauză, a sindicatelor, a uniunilor sindicale din sector și a reprezentanților utilizatorilor**, o strategie de dezvoltare a infrastructurii feroviare în vederea satisfacerii necesităților viitoare de mobilitate, pe baza unei finanțări solide și sustenabile a sistemului feroviar. Strategia acoperă o perioadă de cel puțin **șapte** ani și este **poate fi reînnoită**.

(2) **Ori de câte ori veniturile nu sunt suficiente pentru a acoperi nevoile financiare ale administratorului de infrastructură, fără a aduce atingere cadrului de tarifare prevăzut la articolele 31 și 32 din prezenta directivă și** având în vedere articolele 93, 107 și 108 din tratat, statele membre **acordă**, de asemenea, administratorului infrastructurii finanțări la un nivel corespunzător cu sarcinile acestuia, cu dimensiunea infrastructurii și cu necesitățile financiare, în special pentru acoperirea investițiilor noi.

(3) În cadrul politicii generale stabilite de

stat și ținând cont de strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare menționată la alineatul (1), administratorul infrastructurii adoptă un plan de afaceri care să includă programele de investiții și de finanțare. Planul se întocmește astfel încât să asigure utilizarea, furnizarea și dezvoltarea optimă și eficientă a infrastructurii, concomitent cu asigurarea unui echilibru financiar și punerea la dispoziție a mijloacelor necesare pentru realizarea acestor obiective. Administratorul infrastructurii se asigură că solicitanții sunt consultați înainte de aprobarea planului de **afaceri**. Organismul de reglementare menționat la articolul 55 emite un aviz cu caracter neobligatoriu, referitor la **capacitatea acestui plan de afaceri de a realiza obiectivele stabilite**.

4. Statele membre trebuie să se asigure că, în condiții normale de activitate și pe o perioadă de timp care nu depășește **trei** ani, conturile unui administrator al infrastructurii prezintă cel puțin un echilibru între venitul rezultat din tarifele de utilizare a infrastructurii, excedentul rezultat din alte activități comerciale și finanțările de la stat, pe de o parte, și cheltuielile infrastructurii, pe de altă parte, incluzând plățile în avans de la stat, dacă este cazul.

Fără să aducă atingere obiectivului posibil pe termen lung privind acoperirea de către utilizator a costurilor infrastructurii pentru toate modurile de transport, pe baza unei concurențe loiale și nediscriminatorii între diversele moduri de transport, în situația în care transportul feroviar poate concura cu alte moduri de transport, în cadrul de tarifare prevăzut la articolele 31 și 32, un stat membru poate cere administratorului

stat și ținând cont de strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare menționată la alineatul (1), administratorul infrastructurii adoptă un plan de afaceri care să includă programele de investiții și de finanțare. Planul se întocmește astfel încât să asigure utilizarea, furnizarea și dezvoltarea optimă și eficientă a infrastructurii, concomitent cu asigurarea unui echilibru financiar și punerea la dispoziție a mijloacelor necesare pentru realizarea acestor obiective. Administratorul infrastructurii se asigură că solicitanții sunt consultați **în mod nediscriminatoriu** înainte de aprobarea planului de **investiții, ținându-se seama de condițiile privind accesul și utilizarea și de caracteristicile și modul de furnizare și dezvoltare a infrastructurii**. Organismul de reglementare menționat la articolul 55 emite un aviz cu caracter neobligatoriu, referitor la **măsura în care planul de afaceri creează discriminări între solicitanți**.

(4) Statele membre trebuie să se asigure că, în condiții normale de activitate și pe o perioadă de timp care nu depășește **doi** ani, conturile unui administrator al infrastructurii prezintă cel puțin un echilibru între venitul rezultat din tarifele de utilizare a infrastructurii, excedentul rezultat din alte activități comerciale, **subvenții nerambursabile din surse private** și finanțările de la stat **inclusiv, dacă este cazul, plățile în avans de la stat**, pe de o parte, și cheltuielile infrastructurii, pe de altă parte, incluzând, dacă este cazul, **finanțarea pe baze durabile a reînnoirii activelor pe termen lung**.

Fără să aducă atingere obiectivului posibil pe termen lung privind acoperirea de către utilizator a costurilor infrastructurii pentru toate modurile de transport, pe baza unei concurențe loiale și nediscriminatorii între diversele moduri de transport, în situația în care transportul feroviar poate concura cu alte moduri de transport, în cadrul de tarifare prevăzut la articolele 31 și 32, un stat membru poate cere administratorului

infrastructurii să-și echilibreze conturile fără a apela la finanțarea statului.

infrastructurii să-și echilibreze conturile fără a apela la finanțarea statului.

Amendamentul 56

Propunere de directivă Articolul 9 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) Alineatele (1) și (2) nu se aplică datoriilor sau dobânzilor generate de datoriile contractate de întreprinderi după **15 martie 2001 sau după data aderării la Uniune în cazul statelor membre care au aderat după 15 martie 2001.**

Amendamentul

(3) Alineatele (1) și (2) nu se aplică datoriilor sau dobânzilor generate de datoriile contractate de întreprinderi după **intrarea în vigoare a prezentei directive.**

Justificare

Sunt necesare în continuare reabilitarea financiară a întreprinderilor feroviare și anularea datoriilor istorice ale acestora. În pofida dispozițiilor adoptate deja în 1991 (Directiva 91/440 CEE), în numeroase state, acest lucru nu s-a realizat. Pentru a oferi sprijin eficient sectorului feroviar este necesară reducerea nivelului datoriilor. În acest sens, data stabilită, și anume 15 martie 2001, respectiv data aderării noilor state membre, este prematură.

Amendamentul 57

Propunere de directivă Articolul 10 – alineatul 2 – paragraful 3a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În nici un caz, condițiile de acces la infrastructura feroviară nu trebuie să împiedice călătorii să primească informații și să cumpere un bilet pentru a ajunge de la o localitate la alta, indiferent de câți operatori de transport feroviar furnizează, integral sau parțial, servicii de transport de călători între cele două localități.

Justificare

În nici un caz, condițiile de acces la infrastructura feroviară nu trebuie să nu trebuie să împiedice călătorii să primească informații și să cumpere un bilet pentru a ajunge de la o localitate la alta, indiferent de câți operatori de transport feroviar furnizează, integral sau parțial, servicii de transport de călători între cele două localități.

Amendamentul 58

Propunere de directivă Articolul 10 – alineatul 2 – paragraful 4

Textul propus de Comisie

Comisia **poate adopta** măsuri de punere în aplicare care să stabilească detaliile procedurii și criteriilor care trebuie urmate în vederea punerii în aplicare a prezentului alineat. Aceste măsuri, concepute a asigura punerea în aplicare a prezentei directive în condiții unitare, se adoptă ca acte de punere în aplicare, în conformitate cu articolul 63 alineatul (3).

Amendamentul

Comisia **adoptă, pe baza experienței organismelor de reglementare, la 18 luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive**, măsuri de punere în aplicare care să stabilească detaliile procedurii și criteriilor care trebuie urmate în vederea punerii în aplicare a prezentului alineat. Aceste măsuri, concepute a asigura punerea în aplicare a prezentei directive în condiții unitare, se adoptă ca acte de punere în aplicare, în conformitate cu **procedura de examinare menționată la** articolul 63 alineatul (3).

Justificare

Comisia ar trebui să aibă obligația de a acționa în termen de 18 luni de la intrarea în vigoare a directivei, o perioadă considerată suficient de lungă pentru a câștiga experiență în ceea ce privește acordarea accesului la infrastructura feroviară.

Amendamentul 59

Propunere de directivă Articolul 11 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Autoritățile competente și întreprinderile feroviare care prestează aceste servicii publice trebuie să pună la dispoziția organismului sau organismelor de reglementare competente informațiile necesare în limite rezonabile pentru a putea lua o decizie. Organismul de reglementare trebuie să analizeze informațiile puse la dispoziție, cu consultarea tuturor părților implicate, după caz, și să informeze părțile cu privire la decizia sa motivată **într-un termen predeterminat și rezonabil, și, în orice caz, în maximum două luni** de la

Amendamentul

Autoritățile competente și întreprinderile feroviare care prestează aceste servicii publice trebuie să pună la dispoziția organismului sau organismelor de reglementare competente informațiile necesare în limite rezonabile pentru a putea lua o decizie. Organismul de reglementare trebuie să analizeze informațiile puse la dispoziție, cu consultarea tuturor părților implicate, după caz și să informeze părțile cu privire la decizia sa motivată **în termen de o lună de la primirea plângerii.**

primirea *tuturor informațiilor relevante*.

Amendamentul 60

Propunere de directivă Articolul 11 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

(4) Comisia **poate adopta** măsuri de punere în aplicare care să stabilească detaliile procedurii și criteriilor care trebuie urmate în vederea punerii în aplicare a alineatelor 1, 2 și 3 ale prezentului articol. Aceste măsuri, concepute a asigura punerea în aplicare a prezentei directive în condiții unitare, se adoptă ca acte de punere în aplicare, în conformitate cu articolul 63 alineatul (3).

Amendamentul

(4) Comisia **adoptă, pe baza experienței dobândite de organismele de reglementare, la 18 luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive**, măsuri de punere în aplicare care să stabilească detaliile procedurii și criteriilor care trebuie urmate în vederea punerii în aplicare a alineatelor 1, 2 și 3 ale prezentului articol. Aceste măsuri, concepute a asigura punerea în aplicare a prezentei directive în condiții unitare, se adoptă ca acte de punere în aplicare, în conformitate cu **procedura de examinare menționată la** articolul 63 alineatul (3).

Justificare

Prin prezentul amendament devine obligatoriu pentru Comisie să adopte acte de punere în aplicare, acesta stabilind procedura și criteriile pentru dispozițiile legate de limitarea dreptului de acces la servicii incluse total sau parțial în serviciile publice și pentru solicitările adresate organismelor de reglementare. Comisia trebuie să acționeze în termen de 18 luni de la intrarea în vigoare a directivei.

Amendamentul 61

Propunere de directivă Articolul 12 – alineatul 4 – paragraful 1a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Comisia pregătește o analiză comparativă cu privire la metodele de stabilire a valorii taxelor aplicate în statele membre, în vederea stabilirii unei metode uniforme de calcul pentru a determina valoarea taxelor.

Amendamentul 62

Propunere de directivă

Articolul 13

Textul propus de Comisie

1. **Întreprinderile** feroviare **au dreptul**, în mod nediscriminatoriu, **la** setul minim de acces prevăzut în anexa III punctul 1.

2. **Serviciile menționate** la anexa III punctul 2 **se prestează de către toți operatorii infrastructurilor de servicii** în mod nediscriminatoriu

În cazul în care operatorul infrastructurii de servicii aparține unui organism sau unei firme care, de asemenea, activează și deține o poziție dominantă pe cel puțin una din piețele de servicii de transport feroviar pentru care se utilizează infrastructura, acesta trebuie să se organizeze într-o manieră independentă din punct de vedere **juridic**, organizatoric și decizional față de respectivul organism sau de respectiva firmă.

Cererile depuse de întreprinderile feroviare pentru acordarea accesului la infrastructura de servicii pot fi respinse numai dacă există alternative viabile care le permit operarea serviciului respectiv de transport de marfă sau călători pe aceeași rută în condiții acceptabile din punct de vedere economic. **Sarcina de a dovedi existența unei alternative viabile revine operatorului** infrastructurii de servicii.

Amendamentul

(1) **Administratorii de infrastructură vor asigura tuturor întreprinderilor** feroviare, în mod nediscriminatoriu, setul minim de acces prevăzut în anexa III punctul 1.

(2) **Operatorii infrastructurilor de servicii oferă tuturor întreprinderilor feroviare accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, la infrastructurile menționate la anexa III punctul 2 și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri în mod nediscriminatoriu sub supravegherea organismului de reglementare, astfel cum este prevăzut la articolul 56.**

În cazul în care operatorul infrastructurii de servicii **menționate la anexa III punctul 2** aparține unui organism sau unei firme care, de asemenea, activează și deține o poziție dominantă pe cel puțin una din piețele de servicii de transport feroviar pentru care se utilizează infrastructura, acesta trebuie să se organizeze într-o manieră independentă din punct de vedere organizatoric și decizional față de respectivul organism sau de respectiva firmă. **Operatorul de infrastructură de servicii și organismul sau firma în cauză au conturi separate, inclusiv bilanțuri separate și conturi de profit și pierderi separate.**

Cererile depuse de întreprinderile feroviare pentru acordarea accesului la infrastructura de servicii **trebuie să primească răspuns într-un termen fix, stabilit de organismul național de reglementare și** pot fi respinse numai dacă există alternative viabile care le permit operarea serviciului respectiv de transport de marfă sau călători pe aceeași rută în condiții acceptabile din punct de vedere economic. **În cazul în care refuză accesul la infrastructura de servicii,**

Atunci când descoperă că există conflicte între diferite cereri, operatorul infrastructurii de servicii trebuie să încerce să satisfacă cât mai bine toate cererile. Dacă nu există nicio alternativă viabilă și nu se pot rezolva toate cererile de capacitate pentru infrastructura respectivă pe baza necesarului demonstrat, organismul de reglementare menționat la articolul 55, din proprie inițiativă sau în urma unei plângeri, ia măsurile necesare pentru a asigura că o parte corespunzătoare din capacitate este dedicată altor întreprinderi feroviare decât celor care fac parte din organismul sau firma de care aparține și operatorul infrastructurii. Cu toate acestea, infrastructurile de întreținere și alte infrastructuri tehnice nou construite pentru **un anumit** material rulant nou pot fi rezervate pentru utilizarea de către o întreprindere feroviară pentru o perioadă de **cinci** ani de la începerea exploatarei (lor).

În cazul în care infrastructura de servicii nu a fost în folosință timp de cel puțin **doi ani la rând**, proprietarul acesteia trebuie să publice un anunț de concesiune sau închiriere **a operării infrastructurii**.

operatorul acesteia propune o alternativă viabilă din punct de vedere economic și tehnic și își motivează refuzul în scris. Acest refuz nu obligă operatorul infrastructurii de servicii să realizeze investiții în resurse sau infrastructuri pentru a răspunde tuturor cererilor depuse de întreprinderile feroviare.

Atunci când descoperă că există conflicte între diferite cereri, operatorul infrastructurii de servicii trebuie să încerce să satisfacă cât mai bine toate cererile. Dacă nu există nicio alternativă viabilă și nu se pot rezolva toate cererile de capacitate pentru infrastructura respectivă pe baza necesarului demonstrat, organismul de reglementare menționat la articolul 55, din proprie inițiativă sau în urma unei plângeri **din partea unui solicitant**, ia măsurile necesare, **ținând seama de necesitățile tuturor părților implicate**, pentru a asigura că o parte corespunzătoare din capacitate este dedicată altor întreprinderi feroviare decât celor care fac parte din organismul sau firma de care aparține operatorul infrastructurii. Cu toate acestea, infrastructurile de întreținere și alte infrastructuri tehnice nou construite pentru material rulant **de mare viteză, menționat în Decizia Comisiei 2008/232/CE din 21 februarie 2008 privind o specificație tehnică pentru interoperabilitate cu privire la subsistemul „material rulant” al sistemului feroviar transeuropean de mare viteză¹**, nou pot fi rezervate pentru utilizarea de către o întreprindere feroviară pentru o perioadă de **zece** ani de la începerea exploatarei (lor).

În cazul în care infrastructura de servicii nu a fost în folosință timp de cel puțin **un an**, iar **interesul întreprinderilor feroviare pentru accesul la această infrastructură este transmis operatorului acestei infrastructuri de servicii pe baza nevoilor demonstrate**, proprietarul acesteia trebuie să publice un anunț de concesiune sau închiriere **în vederea utilizării în activități legate de sectorul feroviar, cu excepția**

cazului în care operatorul unei astfel de infrastructuri de servicii demonstrează că procesul de reconversie aflat în desfășurare împiedică utilizarea acesteia de către o întreprindere feroviară.

3. În situația în care un **administrator al infrastructurii** asigură oricare dintre serviciile descrise în anexa III punctul 3 sub forma unui serviciu suplimentar, acesta îl furnizează la cerere întreprinderilor feroviare, într-o manieră nediscriminatorie.

4. Întreprinderile feroviare pot cere administratorului infrastructurii sau altor **furnizori** o gamă mai largă de servicii auxiliare, enumerate în anexa III punctul 4. Administratorul infrastructurii nu este obligat să presteze aceste servicii auxiliare.

5. Anexa III poate fi modificată, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la articolul 60.

(3) În situația în care un **operator de servicii** asigură oricare dintre serviciile descrise în anexa III punctul 3 sub forma unui serviciu suplimentar, acesta îl furnizează la cerere întreprinderilor feroviare, într-o manieră nediscriminatorie.

(4) Întreprinderile feroviare pot cere administratorului infrastructurii sau altor **operatori ai infrastructurii de servicii** o gamă mai largă de servicii auxiliare, enumerate în anexa III punctul 4. Administratorul infrastructurii nu este obligat să presteze aceste servicii auxiliare.

¹ JO L 84, 26.3.2008, p. 132

Amendamentul 63

Propunere de directivă Articolul 14 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

1. **Orice dispoziție inclusă în** acordurile transfrontaliere **între state membre, care discriminează între întreprinderile feroviare sau care limitează libertatea** întreprinderilor feroviare de a opera servicii transfrontaliere, **este caducă.**

Amendamentul

(1) **Statele membre asigură că** acordurile transfrontaliere **pe care le încheie nu discriminează anumite întreprinderi feroviare sau reprezintă restricții în calea libertății** întreprinderilor feroviare de a opera servicii transfrontaliere.

Justificare

Acordurile transfrontaliere ar trebui să reprezinte un domeniu de competență al statelor membre, în care acestea au libertate de acțiune. Uniunea Europeană trebuie să acționeze numai dacă obiectivele nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și dacă acestea pot fi realizate mai bine la nivel european.

Amendamentul 64

Propunere de directivă Articolul 14 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Comisia poate adopta măsuri de punere în aplicare care să **stabilească detaliile procedurii care trebuie urmată în vederea punerii în aplicare a prezentului alineat. Aceste măsuri, concepute a asigura** punerea în aplicare a prezentei directive în condiții unitare, **se adoptă** ca acte de punere în aplicare, în conformitate cu **articolul 63 alineatul (3)**.

Amendamentul

Comisia poate adopta măsuri de punere în aplicare care să **specifice modalitățile de procedură privind procedura de cooperare menționată în paragraful anterior. Aceste măsuri de punere în aplicare, menite să asigure** punerea în aplicare a prezentei directive în condiții unitare, se adoptă ca acte de punere în aplicare în conformitate cu **procedura de consultare menționată la articolul 64 alineatul (2)**.

Justificare

Acest amendament clarifică obiectivul măsurilor de punere în aplicare, care pot fi adoptate de către Comisie.

Amendamentul 65

Propunere de directivă Articolul 15

Textul propus de Comisie

1. Comisia întreprinde măsurile necesare pentru monitorizarea condițiilor tehnice și economice și a evoluțiilor de pe piața transportului feroviar european.

2. În acest context, Comisia cooperează îndeaproape în activitatea sa cu reprezentanții statelor membre și ai sectoarelor implicate, inclusiv cu **utilizatorii**, astfel încât aceștia să poată urmări mai bine dezvoltarea sectorului feroviar și evoluția pieței, să evalueze efectul măsurilor adoptate și să analizeze impactul măsurilor planificate de Comisie.

Amendamentul

(1) Comisia întreprinde măsurile necesare pentru monitorizarea condițiilor tehnice, **sociale** și economice și a evoluțiilor de pe piața transportului feroviar european, **inclusiv evoluția ocupării forței de muncă, precum și respectarea legislației corespunzătoare a Uniunii.**

(2) În acest context, Comisia cooperează îndeaproape în activitatea sa cu reprezentanții statelor membre, inclusiv cu **reprezentanți ai organismelor de reglementare menționați la articolul 55**, și ai sectoarelor implicate, inclusiv cu **autoritățile locale și regionale în cauză, partenerii sociali și utilizatorii sectorului feroviar**, astfel încât aceștia să poată

3. Comisia monitorizează utilizarea rețelelor și evoluția condițiilor cadru în sectorul feroviar, în special regimul de tarifare aferent infrastructurii, repartizarea capacităților, investițiile în infrastructura feroviară, evoluția prețurilor și a calității serviciilor de transport feroviar, serviciile de transport feroviar vizate de contracte de serviciu public, autorizarea, precum și gradul de apropiere între statele *membre*. **Comisia asigură cooperarea activă între organismele de reglementare din statele membre.**

4. Comisia raportează *periodic* Parlamentului European și Consiliului cu privire la:

(a) evoluția pieței interne a serviciilor feroviare;

(b) condițiile cadru, inclusiv pentru serviciile publice de transport de călători pe calea ferată;

(c) starea rețelei feroviare europene;

(d) utilizarea drepturilor de acces;

(e) obstacolele în calea unei eficiențe sporite a serviciilor feroviare; 2001/12/CE articolul 1 alineatul (13)

(f) deficiențele infrastructurii;

(g) necesitățile legislative.

5. În scopul monitorizării pieței de către Comisie, statele membre furnizează anual informațiile prevăzute în anexa IV, precum și orice alte date necesare solicitate de

urmări mai bine dezvoltarea sectorului feroviar și evoluția pieței, să evalueze efectul măsurilor adoptate și să analizeze impactul măsurilor planificate de Comisie.

După caz, Comisia cooperează, de asemenea, cu Agenția Europeană a Căilor Ferate.

(3) Comisia monitorizează utilizarea rețelelor și evoluția condițiilor cadru în sectorul feroviar, în special regimul de tarifare aferent infrastructurii, repartizarea capacităților, investițiile în infrastructura feroviară, evoluția prețurilor și a calității serviciilor de transport feroviar, serviciile de transport feroviar vizate de contracte de serviciu public, autorizarea, **gradul de deschidere a pieței, condițiile privind ocuparea forței de muncă și condițiile sociale**, precum și gradul de apropiere între și în statele membre, **în special în materie de drepturi sociale.**

(4) **Din doi în doi ani**, Comisia raportează Parlamentului European și Consiliului cu privire la:

(a) evoluția pieței interne a serviciilor feroviare **sau a serviciilor legate de sectorul feroviar, inclusiv gradul de deschidere a pieței;**

(b) condițiile cadru, inclusiv pentru serviciile publice de transport de călători pe calea ferată;

(ba) dezvoltarea ocupării forței de muncă și a condițiilor sociale și de muncă din cadrul sectorului;

(c) starea rețelei feroviare europene;

(d) utilizarea drepturilor de acces;

(e) obstacolele în calea unei eficiențe sporite a serviciilor feroviare; 2001/12/CE articolul 1 alineatul (13)

(f) deficiențele infrastructurii;

(g) necesitățile legislative.

(5) În scopul monitorizării pieței de către Comisie, statele membre furnizează anual informațiile **de mai jos, astfel cum sunt** prevăzute în anexa IV, precum și orice alte

Comisie.

date necesare solicitate de Comisie.

(a) evoluția performanțelor transportului feroviar și compensarea obligațiilor de serviciu public (OSP):

(b) gradul de deschidere a pieței și concurența echitabilă în fiecare stat membru; cota modală a întreprinderilor feroviare în performanța totală a sectorului de transporturi;

(c) resursele și activitățile organismelor de reglementare dedicate funcționării lor ca organisme de introducere a unui recurs;

(d) evoluțiile relevante în ceea ce privește restructurarea întreprinderilor feroviare istorice și adoptarea/implementarea strategiilor naționale în domeniul transportului în cursul ultimului an;

(e) măsurile/inițiativele importante în materie de formare în domeniul transportului feroviar luate într-un stat membru pe parcursul anului precedent;

(f) condițiile sociale și situația ocupării forței de muncă în întreprinderile feroviare, administratorii infrastructurilor și ai altor companii active în domeniul feroviar la sfârșitul anului precedent;

(g) investițiile în rețeaua de căi ferate de mare viteză pe parcursul anului precedent;

(h) lungimea rețelei de căi ferate la sfârșitul anului precedent;

(i) tarifele de acces pe calea ferată pe parcursul anului precedent;

(j) existența unui sistem de îmbunătățire a performanței stabilit în conformitate cu articolul 35 din prezenta directivă;

(k) numărul de licențe active emise de autoritatea națională competentă;

(l) statutul implementării ERTMS;

(m) numărul de incidente, accidente și accidente grave, astfel cum sunt definite în Directiva 2004/49/CE, care au avut loc în cadrul rețelei pe parcursul anului precedent;

Anexa IV poate fi modificată, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la **articolul 60**.

(n) alte evenimente relevante în domeniu;

(o) evoluția piețelor de întreținere și gradul de deschidere a pieței pentru serviciile de întreținere.

Anexa IV poate fi modificată, în funcție de experiența dobândită, **pentru a actualiza informațiile necesare monitorizării pieței feroviare** în conformitate cu procedura menționată la **articolul 60a**.

Amendamentul 66

Propunere de directivă Articolul 17 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

5. Comisia **poate adopta** măsuri de punere în aplicare care să **stabilească detaliile procedurii** care trebuie **urmată** în vederea **punerii în aplicare a prezentului articol, inclusiv utilizarea** unui tipizat comun pentru licență. Aceste măsuri, **concepute a asigura** punerea în aplicare a **prezentei directive** în condiții unitare, **se adoptă** ca acte de punere în aplicare, în conformitate cu **articolul 63 alineatul (3)**.

Amendamentul

(5) Comisia **adoptă** măsuri de punere în aplicare care să **specifice modalitățile procedurale** care trebuie **urmate** în vederea **emiterii unei autorizații și a elaborării** unui tipizat comun pentru licență **în conformitate cu cerințele stabilite în secțiunea 2**. Aceste măsuri **de punere în aplicare, menite să asigure** punerea în aplicare a prezentei directive în condiții unitare, **sunt adoptate** ca acte de punere în aplicare în conformitate cu **procedura de consultare menționată la articolul 64 alineatul (2)**.

Justificare

Acest amendament clarifică obiectivul măsurilor de punere în aplicare care pot fi adoptate de către Comisie.

Amendamentul 67

Propunere de directivă Articolul 19 – litera d

Textul propus de Comisie

(d) nu au fost sancționate pentru **încălcări grave sau repetate** cu privire la îndeplinirea obligațiilor impuse de legislația socială sau legislația muncii,

Amendamentul

(d) nu au fost sancționate pentru **nicio încălcare** cu privire la îndeplinirea obligațiilor impuse de legislația socială sau legislația muncii, inclusiv obligațiile

inclusiv obligațiile impuse de protecția muncii și de legislația privind asigurările de sănătate, precum și de legislația vamală, în cazul unei companii care dorește să opereze transporturi transfrontaliere de mărfuri supuse procedurilor vamale.

impuse de **siguranță**, protecția muncii și de legislația privind asigurările de sănătate, precum și de legislația vamală, în cazul unei companii care dorește să opereze transporturi transfrontaliere de mărfuri supuse procedurilor vamale.

Justificare

Prezentul amendament reiterează importanța respectării legislației în domeniul siguranței și al muncii, cerințe esențiale pentru o reputație bună, pe care întreprinderile feroviare trebuie să le respecte la solicitarea unei licențe.

Amendamentul 68

Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Cerințele privind capacitatea financiară sunt îndeplinite dacă o întreprindere feroviară care solicită o licență poate demonstra că va fi în măsură să îndeplinească obligațiile sale prezente și potențiale, stabilite pe bază de ipoteze realiste, pe o perioadă de douăsprezece luni.

Amendamentul

Cerințele privind capacitatea financiară sunt îndeplinite dacă o întreprindere feroviară care solicită o licență poate demonstra că va fi în măsură să îndeplinească obligațiile sale prezente și potențiale, stabilite pe bază de ipoteze realiste, pe o perioadă de douăsprezece luni. ***Autoritățile responsabile cu acordarea licențelor examinează capacitatea financiară pe baza conturilor anuale ale întreprinderii feroviare sau, în cazul întreprinderilor care solicită o licență și care nu sunt în măsură să prezinte conturile anuale, pe baza bilanțului.***

Justificare

Acest element este preluat din anexa V, întrucât este considerat un element esențial al textului.

Amendamentul 69

Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

În aceste **scopuri**, fiecare solicitant pune la

Amendamentul

În aceste **scopuri**, fiecare solicitant pune la

dispoziție *cel puțin informațiile indicate în anexa V.*

dispoziție *informații detaliate privind:*

(a) resursele financiare disponibile, inclusiv soldul bancar, provizioane pentru descoperit de cont și împrumuturi;

(b) fondurile și activele disponibile cu titlul de garanție;

(c) capital circulant;

(d) costurile relevante, inclusiv costurile de achiziție a vehiculelor, a terenurilor, a clădirilor, a instalațiilor și a materialului rulant;

(e) tarifele impuse activelor unei întreprinderi;

(f) contribuții sociale și impozite.

Justificare

Acest element este preluat din anexa V, întrucât este considerat un element esențial al textului. Solicitanții ar trebui să ofere, de asemenea, informații detaliate cu privire la plata impozitelor și a contribuțiilor sociale.

Amendamentul 70

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Autoritatea de acordare a licențelor consideră că solicitantul nu are capacitatea financiară dacă există arierate substanțiale în materie de impozite sau contribuții la asigurările sociale, rezultate din activitatea întreprinderii.

Justificare

Acest element este preluat din anexa V, întrucât este considerat un element esențial al textului.

Amendamentul 71

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Autoritatea poate cere cu precădere prezentarea unui raport de audit și a documentelor corespunzătoare emise de o bancă, de o casă de economii, de un contabil sau de un auditor. Documentele respective trebuie să conțină informațiile privind elementele prevăzute la prezentul articol alineatul (2) literele (a)-(f).

Justificare

Acest element este preluat din anexa V, întrucât este considerat un element esențial al textului.

Amendamentul 72

Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Anexa V poate fi modificată, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la articolul 60.

eliminat

Justificare

Anexa V este considerată un element esențial al textului. Prin urmare, conținutul său este deplasat în întregime la articolul 20.

Amendamentul 73

Propunere de directivă Articolul 21

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Cerințele referitoare la competența profesională sunt îndeplinite dacă întreprinderea feroviară care solicită o licență poate să demonstreze că are sau va avea o organizație de gestionare care posedă cunoștințele sau experiența

Cerințele referitoare la competența profesională sunt îndeplinite dacă întreprinderea feroviară care solicită o licență poate să demonstreze că are sau va avea o organizație de gestionare care posedă cunoștințele sau experiența

necesare pentru exercitarea unui control operațional și a unei supravegheri sigure și eficiente a tipului de operații specificate în licență.

necesare pentru exercitarea unui control operațional și a unei supravegheri sigure și eficiente a tipului de operații specificate în licență. ***La solicitarea licenței, întreprinderea demonstrează, de asemenea, că deține un certificat de siguranță astfel cum este definit la articolul 10 din Directiva 2004/49/CE.***

Amendamentul 74

Propunere de directivă

Articolul 22

Textul propus de Comisie

Fără a aduce atingere dispozițiilor capitolului III din Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului, o întreprindere feroviară este asigurată în mod corespunzător pentru acoperirea, în conformitate cu legislația internă și internațională, a răspunderii sale civile în caz de accidente, în special în ceea ce privește mărfurile, poșta și terții.

Amendamentul

Fără a aduce atingere dispozițiilor capitolului III din Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului ***din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar***, o întreprindere feroviară este asigurată în mod corespunzător pentru acoperirea ***sau deține garanții și dispozitive echivalente în cazul în care acestea sunt aprobate de organismul de reglementare***, în conformitate cu legislația internă și internațională, a răspunderii sale civile în caz de accidente, în special în ceea ce privește mărfurile, poșta și terții.

Justificare

Trebuie acordată o atenție specială exploatării mijloacelor feroviare în zone de patrimoniu folosind rețeaua feroviară națională, care trebuie aprobată de organismul național de reglementare.

Amendamentul 75

Propunere de directivă

Articolul 27 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) După consultarea părților interesate, inclusiv a organismului de reglementare menționat la articolul 55,

Amendamentul

(1) După consultarea părților interesate, inclusiv a organismului de reglementare menționat la articolul 55,

administratorul infrastructurii stabilește și publică un document de referință al rețelei, care se poate obține după achitarea unei taxe care nu depășește costul de publicare a acestui document. Documentul de referință se va publica în cel puțin două limbi oficiale ale Uniunii. Conținutul documentului de referință al rețelei va fi pus la dispoziție gratuit, în format electronic, prin intermediul portalului web al Agenției Europene a Căilor Ferate.

administratorul infrastructurii stabilește și publică un document de referință al rețelei, care se poate obține după achitarea unei taxe care nu depășește costul de publicare a acestui document. Documentul de referință se va publica în cel puțin două limbi oficiale ale Uniunii, **una dintre acestea fiind engleza**. Conținutul documentului de referință al rețelei va fi pus la dispoziție gratuit, în format electronic, prin intermediul portalului web al Agenției Europene a Căilor Ferate.

Justificare

Utilizarea unei limbi de circulație internațională, cum este engleza, ar trebui să faciliteze înțelegerea elementelor cuprinse în documentul de referință al rețelei.

Amendamentul 76

Propunere de directivă Articolul 27 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Documentul de referință al rețelei stabilește caracteristicile infrastructurii puse la dispoziție întreprinderilor feroviare. Acesta conține **informații** care stabilesc condițiile de acces la infrastructura feroviară relevantă și la infrastructurile de **servicii**. **Conținutul documentului de referință al rețelei este prevăzut în anexa VI.**

Amendamentul

(2) Documentul de referință al rețelei stabilește caracteristicile infrastructurii puse la dispoziție întreprinderilor feroviare. Acesta conține **informațiile de mai jos** care stabilesc condițiile de acces la infrastructura feroviară relevantă și la infrastructurile de **servicii**.

(a) Un capitol care stabilește natura infrastructurii disponibile pentru întreprinderile feroviare și condițiile de acces la aceasta.

(b) Un capitol cu privire la principiile de tarifare și la tarife.

(c) Un capitol asupra principiilor și criteriilor pentru alocarea capacităților. Operatorii infrastructurilor de servicii care nu se află sub controlul administratorului infrastructurii furnizează informații despre tarifele pentru accesul la infrastructură și pentru prestarea de servicii, precum și despre

condițiile tehnice de acces în vederea includerii în documentul de referință al rețelei.

(d) Un capitol referitor la informațiile despre licența menționată la articolul 25 și la certificatele de siguranță feroviară emise în conformitate cu Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind securitatea rețelei feroviare comunitare¹.

(e) Un capitol referitor la informațiile despre procedurile de soluționare a litigiilor și de apel în chestiuni ce privesc accesul la infrastructura și serviciile feroviare, precum și sistemul de îmbunătățire a performanțelor menționat la articolul 35.

(f) Un capitol referitor la informațiile despre accesul la infrastructurile de servicii menționate în anexa III și despre tarifarea acestora.

(g) Un model de acord pentru încheierea acordurilor-cadru între administratorul infrastructurii și un solicitant, în conformitate cu articolul 42.

Informațiile din documentul de referință al rețelei sunt actualizate anual și află în concordanță cu registrele de infrastructură feroviară care urmează a fi publicate în conformitate cu articolul 35 din Directiva 2008/57/CE sau fac trimitere la acestea. Infrastructura care nu este întreținută în mod corespunzător și a cărei calitate scade este indicată utilizatorilor în timp util.

Informațiile de la literele (a)-(g) pot fi modificate și clarificate de Comisie în conformitate cu anexa VI, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la articolul 60a.

¹ JO L 164, 30.4.2004, p. 44.

Justificare

Lista secțiunilor din documentul de referință al rețelei este considerată un element esențial al

directivei. Detaliile specifice ale fiecărei secțiuni pot fi modificate de Comisie în scopul flexibilității. În plus, în cazul diminuării calității infrastructurii, acest fapt ar trebui comunicat utilizatorilor pentru a acționa ca un sistem de alertă timpurie.

Amendamentul 77

Propunere de directivă Articolul 29 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Statele membre se asigură că reprezentanții administratorilor infrastructurii ale căror hotărâri de tarifare au impact asupra altor infrastructuri se asociază pentru a coordona activitatea de tarifare sau pentru tarifa utilizarea infrastructurii relevante la nivel internațional.

Amendamentul

Statele membre se asigură că reprezentanții administratorilor infrastructurii ale căror hotărâri de tarifare au impact asupra altor infrastructuri se asociază pentru a coordona **în comun** activitatea de tarifare sau pentru tarifa utilizarea infrastructurii relevante la nivel internațional.

Justificare

Amendamentul reiterează ideea că administratorii infrastructurii ar trebui să creeze între ei structuri de cooperare mai solide.

Amendamentul 78

Propunere de directivă Articolul 30

Textul propus de Comisie

1. Administratorii infrastructurii sunt stimulați, respectându-se cerințele în materie de siguranță și prin menținerea și îmbunătățirea calității serviciului de infrastructură, să reducă costurile de furnizare a infrastructurii și nivelul tarifelor de acces.

2. Statele membre se asigură că alineatul (1) se aplică în cadrul unui acord contractual încheiat între autoritatea competentă și administratorul infrastructurii pe o perioadă de cel puțin **cinci** ani, care să prevadă finanțare de la stat.

Amendamentul

(1) Administratorii infrastructurii sunt stimulați, respectându-se cerințele în materie de siguranță și prin menținerea și îmbunătățirea calității serviciului de infrastructură, să reducă costurile de furnizare a infrastructurii și nivelul tarifelor de acces.

(2) Statele membre se asigură că alineatul (1) se aplică în cadrul unui acord contractual încheiat între autoritatea competentă și administratorul infrastructurii pe o perioadă de cel puțin **sapte** ani, care să prevadă finanțare de la stat.

3. Termenii contractului și structura plăților destinate asigurării fondurilor administratorului infrastructurii sunt convenite în avans și acoperă întreaga durată a contractului.

Principiile și parametrii de bază ai acestor acorduri sunt stabiliți în anexa VII, **care poate fi modificată, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la articolul 60.**

Statele membre consultă părțile interesate cel târziu cu o lună înainte de semnarea acordului și îl publică în termen de o lună de la data încheierii sale.

Administratorul infrastructurii se asigură că planul său de afaceri concordă cu dispozițiile acordului.

Organismul de reglementare menționat la articolul 55 trebuie să evalueze adecvarea venitului preconizat pe termen mediu și lung al administratorului infrastructurii la obiectivele de performanță convenite și să facă recomandări pertinente cel târziu cu o lună înainte de semnarea contractului.

Dacă intenționează să devieze de la aceste recomandări, autoritatea competentă trebuie să își justifice poziția în fața organismului de reglementare.

4. Administratorii infrastructurii elaborează și țin un inventar al activelor pe care le administrează, care conține valoarea lor actuală și detalii ale cheltuielilor cu reînnoirea și modernizarea infrastructurii.

5. Administratorul infrastructurii și operatorul infrastructurii de servicii stabilesc o metodă de repartizare a costurilor între diferitele servicii oferite în conformitate cu anexa III și între tipurile de vehicule feroviare, pe baza celei mai bune înțelegeri a cauzalității costurilor și a principiilor de tarifare menționate la articolul 31. Statele membre pot cere aprobarea prealabilă. Această metodă este actualizată periodic pentru a corespunde celor mai bune uzanțe internaționale.

(3) Termenii contractului și structura plăților destinate asigurării fondurilor administratorului infrastructurii sunt convenite în avans și acoperă întreaga durată a contractului.

Principiile și parametrii de bază ai acestor acorduri sunt stabiliți în anexa VII.

Statele membre consultă părțile interesate cel târziu cu o lună înainte de semnarea acordului și îl publică în termen de o lună de la data încheierii sale.

Administratorul infrastructurii se asigură că planul său de afaceri concordă cu dispozițiile acordului.

(4) Administratorii infrastructurii elaborează și țin un inventar al activelor pe care le administrează, care conține valoarea lor actuală și detalii ale cheltuielilor cu reînnoirea și modernizarea infrastructurii.

(5) Administratorul infrastructurii și operatorul infrastructurii de servicii stabilesc o metodă de repartizare a costurilor între diferitele servicii oferite în conformitate cu anexa III și între tipurile de vehicule feroviare, pe baza celei mai bune înțelegeri a cauzalității costurilor și a principiilor de tarifare menționate la articolul 31. Statele membre pot cere aprobarea prealabilă. Această metodă este actualizată periodic pentru a corespunde celor mai bune uzanțe internaționale.

Amendamentul 79

Propunere de directivă Articolul 31

Textul propus de Comisie

1. Tarifele de utilizare a infrastructurii feroviare și a infrastructurii de servicii se plătesc administratorului infrastructurii și, respectiv, operatorului infrastructurii de servicii, iar aceștia le utilizează la finanțarea activităților lor.

2. Statele membre solicită administratorului infrastructurii feroviare și operatorului infrastructurii de servicii să furnizeze organismului de reglementare toate informațiile necesare asupra tarifelor impuse. În acest scop, administratorul infrastructurii și operatorul infrastructurii de servicii trebuie să poată demonstra fiecărei întreprinderi feroviare că tarifele de utilizare a infrastructurii și serviciilor facturate în fapt întreprinderii feroviare, în conformitate cu articolele 30-37, respectă metodologia, regulile și, dacă este cazul, baremurile stabilite în documentul de referință al rețelei.

3. Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatelor (4) sau (5) din prezentul articol sau articolului 32, tarifele pentru setul minim de prestații sunt stabilite la costul direct imputabil exploatării serviciilor de transport feroviar, conform anexei VIII punctul 1.

Punctul 1 al anexei VIII poate fi modificat, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la **articolul 60**.

4. Tarifele de utilizare a infrastructurii pot include un tarif care să reflecte deficitul de capacitate al secțiunii identificabile a infrastructurii pe durata perioadelor de

Amendamentul

(1) Tarifele de utilizare a infrastructurii feroviare și a infrastructurii de servicii se plătesc administratorului infrastructurii și, respectiv, operatorului infrastructurii de servicii, iar aceștia le utilizează la finanțarea activităților lor.

(2) Statele membre solicită administratorului infrastructurii feroviare și operatorului infrastructurii de servicii să furnizeze organismului de reglementare toate informațiile necesare asupra tarifelor impuse. În acest scop, administratorul infrastructurii și operatorul infrastructurii de servicii trebuie să poată demonstra fiecărei întreprinderi feroviare că tarifele de utilizare a infrastructurii și serviciilor facturate în fapt întreprinderii feroviare, în conformitate cu articolele 30-37, respectă metodologia, regulile și, dacă este cazul, baremurile stabilite în documentul de referință al rețelei.

(3) Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatelor (4) sau (5) din prezentul articol sau articolului 32, tarifele pentru setul minim de prestații sunt stabilite la costul direct imputabil exploatării serviciilor de transport feroviar, conform anexei VIII punctul 1.

Punctul 1 al anexei VIII poate fi modificat, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la **articolul 60a**.

(4) Tarifele de utilizare a infrastructurii pot include un tarif care să reflecte deficitul de capacitate al secțiunii identificabile a infrastructurii pe durata perioadelor de

saturare.

5. Atunci când tarifarea pentru costul efectelor produse de zgomot este permisă de legislația Uniunii în materie de transport rutier, tarifele de utilizare a infrastructurii trebuie modificate pentru a se ține seama de costul efectelor zgomotului provocat de funcționarea trenului, în conformitate cu anexa VIII punctul 2.

Anexa VIII punctul 2 poate fi modificată, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la **articolul 60**, în special pentru a specifica elementele de tarifare diferențiate pentru infrastructuri.

Tarifele de utilizare a infrastructurii pot fi modificate pentru a ține cont de costurile altor efecte asupra mediului determinate de exploatarea feroviară și nementionate în anexa VIII punctul 2 . Orice astfel de modificare , care poate asigura internalizarea costurilor externe aferente poluanților atmosferici emiși ca rezultat al exploatării feroviare, este diferențiată în funcție de amploarea efectelor produse.

Tarifarea altor costuri de mediu care determină o creștere a valorii globale a încasărilor ce revin administratorului infrastructurii este permisă doar dacă este **permisă** de legislația Uniunii în cazul transportului rutier de marfă . Dacă tarifarea acestor costuri de mediu , pentru

saturare.

(5) Tarifele de utilizare a infrastructurii trebuie modificate pentru a se ține seama de costul efectelor zgomotului provocat de funcționarea trenului, în conformitate cu anexa VIII punctul 2. Această modificare a tarifelor de utilizare a infrastructurii permite compensarea investițiilor realizate pentru reamenajarea vehiculelor feroviare cu scopul de a le echipa cu frâne mai silențioase, în cele mai bune condiții de rentabilitate. Statele membre se asigură că introducerea unor tarife atât de diferite nu va avea consecințe negative asupra echilibrului financiar al administratorului infrastructurii. Normele cofinanțării europene se modifică astfel încât să permită cofinanțarea pentru re tehnologizarea materialului rulant pentru reducerea emisiilor de zgomot, în mod similar cu situația ERTMS.

Anexa VIII punctul 2 poate fi modificată, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la **articolul 60a**, în special pentru a specifica elementele de tarifare diferențiate pentru infrastructuri, **cu condiția ca aceasta să nu conducă la o denaturare a concurenței în cadrul sectorului feroviar sau a acestuia cu transportul rutier în detrimentul transportului feroviar.**

Tarifele de utilizare a infrastructurii pot fi modificate pentru a ține cont de costurile altor efecte asupra mediului determinate de exploatarea feroviară și nementionate în anexa VIII punctul 2 . Orice astfel de modificare , care poate asigura internalizarea costurilor externe aferente poluanților atmosferici emiși ca rezultat al exploatării feroviare, este diferențiată în funcție de amploarea efectelor produse.

Tarifarea altor costuri de mediu care determină o creștere a valorii globale a încasărilor ce revin administratorului infrastructurii este permisă doar dacă este **aplicată** de legislația Uniunii în cazul transportului rutier de marfă . Dacă tarifarea acestor costuri de mediu , pentru

transportul rutier de marfă nu este permisă de legislația Uniunii modificarea respectivă nu determină nicio schimbare totală a veniturilor administratorului infrastructurii.

Dacă tarifarea în cazul costurilor de mediu determină venituri suplimentare, statele membre decid asupra modul de utilizare a acestora. Autoritățile competente păstrează informațiile necesare pentru a se asigura că se poate identifica originea tarifării costurilor de mediu și că utilizarea acesteia poate fi urmărită. Statele membre pun, în mod regulat, aceste informații la dispoziția Comisiei.

6. Pentru evitarea fluctuațiilor disproporționate nedorite, tarifele menționate la alineatele (3), (4) și (5) pot fi exprimate în medii calculate pentru o gamă rezonabilă de servicii de transport feroviar și perioade. Totuși, importanța relativă a tarifului de utilizare a infrastructurii trebuie raportată la costurile imputabile diferitelor servicii.

7. Furnizarea serviciilor menționate în anexa III punctul 2 nu face obiectul prezentului articol. În orice caz, tariful perceput pentru aceste servicii nu trebuie să depășească costul furnizării lor, plus un profit rezonabil.

8. În situația în care serviciile menționate în anexa III punctele 3 și 4 ca prestații suplimentare și auxiliare sunt oferite de un singur furnizor, tariful perceput pentru respectivul serviciu nu depășește costul prestației, plus un profit rezonabil.

9. Pentru capacitatea utilizată în scopul întreținerii infrastructurii pot fi percepute tarife. Respectivul tarife nu depășesc pierderile din venitul net al administratorului infrastructurii apărute în urma întreținerii.

10. Operatorul infrastructurii de prestare a serviciilor menționate în anexa III punctele 2, 3 și 4 prezintă administratorului infrastructurii informațiile referitoare la tarifele care urmează a fi incluse în

transportul rutier de marfă nu este permisă de legislația Uniunii modificarea respectivă nu determină nicio schimbare totală a veniturilor administratorului infrastructurii.

Dacă tarifarea în cazul costurilor de mediu determină venituri suplimentare, statele membre decid asupra modulului de utilizare a acestora **în beneficiul sistemelor de transport**. Autoritățile competente păstrează informațiile necesare pentru a se asigura că se poate identifica originea tarifării costurilor de mediu și că utilizarea acesteia poate fi urmărită. Statele membre pun, în mod regulat, aceste informații la dispoziția Comisiei.

(6) Pentru evitarea fluctuațiilor disproporționate nedorite, tarifele menționate la alineatele (3), (4) și (5) pot fi exprimate în medii calculate pentru o gamă rezonabilă de servicii de transport feroviar și perioade. Totuși, importanța relativă a tarifului de utilizare a infrastructurii trebuie raportată la costurile imputabile diferitelor servicii.

(7) Furnizarea serviciilor menționate în anexa III punctul 2 nu face obiectul prezentului articol. În orice caz, tariful perceput pentru aceste servicii nu trebuie să depășească costul furnizării lor, plus un profit rezonabil.

(8) În situația în care serviciile menționate în anexa III punctele 3 și 4 ca prestații suplimentare și auxiliare sunt oferite de un singur furnizor, tariful perceput pentru respectivul serviciu nu depășește costul prestației, plus un profit rezonabil.

(9) Pentru capacitatea utilizată în scopul întreținerii infrastructurii pot fi percepute tarife. Respectivul tarife nu depășesc pierderile din venitul net al administratorului infrastructurii apărute în urma întreținerii.

(10) Operatorul infrastructurii de prestare a serviciilor menționate în anexa III punctele 2, 3 și 4 prezintă administratorului infrastructurii informațiile referitoare la tarifele care urmează a fi incluse în

documentul de referință al rețelei în conformitate cu articolul 27.

documentul de referință al rețelei în conformitate cu articolul 27.

Amendamentul 80

Propunere de directivă

Articolul 32

Textul propus de Comisie

1. Pentru recuperarea în totalitate a costurilor suportate de către administratorul infrastructurii, dacă piața permite, un stat membru poate **majora** prețurile pe baza unor principii eficiente, transparente și nediscriminatorii, garantând totodată **în special** competitivitatea optimă a **transportului** feroviar **internațional de marfă**. Sistemul de tarifare respectă sporurile de productivitate realizate de întreprinderile feroviare.

Totuși, nivelul tarifelor nu trebuie să excludă utilizarea infrastructurii de către segmentele de piață care pot plăti cel puțin costul suportat direct ca urmare a exploatării serviciilor de transport feroviar, plus un indice de rentabilitate dacă piața se pretează la aceasta.

Amendamentul

(1) Pentru recuperarea în totalitate a costurilor suportate de către administratorul infrastructurii, dacă piața permite, un stat membru poate **autoriza administratorul infrastructurii să majoreze** prețurile pe baza unor principii eficiente, transparente și nediscriminatorii, garantând totodată competitivitatea optimă a **sectorului** feroviar. Sistemul de tarifare respectă sporurile de productivitate realizate de întreprinderile feroviare.

Totuși, nivelul tarifelor nu trebuie să excludă utilizarea infrastructurii de către segmentele de piață care pot plăti cel puțin costul suportat direct ca urmare a exploatării serviciilor de transport feroviar, plus un indice de rentabilitate dacă piața se pretează la aceasta.

Înainte de aprobarea percepției acestor adaosuri comerciale, statul membru se asigură că administratorul infrastructurii evaluează relevanța lor pentru anumite segmente de piață. Lista de segmente de piață definite de administratorii de infrastructuri trebuie să conțină cel puțin următoarele trei segmente: servicii de transport de marfă, servicii de transport de călători în cadrul unui contract de servicii publice și alte servicii de călători. Administratorii de infrastructură pot clasifica mai departe segmentele de piață.

Segmentele de piață în care întreprinderile feroviare nu operează în prezent, dar pot furniza servicii pe perioada de valabilitate a sistemului de

tarifare trebuie, de asemenea, stabilite. Administratorul infrastructurii nu introduce majorări în cadrul sistemului de tarifare pentru aceste segmente de piață.

Lista segmentelor de piață trebuie publicată în documentul de referință al rețelei și va fi revizuită cel puțin o dată la cinci ani.

Aceste segmente de piață sunt stabilite în conformitate cu criteriile prevăzute în anexa VIII punctul 3, sub rezerva aprobării prealabile a organismului de reglementare. În cazul segmentelor de piață unde nu există trafic, majorările nu se includ inițial în sistemul de tarifare.

Punctul 3 al anexei VIII poate fi modificat, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la articolul 60

Segmentele de piață suplimentare sunt stabilite în conformitate cu procedura stabilită în anexa VIII punctul 3.

(1a) Pentru transporturile de marfă din sau către țări terțe, desfășurate pe o rețea al cărei ecartament de cale ferată este diferit de cel al principalei rețele feroviare din Uniune, administratorul de infrastructură poate stabili tarife mai mari în vederea obținerii unei recuperări complete a costurilor implicate.

2. Pentru proiectele de investiții specifice viitoare sau pentru proiectele de investiții specifice care au fost realizate după 1988 , administratorul infrastructurii poate stabili sau poate menține tarife mai mari pe baza costurilor pe termen lung ale unor astfel de proiecte, în măsura în care aceste proiecte cresc eficiența sau rentabilitatea ori ambele și care, în caz contrar, nu ar putea sau nu ar fi putut fi puse în aplicare. O astfel de înțelegere tarifară poate conține și acorduri asupra împărțirii riscului asociat cu noile investiții.

3. Trenurile echipate cu sistemul european de control al trenurilor (ETCS), care circulă pe linii echipate cu sisteme naționale de control-comandă și de semnalizare, beneficiază de o reducere temporară a tarifului de utilizare a infrastructurii, în conformitate cu anexa

(2) Pentru proiectele de investiții specifice viitoare sau pentru proiectele de investiții specifice care au fost realizate după 1988 , administratorul infrastructurii poate stabili sau poate menține tarife mai mari pe baza costurilor pe termen lung ale unor astfel de proiecte, în măsura în care aceste proiecte cresc eficiența sau rentabilitatea ori ambele și care, în caz contrar, nu ar putea sau nu ar fi putut fi puse în aplicare. O astfel de înțelegere tarifară poate conține și acorduri asupra împărțirii riscului asociat cu noile investiții.

(3) Trenurile echipate cu sistemul european de control al trenurilor (ETCS), care circulă pe linii echipate cu sisteme naționale de control-comandă și de semnalizare, beneficiază de o reducere temporară a tarifului de utilizare a infrastructurii, în conformitate cu anexa

VIII punctul 5.

Punctul 5 al anexei VIII poate fi modificat, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la **articolul 60**.

4. Pentru a se evita orice discriminare, se procedează astfel încât tarifele medii și marginale ale unui administrator al infrastructurii percepute pentru utilizări echivalente ale infrastructurii sale sunt comparabile și serviciile echivalente de pe aceleași segmente de piață sunt supuse acelorași tarife. Administratorul infrastructurii arată în documentul de referință al rețelei că sistemul de tarificare îndeplinește aceste cerințe în măsura în care se poate, fără a dezvălui informații comerciale confidențiale.

5. Un administrator al infrastructurii care intenționează să modifice elementele esențiale ale sistemului de tarificare menționat la alineatul (1) anunță acest lucru în mod public cu cel puțin trei luni înainte de termenul de publicare a documentului de referință al rețelei, în conformitate cu articolul 27 alineatul (4) .

VIII punctul 5. **Administratorul infrastructurii poate garanta că această reducere nu determină pierderi ale veniturilor. Această reducere se compensează prin creșterea tarifelor pe aceeași linie feroviară pentru trenurile care nu sunt echipate cu ETCS.**

Punctul 5 al anexei VIII poate fi modificat, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la **articolul 60a, în vederea promovării ERTMS**.

(4) Pentru a se evita orice discriminare, se procedează astfel încât tarifele medii și marginale ale unui administrator al infrastructurii percepute pentru utilizări echivalente ale infrastructurii sale sunt comparabile și serviciile echivalente de pe aceleași segmente de piață sunt supuse acelorași tarife. Administratorul infrastructurii arată în documentul de referință al rețelei că sistemul de tarificare îndeplinește aceste cerințe în măsura în care se poate, fără a dezvălui informații comerciale confidențiale.

(5) Un administrator al infrastructurii care intenționează să modifice elementele esențiale ale sistemului de tarificare menționat la alineatul (1) anunță acest lucru în mod public cu cel puțin trei luni înainte de termenul de publicare a documentului de referință al rețelei, în conformitate cu articolul 27 alineatul (4) .

Statele membre pot decide publicarea cadrului și a regulilor de tarificare aplicabile în mod specific serviciilor de transport internațional de marfă provenind sau având ca destinație țări terțe, operate pe o rețea al cărei ecartament este diferit de cel al principalei rețele feroviare din cadrul Uniunii, cu instrumente și termene diferite de cele prevăzute la articolul 29 alineatul (1), atunci când acest lucru este necesar pentru a asigura o concurență loială.

Amendamentul 81

Propunere de directivă Articolul 35 – alineatul 2 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Principiile de bază ale sistemului de performanță **enumerată în anexa VIII punctul 4** se aplică întregii rețele.

Amendamentul

Principiile de bază ale sistemului de performanță **includ următoarele elemente, care** se aplică întregii rețele.

(a) Pentru a atinge un nivel convenit al calității serviciilor și pentru a nu periclita viabilitatea economică a unui serviciu, administratorul infrastructurii convine cu solicitantii, după obținerea acordului organismului de reglementare, asupra principalilor parametri ai sistemului de îmbunătățire a performanțelor, în special asupra costului întârzierilor și asupra plafoanelor plăților datorate în temeiul sistemului de îmbunătățire a performanțelor, atât în ceea ce privește cursele individuale, cât și totalitatea curselor unei întreprinderi feroviare într-o perioadă de timp dată;

(b) Administratorul infrastructurii comunică întreprinderilor feroviare graficul pe baza căruia se calculează întârzierile, cu cel puțin cinci zile înainte de cursă.

(c) Fără să aducă atingere căilor de atac existente și dispozițiilor de la articolul 50, în cazul conflictelor în legătură cu sistemul de îmbunătățire a performanțelor, se pune la dispoziție un sistem de soluționare a conflictelor pentru a rezolva rapid astfel de situații. Dacă se aplică acest sistem, trebuie luată o decizie în termen de 10 zile lucrătoare.

(d) O dată pe an, administratorul infrastructurii publică nivelul mediu anual al calității serviciilor realizat de întreprinderile feroviare pe baza principalilor parametri conveniți în sistemul de îmbunătățire a performanțelor.

Justificare

Aceste litere sunt identice cu literele (a), (b), (g) și (h) de la anexa VIII punctul 4. Acestea sunt considerate elemente esențiale ale directivei, întrucât stabilesc principalii parametri și aspecte procedurale în ceea ce privește sistemul de performanță.

Amendamentul 82

Propunere de directivă

Articolul 35 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Punctul 4 al anexei VIII poate fi modificat, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la **articolul 60**.

Amendamentul

Punctul 4 al anexei VIII, **care conține elemente suplimentare legate de sistemul de performanță**, poate fi modificat, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la **articolul 60a**.

Justificare

După mutarea principalelor elemente ale anexei VIII punctul 4 în textul principal, anexa conține elemente mai detaliate ale sistemului de performanță, care pot fi modificate de către Comisie. În acest mod se asigură un nivel suficient de flexibilitate.

Amendamentul 83

Propunere de directivă

Articolul 36

Textul propus de Comisie

Administratorii infrastructurilor pot percepe un tarif corespunzător pentru capacitatea alocată, dar neutilizată. Acest tarif încurajează utilizarea eficientă a capacităților. Dacă există mai **mult de un solicitant pentru o trasă** ce urmează a fi **alocată** în cadrul exercițiului de stabilire a graficului anual, se percepe un tarif de rezervare.

Amendamentul

Administratorii infrastructurilor pot percepe un tarif corespunzător pentru capacitatea alocată, dar neutilizată. Acest tarif încurajează utilizarea eficientă a capacităților. Dacă **doi sau mai mulți candidați solicită suprapunerea traseelor** ce urmează a fi **alocate** în cadrul exercițiului de stabilire a graficului anual, se percepe un tarif de rezervare **candidatului care nu a fost folosit traseul care i-a fost alocat sau o parte a acestuia**.

Justificare

În cazul în care mai multe candidați solicită un traseu, se percepe un tarif de rezervare numai

în situația în care traseul este alocat unui candidat care nu îl folosește.

Amendamentul 85

Propunere de directivă Articolul 40 – alineatul 1 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Statele membre se asigură că reprezentanții administratorilor de infrastructură ale căror decizii de alocare au impact asupra altor administratori de infrastructură se asociază pentru coordonarea alocării sau pentru alocarea tuturor capacităților de infrastructură relevante la nivel internațional, fără a aduce atingere reglementărilor specifice din legislația Uniunii în materie de rețele feroviare orientate pe transportul de marfă. Reprezentanți corespunzători ai administratorilor de infrastructuri din țări terțe pot fi asociați acestor proceduri.

Amendamentul

Statele membre se asigură că reprezentanții administratorilor de infrastructură ale căror decizii de alocare au impact asupra altor administratori de infrastructură se asociază pentru coordonarea alocării sau pentru alocarea tuturor capacităților de infrastructură relevante la nivel internațional, fără a aduce atingere reglementărilor specifice din legislația Uniunii în materie de rețele feroviare orientate pe transportul de marfă. ***Participanții la această cooperare se asigură că lista participanților, metodele de operare și toate criteriile relevante utilizate pentru evaluarea și alocarea capacităților de infrastructură sunt date publicității.*** Reprezentanți corespunzători ai administratorilor de infrastructuri din țări terțe pot fi asociați acestor proceduri.

Justificare

Prezentul amendament are ca scop integrarea alineatului (4) al articolului 40 în alineatul (1) al aceluiași articol.

Amendamentul 86

Propunere de directivă Articolul 40 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Comisia și reprezentanții organismelor de reglementare, care cooperează conform articolului 57, sunt informați cu privire la ***organizarea întrunirilor care au ca temă elaborarea de principii și practici*** comune de alocare a capacităților de infrastructură

Amendamentul

(2) Comisia și reprezentanții organismelor de reglementare, care cooperează conform articolului 57, sunt informați cu privire la ***principiile și practicile*** comune de alocare a capacităților de infrastructură. În cazul sistemelor de alocare bazate pe tehnologia

și sunt invitați să participe la acestea. În cazul sistemelor de alocare bazate pe tehnologia informației, organismele de reglementare primesc de la aceste sisteme informații suficiente ca să le permită să își desfășoare supravegherea reglementară în conformitate cu dispozițiile articolului 56 .

informației, organismele de reglementare primesc de la aceste sisteme informații suficiente ca să le permită să își desfășoare supravegherea reglementară în conformitate cu dispozițiile articolului 56 .

Justificare

Sistemul juridic aplicabil în Uniunea Europeană permite întreprinderilor să își organizeze activitățile în mod liber, fără a fi obligate să invite observatori. Comisia și organismele de reglementare sunt informate cu privire la deciziile luate de întreprinderi.

Amendamentul 84

Propunere de directivă Articolul 41 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Cererile pentru obținerea unor capacități de infrastructură pot fi făcute de către solicitanți **în sensul prezentei directive** .

Amendamentul

(1) Cererile pentru obținerea unor capacități de infrastructură pot fi făcute de către solicitanți. **Pentru a utiliza această capacitate de infrastructură, solicitanții desemnează o întreprindere feroviară care să încheie un acord cu administratorul de infrastructură în conformitate cu articolul 28.**

Justificare

Această modificare preia formularea utilizată în Regulamentul 913/2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv.

Amendamentul 87

Propunere de directivă Articolul 41 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) **Comisia poate adopta măsuri de punere în aplicare care să stabilească** detaliile **procedurii** care trebuie **urmată** în vederea punerii în aplicare a alineatului (2). **Aceste măsuri, concepute a asigura punerea în aplicare a prezentei directive în condiții unitare, se adoptă ca acte de punere în aplicare, în conformitate cu**

Amendamentul

(3) Detaliile **criteriilor** care trebuie **urmate** în vederea punerii în aplicare a alineatului (2) **pot fi modificate în funcție de experiența dobândită**, în conformitate cu **procedura menționată la articolul 60.**

articolul **63 alineatul (3)**.

Justificare

Formularea inițială, „care să stabilească detaliile procedurii”, sugerează că această dispoziție are ca obiectiv completarea actului. Aceasta necesită delegarea de competențe către Comisie în acest sens.

Amendamentul 88

**Propunere de directivă
Articolul 43 – alineatul 2**

Textul propus de Comisie

(2) Administratorii infrastructurii convin de comun acord cu ceilalți administratori ai infrastructurii interesați asupra traselor internaționale ce urmează să fie incluse în graficul de circulație, înainte de a începe consultările asupra proiectului graficului de circulație. Se vor aduce modificări doar dacă este absolut necesar.

Amendamentul

(2) Administratorii infrastructurii convin de comun acord cu ceilalți administratori ai infrastructurii interesați asupra traselor internaționale ce urmează să fie incluse în graficul de circulație, înainte de a începe consultările asupra proiectului graficului de circulație. Se vor aduce modificări doar dacă este absolut necesar **și acestea trebuie să fie justificate în mod corespunzător.**

Justificare

Acest lucru ar genera o creștere a gradului de transparență a gestiunii

Amendamentul 89

**Propunere de directivă
Articolul 47 – alineatul 4 – paragraful 2**

Textul propus de Comisie

Pentru a se asigura dezvoltarea unor servicii de transport corespunzătoare în acest cadru, în special pentru a satisface cerințele de serviciu public sau pentru a promova dezvoltarea transportului feroviar de marfă, statele membre pot lua, în condiții nediscriminatorii, orice măsuri necesare pentru a se asigura că astfel de servicii au prioritate la alocarea capacităților de infrastructură.

Amendamentul

Pentru a se asigura dezvoltarea unor servicii de transport corespunzătoare în acest cadru, în special pentru a satisface cerințele de serviciu public sau pentru a promova dezvoltarea transportului feroviar de marfă și, **în special, transportul internațional**, statele membre pot lua, în condiții nediscriminatorii, orice măsuri necesare pentru a se asigura că astfel de servicii au prioritate la alocarea capacităților de infrastructură.

Justificare

Dacă se dorește stimularea utilizării transportului feroviar la nivel european, trebuie să se acorde prioritate serviciilor feroviare internaționale.

Amendamentul 90

Propunere de directivă Articolul 47 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) Pentru determinarea criteriilor de prioritate se acordă atenția necesară importanței transportului de marfă și în special transportului internațional de marfă

Amendamentul

(5) Criteriile de prioritate vor include transportul de marfă și în special transportul internațional de marfă.

Justificare

Expresia „se acordă atenția necesară importanței” este mult prea generală și ambiguă, iar în cazul în care Comisia dorește să stimuleze transportul feroviar de marfă și în special cel internațional, aceasta trebuie să precizeze clar acest lucru.

Amendamentul 91

Propunere de directivă Articolul 51 – alineatul 2 – paragraful 4

Textul propus de Comisie

Planul poate necesita aprobarea prealabilă a statului membru respectiv. Organismul de reglementare menționat la articolul 55 poate să emită un aviz referitor la adecvarea acțiunilor identificate în plan.

Amendamentul

Planul poate necesita aprobarea prealabilă a statului membru respectiv. Organismul de reglementare menționat la articolul 55 supraveghează procesul de consultare pentru a se asigura că acesta se desfășoară într-un mod nediscriminatoriu.

Justificare

Organismul de reglementare nu ar trebui să intervină în deciziile comerciale luate de administratorul infrastructurii, întrucât în acest fel poziția sa de arbitru obiectiv ar fi periclitată.

Amendamentul 92

Propunere de directivă
Articolul 51 – alineatul 2 – paragraful 4a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În cazul saturării unei rețele transeuropene sau al unei trase care are un efect semnificativ asupra unei sau mai multor rețele transeuropene, rețeaua de organisme de reglementare astfel cum este definită la articolul 57 emite un aviz cu privire la gradul de adecvare al măsurilor acestui plan.

Justificare

Prin prezentul amendament este prevăzută o posibilitate de consultare a rețelei de organisme de control în cazul în care unul sau mai multe rețele transeuropene ar fi afectate în mod semnificativ de o saturare.

Amendamentul 93

Propunere de directivă
Articolul 53 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3) Administratorul infrastructurii trebuie să informeze ***în timp util*** părțile interesate despre lucrările de întreținere neplanificate.

(3) Administratorul infrastructurii trebuie să informeze ***cu cel puțin o săptămână înainte*** părțile interesate despre lucrările de întreținere neplanificate.

Justificare

Este logic ca părțile interesate să fie înștiințate cu privire la data de începere a lucrărilor de întreținere, astfel încât, în pofida faptului că acestea nu sunt planificate, să poată fi luate măsurile de precauție necesare. (1a).

Amendamentul 94

Propunere de directivă
Articolul 54 – alineatul 1a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1a) Administratorii infrastructurii vor avea la dispoziție planuri de acțiune, în caz de accidente sau defecțiuni tehnice.

Justificare

Administratorii infrastructurii ar trebui să aibă la dispoziție planuri de acțiune, în caz de accidente sau defecțiuni tehnice. Aceste planuri ar contribui la elaborarea mai eficientă și mai rapidă a planurilor de intervenție, care ar trebui să fie diseminate, drept exemplu de bune practici, în rândul tuturor administratorilor de infrastructură.

Amendamentul 95

Propunere de directivă Articolul 54 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) *Statele membre pot cere întreprinderilor feroviare să se implice în aplicarea și monitorizarea conformității lor cu standardele și regulile de siguranță.*

Amendamentul

(3) *Cu excepția cazurilor de forță majoră, și anume în cazuri de lucrări urgente și esențiale pentru securitate, o trasă alocată unui transport feroviar de marfă în temeiul prezentului articol nu poate fi anulată mai puțin de două luni înainte de ora stabilită în programul de serviciu în cazul în care solicitantul în cauză nu își dă acordul pentru o astfel de anulare. În astfel de cazuri, administratorul infrastructurii în cauză se străduiește să ofere candidatului o trasă cu o calitate și fiabilitate echivalente, pe care solicitantul are dreptul să o accepte sau să o refuze. În acest ultim caz, are cel puțin dreptul la o rambursare a taxei corespunzătoare.*

Justificare

Prezentul amendament prevede că, în cazul anulării trasei, cu excepția cazurilor de forță majoră, sunt necesare cel puțin soluții alternative sau rambursarea taxelor. Amendamentul preia și completează formularea inclusă deja în Regulamentul privind coridoarele de transport feroviar de marfă [Regulamentul (UE) nr. 913/2010].

Amendamentul 96

Propunere de directivă Articolul 55

Textul propus de Comisie

Organismul de reglementare

1. Fiecare stat membru înființează un

Amendamentul

Organismele de reglementare *naționale*

(1) Fiecare stat membru înființează un

organism național unic de reglementare în sectorul feroviar . Acest organism, este o autoritate autonomă, distinctă din punct de vedere juridic și independentă de orice altă autoritate publică în termeni organizatorici, funcționali, ierarhici și decizionali. În egală măsură, acesta este independent, în ceea ce privește organizarea, deciziile de finanțare, structura juridică și luarea de decizii, de orice administrator de infrastructură, de organismul de tarifare, de organismul de alocare sau de orice solicitant . În plus, organismul trebuie să fie independent din punct de vedere funcțional față de orice autoritate competentă implicată în acordarea unui contract de serviciu public.

2. Statele membre pot institui organisme de reglementare care să fie competente în mai multe sectoare reglementate, dacă aceste autorități de reglementare integrate întrunesc cerințele de independență prevăzute la alineatul (1).

3. Președintele și consiliul de conducere al organismului de reglementare din sectorul feroviar sunt numiți pentru un mandat fix, cu posibilitatea de reînnoire, în temeiul unor reguli clare care garantează independența organismului. Aceștia sunt selectați dintre persoane care nu au deținut și nu dețin , direct sau indirect, pe o perioadă de **trei ani** înainte de numirea lor pe post și pe toată durata mandatului lor, nicio poziție sau responsabilitate profesională, interese ori relații de afaceri cu întreprinderile sau entitățile reglementate. După încheierea mandatului, aceștia nu trebuie să dețină nicio poziție sau responsabilitate profesională, interese ori relații de afaceri cu întreprinderile sau entitățile reglementate timp de cel puțin

organism național unic de reglementare în sectorul feroviar . Acest organism, este o autoritate autonomă, distinctă din punct de vedere juridic și independentă de orice altă autoritate publică în termeni organizatorici, funcționali, ierarhici și decizionali. În egală măsură, acesta este independent, în ceea ce privește organizarea, deciziile de finanțare, structura juridică și luarea de decizii, de orice administrator de infrastructură, de organismul de tarifare, de organismul de alocare sau de orice solicitant . În plus, organismul trebuie să fie independent din punct de vedere funcțional față de orice autoritate competentă implicată în acordarea unui contract de serviciu public.

Acest organism de reglementare are capacitatea organizatorică necesară în ceea ce privește resursele umane și materiale care corespund nivelului de activitate al sectorului feroviar al statului membru, de exemplu, în materie de volum al traficului și suprafață a rețelei, pentru a-și îndeplini sarcinile care îi revin în virtutea articolului 56.

(2) Statele membre pot institui organisme de reglementare care să fie competente în mai multe sectoare reglementate, dacă aceste autorități de reglementare integrate întrunesc cerințele de independență prevăzute la alineatul (1).

(3) Președintele și consiliul de conducere al organismului de reglementare din sectorul feroviar sunt numiți ***de către parlamentul național sau un alt parlament competent*** pentru un mandat fix, cu posibilitatea de reînnoire, în temeiul unor reguli clare care garantează independența organismului. Aceștia sunt selectați dintre persoane care ***au cunoștințe de specialitate și experiență în reglementarea sectorului feroviar sau cunoștințe de specialitate și experiență în reglementarea altor sectoare și care de preferință*** nu au deținut și nu dețin, direct sau indirect, pe o perioadă de trei ani înainte de numirea lor pe post și pe toată durata mandatului lor, nicio poziție sau responsabilitate profesională, interese ori relații de afaceri cu întreprinderile sau

trei ani. Aceștia au autoritate deplină asupra recrutării și gestionării personalului organismului de reglementare.

entitățile reglementate. ***Ei trebuie să specifice în mod explicit acest lucru într-o declarație de interese corespunzătoare.*** După încheierea mandatului, aceștia nu trebuie să dețină nicio poziție sau responsabilitate profesională, interese ori relații de afaceri cu întreprinderile sau entitățile reglementate timp de cel puțin ***doi*** ani ***sau orice perioadă mai lungă stabilită în conformitate cu legislația națională.*** Aceștia au autoritate deplină asupra recrutării și gestionării personalului organismului de reglementare. ***Ei trebuie să acționeze în condiții de independență totală și nu pot în niciun caz să fie influențați de instrucțiunile unui guvern sau ale unei întreprinderi private sau publice.***

Amendamentul 97

Propunere de directivă Articolul 56 - alineatele 1-3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Funcțiile ***organismului*** de reglementare

Funcțiile ***organismelor naționale*** de reglementare

1. Fără a aduce atingere articolului 46 alineatul (6), solicitantul are dreptul să ***conteste la*** organismul ***de reglementare*** în cazul în care consideră că nu a fost tratat echitabil, a fost discriminat sau a fost nedreptățit în orice fel și, în special, ***în legătură cu deciziile*** adoptate de către administratorul infrastructurii, sau, după caz, ***de către întreprinderea feroviară sau de către operatorul unei infrastructuri de servicii*** în ceea ce privește:

(1) Fără a aduce atingere articolului 46 alineatul (6), solicitantul are dreptul să ***sesizeze*** organismul de reglementare în cazul în care consideră că nu a fost tratat echitabil, a fost discriminat sau a fost nedreptățit în orice fel și, în special, ***împotriva deciziilor*** adoptate de către administratorul infrastructurii sau, după caz, ***de către întreprinderea feroviară*** în ceea ce privește:

- (a) documentul de referință al rețelei;
- (b) criteriile stabilite în acesta;
- (c) procedura de alocare și rezultatul său;
- (d) sistemul de tarificare;
- (e) nivelul sau structura tarifelor de infrastructură care i se cer sau i se pot cere

- (a) documentul de referință al rețelei;
- (b) criteriile stabilite în acesta;
- (c) procedura de alocare și rezultatul său;
- (d) sistemul de tarificare;
- (e) nivelul sau structura tarifelor de infrastructură care i se cer sau i se pot cere

a fi plătite;

(f) măsuri privind accesul în conformitate cu articolele 10, 11 și 12;

(g) accesul la servicii și tarifarea acestora, în conformitate cu articolul 13.

a fi plătite;

(f) măsuri privind accesul în conformitate cu articolele 10, 11 și 12;

(g) accesul la servicii și tarifarea acestora, în conformitate cu articolul 13.

(ga) decizii privind acordarea de licențe în situațiile în care organismul de reglementare nu este și organismul care emite licențe în conformitate cu articolul 16.

(1a) Organismul de reglementare este obligat să ia hotărâri în privința plângerilor pentru a remedia situația în termen de o lună de la primirea plângerii și să ia măsuri din proprie inițiativă. În cazul în care se formulează o contestație împotriva refuzului de acordare de capacități de infrastructură sau contra termenilor unei oferte de capacitate, organismul de reglementare fie confirmă faptul că hotărârea administratorului infrastructurii rămâne neschimbată, fie cere modificarea acelei hotărâri conform indicațiilor date de organismul de reglementare .

Comisia examinează, din proprie inițiativă, aplicarea și respectarea dispozițiilor prezentei directive referitoare la mandatul organismelor de reglementare și la termenele impuse acestora pentru luarea de decizii în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 63 alineatul (2) primul paragraf.

2. Organismul de reglementare are și competența de a monitoriza concurența de pe piețele de servicii feroviare și de a revizui ***literele (a) - (g)*** de la alineatul (1) din proprie inițiativă, în vederea prevenirii discriminării unor solicitanți. Organismul va verifica în special dacă documentul de referință al rețelei conține clauze discriminatorii sau creează puteri discreționare ale administratorului infrastructurii, care ar putea fi utilizate pentru discriminarea unor solicitanți. Organismul de reglementare ***deține o***

(2) Organismul de reglementare are și competența de a monitoriza concurența, de ***a stopa situațiile discriminatorii și de denaturare a pieței de*** pe piețele de servicii feroviare și de a revizui ***literele (a) - (ga)*** de la alineatul (1) din proprie inițiativă, în vederea prevenirii discriminării unor solicitanți, ***inclusiv prin măsuri corective corespunzătoare***. Organismul va verifica în special dacă documentul de referință al rețelei conține clauze discriminatorii sau creează puteri discreționare ale administratorului infrastructurii, care ar

capacitate organizatorică suficientă pentru a îndeplini aceste sarcini.

3. Organismul de reglementare se asigură că tarifele stabilite de către administratorul infrastructurii sunt în conformitate cu capitolul IV secțiunea 2 și sunt nediscriminatorii. Negocierile dintre solicitanți și administratorul infrastructurii cu privire la nivelul tarifelor de utilizare a infrastructurii sunt permise numai dacă sunt purtate sub supravegherea organismului de reglementare . Organismul de reglementare intervine dacă negocierile sunt susceptibile să contravină cerințelor prezentului capitol .

putea fi utilizate pentru discriminarea unor solicitanți. **În acest scop**, organismul de reglementare **cooperează strâns cu autoritatea națională pentru siguranță responsabilă de evaluarea conformității sau a utilizabilității elementelor constitutive de interoperabilitate sau de evaluarea procedurii „CE” de verificare a subsistemelor în conformitate cu Directiva 2008/57/CE. La cererea solicitanților, în cazul procedurilor în fața autorității naționale în domeniul siguranței care pot avea consecințe pentru accesul la piață autoritatea națională în domeniul siguranței informează organismul de reglementare în legătură cu aspectele relevante ale procedurii. Organismul de reglementare face recomandări. Dacă intenționează să se abată de la aceste recomandări, autoritatea națională în domeniul siguranței trebuie să își justifice poziția în fața organismului de reglementare.**

(3) Organismul de reglementare se asigură că tarifele stabilite de către administratorul infrastructurii sunt în conformitate cu capitolul IV secțiunea 2 și sunt nediscriminatorii. Negocierile dintre solicitanți și administratorul infrastructurii cu privire la nivelul tarifelor de utilizare a infrastructurii sunt permise numai dacă sunt purtate sub supravegherea organismului de reglementare . Organismul de reglementare intervine dacă negocierile sunt susceptibile să contravină cerințelor prezentului capitol .

(3a) Organismul de reglementare verifică faptul că situația contabilă a întreprinderilor feroviare și a administratorilor de infrastructură respectă dispozițiile privind separarea contabilă prevăzute la articolul 6.

(3b) Organismul de reglementare determină, dacă legislația națională prevede acest lucru, în conformitate cu articolul 10 alineatul (2), dacă principalul scop al unui serviciu este de a transporta pasagerii între gări situate în state membre diferite și, în conformitate cu

articolul 11 alineatul (2), dacă echilibrul economic al unui contract de servicii publice este compromis de serviciile prevăzute la articolul 10 între un punct de plecare și o destinație care fac obiectul unuia sau mai multor contracte de servicii publice.

(3c) Organismul de reglementare comunică Comisiei orice plângere referitoare la o decizie a unei autorități de reglementare legată de alineatele (1)-(3b). În termen de două săptămâni de la primirea plângerii, dacă este necesar, Comisia solicită modificări ale deciziei în cauză pentru a asigura compatibilitatea cu legislația Uniunii. Organismul de reglementare își modifică decizia, ținând seama de modificările solicitate de Comisie.

(3d) Organismul de reglementare consultă, cel puțin o dată pe an, reprezentanții serviciilor feroviare (de marfă și de călători) pentru a lua în considerare opiniile acestora cu privire la piața feroviară, inclusiv la calitatea serviciilor, tarifele de utilizare a infrastructurii, cuantumul și transparența prețurilor serviciilor feroviare.

Amendamentul 98

Propunere de directivă Articolul 56a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 56a

Competențele organismelor naționale de reglementare

(1) Pentru a îndeplini atribuțiile care îi sunt conferite de articolul 56, autoritatea de reglementare are competența:

(a) de a asigura punerea în aplicare a deciziilor prin intermediul sancțiunilor, inclusiv al amenzilor. O hotărâre a organismului de reglementare este obligatorie pentru toate părțile vizate de

aceasta și nu este supusă controlului unei alte instanțe administrative naționale.

(b) de a solicita informații relevante de la administratorul infrastructurii, solicitanți și oricare altă parte implicată din statul membru respectiv și de a asigura punerea la dispoziție a acestor solicitări prin sancțiuni corespunzătoare, inclusiv prin intermediul amenzilor. Informațiile care trebuie furnizate organismului de reglementare cuprind toate datele pe care acesta le solicită în cadrul funcției sale de apel și al funcției sale de monitorizare a concurenței de pe piața serviciilor feroviare. Acestea includ datele necesare pentru observarea statistică și pentru observarea pieței. Informațiile solicitate trebuie furnizate fără întârziere.

(c) de a audita sau de a iniția audituri externe la administratorii de infrastructură și, unde este cazul, la întreprinderile feroviare, pentru a verifica conformitatea cu dispozițiile de separare contabilă prevăzute la articolul 6.

(2) Statele membre se asigură că hotărârile luate de organismul de reglementare sunt supuse controlului jurisdicțional . Recursul nu are efect suspensiv asupra deciziei organismului de reglementare.

(3) În eventualitatea unui conflict legat de deciziile adoptate de organismele de reglementare privind serviciile de transport transfrontaliere, oricare dintre părțile implicate poate introduce o acțiune la Comisia Europeană pentru a obține o decizie obligatorie privind compatibilitatea deciziilor cu legislația UE în termen de o lună după primirea apelului.

(4) Statele membre se asigură că hotărârile luate de autoritatea de reglementare sunt publicate.

(5) Statele membre se asigură că administratorii de infrastructură și toate întreprinderile ori alte entități care efectuează diverse tipuri de transport

feroviar sau activități de administrare a infrastructurii, inclusiv operatorii infrastructurii de servicii, după cum se menționează la articolul 6, prezintă situații financiare detaliate organismului de reglementare, pentru ca acesta să își poată duce sarcinile la bun sfârșit. Aceste situații financiare trebuie să conțină cel puțin elementele enumerate în anexa X. Din aceste situații, organismul de reglementare poate, de asemenea, să tragă concluzii referitoare la ajutoarele de stat, pe care le raportează autorităților responsabile de rezolvarea acestor aspecte.

Anexa X poate fi modificată, în lumina experienței dobândite, în conformitate cu procedura menționată la articolul 60.

Amendamentul 99

Propunere de directivă Articolul 57

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Colaborarea dintre organismele de reglementare

Colaborarea dintre organismele **naționale** de reglementare **și competențele Comisiei Europene.**

1. Organismele de reglementare naționale fac schimb de informații în ceea ce privește activitatea, principiile și practicile decizionale și colaborează și în alte privințe în scopul coordonării decizionale pe teritoriul Uniunii. În acest scop, ele colaborează în cadrul **unui grup de lucru** care se întrunește periodic. Comisia **sprijină organismele de reglementare în această privință.**

(1) Organismele de reglementare naționale fac schimb de informații în ceea ce privește activitatea, principiile și practicile decizionale și colaborează și în alte privințe în scopul coordonării decizionale pe teritoriul Uniunii. În acest scop, ele colaborează în cadrul **unei rețele constituite oficial** care se întrunește periodic, **la invitația Comisiei și sub președinția acesteia. În acest scop, Comisia asigură colaborarea activă între autoritățile de reglementare și ia măsuri în cazul în care autoritățile de reglementare nu își îndeplinesc mandatul.**

Grupul de reprezentanți ai Comisiei se compune din reprezentanți ai serviciilor responsabile în domeniul transporturilor

și concurenței.

Comisia creează o bază de date pe care organismele de reglementare o alimentează cu informații referitoare la toate procedurile de plângere, precum datele plângerilor, deschiderea procedurilor din proprie inițiativă, proiectele de decizii și deciziile finale, părțile implicate, principalele subiecte ale procedurilor și probleme de interpretare ale legislației în domeniul feroviar, precum și investigațiile din proprie inițiativă în legătură cu aspecte privind accesul sau taxele aferente serviciilor de transport feroviar internațional.

2. Organismelor de reglementare li se permite să colaboreze îndeaproape, inclusiv prin acorduri de lucru, pentru a-și acorda reciproc asistență în sarcinile de monitorizare a pieței, în tratarea plângerilor și în derularea anchetelor.

3. În cazul unei plângeri sau al unei anchete din proprie inițiativă pe tema accesului sau a tarifării în cazul unei trase internaționale, precum și în cadrul monitorizării concurenței pe piață în legătură cu transportul feroviar internațional, organismul de reglementare respectiv trebuie să consulte organismele de reglementare ale tuturor celorlalte state membre prin care trece trasa respectivă și trebuie să solicite de la acestea toate informațiile necesare anterior luării unei decizii.

4. Organismele de reglementare consultate în conformitate cu alineatul (3) furnizează toate informațiile pe care ele însele au dreptul să le solicite în virtutea legislației lor naționale. Aceste informații pot fi folosite doar în scopul tratării plângerii sau al derulării anchetei menționate la alineatul (3).

5. Organismul de reglementare care primește plângerea sau care derulează o anchetă din proprie inițiativă transferă informațiile pertinente către organismul de

(2) Organismelor de reglementare li se permite să colaboreze îndeaproape, inclusiv prin acorduri de lucru, pentru a-și acorda reciproc asistență în sarcinile de monitorizare a pieței, în tratarea plângerilor și în derularea anchetelor.

(3) În cazul unei plângeri sau al unei anchete din proprie inițiativă pe tema accesului sau a tarifării în cazul unei trase internaționale, precum și în cadrul monitorizării concurenței pe piață în legătură cu transportul feroviar internațional, organismul de reglementare respectiv trebuie să **informeze Comisia și să** consulte organismele de reglementare ale tuturor celorlalte state membre prin care trece trasa respectivă și trebuie să solicite de la acestea toate informațiile necesare anterior luării unei decizii. **În acest caz, rețeaua organismelor de reglementare emite un aviz.**

(4) Organismele de reglementare consultate în conformitate cu alineatul (3) furnizează toate informațiile pe care ele însele au dreptul să le solicite în virtutea legislației lor naționale. Aceste informații pot fi folosite doar în scopul tratării plângerii sau al derulării anchetei menționate la alineatul (3).

(5) Organismul de reglementare care primește plângerea sau care derulează o anchetă din proprie inițiativă transferă informațiile pertinente către organismul de

reglementare responsabil, pentru ca acesta să poată lua măsuri cu privire la părțile implicate.

6. Statele membre se asigură că orice reprezentanți asociați ai administratorilor de infrastructură, după cum se precizează la articolul 40 alineatul (1), pun la dispoziție, fără întârziere, toate informațiile necesare în scopul tratării plângerii sau al derulării anchetei menționate la alineatul (3) al prezentului articol și solicitate de organismul de reglementare al statului membru în care se află reprezentantul asociat. Acest organism de reglementare este abilitat să transfere astfel de informații referitoare la trasa internațională respectivă către organismele de reglementare menționate la alineatul (3).

7. **Organismele** de reglementare elaborează principii și practici comune pentru luarea deciziilor pe care sunt abilitate să le ia în temeiul prezentei directive. Comisia poate să adopte **măsuri de punere în aplicare care să stabilească** aceste principii și practici comune. **Aceste măsuri, concepute a asigura punerea în aplicare a prezentei directive în condiții unitare, se adoptă ca acte de punere în aplicare, în conformitate cu articolul 63 alineatul (3).**

Organismele de reglementare **revizuiesc**, de asemenea, deciziile și practicile asociațiilor de administratori de infrastructură, după cum se menționează la articolul 40 alineatul (1), care pun în aplicare dispozițiile prezentei directive sau facilitează în alt mod transportul feroviar internațional.

reglementare responsabil, pentru ca acesta să poată lua măsuri cu privire la părțile implicate.

(6) Statele membre se asigură că orice reprezentanți asociați ai administratorilor de infrastructură, după cum se precizează la articolul 40 alineatul (1), pun la dispoziție, fără întârziere, toate informațiile necesare în scopul tratării plângerii sau al derulării anchetei menționate la alineatul (3) al prezentului articol și solicitate de organismul de reglementare al statului membru în care se află reprezentantul asociat. Acest organism de reglementare este abilitat să transfere astfel de informații referitoare la trasa internațională respectivă către organismele de reglementare menționate la alineatul (3).

(6a) Comisia poate participa, din proprie inițiativă la activitățile enumerate la alineatele (2)-(6), cu privire la care informează în permanență rețeaua de organisme de reglementare menționată la alineatul (1).

(7) **Rețeaua de organisme de reglementare înființată în conformitate cu alineatul (1)** elaborează principii și practici comune pentru luarea deciziilor pe care sunt abilitate să le ia în temeiul prezentei directive. Comisia poate să adopte **și să completeze** aceste principii și practici comune, în conformitate cu **procedura de la articolul 60a.**

Rețeaua de organisme de reglementare revizuieste, de asemenea, deciziile și practicile asociațiilor de administratori de infrastructură, după cum se menționează la articolul 40 alineatul (1), care pun în aplicare dispozițiile prezentei directive sau facilitează în alt mod transportul feroviar internațional.

Amendamentul 100

Propunere de directivă Articolul 57a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 57a

Organismul de reglementare european

Pe baza experienței dobândite prin intermediul rețelei de organisme de reglementare naționale, Comisia prezintă, în termen de doi ani de la publicarea prezentei directive, o propunere legislativă pentru a înstitui un organism european de reglementare. Acest organism are o funcție de supraveghere și de arbitraj în raport cu problemele transfrontaliere și internaționale și funcția de a audia apelurile la deciziile luate organismele naționale de reglementare.

Amendamentul 101

Propunere de directivă Articolul 59a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 59a

Delegare de competențe

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 60a privind sfera de acoperire a monitorizării pieței în conformitate cu articolul 15, anumite elemente ale documentului de referință al rețelei în conformitate cu articolul 27, anumite principii de taxare în conformitate cu articolul 31, reducerea temporară a taxelor de infrastructură pentru ETCS în conformitate cu articolul 32 alineatul (3), anumite elemente ale sistemului de performanță în conformitate cu articolul 35, criteriile care trebuie urmate în ceea ce privește cerințele referitoare la solicitanții de infrastructură în conformitate cu articolul 41,

calendarul procesului de alocare în conformitate cu articolul 43, situațiile financiare în conformitate cu articolul 56a și principiile și practicile comune elaborate de organismele de reglementare pentru luarea deciziilor în conformitate cu articolul 57.

Justificare

Noul consens interinstituțional din 2011 cu privire la actele delegate impune utilizarea unor clauze standard specifice, care sunt inserate aici în locul formulării din propunerea Comisiei.

Amendamentul 102

**Propunere de directivă
Articolul 60**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 60

eliminat

Exercitarea delegării

1. Competențele de adoptare a actelor delegate menționate la articolele 7 alineatul (1) al doilea paragraf, 13 alineatul (5) al doilea paragraf, 15 alineatul (5) al doilea paragraf, 20 al treilea paragraf, 27 alineatul (2), 30 alineatul (3) al doilea paragraf, 31 alineatul (5) al doilea paragraf, 32 alineatul (1) al treilea paragraf, 32 alineatul (3), 35 alineatul (2), 43 alineatul (1) și 56 alineatul (8) al treilea paragraf sunt conferite Comisiei pentru o perioadă de timp nedeterminată.

**2. (2). De îndată după ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
(3).**

3. Comisiei îi sunt conferite competențele de adoptare a actelor delegate în condițiile prevăzute la articolele 61 și 62.

Justificare

Noul consens interinstituțional din 2011 cu privire la actele delegate impune utilizarea unor clauze standard specifice, care sunt inserate la articolul 60 în locul formulării din propunerea

Comisiei.

Amendamentul 103

Propunere de directivă Articolul 60a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 60a

Exercitarea delegării

(1) Competența de a adopta actele delegate este conferită Comisiei în condițiile stabilite la prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 15 alineatul (5), articolul 27 alineatul (2), articolul 31 alineatele (3) și (5), articolul 32 alineatul (3), articolul 35 alineatul (2), articolul 41 alineatul (3), articolul 43 alineatul (1), articolul 56a alineatul (6), articolul 57 alineatul (7) îi este conferită Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament. Cel târziu cu nouă luni înainte de sfârșitul perioadei de cinci ani, Comisia elaborează un raport referitor la delegarea competențelor. Delegarea de competențe se reînnoiește automat pentru perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun unei astfel de reînnoiri cel târziu cu trei luni înainte de expirarea fiecărei perioade.

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 15 alineatul (5), articolul 27 alineatul (2), articolul 31 alineatele (3) și (5), articolul 32 alineatul (3), articolul 35 alineatul (2), articolul 41 alineatul (3), articolul 43 alineatul (1), articolul 56a alineatul (6), articolul 57 alineatul (7) poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul european sau de către Consiliu. Decizia de revocare pune capăt delegării competențelor specificate în decizia respectivă. Decizia intră în vigoare a doua zi de la publicarea deciziei în

Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau la o dată ulterioară specificată în aceasta. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) De îndată după ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(5) Orice act delegat adoptat în conformitate cu articolul 15 alineatul (5), articolul 27 alineatul (2), articolul 31 alineatele (3) și (5), articolul 32 alineatul (3), articolul 35 alineatul (2), articolul 41 alineatul (3), articolul 43 alineatul (1), articolul 56a alineatul (6), articolul 57 alineatul (7) intră în vigoare doar dacă Parlamentul European sau Consiliul nu au formulat obiecțiuni la acesta în termen de două luni de la data notificării actului respectiv către Parlamentul European și către Consiliu sau dacă, înainte de expirarea termenului respectiv, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu intenționează să formuleze obiecțiuni. La inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului, acest termen se prelungește cu două luni.

Justificare

Noul consens interinstituțional din 2011 cu privire la actele delegate impune utilizarea unor clauze standard specifice, care sunt inserate aici în locul formulării din propunerea Comisiei.

Amendamentul 104

Propunere de directivă Articolul 61

Textul propus de Comisie

Articolul 61

Revocarea delegării

1. Parlamentul European sau Consiliul pot revoca delegarea de competențe menționată la articolul 60 alineatul (1).

2. Instituția care a inițiat o procedură internă pentru a lua o decizie referitoare

Amendamentul

eliminat

la revocarea delegării competențelor informează celălalt legiuitor și Comisia cel târziu cu o lună înainte de a se lua o decizie finală, precizând competența delegată care ar putea face obiectul revocării și motivele acestei revocări.

3. Decizia de revocare pune capăt delegării competenței specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte imediat sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere validității actelor delegate deja în vigoare. Aceasta se publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

Justificare

În conformitate cu noul consens interinstituțional din 2011, acest articol ar trebui eliminat, întrucât conținutul său este mutat la articolul 60a.

Amendamentul 105

Propunere de directivă Articolul 62

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 62

eliminat

Obiecții la actele delegate

1. Parlamentul European și Consiliul pot prezenta obiecții cu privire la actul delegat într-o perioadă de două luni de la data notificării. La inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului, această perioadă se prelungește cu o lună.

2. Dacă, la expirarea perioadei respective, nici Parlamentul European, nici Consiliul nu a obiectat cu privire la actul delegat sau dacă, înainte de data respectivă, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că au decis să nu prezinte obiecții, actul delegat intră în vigoare la data menționată în cuprinsul său.

3. Dacă Parlamentul European sau Consiliul obiectează cu privire la un act

delegat adoptat, acesta nu intră în vigoare. Instituția care obiectează indică motivele pentru care obiectează la actul delegat.

Justificare

În conformitate cu noul consens interinstituțional din 2011, acest articol ar trebui eliminat, întrucât conținutul său este mutat la articolul 60a.

Amendamentul 106

**Propunere de directivă
Articolul 63 – alineatul 2 – paragraful 1**

Textul propus de Comisie

2. La cererea unui ***stat membru*** sau din proprie inițiativă, Comisia examinează, într-un caz specific, aplicarea și respectarea dispozițiilor din prezenta directivă, ***iar*** în termen de două luni de la primirea unei astfel de cereri decide în conformitate cu procedura menționată la articolul 64 alineatul (2) dacă măsura aferentă poate continua să fie aplicată. Comisia își comunică decizia Parlamentului European, Consiliului și statelor membre.

Amendamentul

(2) La cererea unui ***organism de reglementare național și a altor autorități competente naționale*** sau din proprie inițiativă, Comisia examinează, într-un caz specific, aplicarea și respectarea dispozițiilor din prezenta directivă. ***Organismul național de reglementare trebuie să mențină la dispoziția Comisiei Europene o bază de date cu proiectele sale de decizie.*** În termen de două luni de la primirea unei astfel de cereri, ***Comisia Europeană*** decide în conformitate cu procedura menționată la articolul 64 alineatul (2) dacă măsura aferentă poate continua să fie aplicată. Comisia își comunică decizia Parlamentului European, Consiliului și statelor membre.

Justificare

Pentru o mai bună corelare între rolul organismului de reglementare național și rolul de supraveghere al Comisiei Europene.

Amendamentul 107

**Propunere de directivă
Articolul 63 – alineatul 2 – paragraful 2**

Textul propus de Comisie

Fără să aducă atingere articolului 258

Amendamentul

La cererea unui stat membru sau din

din tratat, orice stat membru poate supune atenției Consiliului decizia Comisiei, în termen de o lună de la data deciziei. Consiliul, hotărând cu majoritate calificată, poate lua, în împrejurări excepționale, o decizie diferită în termen de o lună de la data sesizării.

proprie inițiativă, Comisia examinează, într-un caz specific, aplicarea și respectarea dispozițiilor din prezenta directivă și adoptă o decizie cu privire la aceasta în conformitate cu procedura menționată la articolul 64 alineatul (3).

Justificare

Acest amendament apropie conținutul acestui paragraf de procedura standard privind actele de punere în aplicare. Trimiterea la articolul 64 alineatul (3) privind procedura de examinare se apropie de conținutul dispoziției inițiale de la articolul 63 alineatul (2).

Amendamentul 108

Propunere de directivă Articolul 63 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) Măsurile destinate să asigure punerea în aplicare a directivei în condiții unitare se adoptă de către Comisie ca acte de punere în aplicare în conformitate cu procedura menționată la articolul 64 alineatul (3).

Amendamentul

(3) **Comisia adopta acte de punere în aplicare, în conformitate cu articolul 10 alineatul (2), articolul 11 alineatul (4), articolul 14 alineatul (2) și articolul 17 alineatul (5),** să asigure punerea în aplicare a directivei în condiții unitare. **Respectivele acte se adopta în conformitate cu procedura de examinare** menționată la articolul 64 alineatul (3).

Justificare

Acest amendament este introdus pentru a se preciza mai clar pentru care articole Comisia poate să adopte acte de punere în aplicare.

Amendamentul 109

Propunere de directivă Articolul 64 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Comisia este sprijinită de un Comitet.

Amendamentul

(1) Comisia este *asistată* de un Comitet. **Respectivul comitet este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.**

Justificare

Acest amendament este unul de natură tehnică, menit să actualizeze textul în conformitate cu cele mai recente modificări ale legislației în ceea ce privește exercitarea de către Comisie a competențelor de executare și să specifice comitetul menționat în prezentul alineat.

Amendamentul 110

Propunere de directivă Articolul 64 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele **3 și 7 din Decizia 1999/486/CE, cu respectarea dispozițiilor articolului 8.**

Amendamentul

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul **4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.**

Justificare

Acest amendament este unul de natură tehnică, menit să actualizeze textul în conformitate cu cele mai recente modificări ale legislației în ceea ce privește exercitarea de către Comisie a competențelor de executare.

Amendamentul 111

Propunere de directivă Articolul 64 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul **5 și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, cu respectarea dispozițiilor articolului 8.**

Amendamentul

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul **5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.**

Justificare

Acest amendament este unul de natură tehnică, menit să actualizeze textul în conformitate cu cele mai recente modificări ale legislației în ceea ce privește exercitarea de către Comisie a competențelor de executare.

Amendamentul 112

Propunere de directivă Articolul 66 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

(1) Statele membre adoptă actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma articolelor [...] și anexelor [...] până la [...]. Statele membre comunică imediat Comisiei textele acestor acte, precum și un tabel de corespondență între respectivele acte și prezenta directivă.

Amendamentul

(1) Statele membre adoptă actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma articolelor [...] și anexelor [...] până la [...]. * Statele membre comunică imediat Comisiei textele acestor acte, precum și un tabel de corespondență între respectivele acte și prezenta directivă.

*** 12 luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive**

Justificare

Aceasta reprezintă o reformare a trei directive care ar trebui să fie deja puse în aplicare de statele membre și, prin urmare, toate procedurile de încălcare sunt în derulare; 12 luni reprezintă un termen suficient de îndelungat;

Amendamentul 113

**Propunere de directivă
Anexa I – liniuța 6**

Textul propus de Comisie

– Căi de acces pentru călători și mărfuri, inclusiv acces pe șosea;

Amendamentul

– Căi de acces pentru călători și mărfuri, inclusiv acces **pentru pietoni și** pe șosea;

Amendamentul 114

**Propunere de directivă
Anexa II**

Textul propus de Comisie

ANEXA II

**Funcțiile esențiale ale administratorului
infrastructurii**

(menționată la articolul 7)

**Lista funcțiilor esențiale prevăzute la
articolul 7:**

– **luarea deciziilor pentru repartizarea
traselor , inclusiv definirea și evaluarea
disponibilității traselor, precum și**

Amendamentul

eliminat

repartizarea efectivă a traselor individuale;

– luarea deciziilor pentru tarifarea infrastructurii, inclusiv stabilirea și colectarea tarifelor;

Justificare

Anexa II a fost integrată în articolul 3 întrucât conținutul său este considerat un element esențial al textului.

Amendamentul 115

Propunere de directivă Anexa III

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. Pachetul minim de acces cuprinde:

- (a) soluționarea cererilor pentru acordarea de capacități de infrastructură feroviară ;
- (b) dreptul de utilizare a capacităților acordate;
- (c) utilizarea macazelor și a diagonalelor căilor de rulare;
- (d) controlul feroviar, inclusiv semnalizarea, regularizarea, dispecerizarea și comunicarea și furnizarea de informații privitoare la circulația trenurilor;
- (e) utilizarea echipamentelor de alimentare electrică pentru curentul de tracțiune, în situația în care sunt disponibile;

(f) infrastructura de realimentare cu combustibil, dacă este cazul;

(g) toate celelalte informații necesare introducerii sau exploatării serviciilor pentru care au fost acordate capacitățile.

2. Accesul se acordă de asemenea infrastructurilor de servicii și furnizării de servicii în următoarele infrastructuri :

(a) gările pentru călători, clădirile acestora

1. Pachetul minim de acces cuprinde:

- (a) soluționarea cererilor pentru acordarea de capacități de infrastructură feroviară ;
- (b) dreptul de utilizare a capacităților acordate;
- (c) utilizarea macazelor și a diagonalelor căilor de rulare;
- (d) controlul feroviar, inclusiv semnalizarea, regularizarea, dispecerizarea și comunicarea și furnizarea de informații privitoare la circulația trenurilor;
- (e) utilizarea echipamentelor de alimentare electrică pentru curentul de tracțiune, în situația în care sunt disponibile;

(g) toate celelalte informații necesare introducerii sau exploatării serviciilor pentru care au fost acordate capacitățile.

2. Accesul se acordă, de asemenea, ***următoarelor infrastructuri de servicii, dacă acestea există, și serviciilor furnizate de infrastructurile respective;***

(a) gările pentru călători, clădirile acestora

și celelalte instalații , inclusiv de ticketing și de informare ;

- (b) terminalele de marfă;
- (c) stațiile de triaj;
- (d) stațiile de formare a trenurilor;
- (e) grupa de primiri;
- (f) întreținerea și celelalte infrastructuri tehnice;
- (g) infrastructurile portuare legate de activități feroviare;
- (h) infrastructurile de intervenție, inclusiv de remorcare.

3. Serviciile suplimentare pot cuprinde:

(a) curentul pentru tracțiune , tarifele aferente **trebuie** să figureze pe facturi separat de tarifele pentru utilizarea echipamentelor de alimentare electrică ;

(b) preîncălzirea trenurilor de pasageri;

(c) furnizarea de combustibil, tarifele aferente trebuie să figureze pe facturi separat de tarifele pentru utilizarea infrastructurilor de alimentare cu combustibil ;

(d) contracte specifice pentru:

- controlul transportului mărfurilor periculoase;
- asistență în operarea trenurilor speciale.

4. Serviciile auxiliare pot conține:

(a) accesul la rețelele de telecomunicații;

și celelalte **infrastructuri**, inclusiv **serviciile de informații pentru călători și un amplasament comun corespunzător pentru serviciile de eliberare de bilete;**

- (b) terminalele de marfă;
- (c) stațiile de triaj;
- (d) stațiile de formare a trenurilor;
- (e) grupa de primiri;
- (f) întreținerea și celelalte infrastructuri tehnice;
- (g) infrastructurile portuare legate de activități feroviare;
- (h) infrastructurile de intervenție, inclusiv de remorcare.

(ha) stațiile de alimentare cu combustibil și furnizarea de combustibil pentru aceste stații, tarifele aferente trebuie să figureze pe facturi separat de tarifele pentru utilizarea infrastructurilor de alimentare cu combustibil;

3. Serviciile suplimentare pot cuprinde:

(a) curentul pentru tracțiune, **pentru care întreprinderea de transport feroviar este liberă să aleagă un furnizor; în cazul în care furnizorul curentului pentru tracțiune este același cu operatorul infrastructurii**, tarifele aferente **curentului pentru tracțiune trebuie** să figureze pe facturi separat de tarifele pentru utilizarea echipamentelor de alimentare electrică

(b) preîncălzirea trenurilor de pasageri;

(d) contracte specifice pentru:

- controlul transportului mărfurilor periculoase;
- asistență în operarea trenurilor speciale.

4. Serviciile auxiliare pot conține:

(a) accesul la rețelele de telecomunicații;

- (b) furnizarea de informații suplimentare;
- (c) inspecția tehnică a materialului rulant.

- (b) furnizarea de informații suplimentare;
- (c) inspecția tehnică a materialului rulant.

Amendamentul 116

Propunere de directivă Anexa IV – punctul 16a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

**16a. Incidentele, accidentele și
accidentele grave, în conformitate cu
Directiva 2004/49/CE, care au avut loc în
anul precedent.**

Justificare

Informațiile care trebuie compilate și transmise Comisiei cu privire la evoluția pieței feroviare ar trebui să includă și date privind situația siguranței în sectorul feroviar din statele membre ale UE.

Amendamentul 117

Propunere de directivă Anexa V

Textul propus de Comisie

Amendamentul

ANEXA V

eliminat

Capacitatea financiară

(menționată la articolul 20)

1. Capacitatea financiară este verificată pe baza conturilor anuale ale întreprinderii feroviare sau, în cazul întreprinderilor care solicită o licență și care nu sunt în măsură să prezinte conturile anuale, pe baza bilanțului. Trebuie furnizate informații detaliate, în special cu privire la următoarele aspecte:

- (a) resursele financiare disponibile, inclusiv soldul bancar, provizioane pentru descoperit de cont și împrumuturi;**
- (b) fondurile și activele disponibile cu titlul de garanție;**
- (c) capital circulant ;**

(d) costurile relevante, inclusiv costurile de achiziție a vehiculelor, a terenurilor, a clădirilor, a instalațiilor și a materialului rulant;

(e) sarcinile instituite asupra activelor unei întreprinderi.

2. În special, se consideră că solicitantul nu are capacitatea financiară dacă există arierate substanțiale în materie de impozite sau contribuții la asigurările sociale, rezultate din activitatea întreprinderii.

3. Autoritatea poate cere cu precădere prezentarea unui raport de audit și a documentelor corespunzătoare emise de o bancă, de o casă de economii, de un contabil sau de un auditor. Aceste documente trebuie să conțină informațiile privind elementele prevăzute la punctul 1.

Justificare

Această anexă este integrată în articolul 20 întrucât conținutul său este considerat un element esențial al textului.

Amendamentul 118

Propunere de directivă Anexa VI – teza introductivă

Textul propus de Comisie

Documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 trebuie să conțină următoarele informații:

Amendamentul

Capitolele documentului de referință al rețelei menționate la articolul 27 trebuie să conțină următoarele informații:

Justificare

Principalele elemente ale anexei VI fiind transferate la articolul 27, fraza introductivă a acestei anexe trebuie adaptată.

Amendamentul 119

Propunere de directivă Anexa VI – punctul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. Un capitol care stabilește natura infrastructurii disponibile pentru întreprinderile feroviare și condițiile de acces la aceasta. Informațiile din prezenta secțiune trebuie să concorde cu sau să facă trimitere la registrele de infrastructură feroviară care urmează a fi publicate în conformitate cu articolul 35 din Directiva 2008/57/CE.

eliminat

Justificare

Aceste elemente ale anexei VI sunt transferate la articolul 27.

Amendamentul 120

Propunere de directivă Anexa VI – punctul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2. Un capitol cu privire la principiile de tarifare și la tarife. **Acesta** conține detalii adecvate asupra sistemului de tarifare și informații suficiente asupra tarifelor , precum și alte informații relevante referitoare la acces, care se aplică serviciilor enumerate în anexa III, asigurate de un singur furnizor. Detaliază metodologia, regulile și, unde este cazul, baremurile utilizate pentru aplicarea articolului 31 alineatele (4) și (5) **și a articolelor 31-36**, atât pentru taxe, cât și pentru costuri . Conține informații asupra modificărilor tarifelor deja stabilite sau prevăzute în următorii cinci ani.

2. Capitolul cu privire la principiile de tarifare și la tarife conține detalii adecvate asupra sistemului de tarifare și informații suficiente asupra tarifelor, precum și alte informații relevante referitoare la acces, care se aplică serviciilor enumerate în anexa III, asigurate de un singur furnizor. Detaliază metodologia, regulile și, unde este cazul, baremurile utilizate pentru aplicarea articolului 31 alineatele (4) și (5) **până la articolul 36**, atât pentru taxe, cât și pentru costuri. Conține informații asupra modificărilor tarifelor deja stabilite sau prevăzute în următorii cinci ani.

Justificare

Întrucât unele elemente ale anexei VI sunt transferate la articolul 27, este necesară adaptarea textului.

Amendamentul 121

Propunere de directivă Anexa VI – punctul 3 – primul paragraf

Textul propus de Comisie

(3) Un capitol asupra principiilor și criteriilor pentru alocarea capacităților. **Acesta** stabilește caracteristicile generale ale capacităților de infrastructură disponibile pentru întreprinderile feroviare și orice restricții în legătură cu utilizarea ei, inclusiv condițiile probabile pentru întreținerea capacităților. De asemenea, specifică procedurile și termenele limită în legătură cu procesul de alocare a capacităților. Conține criteriile speciale utilizate în timpul procesului, în special:

Amendamentul

(3) Capitolul asupra principiilor și criteriilor pentru alocarea capacităților stabilește caracteristicile generale ale capacităților de infrastructură disponibile pentru întreprinderile feroviare și orice restricții în legătură cu utilizarea ei, inclusiv condițiile probabile pentru întreținerea capacităților. De asemenea, specifică procedurile și termenele limită în legătură cu procesul de alocare a capacităților. Conține criteriile speciale utilizate în timpul procesului, în special:

Justificare

Întrucât unele elemente ale anexei VI sunt transferate la articolul 27, este necesară adaptarea textului.

Amendamentul 122

Propunere de directivă Anexa VI – punctele 4 și 5

Textul propus de Comisie

4. Un capitol referitor la informațiile despre licența menționată la articolul 25 și la certificatele de siguranță feroviară emise în conformitate cu Directiva 2004/49/CE.

5. Un capitol referitor la informațiile despre procedurile de soluționare a litigiilor și de apel în chestiuni ce privesc accesul la infrastructura și serviciile feroviare, precum și sistemul de îmbunătățire a performanțelor menționat la articolul 35.

Amendamentul

eliminat

Justificare

Aceste elemente ale anexei VI sunt transferate la articolul 27.

Amendamentul 123

Propunere de directivă Anexa VI – punctul 6

Textul propus de Comisie

Amendamentul

6. Un capitol referitor la informațiile despre accesul la infrastructurile de servicii menționate în anexa III și despre tarifarea acestora,. Operatorii infrastructurilor de servicii care nu se află sub controlul administratorului infrastructurii furnizează informații despre tarifele pentru accesul la infrastructură și pentru prestarea de servicii, precum și despre condițiile tehnice de acces pentru includerea în documentul de referință al rețelei. **eliminat**

Justificare

Aceste elemente ale anexei VI sunt transferate la articolul 27.

Amendamentul 124

Propunere de directivă Anexa VI – punctul 7

Textul propus de Comisie

Amendamentul

7. Un model de acord pentru încheierea acordurilor-cadru între administratorul infrastructurii și un solicitant, în conformitate cu articolul 42. **eliminat**

Justificare

Aceste elemente ale anexei VI sunt transferate la articolul 27.

Amendamentul 125

Propunere de directivă Anexa VII

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Acordul contractual precizează dispozițiile articolului 30, inclusiv:

1. domeniul de aplicare al acordului în ceea ce privește infrastructura și infrastructurile de servicii, structurat conform anexei III. Acesta vizează toate aspectele **dezvoltării infrastructurii, inclusiv** întreținerea și reînnoirea infrastructurii aflate deja în exploatare. Construcția de noi infrastructuri poate fi inclusă ca element separat;

2. structura plăților convenite, repartizate serviciilor de infrastructură enumerate în anexa III, întreținerii, **construcției de noi infrastructuri** și tratării restanțelor în activitatea de întreținere;

3. obiective de performanță focalizate pe utilizator, sub forma unor indicatori și a unor criterii de calitate care acoperă:

(a) performanța feroviară și satisfacția clientului;

(b) capacitatea rețelei;

(c) gestionarea activelor;

(d) volumele de activitate;

(e) nivelurile de siguranță și

(f) protecția mediului;

4. volumul posibilelor restanțe în activitatea de întreținere, cheltuielile destinate acestei activități și activele care urmează a fi eliminate din uz și care, prin urmare, determină fluxuri financiare diferite;

5. stimulentele în conformitate cu articolul 30 alineatul (1);

6. obligațiile minime de raportare ale administratorului infrastructurii în ceea ce

Acordul contractual precizează dispozițiile articolului 30, inclusiv:

1. domeniul de aplicare al acordului în ceea ce privește infrastructura și infrastructurile de servicii, structurat conform anexei III. Acesta vizează toate aspectele **legate de** întreținerea și reînnoirea infrastructurii aflate deja în exploatare. Construcția de noi infrastructuri poate fi inclusă ca element separat;

2. structura plăților convenite, **inclusiv previziuni indicative ale nivelului preconizat al acestora**, repartizate serviciilor de infrastructură enumerate în anexa III, întreținerii, **inclusiv reînnoirii și modernizării, și** tratării restanțelor în activitatea de întreținere; **plățile pentru infrastructurile noi pot fi incluse ca element separat;**

3. obiective de performanță focalizate pe utilizator, sub forma unor indicatori și a unor criterii de calitate care acoperă:

(a) performanța feroviară și satisfacția clientului, **în special efectul calității infrastructurii asupra fiabilității trenurilor;**

(b) capacitatea rețelei **și disponibilitatea infrastructurii;**

(c) gestionarea activelor;

(d) volumele de activitate;

(e) nivelurile de siguranță și

(f) protecția mediului;

4. volumul posibilelor restanțe în activitatea de întreținere, cheltuielile destinate acestei activități și activele care urmează a fi eliminate din uz și care, prin urmare, determină fluxuri financiare diferite;

5. stimulentele în conformitate cu articolul 30 alineatul (1);

6. obligațiile minime de raportare ale administratorului infrastructurii în ceea ce

privește conținutul și frecvența rapoartelor, inclusiv informațiile care trebuie publicate anual;

7. un mecanism care să asigure că o parte importantă a reducerilor costurilor se reflectă la nivelul utilizatorilor printr-un nivel redus al tarifelor;

8. durata convenită a acordului, care va fi sincronizată și va corespunde duratei planului de afaceri, concesiunii sau licenței administratorului infrastructurii, și cadrul și regulile de tarifare stabilite de stat;

9. reguli de abordare a întreruperilor majore de trafic și a situațiilor de urgență, **inclusiv nivelul minim al serviciilor asigurate în caz de grevă, (dacă se aplică),** și de reziliere anticipată a acordului contractual, precum și informarea utilizatorilor;

10. măsuri de remediere, care se iau în situația în care una din părți își încalcă obligațiile contractuale. Acestea includ condițiile și procedurile de renegociere și reziliere anticipată, inclusiv rolul organismului de reglementare.

privește conținutul și frecvența rapoartelor, inclusiv informațiile care trebuie publicate anual;

7. un mecanism care să asigure că o parte importantă a reducerilor costurilor se reflectă la nivelul utilizatorilor printr-un nivel redus al tarifelor, **în conformitate cu cerințele de la articolul 30 alineatul (1), fără a compromite echilibrul conturilor administratorului infrastructură, impus de articolul 8 alineatul (4);**

8. durata convenită a acordului, care va fi sincronizată și va corespunde duratei planului de afaceri, concesiunii sau licenței administratorului infrastructurii, și cadrul și regulile de tarifare stabilite de stat;

9. reguli de abordare a întreruperilor majore de trafic și a situațiilor de urgență și de reziliere anticipată a acordului contractual, precum și informarea **în timp util** a utilizatorilor;

10. măsuri de remediere, care se iau în situația în care una din părți își încalcă obligațiile contractuale. Acestea includ condițiile și procedurile de renegociere și reziliere anticipată, inclusiv rolul organismului de reglementare.

Amendamentul 126

Propunere de directivă Anexa VIII – punctul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. Costurile directe ale serviciilor de transport feroviar menționate la articolul 31 alineatul (3), aferente uzurii fizice a infrastructurii, exclud următoarele elemente:

1. Costurile directe ale serviciilor de transport feroviar menționate la articolul 31 alineatul (3), aferente uzurii fizice a infrastructurii, exclud următoarele elemente:

- (a) cheltuielile de regie ale întregii rețele, inclusiv salariile și pensiile;
- (b) dobânzile plătibile pentru capital;
- (c) mai mult de o zecime din costurile aferente programării, alocării de trase, gestionării traficului, activității de dispecerat și semnalizare a unei curse;**
- (d) uzura echipamentelor informatice, de comunicații sau telecomunicații;
- (e) costurile legate de gestionarea imobiliară, în special de achiziționare, vânzare, dezmembrare, decontaminare, recultivare sau închiriere a terenurilor sau a altor mijloace fixe;
- (f) **servicii sociale**, școli, grădinițe, **restaurante**;
- (g) costuri legate de cazuri de forță majoră, accidente, întreruperi ale serviciilor.

Atunci când costurile directe depășesc, ca medie pe întreaga rețea, 35% din costurile medii de întreținere, administrare și reînnoire a rețelei, calculate pe tren km, administratorul infrastructurii trebuie să justifice în detaliu această situație în fața organismului de reglementare. Costurile medii calculate în acest scop trebuie să excludă elementele de cost menționate la punctele (e), (f) sau (g).

- (a) cheltuielile de regie ale întregii rețele;
- (b) dobânzile plătibile pentru capital;
- (d) uzura echipamentelor informatice, de comunicații sau telecomunicații;
- (e) costurile legate de gestionarea imobiliară, în special de achiziționare, vânzare, dezmembrare, decontaminare, recultivare sau închiriere a terenurilor sau a altor mijloace fixe;
- (f) școli, grădinițe;
- (g) costuri legate de cazuri de forță majoră, accidente, întreruperi ale serviciilor.

Atunci când costurile directe depășesc, ca medie pe întreaga rețea, 35% din costurile medii de întreținere, administrare și reînnoire a rețelei, calculate pe tren km, administratorul infrastructurii trebuie să justifice în detaliu această situație în fața organismului de reglementare. Costurile medii calculate în acest scop trebuie să excludă elementele de cost menționate la punctele (e), (f) sau (g).

Amendamentul 127

Propunere de directivă Anexa VIII – punctul 3

Textul propus de Comisie

3. Administratorul infrastructurii trebuie să demonstreze organismului de reglementare capacitatea unui serviciu feroviar de a plăti majorările în conformitate cu articolul 32 alineatul (1), fiecare dintre serviciile enumerate la fiecare dintre punctele de mai jos aparținând unor segmente de piață diferite:

Amendamentul

3. Administratorul de infrastructură trebuie să definească segmente de piață omogene și majorările corespunzătoare în înțelesul articolului 32 alineatul (1), pe baza unui studiu de piață și după consultarea solicitanților. Cu excepția transporturilor menționate la articolul 32 alineatul (1a), administratorul infrastructurii trebuie să demonstreze organismului de reglementare capacitatea

unui serviciu feroviar de a plăti majorările în conformitate cu articolul 32 alineatul (1). În cazul în care administratorul infrastructurii percepe majorări, acesta elaborează o listă a segmentelor de piață, cu privire la care organismul de reglementare își dă acordul în prealabil.

- (a) Servicii călători/marfă*
- (b) Trenuri care transportă mărfuri periculoase/alte mărfuri*
- (c) Servicii internaționale/interne*
- (d) Transport combinat/trenuri directe*
- (e) Servicii transport de călători urban ori regional/interurban*
- (f) Trenuri complete/vagoane separate*
- (g) Servicii transport feroviar regulate/ocasionale*

Amendamentul 128

Propunere de directivă
Anexa VIII – punctul 4 – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(a) Pentru a atinge un nivel convenit al calității serviciilor și pentru a nu periclita viabilitatea economică a unui serviciu, administratorul infrastructurii convine cu solicitanții, după obținerea aprobării organismului de reglementare, asupra parametrilor sistemului de îmbunătățire a performanțelor, în special asupra valorii întârzierilor, asupra limitelor plăților datorate în temeiul sistemului de îmbunătățire a performanțelor, atât în ceea ce privește cursele individuale, cât și totalitatea curselor unei întreprinderi feroviare într-o perioadă de timp dată.

eliminat

Justificare

Elementele eliminate ale anexei VIII sunt transferate la articolul 35 alineatul (2).

Amendamentul 129

Propunere de directivă Anexa VIII – punctul 4 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(b) Administratorul infrastructurii comunică întreprinderilor feroviare graficul pe baza căruia se calculează întârzierile, cu cel puțin cinci zile înainte de cursă.

eliminat

Justificare

Elementele eliminate ale anexei VIII sunt transferate la articolul 35 alineatul (2).

Amendamentul 130

Propunere de directivă Anexa VIII – punctul 4 – litera g

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(g) Fără să aducă atingere căilor de atac existente și dispozițiilor de la articolul 50, în cazul conflictelor în legătură cu sistemul de îmbunătățire a performanțelor, se pune la dispoziție un sistem de soluționare a conflictelor pentru a rezolva rapid astfel de situații. Dacă se aplică acest sistem, trebuie luată o decizie în termen de 10 zile lucrătoare.

eliminat

Justificare

Elementele eliminate ale anexei VIII sunt transferate la articolul 35 alineatul (2).

Amendamentul 131

Propunere de directivă Anexa VIII – punctul 4 – litera h

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(h) O dată pe an, administratorul infrastructurii publice nivelul mediu anual al calității serviciilor realizat de întreprinderile feroviare pe baza

eliminat

principalilor parametri conveniți în sistemul de îmbunătățire a performanțelor.

Justificare

Elementele eliminate ale anexei VIII sunt transferate la articolul 35 alineatul (2).

Amendamentul 132

**Propunere de directivă
Anexa VIII – punctul 5**

| <i>Textul propus de Comisie</i> | | <i>Amendamentul</i> | |
|---|-----------|---|------------|
| 5. Reducerea temporară a tarifului de infrastructură pentru trenurile echipate cu ETCS, conform articolului 32 alineatul (3), se realizează după cum urmează: | | 5. Reducerea temporară a tarifului de infrastructură pentru trenurile echipate cu ETCS, conform articolului 32 alineatul (3), se realizează după cum urmează: | |
| Pentru transportul de marfă | | Pentru transportul de marfă | |
| Anul | Reducere | Anul | Reducere |
| 2015 | 5% | 2015 | 20% |
| 2016 | 5% | 2016 | 20% |
| 2017 | 5% | 2017 | 20% |
| 2018 | 5% | 2018 | 15% |
| 2019 | 5% | 2019 | 10% |
| 2020 | 5% | 2020 | 8% |
| 2021 | 4% | 2021 | 6% |
| 2022 | 3% | 2022 | 4% |
| 2023 | 2% | 2023 | 3% |
| 2024 | 1% | 2024 | 3% |
| Pentru transportul de călători: | | Pentru transportul de călători: | |
| Anul | Reducere | Anul | Reducere |
| | | 2015 | 10% |
| | | 2016 | 10% |
| | | 2017 | 10% |
| | | 2018 | 10% |

| | | | |
|------|-----------|-------------|------------|
| | | 2019 | 10% |
| 2020 | 5% | 2020 | 8% |
| 2021 | 5% | 2021 | 6% |
| 2022 | 5% | 2022 | 5% |
| 2023 | 5% | 2023 | 4% |
| 2024 | 5% | 2024 | 2% |

Amendamentul 133

Propunere de directivă Anexa X - punctul 1 - litera c

Textul propus de Comisie

(c) să includă categorii de costuri și profit, permițând să se determine dacă au existat subvenții încrucișate între aceste activități diferite, conform cerințelor organismului de reglementare;

Amendamentul

(c) să includă categorii de costuri și profit, permițând să se determine dacă au existat subvenții încrucișate între aceste activități diferite, conform cerințelor prevăzute la articolul 6 și considerate necesare și proporționate de către organismul de reglementare;