



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

*Document de ședință*

**A7-0196/2012**

4.6.2012

**\*\*\*II**

## **RECOMANDARE PENTRU A DOUA LECTURĂ**

referitoare la poziția în primă lectură a Consiliului în vederea adoptării unei directive a Parlamentului European și a Consiliului privind instituirea spațiului feroviar unic european (Reformare)  
(18581/2/2011 – C7-0268/2010 – 2010/0253(COD))

Comisia pentru transport și turism

Raportoare: Debora Serracchiani

### ***Legenda simbolurilor utilizate***

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

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

### ***Amendamente la un proiect de act***

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

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

## CUPRINS

	<b>Pagina</b>
PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN.....	5
EXPUNERE DE MOTIVE .....	53
PROCEDURĂ.....	56



## PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitoare la poziția în primă lectură a Consiliului în vederea adoptării unei directive a Parlamentului European și a Consiliului privind instituirea spațiului feroviar unic european (Reformare)

(18581/2/2011 – C7-0268/2010 – 2010/0253(COD))

(Procedura legislativă ordinară: a doua lectură)

*Parlamentul European,*

- având în vedere poziția în primă lectură a Consiliului (18581/2/2011– C7-0268/2010),
  - având în vedere avizul motivat prezentat de către Camera Deputaților din Luxemburg, în cadrul Protocolului nr. 2 privind aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității, în care se susține că proiectul de act legislativ nu respectă principiul subsidiarității,
  - având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 16 martie 2011<sup>1</sup>,
  - având în vedere avizul Comitetului Regiunilor din 28 ianuarie 2011<sup>2</sup>,
  - având în vedere poziția sa în primă lectură<sup>3</sup> referitoare la propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2010)0475),
  - având în vedere articolul 294 alineatul (7) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
  - având în vedere articolul 66 din Regulamentul său de procedură,
  - având în vedere recomandarea pentru a doua lectură a Comisiei pentru transport și turism (A7-0196/2012),
1. adoptă poziția în a doua lectură prezentată în continuare;
  2. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

---

<sup>1</sup> JO C 132, 3.5.2011, p. 99.

<sup>2</sup> JO C 104, 2.4.2011, p. 53.

<sup>3</sup> Texte adoptate, 16.11.2011, P7\_TA(2011)0503.

## Amendamentul 1

### Poziția Consiliului Considerentul 15

#### *Poziția Consiliului*

(15) Conturile unui administrator al infrastructurii ar trebui să fie echilibrate pe parcursul unei perioade rezonabile care, odată stabilită, poate fi depășită în condiții excepționale, cum ar fi o deteriorare majoră și bruscă a situației economice într-un stat membru, care afectează în mod substanțial nivelul traficului în cadrul infrastructurii sale sau nivelul finanțării publice disponibile.

#### *Amendamentul*

(15) Conturile ***de profit și pierderi ale*** unui administrator al infrastructurii ar trebui să fie echilibrate pe parcursul unei perioade rezonabile care, odată stabilită, poate fi depășită în condiții excepționale, cum ar fi o deteriorare majoră și bruscă a situației economice într-un stat membru, care afectează în mod substanțial nivelul traficului în cadrul infrastructurii sale sau nivelul finanțării publice disponibile. ***În conformitate cu normele contabile internaționale, sumele împrumuturilor acordate pentru finanțarea proiectelor de infrastructură nu sunt incluse în aceste conturi de profit și pierderi.***

## Amendamentul 2

### Poziția Consiliului Considerentul 27a (nou)

#### *Poziția Consiliului*

#### *Amendamentul*

***(27a) Accesul nediscriminatoriu la infrastructurile de servicii și furnizarea de servicii conexe transportului feroviar în cadrul acestor infrastructuri ar trebui să le permită întreprinderilor feroviare să ofere servicii mai bune utilizatorilor transporturilor de marfă și de pasageri.***

## Amendamentul 3

### Poziția Consiliului Considerentul 33

#### *Poziția Consiliului*

(33) Pentru a asigura transparența și accesul nediscriminatoriu la infrastructura

#### *Amendamentul*

(33) Pentru a asigura transparența și accesul nediscriminatoriu la infrastructura

feroviară și la serviciile din cadrul infrastructurii de servicii al tuturor întreprinderilor feroviare, toate informațiile necesare utilizării drepturilor de acces ar trebui publicat într-un document de referință al rețelei.

feroviară și la serviciile din cadrul infrastructurii de servicii al tuturor întreprinderilor feroviare, toate informațiile necesare utilizării drepturilor de acces ar trebui publicat într-un document de referință al rețelei. ***Documentul de referință al rețelei ar trebui publicat în cel puțin două limbi oficiale ale Uniunii, în conformitate cu uzanțele internaționale existente.***

#### *Justificare*

*Aceasta este o propunere de compromis a președinției, acceptată de PE.*

#### **Amendamentul 4**

##### **Poziția Consiliului Considerentul 45a (nou)**

###### *Poziția Consiliului*

###### *Amendamentul*

***(45a) Tarifele de utilizare a infrastructurii diferențiate în funcție de zgomot ar trebui să vină în completarea altor măsuri de reducere a zgomotului produs de traficul feroviar, cum ar fi adoptarea unor specificații tehnice de interoperabilitate (STI) prin care să se stabilească nivelurile maxime ale zgomotului produs de vehiculele feroviare, cartografierea acustică și planurile de acțiune pentru reducerea expunerii la zgomot în temeiul Directivei 2002/49/CE, precum și finanțări publice la nivelul Uniunii și la nivel național pentru modernizarea vehiculelor feroviare și pentru infrastructurile de reducere a zgomotului.***

#### **Amendamentul 5**

##### **Poziția Consiliului Considerentul 45b (nou)**

###### *Poziția Consiliului*

###### *Amendamentul*

***(45b) Ar trebui luate în considerare***

*măsuri de reducere a zgomotului echivalente cu cele adoptate pentru sectorul feroviar și în cazul altor mijloace de transport.*

## **Amendamentul 6**

### **Poziția Consiliului Considerentul 46**

#### *Poziția Consiliului*

(46) Pentru a accelera instalarea sistemului european de control al trenurilor (ETCS) la bordul locomotivelor, administratorii infrastructurii *pot modifica* sistemul de tarifare printr-o diferențiere temporară pentru trenurile echipate cu ETCS. *Administratorii infrastructurii ar trebui să fie în măsură să se asigure că o astfel de diferențiere nu va duce la pierderi de venituri.*

#### *Amendamentul*

(46) Pentru a accelera instalarea sistemului european de control al trenurilor (ETCS) la bordul locomotivelor, administratorii infrastructurii *ar trebui să modifice* sistemul de tarifare printr-o diferențiere temporară pentru trenurile echipate cu ETCS. *Această diferențiere ar trebui să ofere stimulente adecvate pentru dotarea trenurilor cu ETCS conform unui calendar coerent cu Planul european de desfășurare a ERTMS instituit în temeiul Deciziei 2009/561/CE a Comisiei.*

## **Amendamentul 7**

### **Poziția Consiliului Considerentul 83a (nou)**

#### *Poziția Consiliului*

#### *Amendamentul*

*(83a) Pentru a asigura dezvoltarea concurenței, continuitatea investițiilor și eficiența furnizării serviciilor din punctul de vedere al costurilor în sectorul feroviar, separarea conturilor ar trebui să prevadă organizarea de departamente distincte în cadrul unei singure întreprinderi sau administrarea infrastructurii și a serviciilor de transport de către entități separate.*

#### *Justificare*

*Acesta este amendamentul PE la articolul 6 alineatul (2), transformat în considerent, propus de delegația PE în cadrul trilogurilor.*



## **Amendamentul 8**

### **Poziția Consiliului Considerentul 83b (nou)**

*Poziția Consiliului*

*Amendamentul*

***(83b) Pentru gestionarea traficului în rețea este esențială cooperarea efectivă dintre întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură.***

*Justificare*

*Acesta este amendamentul PE la articolul 7 alineatul (1), transformat în considerent, propus de delegația PE în cadrul trilogurilor.*

## **Amendamentul 9**

### **Poziția Consiliului Considerentul 83c (nou)**

*Poziția Consiliului*

*Amendamentul*

***(83c) Comisia ar trebui să pregătească o analiză comparativă cu privire la metodele de stabilire a valorii tarifelor aplicate în statele membre, în vederea stabilirii unei metode uniforme de calcul pentru a determina cuantumul tarifelor.***

*Justificare*

*Delegația PE a acceptat transformarea amendamentului 61 în considerent.*

## **Amendamentul 10**

### **Poziția Consiliului Considerentul 83f (nou)**

*Poziția Consiliului*

*Amendamentul*

***(83f) Pentru gestionarea traficului în rețea este esențială cooperarea efectivă dintre întreprinderile feroviare și***

*administratorii de infrastructură.*

## **Amendamentul 11**

### **Poziția Consiliului Considerentul 83g (nou)**

*Poziția Consiliului*

*Amendamentul*

*(83g) Comisia ar trebui să pregătească o analiză comparativă cu privire la metodele de stabilire a valorii tarifelor aplicate în statele membre, în vederea stabilirii unei metode uniforme de calcul pentru a determina cuantumul tarifelor.*

## **Amendamentul 12**

### **Poziția Consiliului Articolul 2 – alineatul 2a (nou)**

*Poziția Consiliului*

*Amendamentul*

*(2a) Statele membre pot exclude de la aplicarea dispozițiilor articolelor 6, 7, 8 și 13 și ale capitolului IV următoarele:*

*- întreprinderile feroviare care operează doar servicii de transport de marfă pe o infrastructură feroviară administrată de întreprinderile respective înainte de intrarea în vigoare a prezentei directive, care are un ecartament diferit de cel al rețelei feroviare dominante din statul membru respectiv și care este conectată la o infrastructură feroviară de pe teritoriul unui stat care nu este membru al UE, cu condiția ca infrastructura administrată să nu fie identificată în cadrul Deciziei nr. 661/2010/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport.*

*Justificare*

*Acesta este un amendament din poziția Parlamentului în primă lectură.*

**Amendamentul 13**

**Poziția Consiliului**  
**Articolul 3 – punctul 2**

*Poziția Consiliului*

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 legătură 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 alocarea traseelor, inclusiv definirea și evaluarea disponibilității traseelor, precum și alocarea traseelor individuale și luarea deciziilor privind tariful infrastructurii, inclusiv stabilirea și încasarea tarifelor și investițiile în infrastructură;**

*Justificare*

*Acesta este un amendament din poziția Parlamentului în primă lectură.*

**Amendamentul 14**

**Poziția Consiliului**  
**Articolul 3 – punctul 10a (nou)**

*Poziția Consiliului*

**„întreținere capitală” înseamnă lucrările care nu sunt efectuate de rutină, în cadrul operațiunilor de zi cu zi, și care necesită scoaterea vehiculului din funcțiune.**

*Amendamentul*

*Justificare*

*Propunerea de compromis a PE privind articolul 13 și anexa II*

## **Amendamentul 15**

### **Poziția Consiliului**

#### **Articolul 3 – punctul 14**

##### *Poziția Consiliului*

14. „acord de natură contractuală” înseamnă un acord sau, mutatis mutandis, o înțelegere *în* cadrul unor măsuri administrative *sau de reglementare*;

##### *Amendamentul*

14. „acord de natură contractuală” înseamnă un acord sau, mutatis mutandis, o înțelegere *în* cadrul unor măsuri administrative;

##### *Justificare*

*Acest amendament reflectă propunerea de compromis a președinției Consiliului prezentată la negocierile în curs.*

## **Amendamentul 16**

### **Poziția Consiliului**

#### **Articolul 3 – punctul 26a (nou)**

##### *Poziția Consiliului*

##### *Amendamentul*

**26a. „rută alternativă” înseamnă o altă rută între același punct de plecare și aceeași destinație în cazul în care există substituibilitate între cele două rute pentru prestarea respectivelor servicii de transport de marfă sau călători de către întreprinderea feroviară;**

##### *Justificare*

*Aceasta este o definiție suplimentară utilă pentru termenul „rută alternativă” care este folosit la articolul 13.*

## **Amendamentul 17**

### **Poziția Consiliului**

#### **Articolul 3 – punctul 26b (nou)**

*Poziția Consiliului*

*Amendamentul*

**26b. „alternativă viabilă” înseamnă accesul la altă infrastructură de servicii care este acceptabil din punct de vedere economic pentru întreprinderea feroviară și care îi permite să presteze respectivele servicii de transport de marfă sau de călători;**

*Justificare*

*Aceasta este o definiție suplimentară utilă pentru termenul „alternativă viabilă” care este folosit la articolul 13.*

## **Amendamentul 18**

### **Poziția Consiliului**

#### **Articolul 4 – alineatul 2a (nou)**

*Poziția Consiliului*

*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*

*Acesta este un amendament din poziția Parlamentului în primă lectură.*

## **Amendamentul 19**

### **Poziția Consiliului**

#### **Articolul 4 – alineatul 2b (nou)**

*Poziția Consiliului*

*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*

*Acesta este un amendament din poziția Parlamentului în primă lectură.*

## **Amendamentul 20**

**Poziția Consiliului**  
**Articolul 5 – alineatul 3a (nou)**

*Poziția Consiliului*

*Amendamentul*

*(3a) Fără a se aduce atingere alineatului (3), acționarii întreprinderilor feroviare aflate în proprietate publică sau sub control public pot solicita o aprobare prealabilă pentru deciziile majore legate de gestionarea activității, în același mod cu acționarii societăților comerciale pe acțiuni, în temeiul dispozițiilor de drept comercial din statele membre. Dispozițiile prezentului articol nu aduc atingere competențelor organismelor de supraveghere în temeiul dreptului comercial în ceea ce privește numirea membrilor consiliului de administrație.*

## **Amendamentul 21**

**Poziția Consiliului**  
**Articolul 6 – titlu**

*Poziția Consiliului*

*Amendamentul*

Separarea conturilor

Separarea *transparentă a* conturilor

*Justificare*

*Acesta este un amendament din poziția Parlamentului în primă lectură.*

## Amendamentul 22

### Poziția Consiliului

#### Articolul 6 – alineatul 2

##### *Poziția Consiliului*

(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.

##### *Amendamentul*

(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, continuitatea investițiilor și rentabilitatea prestării de servicii în sectorul feroviar.***

##### *Justificare*

*Acesta este un amendament din poziția Parlamentului în primă lectură.*

## Amendamentul 23

### Poziția Consiliului

#### Articolul 6 – alineatul 4

##### *Poziția Consiliului*

(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.

##### *Amendamentul*

(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 ***și monitorizarea utilizării veniturilor din tarifele de utilizare a infrastructurii și a excedentelor din alte activități comerciale.***

## Amendamentul 24

### Poziția Consiliului

#### Articolul 8 – alineatul 1

##### *Poziția Consiliului*

(1) Statele membre dezvoltă infrastructura

##### *Amendamentul*

(1) Statele membre dezvoltă infrastructura

lor națională de cale ferată, ținând cont, acolo unde este cazul, de nevoile generale ale Uniunii, inclusiv de necesitatea de a coopera cu țări terțe învecinate. În acest scop, statele membre publică **până la [doi ani după** intrarea în vigoare a prezentei directive] o strategie indicativă de dezvoltare a infrastructurii feroviare în vederea satisfacerii necesităților viitoare de mobilitate, în ceea ce privește întreținerea, reînnoirea și dezvoltarea infrastructurii, pe baza unei finanțări sustenabile a sistemului feroviar. Strategia respectivă acoperă o perioadă de cel puțin cinci ani și este reînnoibilă.

lor națională de cale ferată, ținând cont, acolo unde este cazul, de nevoile generale ale Uniunii, inclusiv de necesitatea de a coopera cu țări terțe învecinate. În acest scop, statele membre publică, **cel târziu în termen de doi ani de la** intrarea în vigoare a prezentei directive, **după consultarea părților interesate**, o strategie indicativă de dezvoltare a infrastructurii feroviare în vederea satisfacerii necesităților viitoare de mobilitate, în ceea ce privește întreținerea, reînnoirea și dezvoltarea infrastructurii, pe baza unei finanțări sustenabile a sistemului feroviar. Strategia respectivă acoperă o perioadă de cel puțin cinci ani și este reînnoibilă.

#### *Justificare*

*Aceasta este o propunere de compromis a președinției, acceptată de PE.*

### **Amendamentul 25**

#### **Poziția Consiliului**

#### **Articolul 8 – alineatul 2**

##### *Poziția Consiliului*

(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 **funcțiile** acestuia, **astfel cum sunt menționate la articolul 3 alineatul (2)**, cu dimensiunea infrastructurii și cu necesitățile financiare, în special pentru acoperirea investițiilor noi. **Statele membre pot decide să finanțeze aceste investiții prin alte mijloace decât finanțarea directă din partea statului.**

##### *Amendamentul*

(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.

#### *Justificare*

*Acesta este un amendament din poziția Parlamentului în primă lectură.*



## Amendamentul 26

### Poziția Consiliului

#### Articolul 8 – alineatul 4 – paragraful 1

##### *Poziția Consiliului*

(4) Statele membre trebuie să se asigure că, în condiții normale de activitate și pe o perioadă rezonabilă care nu depășește **perioada aplicării acordului de natură contractuală menționată la articolului 30 alineatul (2)**, 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 **private și** din partea statului, pe de o parte, incluzând plățile în avans de la stat, dacă este cazul și, pe de altă parte, cheltuielile cu infrastructura, **inclusiv pentru reînnoirile și consolidările de active pe termen lung**.

##### *Amendamentul*

Statele membre trebuie să se asigure că, în condiții normale de activitate și pe o perioadă rezonabilă care nu depășește **cinci ani**, conturile **de profit și pierderi ale** unui administrator al infrastructurii prezintă cel puțin un echilibru între venitul rezultat din tarifele de utilizare a infrastructurii, excedentul rezultat din alte activități comerciale, **veniturile nerambursabile din surse private** și finanțările din partea statului, pe de o parte, incluzând plățile în avans de la stat, dacă este cazul și, pe de altă parte, cheltuielile cu infrastructura.

## Amendamentul 27

### Poziția Consiliului

#### Articolul 10 – alineatul 4

##### *Poziția Consiliului*

(4) Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare, de autoritățile competente și de întreprinderile feroviare și a activităților **grupului de lucru menționat** la articolul 57 alineatul (1), Comisia **poate adopta** măsuri care să stabilească detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării alineatului (3) din prezentul articol. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).

##### *Amendamentul*

(4) Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare, de autoritățile competente și de întreprinderile feroviare, și a activităților **rețelei menționate** la articolul 57 alineatul (1), Comisia **adoptă, în termen de 18 luni de la termenul de transpunere prevăzut la articolul 64 alineatul (1)**, măsuri care să stabilească detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării alineatului (3) din prezentul articol. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).

## Justificare

*Acesta este un compromis acceptat de PE.*

### Amendamentul 28

#### Poziția Consiliului

#### Articolul 11 – alineatul 2 – paragraful 2

##### *Poziția Consiliului*

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 primirea **tuturor informațiilor relevante**.

##### *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 **de aceste părți și, după caz, să solicite orice informații suplimentare relevante și să inițieze** consultarea tuturor părților implicate **în termen de o lună de la primirea solicitării. Organismul de reglementare trebuie să consulte toate părțile 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 **zece săptămâni** de la primirea **solicitării**.

## Justificare

*Propunerea de compromis a președinției este considerată acceptabilă în raport cu noua formulare a articolului 56 alineatul (6).*

### Amendamentul 29

#### Poziția Consiliului

#### Articolul 11 – alineatul 4

##### *Poziția Consiliului*

(4) Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare, de autoritățile competente și de întreprinderile feroviare și a activităților **grupului de**

##### *Amendamentul*

(4) Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare, de autoritățile competente și de întreprinderile feroviare, și a activităților **rețelei**

**lucru menționat** la articolul 57 alineatul (1), Comisia **poate adopta** măsuri care să stabilească detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării alineatelor 1, 2 și 3 ale prezentului articol. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).

**menționate** la articolul 57 alineatul (1), Comisia **adoptă, în termen de 18 luni de la termenul de transpunere prevăzut la articolul 64 alineatul (1)**, măsuri care să stabilească detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării alineatelor (1), (2) și (3) ale prezentului articol. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).

#### *Justificare*

*Acesta este un compromis acceptat de PE.*

### **Amendamentul 30**

#### **Poziția Consiliului Articolul 12 – alineatul 5**

##### *Poziția Consiliului*

(5) Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare, de autoritățile competente și de întreprinderile feroviare și a activităților **grupului de lucru menționat** la articolul 57 alineatul (1), Comisia **poate adopta** măsuri care să stabilească detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării prezentului articol. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).

##### *Amendamentul*

(5) Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare, de autoritățile competente și de întreprinderile feroviare și a activităților **rețelei menționate** la articolul 57 alineatul (1), Comisia **adoptă** măsuri care să stabilească detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării prezentului articol. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).

#### *Justificare*

*Acest amendament reflectă propunerea de compromis a președinției Consiliului prezentată la negocierile în curs.*

## Amendamentul 31

### Poziția Consiliului

#### Articolul 13 – alineatul 2

##### *Poziția Consiliului*

(2) Operatorii infrastructurilor de servicii **prestează** întreprinderilor feroviare **serviciile** menționate la **anexa II** punctul 2 în mod nediscriminatoriu.

##### *Amendamentul*

(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.

##### *Justificare*

*Acest amendament reflectă propunerea de compromis a președinției Consiliului prezentată la negocierile în curs.*

## Amendamentul 32

### Poziția Consiliului

#### Articolul 13 – alineatul 3 – paragraful 1

##### *Poziția Consiliului*

Pentru a garanta transparența deplină și accesul nediscriminatoriu la infrastructurile de servicii menționate la anexa II punctul 2 literele (a), (b), (c) și (g), precum și furnizarea de servicii în cadrul acestor infrastructuri, în cazul în care operatorul unei astfel de infrastructuri de servicii se află sub controlul direct sau indirect al unui organism sau al unei firme care, de asemenea, activează și deține o poziție dominantă pe piețele naționale de servicii de transport feroviar pentru care se utilizează infrastructura, operatorii acestor infrastructuri de servicii trebuie să se organizeze într-o manieră independentă din punct de vedere organizatoric și decizional față de respectivul organism sau de respectiva firmă. Această independență nu implică instituirea **unui organism separat sau a unei firme** separate pentru

##### *Amendamentul*

Pentru a garanta transparența deplină și accesul nediscriminatoriu la infrastructurile de servicii menționate la anexa II punctul 2 literele (a), (b), (c), (d), (f) și (h), precum și furnizarea de servicii în cadrul acestor infrastructuri, în cazul în care operatorul unei astfel de infrastructuri de servicii se află sub controlul direct sau indirect al unui organism sau al unei firme care, de asemenea, activează și deține o poziție dominantă pe piețele naționale de servicii de transport feroviar pentru care se utilizează infrastructura, operatorii acestor infrastructuri de servicii trebuie să se organizeze într-o manieră independentă din punct de vedere organizatoric și decizional față de respectivul organism sau de respectiva firmă. Această independență nu implică instituirea unei **entități juridice** separate pentru infrastructurile de servicii

infrastructurile de servicii și poate fi obținută prin organizarea unor departamente distincte în cadrul aceleiași *întreprinderi*.

și poate fi obținută prin organizarea unor departamente distincte în cadrul aceleiași *entități juridice*.

### Amendamentul 33

#### Poziția Consiliului Articolul 13 – alineatul 4

##### *Poziția Consiliului*

(4) Cererile depuse de întreprinderile feroviare pentru acordarea accesului la servicii și furnizarea acestora în cadrul infrastructurii de servicii pot fi respinse numai dacă există alternative viabile care le permit operarea serviciului respectiv de transport de marfă sau călători pe rute **alternative** în condiții acceptabile din punct de vedere economic. Acest lucru nu obligă operatorul infrastructurii de servicii să realizeze investiții în resurse sau infrastructuri pentru a răspunde tuturor cererilor depuse de întreprinderile feroviare.

În cazul în care *solicitărilor* întreprinderilor feroviare privesc accesul la servicii și furnizarea acestora în cadrul unei infrastructuri de servicii gestionate de un operator al infrastructurii de servicii menționat la alineatul (3), operatorul infrastructurii de servicii justifică orice decizie **de respingere** și indică alternative viabile în cadrul altor *facilități*.

##### *Amendamentul*

(4) Cererile depuse de întreprinderile feroviare pentru acordarea accesului la servicii și furnizarea acestora în cadrul infrastructurii de servicii **primesc răspuns într-un termen rezonabil stabilit de organismul de reglementare menționat la articolul 55**. Aceste cereri pot fi respinse numai dacă există alternative viabile care le permit operarea serviciului respectiv de transport de marfă sau călători pe **aceleași** rute în condiții acceptabile din punct de vedere economic. Acest lucru nu obligă operatorul infrastructurii de servicii să realizeze investiții în resurse sau infrastructuri pentru a răspunde tuturor cererilor depuse de întreprinderile feroviare.

În cazul în care *solicitările* întreprinderilor feroviare privesc accesul la servicii și furnizarea acestora în cadrul unei infrastructuri de servicii gestionate de un operator al infrastructurii de servicii menționat la alineatul (3), operatorul infrastructurii de servicii justifică **în scris** orice decizie **negativă** și indică alternative viabile în cadrul altor *infrastructuri*.

##### *Justificare*

*Acesta este un amendament din poziția Parlamentului în primă lectură care a fost ușor modificat pentru a reflecta negocierile în curs cu Consiliul.*

### Amendamentul 34

**Poziția Consiliului**  
**Articolul 13 – alineatul 6**

*Poziția Consiliului*

(6) În cazul în care o infrastructură de servicii menționată în anexa II punctul 2 nu a fost în folosință timp de cel puțin **trei** ani la rând, iar întreprinderile feroviare au informat operatorul respectivei infrastructuri de servicii cu privire la interesul lor legat de accesul la infrastructura respectivă, pe baza necesarului demonstrat, proprietarul acesteia trebuie să publice un anunț de concesionare sau închiriere pentru operarea infrastructurii de servicii feroviare, parțial sau integral, cu excepția cazului în care operatorul respectivei infrastructuri de servicii demonstrează faptul că un proces de reconversie aflat în desfășurare face imposibilă utilizarea acesteia de către o întreprindere feroviară.

*Amendamentul*

(6) În cazul în care o infrastructură de servicii menționată în anexa II punctul 2 nu a fost în folosință timp de cel puțin **doi** ani la rând, iar întreprinderile feroviare au informat operatorul respectivei infrastructuri de servicii cu privire la interesul lor legat de accesul la infrastructura respectivă, pe baza necesarului demonstrat, proprietarul acesteia trebuie să publice un anunț de concesionare sau închiriere pentru operarea infrastructurii de servicii feroviare, parțial sau integral, cu excepția cazului în care operatorul respectivei infrastructuri de servicii demonstrează faptul că un proces de reconversie aflat în desfășurare face imposibilă utilizarea acesteia de către o întreprindere feroviară.

**Amendamentul 35**

**Poziția Consiliului**  
**Articolul 15 – alineatul 2**

*Poziția Consiliului*

(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*

(2) În acest context, Comisia cooperează îndeaproape în activitatea sa cu reprezentanții statelor membre, ***inclusiv cu reprezentanții organismelor de reglementare menționați la articolul 55***, și ai sectoarelor implicate, inclusiv, ***după caz, cu partenerii sociali din sectorul feroviar, reprezentanții autorităților locale și regionale și*** 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. Dacă este cazul, Comisia implică, de asemenea, Agenția Europeană a Căilor Ferate, în conformitate cu funcțiile sale

prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 881/2004.

*Justificare*

*Aceasta este o propunere de compromis a președinției, acceptată de PE.*

**Amendamentul 36**

**Poziția Consiliului  
Articolul 15 – alineatul 3**

*Poziția Consiliului*

(3) Comisia monitorizează utilizarea rețelelor și evoluția *condițiilor cadru* în sectorul feroviar, în special regimul de tarifare aferent infrastructurii, repartizarea capacităților, evoluția prețurilor și a calității serviciilor de transport feroviar, serviciile de transport feroviar vizate de contracte de servicii publice, autorizarea, ***precum și gradul*** de apropiere între statele membre.

*Amendamentul*

(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 servicii publice, autorizarea, ***gradul de deschidere a pieței și*** de apropiere între statele membre, ***dezvoltarea ocupării forței de muncă și a condițiilor sociale din sectorul feroviar. Aceste activități de monitorizare nu aduc atingere activităților similare din statele membre și nici rolului partenerilor sociali.***

*Justificare*

*Aceasta este o propunere de compromis a Consiliului, acceptată de PE. Consiliul a acceptat și dorințele Parlamentului de colectare a informațiilor privind dezvoltarea ocupării forței de muncă și a condițiilor sociale din sectorul feroviar.*

**Amendamentul 37**

**Poziția Consiliului  
Articolul 15 – alineatul 4 – litera a**

*Poziția Consiliului*

(a) evoluția pieței interne a serviciilor feroviare;

*Amendamentul*

(a) evoluția pieței interne a serviciilor feroviare ***și a serviciilor prestate***

***întreprinderilor feroviare menționate în anexa II;***

*Justificare*

*Acesta este un amendament din poziția Parlamentului în primă lectură care a fost ușor modificat pentru a reflecta negocierile în curs cu Consiliul.*

**Amendamentul 38**

**Poziția Consiliului**  
**Articolul 15 – alineatul 4 – litera b**

*Poziția Consiliului*

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

*Amendamentul*

(b) *condițiile-cadru menționate la punctul 3*, inclusiv pentru serviciile publice de transport de călători pe calea ferată;

*Justificare*

*Acesta este un amendament din poziția Parlamentului în primă lectură care a fost ușor modificat pentru a reflecta negocierile în curs cu Consiliul.*

**Amendamentul 39**

**Poziția Consiliului**  
**Articolul 15 – alineatul 5**

*Poziția Consiliului*

(5) În scopul monitorizării pieței de către Comisie, statele membre furnizează anual Comisiei informațiile necesare cu privire la utilizarea rețelelor și la evoluția condițiilor-cadru în sectorul feroviar.

*Amendamentul*

(5) În scopul monitorizării pieței de către Comisie, statele membre furnizează anual Comisiei informațiile necesare cu privire la utilizarea rețelelor și la evoluția condițiilor-cadru în sectorul feroviar, ***respectând totodată rolul partenerilor sociali.***

*Justificare*

*Aceasta este o propunere de compromis a Consiliului, acceptată de PE. Consiliul a acceptat să țină seama de rolul partenerilor sociali.*

**Amendamentul 40**



**Poziția Consiliului**  
**Articolul 17 – alineatul 1**

*Poziția Consiliului*

(1) O întreprindere feroviară are dreptul să solicite o licență în statul membru în care este stabilită.

*Amendamentul*

(1) O întreprindere feroviară are dreptul să solicite o licență în statul membru în care este stabilită.

*În statele membre care se învecinează cu țări terțe, cu ecartament diferit de cel al rețelei feroviare principale din Uniune și ale căror piețe de transport feroviar de marfă sunt dominate de transporturile de mărfuri către și dinspre țările terțe, organismele de autorizare, atunci când iau decizii privind autorizarea întreprinderilor feroviare care sunt controlate în mod efectiv, direct sau indirect, prin acțiunile deținute de o țară terță sau de cetățenii unei țări terțe, pot lua în considerare existența sau inexistența accesului reciproc al întreprinderilor feroviare din Uniune pe piața transportului feroviar de mărfuri din respectiva țară terță.*

*Justificare*

*Aceasta este o propunere a Grupului ECR privind problema acționariatului străin din cadrul întreprinderilor feroviare.*

**Amendamentul 41**

**Poziția Consiliului**  
**Articolul 17 – alineatul 5**

*Poziția Consiliului*

(5) Comisia **poate adopta** măsuri care să stabilească detaliile pentru utilizarea unui tipizat comun pentru licență și, dacă este necesar, pentru a asigura o concurență echitabilă și eficientă pe piețele transportului feroviar, detalii privind procedura care trebuie urmată în vederea aplicării prezentului articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în

*Amendamentul*

(5) Comisia **adoaptă** măsuri care să stabilească detaliile pentru utilizarea unui tipizat comun pentru licență și, dacă este necesar, pentru a asigura o concurență echitabilă și eficientă pe piețele transportului feroviar, detalii privind procedura care trebuie urmată în vederea aplicării prezentului articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în

conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).

conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).

#### *Justificare*

*Aceasta este o propunere de compromis a președinției, acceptată de PE.*

### **Amendamentul 42**

#### **Poziția Consiliului Articolul 22**

##### *Poziția Consiliului*

Fără a aduce atingere normelor Uniunii privind ajutoarele de stat și în conformitate cu articolele 93, 107 și 108 din tratat, o întreprindere feroviară este asigurată în mod corespunzător sau dispune de garanții, în condițiile pieței, pentru acoperirea, în conformitate cu legislația internă și internațională, a răspunderii sale civile în caz de accidente, în special în ceea ce privește pasagerii, bagajele, mărfurile, poșta și terții.

##### *Amendamentul*

Fără a aduce atingere normelor Uniunii privind ajutoarele de stat și în conformitate cu articolele 93, 107 și 108 din tratat, o întreprindere feroviară este asigurată în mod corespunzător sau dispune de garanții ***adecvate***, în condițiile pieței, pentru acoperirea, în conformitate cu legislația internă și internațională, a răspunderii sale civile în caz de accidente, în special în ceea ce privește pasagerii, bagajele, mărfurile, poșta și terții. ***Fără a aduce atingere acestei obligații, se poate ține seama de caracteristicile specifice și de riscurile diferitelor tipuri de servicii, în special pentru operațiunile feroviare cu scop cultural sau de patrimoniu.***

#### *Justificare*

*Acesta este un amendament din poziția Parlamentului în primă lectură care a fost ușor modificat pentru a reflecta negocierile în curs cu Consiliul.*

### **Amendamentul 43**

#### **Poziția Consiliului Articolul 30 – alineatul 2 – paragraful 1**

##### *Poziția Consiliului*

Fără a aduce atingere competențelor lor privind planificarea și finanțarea infrastructurii feroviare și principiului

##### *Amendamentul*

Fără a aduce atingere competențelor lor privind planificarea și finanțarea infrastructurii feroviare și principiului

bugetar al anualității, atunci când acesta se aplică, statele membre se asigură că un acord de natură contractuală care respectă principiile și parametrii de bază din anexa V este încheiat între autoritatea competentă și administratorul infrastructurii pe o perioadă de cel puțin **trei** ani.

bugetar al anualității, atunci când acesta se aplică, statele membre se asigură că un acord de natură contractuală care respectă principiile și parametrii de bază din anexa V este încheiat între autoritatea competentă și administratorul infrastructurii pe o perioadă de cel puțin **cinci** ani.

#### *Justificare*

*Aceasta este o propunere de compromis a Consiliului, acceptată de PE. Consiliul a modificat durata minimă de trei ani a acordului cu caracter contractual. O durată minimă de cinci ani este acceptabilă, întrucât oferă stabilitatea necesară sectorului feroviar în ceea ce privește dezvoltarea infrastructurii feroviare.*

### **Amendamentul 44**

#### **Poziția Consiliului**

##### **Articolul 30 – alineatul 2 – paragraful 2**

###### *Poziția Consiliului*

Statele membre se asigură că acordurile de natură contractuală în *curs* la...\* se modifică în vederea alinierii lor la dispozițiile prezentei directive cu ocazia reînnoirii acestora, sau cel târziu la...\*\*.

---

\* JO: de introdus data - **trei ani de la** intrarea în vigoare a prezentei directive.

###### *Amendamentul*

Statele membre se asigură că acordurile de natură contractuală în *vigoare* la...\* se modifică, **dacă este necesar**, în vederea alinierii lor la dispozițiile prezentei directive cu ocazia reînnoirii acestora, sau cel târziu la...\*\*.

---

\* JO: de introdus data - **doi ani după** intrarea în vigoare a prezentei directive.

### **Amendamentul 45**

#### **Poziția Consiliului**

##### **Articolul 30 – alineatul 3**

###### *Poziția Consiliului*

Statele membre pun în aplicare stimulentele menționate la alineatul (1) prin intermediul acordului de natură contractuală menționat la alineatul (2), **sau prin intermediul măsurilor de reglementare sau printr-o combinație de**

###### *Amendamentul*

Statele membre pun în aplicare stimulentele menționate la alineatul (1) prin intermediul acordului de natură contractuală menționat la alineatul (2).

*stimulente în vederea reducerii costurilor în cadrul acordului de natură contractuală și nivelul tarifelor prin intermediul măsurilor de reglementare.*

#### **Amendamentul 46**

##### **Poziția Consiliului Articolul 30 – alineatul 4**

*Poziția Consiliului*

*Amendamentul*

*Dacă un stat membru decide să pună în aplicare stimulentele menționate la alineatul (1) prin intermediul măsurilor de reglementare, acesta se va baza pe analiza reducerilor de costuri care ar putea fi obținute. Aceste dispoziții nu aduc atingere competențelor organismului de reglementare de a revizui tarifele menționate la articolul 56.*

*eliminat*

#### **Amendamentul 47**

##### **Poziția Consiliului Articolul 30 – alineatul 8**

*Poziția Consiliului*

*Amendamentul*

*Administratorii infrastructurii stabilesc o metodă de repartizare a costurilor. **Statele membre pot cere aprobarea prealabilă. Această metodă este actualizată periodic pe baza celor mai bune uzanțe internaționale.***

*Administratorii infrastructurii stabilesc o metodă de repartizare a costurilor **între diferitele categorii de servicii oferite întreprinderilor feroviare.***

*Justificare*

*Acest amendament reflectă propunerea de compromis a președinției Consiliului prezentată la negocierile în curs.*

## Amendamentul 48

### Poziția Consiliului

#### Articolul 31 – alineatul 2

##### *Poziția Consiliului*

(2) Statele membre solicită administratorului infrastructurii feroviare și operatorului infrastructurii de servicii să furnizeze organismului de reglementare toate informațiile necesare asupra tarifelor impuse pentru a permite organismului de reglementare să își îndeplinească funcțiile menționate la articolul 56. În acest scop, administratorul infrastructurii și operatorul infrastructurii de servicii trebuie să poată demonstra 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.

##### *Amendamentul*

(2) Statele membre solicită administratorului infrastructurii feroviare și operatorului infrastructurii de servicii să furnizeze organismului de reglementare toate informațiile necesare asupra tarifelor impuse pentru a permite organismului de reglementare să își îndeplinească funcțiile menționate la articolul 56. În acest scop, administratorul infrastructurii și operatorul infrastructurii de servicii trebuie să poată demonstra **întreprinderilor 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.

## Amendamentul 49

### Poziția Consiliului

#### Articolul 31 – alineatul 3 – paragraful 2

##### *Poziția Consiliului*

***Până la...*** \* Comisia adoptă măsuri privind metodologia pentru calcularea costurilor suportate în mod direct ca rezultat al operării unui tren. Respectivele acte ***de punere în aplicare*** se adoptă în conformitate cu procedura ***de examinare*** menționată la ***articolul 62 alineatul (3)***.

##### *Amendamentul*

***Înainte expirării termenului de transpunere prevăzut la articolul 64 alineatul (1)***, Comisia adoptă măsuri privind metodologia pentru calcularea costurilor suportate în mod direct ca rezultat al operării unui tren. Respectivele acte ***delegate*** se adoptă în conformitate cu procedura menționată la ***articolul 60***.

---

***\* JO: de introdus data - 36 de luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive.***

## *Justificare*

*PE solicită ca elaborarea metodologiei pentru calcularea costurilor directe să se facă prin acte delegate.*

### **Amendamentul 50**

#### **Poziția Consiliului Articolul 31 – alineatul 3 – paragraful 3**

##### *Poziția Consiliului*

Administratorul infrastructurii poate decide să efectueze adaptări graduale la această metodologie *în termen* de cel mult **cinci ani** de la ...\*.

**\* JO: de introdus data - 36 de luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive.**

##### *Amendamentul*

Administratorul infrastructurii poate decide să efectueze adaptări graduale la această metodologie *menționată la alineatul (4) într-o perioadă* de cel mult **doi ani** de la **termenul de transpunere menționat la articolul 64 alineatul (1)**.

## *Justificare*

*O perioadă de doi ani este considerată suficientă pentru adaptarea de către administratorul infrastructurii a noii metodologii de calculare a costurilor directe.*

### **Amendamentul 51**

#### **Poziția Consiliului Articolul 31 – alineatul 5 – paragraful 2**

##### *Poziția Consiliului*

Pe baza experienței acumulate de administratorii infrastructurii, de întreprinderile feroviare, de organismele de reglementare și de autoritățile competente și recunoscând regimurile privind diferențierea în funcție de zgomot existente, Comisia **poate adopta** măsuri de **punere în aplicare care să stabilească modalitățile detaliate** de urmat în ceea ce privește aplicarea tarifării pentru costul efectelor produse de zgomot, inclusiv durata aplicării și care permit ca diferențierea tarifelor pentru utilizarea infrastructurii să țină seama, după caz, de sensibilitatea zonei afectate, în special în

##### *Amendamentul*

Pe baza experienței acumulate de administratorii infrastructurii, de întreprinderile feroviare, de organismele de reglementare și de autoritățile competente și recunoscând regimurile privind diferențierea în funcție de zgomot existente, Comisia **adoptă** măsuri de **stabilire a modalităților** de urmat în ceea ce privește aplicarea tarifării pentru costul efectelor produse de zgomot, inclusiv durata aplicării și care permit ca diferențierea tarifelor pentru utilizarea infrastructurii să țină seama, după caz, de sensibilitatea zonei afectate, în special în ceea ce privește numărul persoanelor

ceea ce privește numărul persoanelor afectate, și compunerea trenului cu un impact asupra nivelului de emisii sonore. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).

afectate, și compunerea trenului cu un impact asupra nivelului de emisii sonore. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).

***Respectivetele măsuri de punere în aplicare nu au ca efect denaturarea nejustificată a concurenței între întreprinderile feroviare și nu afectează competitivitatea globală a sectorului feroviar.***

***Orice modificare a tarifelor de utilizare a infrastructurii pentru a ține seama de costurile aferente efectelor produse de zgomot trebuie să sprijine modernizarea vagoanelor prin aplicarea celei mai viabile tehnologii din punct de vedere economic care permite frânarea cu un nivel scăzut de zgomot.***

## **Amendamentul 52**

### **Poziția Consiliului Articolul 32 – alineatul 1 – paragraful 1**

#### *Poziția Consiliului*

(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 serviciilor **de transport feroviar internațional**. Sistemul de tarifare respectă sporurile de productivitate realizate de întreprinderile feroviare.

#### *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 **segmentelor de piață a serviciilor feroviare**. Sistemul de tarifare respectă sporurile de productivitate realizate de întreprinderile feroviare.

#### *Justificare*

*Acesta este un amendament din poziția Parlamentului în primă lectură care a fost ușor modificat pentru a reflecta negocierile în curs cu Consiliul.*

## Amendamentul 53

### Poziția Consiliului

#### Articolul 32 – alineatul 1 – paragraful 6

##### *Poziția Consiliului*

Lista segmentelor de piață se publică în documentul de referință al rețelei și se reînnoiește cel puțin o dată la cinci ani.

##### *Amendamentul*

Lista segmentelor de piață se publică în documentul de referință al rețelei și se reînnoiește cel puțin o dată la cinci ani.

***Organismul de reglementare menționat la articolul 55 controlează lista în cauză, în conformitate cu articolul 56.***

##### *Justificare*

*Acesta este un amendament din poziția Parlamentului în primă lectură care a fost ușor modificat pentru a reflecta negocierile în curs cu Consiliul.*

## Amendamentul 54

### Poziția Consiliului

#### Articolul 32 – alineatul 4 – paragraful 1

##### *Poziția Consiliului*

Tarifele de utilizare a infrastructurii **pot** fi diferențiate pentru a stimula echiparea trenurilor cu sistemul european de control al trenurilor (ETCS), conform cu versiunea adoptată prin Decizia 2008/386/CE a Comisiei și cu versiunile succesive.

##### *Amendamentul*

Tarifele de utilizare a infrastructurii **în cazul coridoarelor feroviare menționate în Decizia 2009/561/CE a Comisiei vor** fi diferențiate pentru a stimula echiparea trenurilor cu sistemul european de control al trenurilor (ETCS), conform cu versiunea adoptată prin Decizia 2008/386/CE a Comisiei și cu versiunile succesive.  
***Această diferențiere nu determină nicio schimbare totală a veniturilor administratorului infrastructurii.***

***În pofida acestei obligații, statele membre pot decide ca această diferențiere a tarifelor de utilizare a infrastructurii să nu se aplice liniilor de cale ferată menționate în Decizia 2009/561/CE a Comisiei, pe care pot circula doar trenurile echipate cu ETCS.***

***Statele membre pot decide să extindă această diferențiere la liniile ferate care***



*nu sunt menționate în Decizia  
2009/561/CE a Comisiei.*

## **Amendamentul 55**

### **Poziția Consiliului**

#### **Articolul 32 – alineatul 4 – paragraful 2**

##### *Poziția Consiliului*

În urma unei evaluări a impactului, Comisia *poate adopta* măsuri de *stabilire a modalităților detaliate* care trebuie urmate pentru aplicarea unei diferențieri a tarifului de utilizare a infrastructurii, *inclusiv durata de aplicare a acesteia*. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).

##### *Amendamentul*

*Înainte de termenul de transpunere menționat la articolul 64 alineatul (1) și în urma unei evaluări a impactului, Comisia adoptă* măsuri de *punere în aplicare prin care se stabilesc modalitățile* care trebuie urmate pentru aplicarea unei diferențieri a tarifului de utilizare a infrastructurii *cu scopul de a se asigura că aceasta nu duce la o pierdere de venituri pentru administratorul infrastructurii*.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3). *Respectivele măsuri de punere în aplicare nu au ca efect denaturarea nejustificată a concurenței între întreprinderile feroviare și nu afectează competitivitatea globală a sectorului feroviar.*

## **Amendamentul 56**

### **Poziția Consiliului**

#### **Articolul 36 – alineatul 1**

##### *Poziția Consiliului*

Administratorii infrastructurilor pot percepe un tarif corespunzător pentru capacitatea alocată, dar neutilizată. *Acest tarif* încurajează utilizarea eficientă a capacităților. Plățile aferente acestui tarif sunt suportate fie de către solicitant, fie de către întreprinderea feroviară desemnată în conformitate cu articolul 41 alineatul (1).

##### *Amendamentul*

Administratorii infrastructurilor pot percepe un tarif corespunzător pentru capacitatea alocată, dar neutilizată. *Această taxă de neutilizare* încurajează utilizarea eficientă a capacităților. *Încasarea acestei taxe de la solicitanții cărora li s-a alocat o trasă este obligatorie în cazul neutilizării repetate a traselor alocate sau a unei părți a acestora. În vederea impunerii acestei*

*taxe, administratorii infrastructurii publică în documentul de referință al rețelei criteriile pentru stabilirea acestei neutilizări. Organismul de reglementare menționat la articolul 55 controlează criteriile în cauză, în conformitate cu articolul 56. Plățile aferente acestui tarif sunt suportate fie de către solicitant, fie de către întreprinderea feroviară desemnată în conformitate cu articolul 41 alineatul (1).*

#### *Justificare*

*Acest amendament reflectă propunerea de compromis a președinției Consiliului prezentată la negocierile în curs.*

### **Amendamentul 57**

#### **Poziția Consiliului Articolul 40 – alineatul 1 – paragraful 2**

##### *Poziția Consiliului*

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 dreptul Uniunii în materie de rețele feroviare orientate spre 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 dreptul Uniunii în materie de rețele feroviare orientate spre transportul de marfă. ***Principiile și criteriile pentru alocarea capacității stabilite în cadrul acestei cooperări sunt publicate de administratorii infrastructurii în documentul de referință al rețelei în conformitate cu anexa VI punctul 3.*** Reprezentanți corespunzători ai administratorilor de infrastructuri din țări terțe pot fi asociați acestor proceduri.

#### *Justificare*

*Acesta este un amendament din poziția Parlamentului în primă lectură care a fost ușor*

*modificat pentru a reflecta negocierile în curs cu Consiliul.*

## **Amendamentul 58**

### **Poziția Consiliului**

#### **Articolul 47 – alineatul 4 – paragraful 2**

##### *Poziția Consiliului*

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 **național și 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*

*Acesta este un amendament din poziția Parlamentului în primă lectură care a fost ușor modificat pentru a reflecta negocierile în curs cu Consiliul.*

## **Amendamentul 59**

### **Poziția Consiliului**

#### **Articolul 51 – alineatul 2 – paragraful 4a (nou)**

##### *Poziția Consiliului*

##### *Amendamentul*

***(4a) 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, poate emite un aviz cu privire la gradul de adecvare al măsurilor acestui plan.***

##### *Justificare*

*Acesta este un amendament din poziția Parlamentului în primă lectură.*

## Amendamentul 60

### Poziția Consiliului

#### Articolul 55 – alineatul 3 – paragraful 1

##### *Poziția Consiliului*

*Statele membre se asigură că organismul de reglementare este dotat cu personal și administrat astfel încât să îi fie garantată independența. Statele membre se asigură în special că persoanele responsabile de deciziile care urmează a fi luate de organismul de reglementare în conformitate cu articolul 56, precum membrii comitetului său executiv, după caz, acționează în mod independent față de orice interes al pieței legat de sectorul feroviar și, prin urmare, nu pot să aibă interese ori relații de afaceri cu întreprinderile sau entitățile reglementate și nu pot căuta sau accepta instrucțiuni din partea unui guvern sau din partea altei entități publice sau private atunci când își exercită funcțiile de organism de reglementare.*

##### *Amendamentul*

*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 cel puțin doi ani sau orice perioadă mai lungă stabilită în conformitate cu legislația națională 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. 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.*

*Justificare*

*Acesta este un amendament din poziția Parlamentului în primă lectură.*

**Amendamentul 61**

**Poziția Consiliului**

**Articolul 55 – alineatul 3 – paragraful 2**

*Poziția Consiliului*

***Persoanele cu poziții decizionale la nivelul organismului de reglementare în conformitate cu articolul 56*** au autoritate deplină asupra recrutării și gestionării personalului organismului de reglementare.

*Amendamentul*

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

*Justificare*

*Acest amendament restabilește textul din propunerea inițială a Comisiei.*

**Amendamentul 62**

**Poziția Consiliului**

**Articolul 56 – alineatul 2 – paragraful 2 (nou)**

*Poziția Consiliului*

***De asemenea, autoritatea de reglementare cooperează îndeaproape cu autoritatea națională în domeniul siguranței în sensul Directivei 2008/57/CE, precum și cu organismul de autorizare în sensul prezentei directive.***

***Statele membre garantează că aceste autorități elaborează în comun un cadru de partajare a informațiilor și de cooperare vizând prevenirea efectelor negative asupra concurenței sau a siguranței pe piața feroviară. Acest cadru include un mecanism prin care organismul de reglementare poate să furnizeze autorităților în domeniul de siguranței și organismelor de autorizare naționale recomandări facultative privind aspectele care ar putea afecta concurența***

*Amendamentul*

*pe piața feroviară și prin care autoritatea națională în domeniul siguranței poate să furnizeze organismului de reglementare și organismului de autorizare recomandări facultative privind aspectele care ar putea afecta siguranța.*

*Fără a aduce atingere independenței vreunei autorități în sfera competențelor sale, autoritatea relevantă examinează orice astfel de recomandare și prezintă justificări în cazul în care intenționează să se abată de la aceste recomandări înainte de adoptarea deciziilor sale.*

#### *Justificare*

*Aceasta este o propunere de compromis a PE bazată pe propunerea de compromis a Consiliului.*

### **Amendamentul 63**

#### **Poziția Consiliului Articolul 56 – alineatul 4**

##### *Poziția Consiliului*

(4) Organismul de reglementare deține o capacitate organizațională suficientă **pentru a -și îndeplini funcțiile.**

##### *Amendamentul*

(4) Organismul de reglementare deține o capacitate organizațională suficientă **în ceea ce privește resursele umane și materiale, care este proporțională cu importanța sectorului feroviar din statele membre.**

#### *Justificare*

*Aceasta este o propunere de compromis a președinției, acceptată de PE.*

### **Amendamentul 64**

#### **Poziția Consiliului Articolul 56 – alineatul 5a (nou)**

##### *Poziția Consiliului*

##### *Amendamentul*

**(5a) Organismul de reglementare consultă în mod periodic și, în orice caz, cel puțin o dată la doi ani, reprezentanții**

*utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de mărfuri și călători, pentru a ține cont de opiniile acestora referitoare la piața feroviară.*

*Justificare*

*Aceasta este o propunere de compromis a președinției, acceptată de PE.*

## **Amendamentul 65**

**Poziția Consiliului**  
**Articolul 56 – alineatul 5b (nou)**

*Poziția Consiliului*

*Amendamentul*

*(5b) 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.*

*Justificare*

*Acesta este un amendament din poziția Parlamentului în primă lectură.*

## **Amendamentul 66**

**Poziția Consiliului**  
**Articolul 56 – alineatul 6**

*Poziția Consiliului*

*Amendamentul*

(6) Organismul de reglementare are competența să ceară informații relevante administratorului infrastructurii, solicitanților și oricărei alte părți implicate din statul membru respectiv.

(6) **În exercitarea sarcinilor sale,** organismul de reglementare are competența să ceară informații relevante administratorului infrastructurii, solicitanților și oricărei alte părți implicate

Informațiile solicitate se furnizează fără întârziere. Organismul de reglementare este abilitat să aplice sancțiuni corespunzătoare, inclusiv amenzi, pentru a impune conformarea cu aceste solicitări de informații. 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, în conformitate cu alineatul (2). Acestea includ datele necesare în scopuri statistice și de observare a pieței.

din statul membru respectiv.

Informațiile solicitate se furnizează fără întârzieri nejustificate și, în orice caz, în perioada stabilită de organismul de reglementare, care nu depășește o lună. Organismul de reglementare este abilitat să aplice sancțiuni corespunzătoare, inclusiv amenzi, pentru a impune conformarea cu aceste solicitări de informații. 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, în conformitate cu alineatul (2). Acestea includ datele necesare în scopuri statistice și de observare a pieței.

#### *Justificare*

*Aceasta este o propunere de compromis privind procedura de depunere a plângerilor pe care organismul de reglementare trebuie să o urmeze; trebuie privită în raport cu modificările propuse la articolul 56 alineatul (7).*

#### **Amendamentul 67**

##### **Poziția Consiliului**

##### **Articolul 56 – alineatul 7 – paragraful 1**

###### *Poziția Consiliului*

(7) Organismul de reglementare este obligat să ia hotărâri în privința plângerilor și să acționeze pentru a remedia situația în termen de **maximum două luni** de la primirea **tuturor informațiilor**.

Fără a aduce atingere competențelor autorităților naționale din domeniul

###### *Amendamentul*

(7) Organismul de reglementare este obligat să ia hotărâri în privința plângerilor și, **după caz, să solicite informațiile relevante și să inițieze consultări cu toate părțile implicate în termen de o lună de la primirea plângerii. Acesta este obligat să ia hotărâri în privința plângerilor, să acționeze pentru a remedia situația și să informeze părțile cu privire la decizia sa motivată într-o perioadă de timp prestabilită, rezonabilă, și, în orice caz, în termen de zece săptămâni** de la primirea plângerii.

Fără a aduce atingere competențelor autorităților naționale din domeniul



concrenței în ceea ce privește asigurarea concurenței pe piețele serviciilor feroviare, organismul de reglementare decide, după caz, din proprie inițiativă cu privire la măsurile adecvate de corectare a **tendințelor** nedorite înregistrate pe aceste piețe, în special cu trimitere la alineatul (1) literele (a)-(g).

concrenței în ceea ce privește asigurarea concurenței pe piețele serviciilor feroviare, organismul de reglementare decide, după caz, din proprie inițiativă cu privire la măsurile adecvate de corectare a **discriminărilor împotriva solicitanților, a denaturărilor pieței și a altor tendințe** nedorite înregistrate pe aceste piețe, în special cu trimitere la alineatul (1) literele (a)-(g).

#### *Justificare*

*Aceasta este o propunere de compromis a președinției, sprijinită de raportor.*

### **Amendamentul 68**

#### **Poziția Consiliului Articolul 57 – alineatul 1**

##### *Poziția Consiliului*

(1) Organismele de reglementare 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 participă și colaborează în cadrul **unui grup de lucru** care se întrunește periodic. **Pentru a asigura** cooperarea activă a organismelor de reglementare corespunzătoare, **Comisia le sprijină în această privință.**

##### *Amendamentul*

(1) Organismele de reglementare 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 participă și colaborează în cadrul **unei rețele** care se întrunește periodic. **Comisia este membră a rețelei, coordonează și sprijină activitatea rețelei și face recomandări rețelei, după caz. Comisia asigură** cooperarea activă a organismelor de reglementare corespunzătoare.

#### *Justificare*

*Aceasta este o propunere de compromis a președinției modificată ulterior (se elimină: neobligatoriu).*

## Amendamentul 69

### Poziția Consiliului

#### Articolul 57 – alineatul 1a (nou)

##### *Poziția Consiliului*

##### *Amendamentul*

***(1a) Sub rezerva normelor referitoare la protecția datelor prevăzute de Directiva 95/46 și Regulamentul 45/2001, Comisia sprijină schimbul de informații menționat la alineatul (1) între membrii rețelei, eventual prin intermediul instrumentelor electronice, cu respectarea confidențialității în ceea ce privește secretele profesionale dezvăluite de întreprinderile relevante.***

## Amendamentul 70

### Poziția Consiliului

#### Articolul 57 – alineatul 3

##### *Poziția Consiliului*

##### *Amendamentul*

(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.

(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, ***după caz, Comisia, și*** trebuie să solicite ***organismelor de reglementare în cauză*** toate informațiile necesare anterior luării unei decizii.

## Amendamentul 71

### Poziția Consiliului

#### Articolul 57 – alineatul 6a (nou)

**(6a) La cererea unui organism de reglementare, Comisia poate participa la activitățile menționate la alineatele (2)-(6), în vederea facilitării cooperării organismelor de reglementare, astfel cum se subliniază în alineatele respective.**

*Justificare*

*Aceasta este o propunere de compromis a Consiliului, acceptată de PE, întrucât preia o modificare similară făcută de PE în prima lectură.*

**Amendamentul 72**

**Poziția Consiliului  
Articolul 57 – alineatul 7**

*Poziția Consiliului*

(7) Organismele de reglementare elaborează principii și practici comune pentru luarea deciziilor pe care sunt abilitate să le ia în temeiul prezentei directive. Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare și a activităților **grupului de lucru menționat** la alineatul (1), și dacă se dovedește necesar pentru a asigura cooperarea eficientă a organismelor de reglementare, Comisia poate să adopte măsuri care să stabilească aceste principii și practici comune. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).

*Amendamentul*

(7) Organismele de reglementare elaborează principii și practici comune pentru luarea deciziilor pe care sunt abilitate să le ia în temeiul prezentei directive. Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare și a activităților **rețelei menționate** la alineatul (1), și dacă se dovedește necesar pentru a asigura cooperarea eficientă a organismelor de reglementare, Comisia poate să adopte măsuri care să stabilească aceste principii și practici comune. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).

## Amendamentul 73

### Poziția Consiliului

#### Articolul 60 – alineatul 2

##### *Poziția Consiliului*

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la **articolul 20, articolul 35 alineatul (3), articolul 43 alineatul (2) și articolul 56 alineatul (11)** se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la ...\*. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

##### *Amendamentul*

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la **articolele ...** se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la ...\*. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

##### *Justificare*

*Articolele menționate la prezentul alineat încă sunt în proces de negociere.*

## Amendamentul 74

### Poziția Consiliului

#### Articolul 60 – alineatul 3

##### *Poziția Consiliului*

(3) Delegarea de competențe menționată la **articolul 20, articolul 35 alineatul (3), articolul 43 alineatul (2) și articolul 56 alineatul (11)** poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

##### *Amendamentul*

(3) Delegarea de competențe menționată la **articolele ...** poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

## *Justificare*

*Articolele menționate la prezentul alineat încă sunt în proces de negociere.*

### **Amendamentul 75**

#### **Poziția Consiliului Articolul 60 – alineatul 5**

##### *Poziția Consiliului*

(5) Un act delegat adoptat în temeiul **articolului 20, articolului 35 alineatul (3), articolului 43 alineatul (2) și al articolului 56 alineatul (11)** intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu, sau în cazul în care, înainte expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

##### *Amendamentul*

(5) Un act delegat adoptat în temeiul **articolelor ...** intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu, sau în cazul în care, înainte expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

## *Justificare*

*Articolele menționate la prezentul alineat încă sunt în proces de negociere.*

### **Amendamentul 76**

#### **Poziția Consiliului Articolul 61**

##### *Poziția Consiliului*

La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia examinează, măsurile specifice adoptate de autoritățile naționale cu privire la aplicarea prezentei directive referitoare la condițiile de acces la infrastructura și serviciile feroviare, acordarea de licențe întreprinderilor feroviare, tarifarea infrastructurii și alocarea capacităților în termen de 12 luni

##### *Amendamentul*

La cererea unui stat membru, **a unui organism de reglementare** sau din proprie inițiativă, Comisia examinează, măsurile specifice adoptate de autoritățile naționale cu privire la aplicarea **dispozițiilor** prezentei directive referitoare la condițiile de acces la infrastructura și serviciile feroviare, acordarea de licențe întreprinderilor feroviare, tarifarea

de la adoptarea măsurilor respective. Comisia decide, în conformitate cu procedura menționată la articolul 62 alineatul (2), în termen de patru luni de la primirea unei astfel de cereri dacă măsura aferentă poate continua să fie aplicată.

infrastructurii și alocarea capacităților în termen de 12 luni de la adoptarea măsurilor respective. Comisia decide, în conformitate cu procedura menționată la articolul 62 alineatul (2), în termen de patru luni de la primirea unei astfel de cereri dacă măsura aferentă poate continua să fie aplicată.

## **Amendamentul 77**

### **Poziția Consiliului Articolul 62 – alineatul 3**

#### *Poziția Consiliului*

(3) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. **Atunci când comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare.**

#### *Amendamentul*

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

#### *Justificare*

*Acesta este un amendament din poziția Parlamentului în primă lectură.*

## **Amendamentul 78**

### **Poziția Consiliului Articolul 63**

#### *Poziția Consiliului*

Până cel mai târziu la 31 decembrie 2012, Comisia prezintă Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regiunilor un raport cu privire la punerea în aplicare a capitolului II.

Acest raport trebuie să evalueze, de asemenea, dezvoltarea pieței, inclusiv stadiul pregătirii pentru deschiderea în continuare a pieței serviciilor feroviare. În raportul său, Comisia analizează, de asemenea, diferitele modele de organizare a acestei piețe precum și impactul prezentei directive asupra contractelor de servicii

#### *Amendamentul*

Până cel mai târziu la 31 decembrie 2012, Comisia prezintă Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regiunilor un raport cu privire la punerea în aplicare a capitolului II.

Acest raport trebuie să evalueze, de asemenea, dezvoltarea pieței, inclusiv stadiul pregătirii pentru deschiderea în continuare a pieței serviciilor feroviare. În raportul său, Comisia analizează, de asemenea, diferitele modele de organizare a acestei piețe precum și impactul prezentei directive asupra contractelor de servicii

publice și asupra finanțării acestora. În acest scop, Comisia trebuie să ia în considerare punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 precum și diferențele intrinsece dintre statele membre (densitatea rețelelor, numărul de călători, distanța medie a călătoriei). **În raportul său, Comisia propune**, dacă este cazul, măsuri legislative **complementare** pentru a **facilita o astfel de deschidere**, și evaluează impactul oricăreia dintre aceste măsuri.

publice și asupra finanțării acestora. În acest scop, Comisia trebuie să ia în considerare punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 precum și diferențele intrinsece dintre statele membre (densitatea rețelelor, numărul de călători, distanța medie a călătoriei). Dacă este cazul, **Comisia propune** măsuri legislative **referitoare la deschiderea pieței interne a transportului feroviar de pasageri și pentru crearea unor condiții corespunzătoare în vederea asigurării accesului nediscriminatoriu la infrastructură, pornind de la cerințele existente de separare a operațiunilor de gestionare a infrastructurii și de transport** și evaluează impactul oricăreia dintre aceste măsuri.

## **Amendamentul 79**

### **Poziția Consiliului Articolul 63a (nou)**

*Poziția Consiliului*

*Amendamentul*

#### ***Organismul de reglementare european***

***Pe baza experienței dobândite prin rețeaua de organisme de reglementare, Comisia prezintă, cel târziu după doi ani de la publicarea prezentei directive, Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regiunilor un raport privind cooperarea dintre organismele de reglementare. Dacă este cazul, Comisia propune măsuri suplimentare pentru a asigura o supraveghere reglementară mai integrată a pieței feroviare europene, în special în ceea ce privește funcțiile de reglementare și de arbitraj, mai ales în cazul serviciilor internaționale. În acest scop se va analiza și posibilitatea unor măsuri legislative, după caz.***

## **Amendamentul 80**

**Poziția Consiliului**  
**Articolul 64 – alineatul 1**

*Poziția Consiliului*

(1) Statele membre adoptă actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive, inclusiv în ceea ce privește respectarea de către întreprinderi, operatori, solicitanți, autorități și alte entități vizate până la ...\*. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele respectivelor acte.

---

\* JO: de introdus data - **36 de luni** de la intrarea în vigoare a prezentei directive.

*Amendamentul*

(1) Statele membre adoptă actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive, inclusiv în ceea ce privește respectarea de către întreprinderi, operatori, solicitanți, autorități și alte entități vizate până la ...\*. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele respectivelor acte.

---

\* JO: de introdus data - **12 luni** de la intrarea în vigoare a prezentei directive.

*Justificare*

*Acest amendament înlocuiește textul anterior al PE, însă reține termenul de transpunere de 12 luni, asupra căruia PE insistă.*

**Amendamentul 81**

**Poziția Consiliului**  
**Articolul 64 – alineatul 2 – paragraful 2**

*Poziția Consiliului*

*Articolul 55 alineatul (1) se aplică de la ...\*.*

---

\* JO: de introdus data - **60 de luni** de la intrarea în vigoare a prezentei directive. □

*Amendamentul*

*eliminat*

*Justificare*

*Prezentul amendament al Consiliului nu reflectă punctul de vedere al Parlamentului.*



## Amendamentul 82

### Poziția Consiliului Anexa I – liniuța 6

#### *Poziția Consiliului*

- 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;

#### *Justificare*

*Acesta este un amendament din poziția Parlamentului în primă lectură care a fost ușor modificat pentru a reflecta negocierile în curs cu Consiliul.*

## Amendamentul 83

### Poziția Consiliului Anexa II – punctul 2 – litera a

#### *Poziția Consiliului*

(a) gărilor pentru călători, clădirile acestora și celelalte instalații, inclusiv afișarea informațiilor despre călătorie și amplasamentul serviciilor de emiteră a biletelor;

#### *Amendamentul*

(a) gărilor pentru călători, clădirile acestora și celelalte instalații, inclusiv afișarea informațiilor despre călătorie și amplasamentul **adecvat al** serviciilor de emiteră a biletelor;

#### *Justificare*

*Acesta este un amendament din poziția Parlamentului în primă lectură.*

## Amendamentul 84

### Poziția Consiliului Anexa II – punctul 2 – litera e

#### *Poziția Consiliului*

(e) facilități de întreținere, cu excepția **serviciilor** de întreținere capitală **furnizate în cadrul infrastructurilor de întreținere dedicate exclusiv unor** tipuri **specifice** de material rulant, **și** alte infrastructuri tehnice, inclusiv instalații de curățare și de spălare;

#### *Amendamentul*

(e) facilități de întreținere, cu excepția **infrastructurilor** de întreținere capitală **dedicate trenurilor de mare viteză sau altor** tipuri de material rulant **care necesită facilități specifice**;

(*ea*) alte infrastructuri tehnice, inclusiv instalații de curățare și de spălare;

## **Amendamentul 85**

### **Poziția Consiliului Anexa II – punctul 3 – litera a**

#### *Poziția Consiliului*

curentul pentru tracțiune, tarifele aferente trebuind să figureze pe facturi separat de tarifele pentru utilizarea echipamentelor de alimentare electrică;

#### *Amendamentul*

curentul pentru tracțiune, tarifele aferente trebuind să figureze pe facturi separat de tarifele pentru utilizarea echipamentelor de alimentare electrică, ***fără a se aduce atingere aplicării Directivei 2009/72/CE;***

## **Amendamentul 86**

### **Poziția Consiliului Anexa II – punctul 3 – litera aa (nouă)**

#### *Poziția Consiliului*

#### *Amendamentul*

***(aa) condiții și prețuri pentru utilizarea liniilor de aprovizionare cu curent electric și a liniilor de transmisie a curentului care să fie echitabile pentru toți operatorii;***

#### *Justificare*

*Acesta este un amendament din poziția Parlamentului în primă lectură.*

## **Amendamentul 87**

### **Poziția Consiliului Anexa V – punctul 1**

#### *Poziția Consiliului*

domeniul de aplicare al acordului în ceea ce privește infrastructura și infrastructurile de servicii, structurat conform anexei II. Acesta vizează toate aspectele administrării infrastructurii, inclusiv întreținerea și reînnoirea infrastructurii aflate deja în exploatare;

#### *Amendamentul*

domeniul de aplicare al acordului în ceea ce privește infrastructura și infrastructurile de servicii, structurat conform anexei II. Acesta vizează toate aspectele administrării infrastructurii, inclusiv întreținerea și reînnoirea infrastructurii aflate deja în exploatare; ***după caz, se poate include și***

**construcția de noi infrastructuri;**

*Justificare*

*Acesta este un amendament din poziția Parlamentului în primă lectură.*

**Amendamentul 88**

**Poziția Consiliului  
Anexa V – punctul 2**

*Poziția Consiliului*

structura plășilor sau a fondurilor alocate serviciilor de infrastructură enumerate în anexa II, întreținerii și tratării restanțelor în activitatea de întreținere;

*Amendamentul*

structura plășilor sau a fondurilor alocate serviciilor de infrastructură enumerate în anexa II, întreținerii și **reînnoirii și** tratării restanțelor în activitatea de întreținere **și de reînnoire; după caz, se poate include și structura plășilor sau a fondurilor alocate infrastructurilor noi;**

**Amendamentul 89**

**Poziția Consiliului  
Anexa V – punctul 5**

*Poziția Consiliului*

5. stimulentele **menționate la** articolul 30 alineatul (1), **cu excepția celor puse în aplicare prin măsuri de reglementare în conformitate cu articolul 30 alineatul (3);**

*Amendamentul*

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

*Justificare*

*Acest amendament restabilește textul din propunerea inițială a Comisiei.*

**Amendamentul 90**

**Poziția Consiliului  
Anexa V – punctul 8**

*Poziția Consiliului*

8. reguli de abordare a întreruperilor majore a operațiunilor și a situațiilor de

*Amendamentul*

8. reguli de abordare a întreruperilor majore a operațiunilor și a situațiilor de

urgență, inclusiv planuri de urgență și de reziliere anticipată a acordului de natură contractuală, precum și informarea utilizatorilor;

urgență, inclusiv planuri de urgență și de reziliere anticipată a acordului de natură contractuală, precum și informarea *la timp* a utilizatorilor;

*Justificare*

*Acesta este un amendament din poziția Parlamentului în primă lectură care a fost ușor modificat pentru a reflecta negocierile în curs cu Consiliul.*

## EXPUNERE DE MOTIVE

După ce Parlamentul adoptase textul în primă lectură la 11 noiembrie 2011, Consiliul a obținut un acord politic la 12 decembrie 2011 și a adoptat o poziție în primă lectură la 8 martie 2012 prin majoritate calificată. Din ianuarie 2012, Parlamentul, Consiliul și Comisia desfășoară negocieri informale pentru a pregăti un acord în a doua lectură. Totuși, întrucât, în poziția sa, Consiliul a ținut seama numai într-o măsură foarte redusă de progresele înregistrate în aceste negocieri, raportoarea reia într-o bună măsură poziția Parlamentului adoptată în primă lectură în cadrul proiectului de recomandare, cu excepția unor modificări minore aduse de Consiliu propunerii Comisiei.

Comisia afirmă în comunicarea sa cu privire la poziția Consiliului<sup>1</sup>:

„Deși se păstrează consecvența cu obiectivul general de simplificare și de creștere a transparenței prin consolidarea celor trei directive în vigoare și a modificărilor acestora, Consiliul a slăbit propunerea Comisiei în ceea ce privește accesul la serviciile conexe transportului feroviar, finanțarea infrastructurii, tarifele de utilizare a infrastructurii și competențele organismului de reglementare. În unele cazuri, poziția Consiliului confirmă legislația existentă fără a o îmbunătăți...”

Raportoarea este de acord cu punctul de vedere critic al Comisiei față de poziția Consiliului. În prima lectură, Parlamentul prezintă propuneri ambițioase în vederea instituirii spațiului feroviar unic european. Realizarea unui astfel de spațiu ar trebui să fie obiectivul nostru în continuare, deoarece diferitele sisteme feroviare naționale, prin frontierele naționale, limitează puternic dezvoltarea sectorului și competitivitatea transportului feroviar față de alte moduri de transport. Pentru continuarea construirii spațiului feroviar unic european Parlamentul trebuie să-și mențină propunerile ambițioase.

Din luna ianuarie a anului curent, delegația Parlamentului desfășoară negocieri informale cu Consiliul și Comisia pentru îmbunătățirea textului Consiliului și s-au realizat anumite progrese. Cu toate acestea, discuțiile privind elementele esențiale vor continua până la sfârșitul perioadei de patru luni prevăzută pentru a doua lectură a Parlamentului.

Principalele puncte sunt următoarele:

### ***Organismul de reglementare***

Textul Consiliului răspunde unora dintre preocupările Parlamentului și ameliorează legislația actuală, consolidând, într-o anumită măsură, rolul și competențele organismelor de reglementare naționale. Organismele de reglementare independente sunt esențiale pentru stabilirea unor condiții de concurență echitabile pentru întreprinderile feroviare mici și mari.

---

<sup>1</sup> Comunicare a Comisiei către Parlamentul European în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene privind poziția adoptată de Consiliu (la prima lectură) în vederea adoptării unei Directive a Parlamentului European și a Consiliului privind instituirea spațiului feroviar unic european (Reformare)

Încă poate fi obținut un text mai ambițios în privința independenței organismelor de reglementare și a modului în care acestea ar trebui să proceseze plângerile: ar trebui să fie vizate o mai mare independență și termene mai scurte pentru luarea deciziilor. Practic, organismele de reglementare naționale ar trebui să devină entități de încredere care iau decizii fiabile și rapide. De asemenea, Parlamentul a decis în primă lectură că pe termen lung ar trebui înființat un organism de reglementare european pentru a superviza transportul transfrontalier. Pentru a pune bazele unui astfel de organism ar trebui creată o rețea a organismelor de reglementare naționale.

### ***Finanțarea***

Parlamentul ar trebui să-și continue eforturile pentru a obține o situație mai stabilă a finanțării pentru infrastructura feroviară. În special, ar trebui respinsă propunerea Consiliului de a reduce durata acordurilor contractuale multianuale la trei ani și ar trebui propusă o durată de șapte ani. Acest acord contractual definește principiile de bază convenite de autoritățile publice și administratorii de infrastructură cu privire la administrarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare și, prin urmare, oferă administratorului infrastructurii și în cele din urmă întreprinderilor feroviare o bază solidă pentru activitatea lor. De asemenea, dispozițiile referitoare la echilibrul financiar al administratorilor infrastructurii ar trebui să fie consolidate pentru a garanta că deficitele de finanțare sunt remediate de statele membre într-un mod fiabil.

### ***Independența gestionării rețelei și transparența financiară***

Parlamentul a adoptat modificări pentru sporirea transparenței fluxurilor financiare, în special în întreprinderile integrate care prestează servicii de transport feroviar și asigură administrarea infrastructurii. Consiliul a hotărât să nu modifice formularea legislației în vigoare deși chiar această formulare a provocat diferențe majore de interpretare și, prin urmare, o serie de cauze aflate pe rolul Curții de Justiție a Uniunii Europene. Așadar, este evidentă necesitatea îmbunătățirii textului în această privință pentru a asigura o mai mare claritate.

### ***Principiile tarifării infrastructurii***

Parlamentul a insistat de la început asupra stabilirii unui mecanism obligatoriu pentru a reduce emisiile sonore feroviare produse de trenuri. Trenurile zgomotoase au efecte nocive asupra sănătății oamenilor și, prin urmare, asupra acceptării transportului feroviar de către aceștia și, în cele din urmă, sunt dăunătoare pentru dezvoltarea sectorului. Așadar, ar trebui găsit un sistem eficient de reducere a nivelului de zgomot.

Un alt aspect legat de tarificare este promovarea ERTMS printr-un sistem de tip bonus-malus pentru trenurile echipate cu ETCS care rulează pe linii care nu sunt echipate cu acest sistem. Introducerea ERTMS a fost lentă și uneori a fost încetinită în mod deliberat de statele membre. Sistemul este esențial pentru creșterea transportului feroviar transfrontalier și ar trebui, prin urmare, promovat pentru a face din acest sector un mijloc de transport mai atractiv, în special pentru marfă.

### ***Funcțiile esențiale ale administratorului infrastructurii***

Creșterea rolului și a responsabilității administratorului infrastructurii este un obiectiv important în vederea unei gestionări mai imparțiale a rețelei. Alocarea traselor și stabilirea și încasarea tarifelor de utilizare a infrastructurii au fost identificate ca sarcini esențiale ale administratorului infrastructurii. Totuși, și dezvoltarea rețelei ar trebui să facă parte din aceste atribuții și, prin urmare, noile investiții în infrastructură ar trebui hotărâte de administratorul

infrastructurii care poate ține seama de nevoile întregului sector atunci când planifică noi proiecte.

***Accesul la servicii conexe transportului feroviar***

Norme transparente privind accesul la servicii feroviare conexe și la infrastructura de servicii (terminale de marfă, infrastructuri de întreținere, stații de formare a trenurilor etc.) sunt cruciale pentru a garanta că operatorii de transport pot presta serviciile. Negocierile în curs merg în direcția bună în privința acestui punct. Cu toate acestea, pentru a demonstra importanța acordată de Parlament acestui aspect, raportoarea depune din nou anumite amendamente din prima lectură.

***Dispoziții finale - data intrării în vigoare***

Consiliul solicită termene foarte lungi pentru intrarea în vigoare a acestei noi directive. 36 de luni pentru majoritatea dispozițiilor și chiar 60 de luni pentru înființarea organismului de reglementare a cărui creare era deja prevăzută de legislația aflată în vigoare. Această situație este inacceptabilă și ar întârzia inutil reforme urgente. Prin urmare, raportoarea insistă asupra stabilirii unui termen de 12 luni pentru transpunerea întregii directive.

Astfel, raportoarea va reinstitui amendamentele adoptate în plen în primă lectură în legătură cu toate aceste puncte pentru a susține în cadrul trilogurilor în curs cu Consiliul poziția Parlamentului care a fost adoptată cu o largă majoritate.

## PROCEDURĂ

<b>Titlu</b>	Spațiul feroviar unic european (reformare)	
<b>Referințe</b>	18581/2/2011 – C7-0073/2012 – 2010/0253(COD)	
<b>Data primei lecturi a PE - Numărul P</b>	16.11.2011	T7-0503/2011
<b>Propunerea Comisiei</b>	COM(2010)0475 - C7-0268/2010	
<b>Data anunțului în plen al primirii poziției Consiliului în primă lectură</b>	15.3.2012	
<b>Comisie competentă în fond</b> Data anunțului în plen	TRAN 15.3.2012	
<b>Raportor(i)</b> Data numirii	Debora Serracchiani 27.9.2010	
<b>Examinare în comisie</b>	23.4.2012	30.5.2012
<b>Data adoptării</b>	31.5.2012	
<b>Rezultatul votului final</b>	+: 35 -: 6 0: 1	
<b>Membri titulari prezenți la votul final</b>	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Eva Lichtenberger, Gesine Meissner, Mike Natrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Debora Serracchiani, Laurence J.A.J. Stassen, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Artur Zasada, Roberts Zile	
<b>Membri supleanți prezenți la votul final</b>	Andrea Cozzolino, Spyros Danellis, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke	
<b>Membri supleanți [articolul 187 alineatul (2)] prezenți la votul final</b>	Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Mario Pirillo	
<b>Data depunerii</b>	7.6.2012	