



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

Document de ședință

A7-0033/2014

16.1.2014

*****I**

RAPORT

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

Comisia pentru transport și turism

Raportoare: Izaskun Bilbao Barandica

(Reformare - articolul 87 din Regulamentul de procedură)

RR\1015748RO.doc

PE513.305v02-00

RO

Unită în diversitate

RO

Legenda simbolurilor utilizate

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

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

Amendamente la un proiect de act

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

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

CUPRINS

	Pagina
PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN	5
EXPUNERE DE MOTIVE	92
ANEXĂ: SCRISOAREA COMISIEI PENTRU AFACERI JURIDICE.....	95
ANEXĂ: AVIZUL GRUPULUI DE LUCRU CONSULTATIV AL SERVICIILOR JURIDICE ALE PARLAMENTULUI EUROPEAN, CONSILIULUI ȘI COMISIEI	97
AVIZ AL COMISIEI PENTRU DEZVOLTARE REGIONALĂ.....	99
PROCEDURĂ.....	129

PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

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

(Procedura legislativă ordinară - reformare)

Parlamentul European,

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului și Consiliului (COM(2013)0030),
- având în vedere articolul 294 alineatul (2), articolul 91 alineatul (1) și articolele 170 și 171 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C7-0027/2013),
- având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
- având în vedere avizele motivate prezentate de către Parlamentului Lituaniei și Parlamentul Suediei în cadrul Protocolului nr. 2 privind aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității, în care se susține că proiectul de act legislativ nu respectă principiul subsidiarității,
- având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 11 iulie 2013¹,
- având în vedere avizul Comitetului Regiunilor din 7 octombrie 2013²,
- având în vedere Acordul interinstituțional din 28 noiembrie 2001 privind utilizarea mai structurată a tehnicii de reformare a actelor legislative³,
- având în vedere scrisoarea Comisiei pentru afaceri juridice din 16 decembrie 2013 adresată Comisiei pentru transport și turism în conformitate cu articolul 87 alineatul (3) din Regulamentul de procedură,
- având în vedere articolele 87 și 55 din Regulamentul său de procedură,
- având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism și avizul Comisiei pentru dezvoltare regională (A7-0033/2014),

¹ JO C 327, 12.11.2013, p. 122.

² JO C 356, 5.12.2013, p. 92.

³ JO C 77, 28.3.2002, p.1.

- A. întrucât grupul de lucru consultativ al serviciilor juridice ale Parlamentului European, Consiliului și Comisiei consideră că propunerea în cauză nu conține nicio modificare de fond în afara celor care au fost identificate ca atare în propunere și întrucât, în ceea ce privește codificarea dispozițiilor neschimbate din actele precedente cu respectivele modificări, propunerea se limitează la o simplă codificare a actelor existente, fără modificări de fond ale acestora,
1. adoptă poziția în primă lectură prezentată în continuare, modificată pentru a ține seama de recomandările grupului de lucru consultativ al serviciilor juridice ale Parlamentului European, Consiliului și Comisiei;
 2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care intenționează să modifice în mod substanțial propunerea sau să o înlocuiască cu un alt text;
 3. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

Amendamentul 1

Propunere de directivă Considerentul 2

Textul propus de Comisie

(2) Pentru a permite cetățenilor Uniunii, operatorilor economici, precum și autorităților regionale și locale să beneficieze pe deplin de avantajele care decurg din realizarea unui spațiu fără frontiere interne, este recomandabil, în special, să se îmbunătățească interconectarea și interoperabilitatea rețelelor feroviare naționale, precum și accesul la aceste rețele, prin punerea în aplicare a oricăror măsuri care se pot dovedi necesare în domeniul armonizării standardelor tehnice.

Amendamentul

(2) Pentru a permite cetățenilor Uniunii, operatorilor economici, precum și autorităților regionale și locale să beneficieze pe deplin de avantajele care decurg din realizarea unui spațiu fără frontiere interne **și pentru a îndeplini obiectivul de coeziune teritorială**, este recomandabil, în special, să se îmbunătățească interconectarea și interoperabilitatea rețelelor feroviare naționale, precum și accesul la aceste rețele, **inclusiv pentru pasagerii cu handicap**, prin punerea în aplicare a oricăror măsuri care se pot dovedi necesare în domeniul armonizării standardelor tehnice.

Amendamentul 2

Propunere de directivă Considerentul 3

Textul propus de Comisie

(3) Urmărirea obiectivului interoperabilității în cadrul sistemului feroviar al Uniunii ar trebui să conducă la definirea unui nivel optim de armonizare tehnică și să permită facilitarea, îmbunătățirea și dezvoltarea serviciilor de transport feroviar **internațional** în cadrul

Amendamentul

(3) Urmărirea obiectivului interoperabilității în cadrul sistemului feroviar al Uniunii ar trebui să conducă la definirea unui nivel optim de armonizare tehnică și să permită facilitarea, îmbunătățirea și dezvoltarea serviciilor de transport feroviar în cadrul Uniunii

Uniunii Europene și cu țări terțe, precum și să contribuie la crearea treptată a pieței interne de echipamente și servicii pentru construcția, reînnoirea, modernizarea și exploatarea sistemului feroviar în cadrul Uniunii.

Europene și cu țări terțe, precum și să contribuie la crearea treptată a pieței interne de echipamente și servicii pentru construcția, reînnoirea, modernizarea și exploatarea sistemului feroviar în cadrul Uniunii.

Justificare

Realizarea interoperabilității nu va aduce beneficii doar serviciilor feroviare internaționale, ci tuturor transporturilor feroviare, de exemplu, prin economii de timp și de costuri.

Amendamentul 3

Propunere de directivă Considerentul 4

Textul propus de Comisie

(4) Exploatarea comercială a trenurilor pe tot cuprinsul rețelei feroviare necesită în special o compatibilitate excelentă între caracteristicile infrastructurii și cele ale vehiculelor, precum și o interconectare eficientă a sistemelor de informare și comunicare ale diferiților administratori de infrastructură și ale diverselor întreprinderi feroviare. Nivelurile de performanță, siguranța, calitatea serviciilor și costurile depind de compatibilitatea și interconectarea ce se vor realiza îndeosebi prin interoperabilitatea sistemului feroviar.

Amendamentul

(4) Exploatarea comercială a trenurilor pe tot cuprinsul rețelei feroviare necesită în special o compatibilitate excelentă între caracteristicile infrastructurii și cele ale vehiculelor, precum și o interconectare eficientă a sistemelor de informare, **de** comunicare și **de emitere a biletelor** ale diferiților administratori de infrastructură și ale diverselor întreprinderi feroviare. Nivelurile de performanță, siguranța, calitatea serviciilor și costurile depind de compatibilitatea și interconectarea ce se vor realiza îndeosebi prin interoperabilitatea sistemului feroviar.

Justificare

Din perspectiva călătorilor, sistemele de emitere a biletelor trebuie să devină, de asemenea, interoperabile pentru a obține beneficii de pe urma acestei inițiative.

Amendamentul 4

Propunere de directivă Considerentul 5

Textul propus de Comisie

(5) Cadrul de reglementare în domeniul feroviar ar trebui să traseze responsabilități clare în vederea asigurării respectării normelor sanitare, de siguranță și privind protecția consumatorilor care se aplică rețelelor de căi ferate .

Amendamentul

(5) Cadrul de reglementare în domeniul feroviar ar trebui să traseze responsabilități clare în vederea asigurării respectării normelor sanitare, **sociale**, de siguranță și privind protecția consumatorilor care se aplică rețelelor de căi ferate.

Justificare

Armonizarea aspectelor sociale – de exemplu, timpul de lucru, de condus și de odihnă – trebuie să avanseze în paralel cu eforturile tehnice pentru interoperabilitate, siguranță și calitate.

Amendamentul 5

Propunere de directivă Considerentul 6

Textul propus de Comisie

(6) Există diferențe majore între normele de drept intern și normele și specificațiile tehnice interne aplicabile sistemelor, subsistemelor și componentelor feroviare , deoarece acestea încorporează tehnici care sunt specifice industriilor naționale și prescriu dimensiuni și dispozitive specifice, precum și unele caracteristici speciale. Această situație împiedică trenurile să circule fără impedimente pe tot cuprinsul Uniunii .

Amendamentul

(6) Există diferențe majore între normele de drept intern și normele și specificațiile tehnice interne aplicabile sistemelor, subsistemelor și componentelor feroviare , deoarece acestea încorporează tehnici care sunt specifice industriilor naționale și prescriu dimensiuni și dispozitive specifice, precum și unele caracteristici speciale. Această situație împiedică trenurile să circule fără impedimente pe tot cuprinsul Uniunii **și să profite de avantajele standardizării și ale economiilor de scară în cadrul pieței unice.**

Justificare

Diversitatea actuală a sistemelor feroviare europene împiedică societățile să producă serii mari de sisteme, subsisteme și componente feroviare, ceea ce împiedică valorificarea avantajelor prezentate de producția de masă, și anume, prețurile mai mici și ciclurile de producție mai scurte.

Amendamentul 6

Propunere de directivă Considerentul 23

Textul propus de Comisie

(23) Având în vedere întinderea și complexitatea sistemului feroviar, s-a dovedit necesar, din motive practice, ca acest sistem să fie divizat în următoarele subsisteme: infrastructură, control-comandă și semnalizare terestre, control-comandă și semnalizare la bord, energie, material rulant, exploatare și gestionarea traficului, întreținere, aplicații telematice pentru serviciile de călători și transport de marfă. Pentru fiecare dintre aceste subsisteme trebuie să fie precizate cerințele esențiale și trebuie să fie stabilite specificațiile tehnice, îndeosebi cele privind elementele constitutive și interfețele, astfel încât să fie respectate aceste cerințe esențiale. Același sistem este divizat în capital fix și circulant, care cuprinde, pe de o parte, rețeaua, compusă din linii, stații, terminale și orice alte echipamente fixe necesare pentru asigurarea exploatării continue și în condiții de siguranță a sistemului, și, pe de altă parte, toate vehiculele care circulă în această rețea. Prin urmare, în înțelesul prezentei directive, un vehicul este compus

Amendamentul

(23) Având în vedere întinderea și complexitatea sistemului feroviar, s-a dovedit necesar, din motive practice, ca acest sistem să fie divizat în următoarele subsisteme: infrastructură, control-comandă și semnalizare terestre, control-comandă și semnalizare la bord, energie, material rulant, exploatare și gestionarea traficului, întreținere, aplicații telematice pentru serviciile de călători și transport de marfă. Pentru fiecare dintre aceste subsisteme trebuie să fie precizate cerințele esențiale și trebuie să fie stabilite specificațiile tehnice, îndeosebi cele privind elementele constitutive și interfețele, astfel încât să fie respectate aceste cerințe esențiale. Același sistem este divizat în capital fix și circulant, care cuprinde, pe de o parte, rețeaua, compusă din linii, stații, terminale și orice alte echipamente fixe necesare pentru asigurarea exploatării continue și în condiții de siguranță a sistemului, și, pe de altă parte, toate vehiculele care circulă în această rețea. Prin urmare, în înțelesul prezentei directive, un vehicul este compus

dintr-un subsistem (material rulant) și, după caz, alte subsisteme (în special subsistemul control-comandă și semnalizare la bord).

dintr-un subsistem (material rulant) și, după caz, alte subsisteme (în special subsistemul control-comandă și semnalizare la bord). ***Deși sistemul este divizat în mai multe elemente, Agenția Europeană a Căilor Ferate („agenția”) ar trebui să aibă o privire de ansamblu asupra acestuia în vederea garantării siguranței și a interoperabilității.***

Justificare

Agenția ar trebui să aibă rolul de gardian al viziunii globale asupra sistemului feroviar.

Amendamentul 7

Propunere de directivă Considerentul 24

Textul propus de Comisie

(24) Convenția Organizației Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap la care Uniunea este parte stabilește accesibilitatea ca fiind unul dintre principiile sale generale și impune statelor parte să ia măsurile adecvate pentru a garanta accesul persoanelor cu handicap în condiții egale cu celelalte persoane, inclusiv prin elaborarea, promulgarea și monitorizarea punerii în aplicare a unor standarde și îndrumări minime privind accesibilitatea. Prin urmare, accesibilitatea este o cerință importantă pentru interoperabilitatea sistemului feroviar.

Amendamentul

(24) Convenția Organizației Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap la care Uniunea este parte stabilește accesibilitatea ca fiind unul dintre principiile sale generale și impune statelor parte să ia măsurile adecvate pentru a garanta accesul persoanelor cu handicap în condiții egale cu celelalte persoane, inclusiv prin elaborarea, promulgarea și monitorizarea punerii în aplicare a unor standarde și îndrumări minime privind accesibilitatea. Prin urmare, accesibilitatea ***pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă*** este o cerință importantă pentru interoperabilitatea sistemului feroviar, ***în conformitate cu legislația Uniunii privind călătorii cu mobilitate redusă.***

Amendamentul 8

Propunere de directivă Considerentul 26

Textul propus de Comisie

(26) STI-urile au, de asemenea, un impact asupra condițiilor de utilizare a transportului feroviar de către beneficiari și, în consecință, este necesar să fie consultați beneficiarii asupra aspectelor care îi privesc.

Amendamentul

(26) STI-urile au, de asemenea, un impact asupra condițiilor de utilizare a transportului feroviar de către beneficiari și, în consecință, este necesar să fie consultați beneficiarii, inclusiv **organizațiile persoanelor cu handicap**, asupra aspectelor care îi privesc.

Amendamentul 9

Propunere de directivă Considerentul 39 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(39a) Pentru a crea un spațiu feroviar unic european, a reduce costurile și durata procedurilor de autorizare și a îmbunătăți siguranța feroviară, procedurile de autorizare trebuie raționalizate și armonizate la nivelul Uniunii. Aceasta impune o distribuire clară a sarcinilor și responsabilităților între agenție și autoritățile naționale de siguranță pe parcursul perioadei de tranziție.

Agenția ar trebui să utilizeze expertiza valoroasă, cunoștințele locale și experiența autorităților naționale de siguranță. Aceasta ar trebui să delege sarcini și responsabilități specifice autorităților naționale de siguranță în temeiul unor acorduri contractuale, astfel cum sunt descrise la articolul 22a, însă ar trebui să ia decizia finală în cadrul

tuturor procedurilor de autorizare.

Amendamentul 10

Propunere de directivă Considerentul 40

Textul propus de Comisie

(40) Pentru a se asigura trasabilitatea vehiculelor și a istoricului acestora, referințele autorizațiilor ***de introducere pe piață ale*** vehiculelor ar trebui înregistrate împreună cu celelalte date referitoare la vehicule.

Amendamentul

(40) Pentru a se asigura trasabilitatea vehiculelor și a istoricului acestora, referințele autorizațiilor vehiculelor ar trebui înregistrate împreună cu celelalte date referitoare la vehicule.

Justificare

Ar trebui să existe o autorizație europeană pentru vehicule pentru ca acestea să poată fi achiziționate „gata de utilizare”. Distincția propusă între „introducerea pe piață” și „punerea în funcțiune” nu elimină obstacolele din calea unei achiziționări și utilizări ușoare și mai rapide a materialului rulant.

Amendamentul 11

Propunere de directivă Considerentul 41

Textul propus de Comisie

(41) STI-urile ar trebui să specifice procedurile de verificare a compatibilității dintre vehicule și rețea ***după eliberarea autorizației de introducere pe piață a vehiculelor și înainte de decizia de punere în funcțiune.***

Amendamentul

(41) STI-urile ar trebui să specifice procedurile de verificare a compatibilității dintre vehicule și rețea înainte de ***începerea unei noi exploatare.***

Amendamentul 12

Propunere de directivă Considerentul 46 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(46a) Măsurile de reglementare ar trebui completate de inițiative care vizează acordarea de sprijin financiar tehnologiilor inovatoare și interoperabile din sectorul feroviar, cum ar fi proiectul „Shift2Rail”.

Amendamentul 13

Propunere de directivă Considerentul 48

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(48) În scopul de a modifica anumite elemente neesențiale din prezenta directivă, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei referitor la adaptarea la progresul tehnic a anexei II în ceea ce privește divizarea sistemului feroviar în subsisteme și descrierea acestor subsisteme, conținutul STI-urilor și modificările aduse STI-urilor, inclusiv modificările necesare pentru a remedia deficiențele din STI-uri. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia trebuie să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.

(48) În vederea modificării anumitor elemente neesențiale din prezenta directivă, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește adaptarea la progresul tehnic a anexei II privind divizarea sistemului feroviar în subsisteme și descrierea acestor subsisteme, conținutul STI-urilor și modificările aduse STI-urilor, inclusiv modificările necesare pentru a remedia deficiențele din STI-uri, **domeniul de aplicare și conținutul declarației „CE” de conformitate și de adecvare pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate, procedurile de verificare pentru subsisteme, inclusiv principiile generale, conținutul, procedura și documentele legate de procedura „CE” de verificare și de**

procedura de verificare în cazul normelor naționale. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia trebuie să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.

Amendamentul 14

Propunere de directivă Considerentul 51

Textul propus de Comisie

(51) Pentru a asigura condiții uniforme de implementare a prezentei directive, Comisia ar trebui să fie investită cu competențe de executare cu privire la: conținutul dosarului care trebuie să însoțească cererea de neaplicare a uneia sau mai multor STI-uri sau a unor părți ale acestora, detaliile, formatul și modalitățile de transmitere ale respectivului dosar; ***domeniul de aplicare și conținutul declarației*** CE de conformitate și de adecvare pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate, ***formatul și detaliile cu privire la informațiile incluse în aceasta***; clasificarea normelor naționale notificate în diferite grupe, cu scopul de a facilita verificările compatibilității dintre echipamentele fixe și mobile; ***procedurile de verificare pentru subsisteme, inclusiv principiile generale, conținutul, procedura și documentele legate de procedura de verificare „CE”, precum și de procedura de verificare în cazul normelor naționale***; modelele de

Amendamentul

(51) Pentru a asigura condiții uniforme de implementare a prezentei directive, Comisia ar trebui să fie investită cu competențe de executare cu privire la: conținutul dosarului care trebuie să însoțească cererea de neaplicare a uneia sau mai multor STI-uri sau a unor părți ale acestora, detaliile, formatul și modalitățile de transmitere ale respectivului dosar; ***formatul și detaliile informațiilor incluse în declarația*** CE de conformitate și de adecvare pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate; clasificarea normelor naționale notificate în diferite grupe, cu scopul de a facilita verificările compatibilității dintre echipamentele fixe și mobile; modelele de declarație de verificare „CE” și de declarație de verificare în cazul normelor naționale și modelele de documente cuprinse în dosarul tehnic care trebuie să însoțească declarația de verificare; specificațiile comune referitoare la conținutul, formatul datelor, arhitectura

declarație de verificare „CE” și de declarație de verificare în cazul normelor naționale și modelele de documente cuprinse în dosarul tehnic care trebuie să însoțească declarația de verificare; specificațiile comune referitoare la conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare și regulile de introducere și consultare a datelor pentru registrul de infrastructură. Aceste competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie¹³.

¹³ JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

funcțională și tehnică, modul de operare și regulile de introducere și consultare a datelor pentru registrul de infrastructură. Aceste competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie¹³.

¹³ JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

Amendamentul 15

Propunere de directivă Articolul 1 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

precum și calificarea profesională și condițiile de sănătate și de siguranță ale personalului care contribuie la exploatarea și întreținerea sa.

precum și calificarea profesională și condițiile de sănătate și de siguranță ale personalului care contribuie la exploatarea și întreținerea sa. ***Urmărirea acestui obiectiv presupune în mod obligatoriu stabilirea unui nivel optim de armonizare tehnică, care să facă posibilă participarea la crearea treptată a pieței interne de echipamente și servicii pentru construcția, reînnoirea, modernizarea și exploatarea sistemului feroviar din Uniune.***

Justificare

Ar trebui menținute obiectivele existente prezentate în Directiva privind interoperabilitatea [actualul articol 1 alineatul (2) litera (b)], întrucât acestea stabilesc orientarea generală a directivei (nivel optim de armonizare tehnică și crearea treptată a pieței interne de echipamente, de servicii și de exploatare).

Amendamentul 16

Propunere de directivă Articolul 1 – alineatul 3 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

(3) ***Următoarele sisteme sunt excluse*** din domeniul de aplicare al ***prezentei directive***:

Amendamentul

(3) ***Statele membre pot exclude*** din domeniul de aplicare al ***măsurilor prin care se pune în aplicare prezenta directivă***:

Justificare

Prezentul amendament menține textul în vigoare în temeiul căruia statele membre pot exclude sectorul feroviar urban. Comisia susține că, deși organismelor de standardizare le-au fost acordate mandate pentru crearea de standarde, acestea ar trebui să rămână voluntare. Constructorii și unele părți interesate consideră că există potențial pentru o piață europeană și, prin urmare, nu există niciun motiv să se excludă un sector care este utilizat de mii de călători din UE.

Amendamentul 17

Propunere de directivă Articolul 1 – alineatul 3 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) metrourele, tramvaiele și sistemele feroviare ușoare;

Amendamentul

(a) metrourele, tramvaiele, **trenurile cu rol de tramvai** și sistemele feroviare ușoare;

Justificare

În diverse state membre există sisteme în care tramvaiele circulă parțial pe o infrastructură feroviară. Aceste vehicule nu fac obiectul prezentei directive, dat fiind faptul că țin, în esență, de servicii de tip tramvai. A se compara, de asemenea, cu amendamentul la Directiva privind siguranța feroviară.

Amendamentul 18

Propunere de directivă Articolul 1 – alineatul 3 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) metrourele, tramvaiele și sistemele feroviare ușoare;

Amendamentul

(Nu privește versiunea în limba română.)

Amendamentul 19

Propunere de directivă Articolul 1 – alineatul 3 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) infrastructura feroviară privată și vehiculele care sunt utilizate exclusiv pe o astfel de infrastructură, atunci când aceasta este utilizată doar de proprietarul său pentru propriile operațiuni de transport de marfă ;

Amendamentul 20

Propunere de directivă

Articolul 1 – alineatul 3 – litera bb (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(bb) infrastructura și vehiculele rezervate pentru o utilizare strict locală, istorică sau turistică.

Amendamentul 21

Propunere de directivă

Articolul 1 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4) Statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al măsurilor prin care se pune în aplicare prezenta directivă:

eliminat

(a) infrastructura feroviară privată și vehiculele care sunt utilizate exclusiv pe o astfel de infrastructură, dacă există, și exclusiv în folosul proprietarului pentru propriile operațiuni de transport de marfă ;

(b) infrastructura și vehiculele rezervate pentru o utilizare strict locală, istorică sau turistică.

Amendamentul 22

Propunere de directivă

Articolul 2 – punctul 1

Textul propus de Comisie

1. „sistemul feroviar al Uniunii ”
înseamnă elementele enumerate în anexa I;

Amendamentul

1. „sistemul feroviar al Uniunii ”
înseamnă elementele **sistemelor feroviare
convenționale și de mare viteză** enumerate
în anexa I **punctele 1 și 2**;

Justificare

Este extrem de important să se mențină distincția dintre sistemele feroviare clasice și cele de mare viteză.

Amendamentul 23

Propunere de directivă Articolul 2 – punctul 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Justificare

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

Amendamentul 24 Propunere de directivă Articolul 2 – punctul 3

Textul propus de Comisie

3. „vehicul” înseamnă un vehicul feroviar capabil să circule pe **propriile** roți pe liniile de cale ferată, cu sau fără tracțiune, **cu o compunere fixă sau variabilă**. Un vehicul este alcătuit din unul sau mai multe subsisteme structurale **și funcționale**;

Amendamentul

3. „vehicul” înseamnă un vehicul feroviar capabil să circule pe roți pe liniile de cale ferată, cu sau fără tracțiune. Un vehicul este alcătuit din unul sau mai multe subsisteme structurale;

Amendamentul 25

Propunere de directivă
Articolul 2 – punctul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5a. „subsistem mobil” înseamnă subsistemul material rulant, subsistemul control-comandă și semnalizare la bord și vehiculul, atunci când este compus dintr-un subsistem;

Amendamentul 26

Propunere de directivă
Articolul 2 – punctul 7

Textul propus de Comisie

Amendamentul

7. „cerințe esențiale” înseamnă toate condițiile precizate în anexa III, pe care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar, subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate, inclusiv interfețele;

(Nu privește versiunea în limba română.)

Amendamentul 27

Propunere de directivă Articolul 2 – punctul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

9a. „organism de evaluare a conformității” înseamnă un organism care a fost notificat sau desemnat ca fiind responsabil de activitățile de evaluare a conformității, inclusiv etalonare, încercare, certificare și inspecție. Un organism de evaluare a conformității este clasificat ca „organism notificat” după notificarea existenței sale de către un stat membru. Un organism de evaluare a conformității este clasificat ca „organism desemnat” după desemnarea sa de către un stat membru.

Amendamentul 28

Propunere de directivă Articolul 2 – punctul 12

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

12. „modernizare” înseamnă orice lucrare de modificare **majoră** a unui subsistem sau a unei părți a acestuia care duce la modificarea dosarului tehnic ce însoțește declarația de verificare „CE”, în cazul în care există un astfel de dosar, și care îmbunătățește performanțele generale ale subsistemului. **În cazul în care modificarea care urmează să fie făcută privește un subsistem sau un vehicul, STI relevantă indică dacă modificarea respectivă trebuie considerată ca fiind majoră și, dacă da, motivele care justifică**

această clasificare.

Justificare

Nu ar trebui să fie necesară o nouă autorizație pentru fiecare modificare minoră. În același timp, trebuie să existe o poziție comună cu privire la cazurile în care modificările se consideră ca fiind majore, care ar trebui dezvoltată prin intermediul STI-urilor.

Amendamentul 29

Propunere de directivă Articolul 2 – punctul 13

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

13. „reînnoire” înseamnă orice lucrare **majoră** de înlocuire a unui subsistem sau a unei părți a acestuia care nu modifică performanțele generale ale subsistemului. **În cazul în care înlocuirea care urmează să fie făcută privește un subsistem sau un vehicul, STI relevantă indică dacă modificarea respectivă trebuie considerată ca fiind majoră și, dacă da, motivele care justifică această clasificare.**

Justificare

Nu ar trebui să fie necesară o nouă autorizație pentru fiecare reînnoire minoră. În același timp, trebuie să existe o poziție comună cu privire la cazurile în care reînnoirile se consideră ca fiind majore, care ar trebui dezvoltată prin intermediul STI-urilor.

Amendamentul 30

Propunere de directivă Articolul 2 – punctul 17

Textul propus de Comisie

17. „parte contractantă” înseamnă o entitate, publică sau privată, care comandă proiectarea și/sau construirea sau reînnoirea sau modernizarea unui subsistem. Entitatea în cauză poate fi o întreprindere feroviară, un administrator de infrastructură sau un deținător sau un concesionar responsabil pentru desfășurarea unui proiect;

Amendamentul 31
Propunere de directivă
Articolul 2 – punctul 18

Textul propus de Comisie

18. „deținător” înseamnă persoana sau entitatea care exploatează un vehicul ca mijloc de transport, fie că este proprietarul vehiculului, fie că are dreptul de a-l utiliza și este înregistrată ca atare în **Registrul național al vehiculelor (RNV) menționat la articolul 44**;

Amendamentul 32

Propunere de directivă
Articolul 2 – punctul 18 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

17. „parte contractantă” înseamnă o entitate, publică sau privată, care comandă proiectarea și/sau construirea sau reînnoirea sau modernizarea unui subsistem. Entitatea în cauză poate fi o întreprindere feroviară, un administrator de infrastructură sau un deținător, ***o entitate responsabilă de întreținere*** sau un concesionar responsabil pentru desfășurarea unui proiect;

Amendamentul

18. „deținător” înseamnă persoana sau entitatea care exploatează un vehicul ca mijloc de transport, fie că este proprietarul vehiculului, fie că are dreptul de a-l utiliza, și este înregistrată ca atare în ***registrele vehiculelor menționate la articolele 43 și 43a***;

Amendamentul

18a. „proprietar” înseamnă persoana sau entitatea care este proprietarul vehiculului și este înregistrată ca atare în registrele vehiculelor menționate la

articolele 43 și 43a;

Justificare

Din motive de siguranță și de responsabilitate, în Registrul european al vehiculelor trebuie incluse informații privind proprietarul vehiculului.

Amendamentul 33

Propunere de directivă Articolul 2 – punctul 26

Textul propus de Comisie

26. „norme naționale” înseamnă toate normele obligatorii care cuprind cerințele tehnice sau de siguranță feroviară impuse la nivelul statelor membre și aplicabile **întreprinderilor feroviare**, indiferent de organismul emitent;

Amendamentul

26. „norme naționale” înseamnă toate normele obligatorii **notificate de un stat membru** care cuprind cerințele tehnice sau de siguranță feroviară impuse la nivelul statelor membre și aplicabile **actorilor din domeniul feroviar**, indiferent de organismul emitent;

Justificare

În conformitate cu articolul 14 – Norme naționale – din Directiva privind interoperabilitatea, statele membre notifică Comisiei lista normelor naționale. Normele naționale se aplică tuturor actorilor din sectorul feroviar, nu doar întreprinderilor feroviare.

Amendamentul 34

Propunere de directivă Articolul 2 – punctul 27 a (nou)

Textul propus de Comisie

27a. „zonă de utilizare” înseamnă rețeaua sau rețelele din Uniune, fie dintr-un stat membru, fie dintr-un grup de state

Amendamentul

membre, cu care un vehicul este compatibil din punct de vedere tehnic, conform dosarului său tehnic;

Amendamentul 35

Propunere de directivă
Articolul 2 – punctul 27 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

27b. „rețea feroviară izolată” înseamnă rețeaua feroviară a unui stat membru sau o porțiune a acesteia, cu un ecartament de 1 520 mm, care este, din punct de vedere geografic sau tehnic, distinctă de rețeaua europeană cu ecartament nominal standard (1 435 mm – denumit în continuare „ecartament standard”), și care, alături de țări terțe, este bine integrată în rețeaua feroviară cu ecartament de 1 520 mm, dar este izolată de rețeaua standard a Uniunii;

Amendamentul 36

Propunere de directivă
Articolul 2 – punctul 28

Textul propus de Comisie

Amendamentul

28. „mijloace acceptabile de conformitate” înseamnă avize neobligatorii emise de agenție pentru a defini mijloace de stabilire a conformității cu cerințele esențiale;

28. „mijloace acceptabile de conformitate” înseamnă avize neobligatorii emise de agenție pentru a defini mijloace de stabilire a conformității cu cerințele esențiale, *pentru a compensa temporar deficiențele unei STI până la modificarea acesteia;*

Justificare

Agenția poate defini, temporar, mijloace de obținere a conformității în cazul în care nu există o definiție clară în cadrul unei STI.

Amendamentul 37

Propunere de directivă Articolul 2 – punctul 28 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

28a. „mijloace naționale acceptabile de conformitate” înseamnă alte mijloace de conformitate prevăzute într-un stat membru, care oferă o prezumție de conformitate cu secțiunea relevantă din normele naționale. Aceste mijloace naționale acceptabile de conformitate sunt notificate agenției.

Amendamentul 38

Propunere de directivă Articolul 2 – punctul 31

Textul propus de Comisie

Amendamentul

31. „reprezentant autorizat” înseamnă orice persoană fizică sau juridică stabilită în Uniune care a primit un mandat scris din partea unui fabricant pentru a acționa în numele ***acestuia*** în legătură cu sarcini specificate;

31. „reprezentant autorizat” înseamnă orice persoană fizică sau juridică stabilită în Uniune care a primit un mandat scris din partea unui fabricant ***sau a unei părți contractante*** pentru a acționa în numele ***său*** în legătură cu sarcini specificate;

Amendamentul 39

Propunere de directivă Articolul 2 – punctul 32

Textul propus de Comisie

32. „specificație tehnică” înseamnă un document care stabilește cerințele tehnice pe care trebuie să le îndeplinească un produs, proces sau serviciu;

Amendamentul

32. „specificație tehnică” înseamnă un document care stabilește cerințele tehnice pe care trebuie să le îndeplinească un produs, **subsistem**, proces sau serviciu;

Justificare

Specificațiile tehnice pot viza și subsistemele.

Amendamentul 40

Propunere de directivă Articolul 2 – punctul 37

Textul propus de Comisie

37. „persoană cu handicap și persoană cu mobilitate redusă” înseamnă orice persoană care suferă de o deficiență fizică, mentală, intelectuală sau senzorială, permanentă sau temporară, care, în interacțiune cu diverse obstacole, o poate împiedica să utilizeze deplin și efectiv mijloacele de transport, în condiții de egalitate cu alți călători, sau orice persoană a cărei mobilitate la utilizarea transportului este redusă din cauza vârstei.

Amendamentul

37. „persoană cu handicap și persoană cu mobilitate redusă” înseamnă orice persoană care suferă de o deficiență fizică, mentală, intelectuală sau senzorială, permanentă sau temporară, care, în interacțiune cu diverse obstacole, o poate împiedica să utilizeze deplin și efectiv mijloacele de transport, în condiții de egalitate cu alți călători, sau orice persoană a cărei mobilitate la utilizarea transportului este redusă din cauza vârstei **și care are nevoie, prin urmare, de servicii speciale;**

Amendamentul 41

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) Nicio persoană nu poate fi discriminată, direct sau indirect, pe baza unui handicap. Pentru ca toți cetățenii Uniunii să se poată bucura de beneficiile instituirii unui spațiu fără frontiere interne, statele membre asigură existența unui sistem feroviar fără bariere.

Amendamentul 42

Propunere de directivă Articolul 4 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3) Subsistemele **trebuie să fie** conforme cu STI-urile în vigoare la data **punerii lor în funcțiune, a modernizării sau a reînnoirii lor, în** conformitate cu **prezenta directivă**; această conformitate **este menținută** în permanență pe durata utilizării sistemului.

(3) Subsistemele **fixe sunt** conforme cu STI-urile în vigoare la data **primei numiri a unui organism notificat și cel târziu la data acordării autorizațiilor de construcție. Vehiculele sunt** în conformitate cu **STI-urile și respectă normele naționale în vigoare la data primei numiri a unui organism notificat. Această conformitate și această respectare a normelor sunt menținute** în permanență pe durata utilizării sistemului.

Justificare

Subsistemele fixe presupun adesea procese complexe de planificare, aprobare și construcție. Prin urmare, este important ca, de îndată ce a început construcția unui anumit subsistem în temeiul unei anumite STI, autorizația de introducere pe piață a acestuia să fie acordată în conformitate cu STI în vigoare până la data acordării autorizațiilor de construcție. Dacă respectiva STI se modifică pe parcursul procesului de construcție, aceasta nu are niciun impact asupra procedurii de autorizare.

Amendamentul 43

Propunere de directivă Articolul 4 – alineatul 4 – litera d

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(d) determină elementele constitutive de interoperabilitate și interfețele care trebuie să facă obiectul specificațiilor europene, inclusiv al standardelor europene, care sunt necesare pentru realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar. ***Aceasta include identificarea pieselor de schimb feroviare care trebuie standardizate în conformitate cu articolul 41 din Regulamentul (UE) nr. ... al Parlamentului European și al Consiliului^{13a}. Lista pieselor de schimb care trebuie standardizate, inclusiv piesele existente, este inclusă în fiecare STI;***

^{13a} Regulamentul (UE) nr. ... al Parlamentului European și al Consiliului din ... privind Agenția pentru Căi Ferate a Uniunii Europene și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 881/2004 (JO L ...).

Justificare

Fiecare STI ar trebui să includă o listă de piese de schimb care trebuie standardizate în vederea creării unei piețe interne de echipamente feroviare. Acest lucru este în conformitate cu propunerea Comisiei privind articolul 41 din normele AEF.

Amendamentul 44

Propunere de directivă Articolul 4 – alineatul 4 – litera f

Textul propus de Comisie

(f) indică strategia de aplicare a STI-urilor. În special, este necesar să se precizeze etapele care trebuie finalizate în vederea realizării unei tranziții treptate de la situația existentă la situația finală, în care respectarea STI-urilor este generalizată, inclusiv, acolo unde este necesar, să se fixeze termene de finalizare a acestor etape ;

Amendamentul

(f) indică strategia de aplicare a STI-urilor. În special, este necesar să se precizeze etapele care trebuie finalizate în vederea realizării unei tranziții treptate de la situația existentă la situația finală, în care respectarea STI-urilor este generalizată, inclusiv, acolo unde este necesar, să se fixeze termene de finalizare a acestor etape. ***Calendarul de stabilire a etapelor este legat de o evaluare care să analizeze costurile și beneficiile estimate ale punerii în aplicare a acestuia și repercusiunile prevăzute asupra operatorilor și agenților economici afectați;***

Justificare

Comisia face posibilă stabilirea de termene pentru punerea în aplicare a STI-urilor. Calendarul pentru punerea în aplicare ar trebui, de asemenea, stabilit în conformitate cu o evaluare care să țină cont de costurile și beneficiile estimate ale punerii în aplicare a acestuia și de repercusiunile prevăzute asupra operatorilor și agenților economici afectați.

Amendamentul 45

**Propunere de directivă
Articolul 4 – alineatul 4 – litera i**

Textul propus de Comisie

(i) indică parametrii care trebuie verificați ***de întreprinderea feroviară și procedurile care trebuie aplicate pentru verificarea acestor parametri după eliberarea autorizației de introducere pe piață a vehiculului și înainte de decizia de punere în funcțiune pentru a*** se asigura compatibilitatea dintre vehicule și rutele pe care acestea sunt destinate să fie folosite.

Amendamentul

(i) indică parametrii care trebuie verificați pentru a se asigura compatibilitatea dintre vehicule și rutele pe care acestea sunt destinate să fie folosite.

Amendamentul 46

Propunere de directivă

Articolul 4 – alineatul 4 – litera ia (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ia) indică parametrii specifici care trebuie verificați și furnizează descrieri privind reînnoirea, îmbunătățirea sau înlocuirea pieselor de schimb sau a elementelor constitutive de interoperabilitate care fac obiectul articolului 21 alineatul (3).

Amendamentul 47

Propunere de directivă

Articolul 5 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1a) Elaborarea, adoptarea și revizuirea fiecărei STI, inclusiv parametrii fundamentali, în seama de costurile și beneficiile estimate ale tuturor soluțiilor tehnice avute în vedere, împreună cu interfețele dintre ele, astfel încât să se definească și să se pună în aplicare soluțiile cele mai viabile.

Amendamentul 48

Propunere de directivă

Articolul 5 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) Agenția elaborează proiectul de STI pe baza acestor parametri fundamentali. După caz, agenția ține seama de progresul tehnic, de lucrările de standardizare realizate deja, de grupurile de lucru stabilite deja și de lucrările de cercetare recunoscute.

La proiectul de STI se anexează o evaluare globală a costurilor și a beneficiilor estimate prin punerea în aplicare a STI-urilor. Această evaluare indică consecințele scontate pentru toți operatorii și agenții economici în cauză.

Amendamentul

(b) Agenția elaborează proiectul de STI pe baza acestor parametri fundamentali. După caz, agenția ține seama de progresul tehnic, de lucrările de standardizare realizate deja, de grupurile de lucru stabilite deja și de lucrările de cercetare recunoscute.

La proiectul de STI se anexează o evaluare globală a costurilor și a beneficiilor estimate prin punerea în aplicare a STI-urilor. Această evaluare indică consecințele scontate pentru toți operatorii și agenții economici în cauză ***și ține seama în mod cuvenit de cerințele Directivei .../... privind siguranța sistemului feroviar în Uniunea Europeană. Statele membre participă la evaluare furnizând, dacă este cazul, datele necesare.***

Amendamentul 49

**Propunere de directivă
Articolul 5 – alineatul 4**

Textul propus de Comisie

(4) ***Pe perioada lucrărilor*** de elaborare a STI-urilor, ***Comisia poate formula*** orice termeni de referință sau orice recomandări utile privind conceperea STI-urilor și analiza costuri-beneficii. În special, Comisia poate solicita să se examineze unele soluții alternative, iar evaluarea costurilor și beneficiilor acestor soluții alternative să fie menționată în raportul anexat la proiectul de STI.

Amendamentul

(4) ***Comitetul prevăzut la articolul 48 este informat cu regularitate în legătură cu lucrările*** de elaborare a STI-urilor. ***Pe perioada acestor lucrări, la cererea comitetului, Comisia formulează*** orice termeni de referință sau orice recomandări utile privind conceperea STI-urilor și analiza costuri-beneficii. În special, Comisia poate solicita, ***la cererea unui stat membru,*** să se examineze unele soluții alternative, iar evaluarea costurilor și beneficiilor acestor soluții alternative să fie menționată în raportul anexat la proiectul

de STI.

Justificare

În conformitate cu articolul 48, Comisia este asistată de comitetul înființat prin articolul 21 din Directiva 96/48/CE.

Amendamentul 50

Propunere de directivă Articolul 5 – alineatul 7

Textul propus de Comisie

(7) În conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (UE) nr. .../... [Regulamentul privind agenția], agenția întocmește și actualizează periodic lista asociațiilor și a organismelor care îi reprezintă pe utilizatori și care trebuie consultate . Această listă poate fi reexaminată și actualizată la solicitarea unui stat membru sau la inițiativa Comisiei.

Amendamentul

(7) În conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (UE) nr. .../... [Regulamentul privind agenția], agenția întocmește și actualizează periodic lista asociațiilor și a organismelor care îi reprezintă pe utilizatori și care trebuie consultate. Această listă ***cuprinde în mod obligatoriu asociații și organisme reprezentative din toate statele membre și*** poate fi reexaminată și actualizată la solicitarea unui stat membru sau la inițiativa Comisiei.

Amendamentul 51

Propunere de directivă Articolul 5 – alineatul 8

Textul propus de Comisie

(8) Elaborarea, adoptarea și revizuirea STI-urilor iau în considerare avizul partenerilor sociali, în privința condițiilor menționate la articolul 4 alineatul (4) litera (g). În acest scop, agenția consultă partenerii sociali înainte de a prezenta Comisiei recomandări

Amendamentul

(8) Elaborarea, adoptarea și revizuirea STI-urilor iau în considerare avizul partenerilor sociali ***reprezentativi din toate statele membre*** în privința condițiilor menționate la articolul 4 alineatul (4) litera (g) ***și în orice altă STI care afectează direct sau***

cu privire la STI-uri și la modificările aduse acestora Partenerii sociali sunt consultați în cadrul comitetului de dialog sectorial instituit în conformitate cu Decizia 98/500/CE a Comisiei din 20 mai 1998 privind constituirea comitetelor de dialog sectorial, menite să promoveze dialogul între partenerii sociali la nivel european¹⁵. Partenerii sociali își emit avizul în termen de trei luni.

¹⁵ JO L 225, 12.8.1998, p. 27. Decizie modificată ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1792/2006 (JO L 362, 20.12.2006, p. 1).

indirect personalul implicat. În acest scop, agenția consultă partenerii sociali înainte de a prezenta Comisiei recomandări cu privire la STI-uri și la modificările aduse acestora Partenerii sociali sunt consultați în cadrul comitetului de dialog sectorial instituit în conformitate cu Decizia 98/500/CE a Comisiei din 20 mai 1998 privind constituirea comitetelor de dialog sectorial, menite să promoveze dialogul între partenerii sociali la nivel european¹⁵. Partenerii sociali își emit avizul în termen de trei luni.

¹⁵ JO L 225, 12.8.1998, p. 27. Decizie modificată ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1792/2006 (JO L 362, 20.12.2006, p. 1).

Amendamentul 52

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) Un membru al rețelei de organisme reprezentative poate acționa în calitate de solicitant pentru a solicita avize cu privire la deficiențele din cadrul STI-urilor prin intermediul Comisiei. Solicitantul este informat cu privire la decizia luată. Comisia prezintă în mod convenit motivele care stau la baza oricărui refuz.

Justificare

Întrucât sectorul feroviar suportă riscurile și costurile întârzierii unui proiect, acesta ar trebui să aibă dreptul nu numai de a oferi informații, ci și de a fi informat cu privire la motivele unui refuz.

Amendamentul 53

Propunere de directivă Articolul 7 – alineatul 1 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) pentru orice proiect de reînnoire, extindere sau modernizare a unui subsistem existent sau a unei părți a acestuia, în cazul în care aplicarea acestor STI-uri ar compromite viabilitatea economică a proiectului.

Amendamentul

(c) pentru orice proiect de reînnoire, extindere sau modernizare a unui subsistem existent sau a unei părți a acestuia, în cazul în care aplicarea acestor STI-uri ar compromite **grav** viabilitatea economică a proiectului.

Justificare

Viabilitatea economică a unui proiect nu trebuie să servească ca pretext pentru neaplicarea STI-urilor.

Amendamentul 54

Propunere de directivă Articolul 8 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) sunt folosite în domeniul lor de utilizare **conform destinației** și sunt instalate și întreținute în mod corespunzător.

Amendamentul

(b) sunt folosite în zona lor de utilizare **prevăzută în conformitate cu zona de utilizare definită la articolul 2 punctul (27a)** și sunt instalate și întreținute în mod corespunzător.

Justificare

Ar trebui să se facă trimitere la definiția „zonei de utilizare prevăzute” pentru a spori claritatea textului și a evita orice interpretare greșită.

Amendamentul 55

Propunere de directivă

Articolul 8 – alineatul 2 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Statele membre nu pot, pe teritoriul lor și prevalându-se de prezenta directivă, să interzică, să limiteze ori să împiedice introducerea pe piață a elementelor constitutive de interoperabilitate destinate utilizării în sistemul feroviar, dacă acestea respectă prezenta directivă. În speță, ele nu pot impune verificări care au fost deja efectuate în cadrul procedurii privind declarația „CE” de conformitate sau de adecvare pentru utilizare.

Amendamentul

Statele membre nu pot, pe teritoriul lor și prevalându-se de prezenta directivă, să interzică, să limiteze ori să împiedice introducerea pe piață a elementelor constitutive de interoperabilitate destinate utilizării în sistemul feroviar, dacă acestea respectă prezenta directivă. În speță, ele nu pot impune verificări care au fost deja efectuate în cadrul procedurii privind declarația „CE” de conformitate sau de adecvare pentru utilizare.

Un stat membru nu poate să interzică, să limiteze sau să împiedice punerea în funcțiune a elementelor constitutive de interoperabilitate care au fost recunoscute pentru o zonă pentru care acestea sunt destinate dacă zona respectivă este situată pe teritoriul său.

Justificare

Acest nou paragraf susține ideea reducerii la minimum a cerințelor suplimentare pentru un element constitutiv care a fost deja recunoscut pentru o anumită zonă. Acesta împiedică în mod explicit un stat să pună obstacole în calea autorizației de punere în funcțiune dacă zona în cauză este situată pe teritoriul său. În mod evident, acest element constitutiv nu va fi interoperabil în afara zonei pentru care a fost recunoscut.

Amendamentul 56

Propunere de directivă

Articolul 8 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Comisia **stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare**, domeniul de aplicare și conținutul declarației CE de conformitate și de adecvare pentru utilizare a elementelor constitutive de

Amendamentul

Comisia **este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 46 în ceea ce privește** domeniul de aplicare și conținutul declarației CE de conformitate și de adecvare pentru utilizare a elementelor

interoperabilitate, **formatul și detaliile cu privire la informațiile incluse în aceasta. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).**

constitutive de interoperabilitate.

Amendamentul 57

Propunere de directivă Articolul 8 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, formatul și detaliile informațiilor incluse în declarația „CE” de conformitate și de adecvare pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

Amendamentul 58

Propunere de directivă Articolul 11 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2) Comisia consultă părțile interesate cât mai repede posibil. Atunci când, în urma consultării, Comisia stabilește că măsura este justificată, ea informează de îndată statul membru care a avut inițiativa cu privire la aceasta. Atunci când, după consultare, Comisia stabilește că măsura este nejustificată, ea informează de îndată statul membru care a avut inițiativa,

(2) Agenția, pe baza unui mandat din partea Comisiei, inițiază, de îndată, procesul de consultare cu părțile în cauză și, în orice caz, în termen de 20 de zile. În urma consultării, agenția stabilește dacă măsura este justificată. Agenția informează de îndată Comisia, statul membru care a avut inițiativa în privința respectivă, precum și fabricantul sau reprezentantul

precum și fabricantul sau reprezentantul său autorizat din *cadrul Uniunii* .

său autorizat din *cadrul Uniunii*.

Amendamentul 59

Propunere de directivă Articolul 11 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

(4) Comisia se asigură că statele membre sunt în permanență informate asupra derulării și a rezultatelor acelei proceduri.

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 60

Propunere de directivă Articolul 13 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Statele membre și agenția consideră ca fiind interoperabile și îndeplinind cerințele esențiale subsistemele structurale din componența sistemului feroviar care fac obiectul unei declarații de verificare „CE”.

Amendamentul

(1) Statele membre și agenția consideră ca fiind interoperabile și îndeplinind cerințele esențiale subsistemele structurale din componența sistemului feroviar care fac, ***după caz***, obiectul unei declarații de verificare „CE” ***stabilite prin raportare la STI-uri, în conformitate cu articolul 15 sau al declarației de verificare stabilită prin raportare la normele naționale notificate, în conformitate cu articolul 15a, sau al ambelor.***

Amendamentul 61

Propunere de directivă Articolul 13 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2) Verificarea interoperabilității, în conformitate cu cerințele esențiale, pentru un subsistem structural din componența sistemului feroviar se stabilește prin raportare la STI-uri și la normele naționale notificate conform alineatului (3).

eliminat

Amendamentul 62

**Propunere de directivă
Articolul 13 – alineatul 2 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) Deciziile privind acordarea de autorizații se bazează pe STI și pe normele naționale notificate aplicabile la data depunerii cererii.

Justificare

Grundlage der Entscheidung über eine Fahrzeugzulassung sind bisher die Bestimmungen, wie sie zum Zeitpunkt der Entscheidung der Behörde gelten. Da zwischen Antragsstellung und Entscheidung in der Vergangenheit teilweise mehrere Jahre liegen konnten, mussten Neuregelungen, die in diesem Zeitraum erlassen wurden, im laufenden Verfahren nachträglich berücksichtigt werden. Mit dem "Einfrieren" der Zulassungsaufforderung zum Zeitpunkt der Antragsstellung wird Planungssicherheit für den Antragsteller hergestellt und die Kosten sowie die Dauer des Genehmigungsverfahrens reduziert.

Amendamentul 63

**Propunere de directivă
Articolul 13 – alineatul 3 – partea introductivă**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3) Statele membre întocmesc, pentru

(3) Statele membre întocmesc, pentru

fiecare subsistem, o listă a normelor naționale utilizate pentru aplicarea *cerințelor în* următoarele *cazuri* :

fiecare subsistem, o listă a normelor naționale utilizate pentru aplicarea *cerințelor și/sau a mijloacelor naționale acceptabile de conformitate în* următoarele *cazuri*:

Amendamentul 64

Propunere de directivă Articolul 13 – alineatul 3 – litera da (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(da) în cazul rețelelor și vehiculelor care nu fac obiectul STI-urilor;

Amendamentul 65

Propunere de directivă Articolul 13 – alineatul 3 – litera db (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(db) din motive de siguranță specifice unuia sau mai multor state membre, cu condiția să fie justificate și fără a aduce atingere prerogativelor agenției.

Amendamentul 66

Propunere de directivă Articolul 14 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1) Statele membre notifică Comisiei lista normelor naționale *menționată* la articolul 13 alineatul (3) :

(1) Statele membre notifică Comisiei și *agenției* lista normelor naționale *utilizate, astfel cum se menționează* la articolul 13 alineatul (3), *în următoarele cazuri*:

Amendamentul 67

Propunere de directivă Articolul 14 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) ori de câte ori se modifică lista cu normele ; *sau*

Amendamentul

(a) ori de câte ori se modifică lista cu normele;

Amendamentul 68

Propunere de directivă Articolul 14 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) *după depunerea unei cereri* de neaplicare a unei STI în conformitate cu articolul 7 ; *sau*

Amendamentul

(b) *atunci când se depune o cerere* de neaplicare a unei STI în conformitate cu articolul 7;

Amendamentul 69

Propunere de directivă Articolul 14 – alineatul 1 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) în cazul în care norma sau normele naționale nu au fost notificate până la data intrării în vigoare a prezentei directive;

Amendamentul 70

Propunere de directivă Articolul 14 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1a) În termen de o lună de la intrarea în vigoare a prezentei directive, statele membre notifică Comisiei orice normă națională în vigoare care nu a fost notificată până la data intrării în vigoare a prezentei directive.

Amendamentul 71

Propunere de directivă Articolul 14 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2) Statele membre notifică **agenției și Comisiei** textul integral al normelor naționale existente prin intermediul sistemului informatic adecvat în conformitate cu articolul 23 din Regulamentul (UE) nr. .../... [Regulamentul privind agenția].

(2) Statele membre notifică textul integral al normelor naționale existente prin intermediul sistemului informatic adecvat în conformitate cu articolul 23 din Regulamentul (UE) nr. .../... [Regulamentul privind agenția].

Amendamentul 72

Propunere de directivă Articolul 14 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4) Dacă un stat membru intenționează să introducă o nouă normă națională, acesta **notifică** proiectul agenției și Comisiei prin intermediul sistemului informatic adecvat în conformitate cu articolul 23 din Regulamentul (UE) nr. .../... [Regulamentul privind agenția].

(4) Dacă un stat membru intenționează să introducă o nouă normă națională, acesta **prezintă** proiectul agenției și Comisiei **spre analiză cu cel puțin trei luni înainte de intrarea în vigoare prevăzută a noii norme propuse, precizând motivul de introducere a acesteia, în conformitate cu articolul 21 din Regulamentul (UE) nr.**

.../... **[Regulamentul privind agenția]**,
prin intermediul sistemului informatic
adecvat în conformitate cu articolul 23 din
Regulamentul (UE) nr. .../...
[Regulamentul privind agenția].

Justificare

În cazul în care trebuie luate măsuri preventive de urgență (de exemplu, în urma unui accident sau a unui incident), ar trebui prevăzută o procedură de urgență. În acest caz, AEF ar valida oricum norma, însă aplicarea normei ar putea fi imediată pentru o perioadă limitată (două luni) indiferent dacă agenția validează sau nu norma. AEF ar trebui, astfel, să joace un rol de armonizare a acestor norme, dacă ele vizează mai multe state membre.

Amendamentul 73

Propunere de directivă

Articolul 14 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4a) Atunci când notifică o normă națională existentă sau o nouă normă, statele membre dovedesc necesitatea acestei norme pentru a satisface o cerință esențială care nu este deja acoperită de STI-ul relevant. Statele membre nu sunt autorizate să notifice o normă națională fără a dovedi necesitatea acesteia.

Agenția are la dispoziție două luni pentru a examina proiectul de normă și pentru a adresa o recomandare Comisiei. Comisia aprobă sau respinge proiectul de normă. Doar în cazul măsurilor preventive de urgență, statele membre pot adopta și aplica o nouă normă fără întârziere, iar respectiva normă este valabilă două luni. Dacă o astfel de normă vizează mai multe state membre, Comisia, în cooperare cu agenția și cu autoritățile naționale de siguranță, armonizează norma la nivelul

Uniunii.

Justificare

Statul membru justifică necesitatea unei norme naționale (existentă sau nouă); această dovadă este furnizată în momentul notificării normei. În cazul în care această justificare este considerată acceptabilă de către agenție, norma poate fi notificată și publicată; în caz contrar, ea trebuie modificată sau retrasă de către statul membru.

Amendamentul 74

Propunere de directivă Articolul 14 – alineatul 8 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

1. Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, clasificarea normelor naționale notificate în diferite grupe, cu scopul de a facilita verificările compatibilității dintre echipamentele fixe și mobile. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

Amendamentul

1. Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, clasificarea normelor naționale notificate în diferite grupe, cu scopul de a facilita **acceptarea reciprocă în diferite state membre, precum și** verificările compatibilității dintre echipamentele fixe și mobile. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3). **Agenția clasifică, în conformitate cu actele de punere în aplicare respective, normele naționale notificate în temeiul prezentului articol și publică registrul corespunzător. Acest registru cuprinde și o listă cu toate mijloacele naționale acceptabile de conformitate.**

Justificare

Acest amendament reintroduce progresul important realizat de prezenta directivă în ceea ce privește acceptarea reciprocă. Normele naționale ar trebui, de asemenea, clasificate pentru a facilita acceptarea reciprocă. În prezent, normele naționale clasificate „A” nu sunt verificate decât o singură dată. Registrul ar trebui să cuprindă mijloacele naționale acceptabile de conformitate.

Amendamentul 75

Propunere de directivă Articolul 15 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Obligația organismului de evaluare a conformității notificat responsabil de verificarea „CE” a unui subsistem începe din faza de proiectare și acoperă întreaga perioadă de fabricație, până la faza de recepție dinaintea punerii în funcțiune a subsistemului. ***Aceasta poate*** include, de asemenea, verificarea interfețelor subsistemului în cauză cu sistemul în care este încorporat, pe baza informațiilor disponibile în STI relevantă și în registrele prevăzute la articolele 44 și 45.

Amendamentul

(2) Obligația organismului de evaluare a conformității notificat responsabil de verificarea „CE” a unui subsistem începe din faza de proiectare și acoperă întreaga perioadă de fabricație, până la faza de recepție dinaintea punerii în funcțiune a subsistemului. ***Aceasta*** include, de asemenea, verificarea interfețelor subsistemului în cauză cu sistemul în care este încorporat, pe baza informațiilor disponibile în STI relevantă și în registrele prevăzute la articolele 44 și 45.

Justificare

Este esențială includerea interfețelor, astfel cum prevede actuala directivă.

Amendamentul 76

Propunere de directivă Articolul 15 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

(4) Orice ***modificare a dosarului tehnic menționat la alineatul (3) care are impact asupra verificărilor efectuate implică*** necesitatea emiterii unei noi declarații de verificare „CE”.

Amendamentul

(4) Orice ***modernizare creează*** necesitatea emiterii unei noi declarații de verificare „CE”.

Justificare

Prezentul alineat ar trebui simplificat în conformitate cu definiția modernizării prevăzută la articolul 2 punctul (12).

Amendamentul 77

**Propunere de directivă
Articolul 15 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 15

Procedura de emitere a declarației de verificare în cazul normelor naționale

Procedurile de emitere a declarației de verificare „CE” menționate la articolul 15 se aplică, de asemenea, dacă este cazul, pentru emiterea declarației de verificare a normelor naționale.

Statele membre desemnează organismele responsabile de efectuarea procedurii de verificare a normelor naționale, în conformitate cu capitolul VI.

Amendamentul 78

**Propunere de directivă
Articolul 15 – alineatul 7**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7) Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare:

eliminat

(a) procedurile de verificare pentru subsisteme, inclusiv principiile generale, conținutul, procedura și documentele legate de procedura de verificare „CE”, precum și de procedura de verificare în

cazul normelor naționale;

(b) modelele de declarație de verificare „CE” și de declarație de verificare în cazul normelor naționale și modelele de documente cuprinse în dosarul tehnic care trebuie să însoțească declarația de verificare.

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

Amendamentul 79

**Propunere de directivă
Articolul 15 – alineatul 7 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7a) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 46 pentru a stabili procedurile de verificare pentru subsisteme, inclusiv principiile generale, conținutul, procedura și documentele legate de procedura de verificare „CE” și de procedura de verificare în cazul normelor naționale.

Amendamentul 80

**Propunere de directivă
Articolul 15 – alineatul 7 b (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7b) Comisia stabilește, prin intermediul actelor de punere în aplicare, modelele de declarație de verificare „CE” și de declarație de verificare în cazul normelor

naționale și modelele de documente care trebuie să figureze în dosarul tehnic care trebuie să însoțească declarația de verificare.

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

Amendamentul 81

Propunere de directivă Articolul 18 – alineatul 2 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

Fiecare autoritate națională de siguranță autorizează punerea în funcțiune a subsistemelor energie și infrastructură și a subsistemelor control-comandă și indicarea celor care nu aparțin de ERTMS sau care nu sunt exploatate pe teritoriul statului membru de care aparține. ***Autoritățile naționale de siguranță țin seama de avizul agenției atunci când sunt implicate coridoare TEN-T sau tronsoane transfrontaliere.***

Agenția autorizează infrastructurile transfrontaliere cu un singur administrator de infrastructură.

Amendamentul 82

Propunere de directivă Articolul 18 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Agenția adoptă deciziile de autorizare a punerii în funcțiune a subsistemelor control-comandă și semnalizare terestre amplasate sau exploatate pe întreg teritoriul Uniunii.

Amendamentul

Agenția autorizează ERTMS în strânsă cooperare cu autoritățile naționale de siguranță. Înaintea autorizării ERTMS de către agenție, autoritățile naționale de siguranță dispun de competența de a verifica compatibilitatea funcțională cu rețelele naționale. Agenția asigură punerea în aplicare uniformă a ERTMS în Uniune.

Amendamentul 83

**Propunere de directivă
Articolul 18 – alineatul 2 – paragraful 2 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În ceea ce privește ERTMS, agenția consultă autoritățile naționale de siguranță relevante în termen de o lună de la primirea cererii complete pentru a asigura o dezvoltare coerentă a ERTMS în Uniune. Autoritatea națională de siguranță emite în termen de două luni un aviz destinat agenției cu privire la compatibilitatea tehnică și operațională a subsistemului cu vehiculele prevăzute să funcționeze pe tronsonul în cauză al rețelei. Agenția ține seama, pe cât posibil, de acest aviz înainte de a elibera autorizația, iar în cazul unui dezacord informează autoritatea națională de siguranță, prezentând motivele acestuia. Prezentul articol nu aduce atingere obligațiilor agenției în calitate de autoritate a sistemului în temeiul capitolului 6 din Regulamentul (UE) nr.

.../... [Regulamentul privind agenția].

În cazul în care este în dezacord cu evaluarea negativă realizată de o agenție națională de siguranță, agenția informează autoritatea în cauză cu privire la acest lucru, precizând motivele care stau la baza dezacordului său. Agenția și autoritatea națională de siguranță cooperează în vederea obținerii unei evaluări reciproc acceptabile. După caz, astfel cum a fost decis de agenție și de autoritatea națională de siguranță, în acest proces este implicat și solicitantul. Dacă nu se ajunge la o evaluare reciproc acceptabilă în termen de o lună de la data la care agenția a informat autoritatea națională de siguranță cu privire la dezacordul său, agenția își adoptă decizia finală, cu excepția cazului în care autoritatea națională de siguranță a transmis chestiunea spre arbitraj Comisiei de apel instituite în temeiul articolului 51 din Regulamentul (UE) nr.

.../...[regulamentul de instituire a agenției]. Comisia de apel decide dacă confirmă sau nu proiectul de decizie a agenției în termen de o lună de la depunerea cererii de către autoritatea națională de siguranță.

Orice decizie de refuz al autorizației de punere în funcțiune a instalațiilor fixe necesită o justificare corespunzătoare din partea agenției. Solicitantul poate prezenta, în termen de o lună de la primirea deciziei negative, o cerere de revizuire a deciziei de către agenție. Cererea este însoțită de o justificare a sa. Agenția are la dispoziție două luni de la data primirii cererii de revizuire pentru a își confirma sau modifica decizia. În cazul în care decizia negativă a agenției este confirmată, solicitantul poate face recurs

la Comisia de apel instituită în temeiul articolului 51 din Regulamentul (UE) nr. .../... (Regulamentul de instituire a agenției).

Amendamentul 84

**Propunere de directivă
Articolul 18 – alineatul 3 – litera ca (nouă)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) declarația de verificare în cazul normelor naționale.

Amendamentul 85

**Propunere de directivă
Articolul 18 – alineatul 3 – paragraful 1 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În termen de o lună de la primirea cererii solicitantului, agenția sau autoritatea națională de siguranță, în funcție de care dintre acestea reprezintă autoritatea competentă, informează solicitantul că dosarul este complet sau solicită informații suplimentare relevante, stabilind un termen rezonabil pentru furnizarea acestora.

Amendamentul 86

**Propunere de directivă
Articolul 18 – alineatul 4**

Textul propus de Comisie

(4) În cazul reînnoirii sau modernizării subsistemelor existente, solicitantul trebuie să trimită autorității naționale de siguranță (pentru subsistemele energie și infrastructură) **sau agenției** (pentru subsistemele control-comandă și semnalizare terestre), **un dosar care să descrie proiectul**. Autoritatea națională de siguranță și agenția examinează dosarul și decid, pe baza criteriilor de la alineatul (5), dacă este necesară o nouă autorizație de punere în funcțiune. Autoritatea națională de siguranță sau agenția adoptă deciziile respective într-un termen rezonabil prestabilit și, în orice caz, în termen de **patru** luni de la primirea tuturor informațiilor relevante.

Amendamentul

(4) În cazul reînnoirii sau modernizării subsistemelor existente, solicitantul trebuie să trimită **un dosar care să descrie proiectul** autorității naționale de siguranță (pentru subsistemele energie și infrastructură **și** pentru subsistemele control-comandă și semnalizare terestre **care nu aparțin de ERTMS) sau agenției (pentru ERTMS și pentru infrastructurile transfrontaliere cu un singur administrator de infrastructură)**. Autoritatea națională de siguranță și agenția examinează dosarul și decid, pe baza criteriilor de la alineatul (5), dacă este necesară o nouă autorizație de punere în funcțiune. Autoritatea națională de siguranță sau agenția adoptă deciziile respective într-un termen rezonabil prestabilit și, în orice caz, în termen de **trei** luni de la primirea tuturor informațiilor relevante.

Amendamentul 87

Propunere de directivă Articolul 19 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) **Subsistemul material rulant și subsistemul control-comandă și semnalizare la bord** sunt introduse pe piață de către solicitant numai dacă sunt proiectate, construite și **instalate** în așa fel încât să îndeplinească cerințele esențiale prevăzute în anexa III.

Amendamentul

(1) **Subsistemele mobile** sunt introduse pe piață de către solicitant numai dacă sunt proiectate, construite și **asamblate** în așa fel încât să îndeplinească cerințele esențiale prevăzute în anexa III.

Amendamentul 88

Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Un vehicul se introduce pe piață numai după ce a primit autorizația de introducere pe piață a vehiculului *eliberată de agenție* în conformitate cu *alineatul (5)*.

Amendamentul

(1) Un vehicul se introduce pe piață numai după ce a primit autorizația de introducere pe piață a vehiculului în conformitate cu *prezentul articol*.

Amendamentul 89

Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 1 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

*Autorizația vehiculului trebuie să
specifice:*

(a) zona de utilizare;

*(b) valorile parametrilor stabiliți în STI-
uri și, după caz, în normele naționale, în
funcție de relevanța acestora pentru
verificarea compatibilității tehnice dintre
vehicul și zona de utilizare;*

*(c) conformitatea vehiculului cu STI-urile
și cu seturile de norme naționale
relevante în ceea ce privește parametrii
menționați la litera (b);*

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

Amendamentul 90

Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(2) Autorizația vehiculului se eliberează pe baza unui dosar al vehiculului sau al tipului de vehicul prezentat de solicitant, care include documente justificative cu privire la:

- în ceea ce privește subsistemele mobile care compun vehiculul:

(a) declarația corespunzătoare de verificare în conformitate cu articolul 19;

(b) compatibilitatea tehnică în cadrul vehiculului;

(c) siguranța integrării în cadrul vehiculului;

- în ceea ce privește vehiculul:

compatibilitatea tehnică a vehiculului cu rețelele din zona de utilizare.

Amendamentul 91

Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 2 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Compatibilitatea tehnică se stabilește pe baza STI-urilor relevante și, atunci când este cazul, a normelor și a registrelor naționale. Ori de câte ori sunt necesare teste pentru obținerea unor dovezi documentare cu privire la compatibilitatea tehnică, autoritățile naționale de siguranță pot emite autorizații temporare pe baza cărora solicitantul să utilizeze vehiculul pentru verificări tehnice în rețea.

Administratorul de infrastructură, în consultare cu solicitantul, depune toate eforturile pentru a garanta că orice test se poate efectua în termen de o lună de la data primirii cererii solicitantului. Dacă este cazul, autoritatea națională de siguranță ia măsuri pentru a asigura efectuarea testelor.

Siguranța integrării subsistemelor în vehicul este stabilită pe baza STI-urilor relevante, metodele comune de siguranță stabilite la articolul 6 din Directiva .../... [privind siguranța sistemului feroviar în Uniunea Europeană] și, atunci când este cazul, pe baza normelor naționale.

Amendamentul 92

Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3) Autorizația de *introducere pe piață a unui vehicul poate stipula condiții de*

(3) *Agenția acordă o autorizația vehiculului după evaluarea elementelor cuprinse în dosarul menționat la alineatul*

utilizare a vehiculului și alte restricții.

(2) într-un termen rezonabil prestabilit și, în orice caz, în termen de patru luni de la primirea tuturor informațiilor relevante din partea solicitantului. În termen de o lună, agenția îi indică solicitantului dacă dosarul este sau nu este complet. Orice decizie negativă referitoare la o cerere trebuie justificată în mod convenit.

Autorizațiile sunt recunoscute în toate statele membre.

Agenția își asumă responsabilitatea deplină pentru autorizațiile pe care le emite.

Amendamentul 93

Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

eliminat

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

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

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

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

Amendamentul 94

**Propunere de directivă
Articolul 20 – alineatul 3 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) Pe parcursul perioadei de tranziție menționate la articolul Xa, solicitantul poate alege să își depună cererea de autorizare a vehiculului la agenție sau la autoritatea națională de siguranță relevantă.

Amendamentul 95

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Orice decizie de refuz de autorizare a unui vehicul este justificată în mod corespunzător. Solicitantul poate, în termen de o lună de la primirea deciziei negative, să solicite ca agenția sau autoritatea națională de siguranță, după caz, să își revizuiască decizia. Agenția sau autoritatea națională de siguranță au la dispoziție două luni de la data primirii cererii de revizuire pentru a-și confirma sau modifica decizia.

Amendamentul 96

Propunere de directivă

Articolul 20 – alineatul 5 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În cazul în care agenția confirmă o decizie negativă, solicitantul poate face recurs la Comisia de apel desemnată în temeiul articolului 51 din regulamentul (UE) nr. .../... [privind înființarea unei Agenții Europene a Căilor Ferate].

Amendamentul 97

Propunere de directivă

Articolul 20 – alineatul 5 – paragraful 1 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În cazul în care decizia negativă a unei autorități naționale de siguranță este confirmată, solicitantul poate introduce o cale de atac la organismul de apel desemnat de statul membru competent în temeiul articolului 17 alineatul (3) din Directiva .../... [Directiva privind siguranța feroviară]. Statele membre pot desemna organismul de reglementare instituit la articolul 56 din Directiva 2012/34/CE pentru aplicarea acestei proceduri de apel.

Amendamentul 98

Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(6) Agenția poate modifica sau revoca o autorizație dacă aceasta nu mai îndeplinește condițiile în baza cărora a fost eliberată, motivând această decizie.
Agenția actualizează fără întârziere registrul european definit la articolul 43a.

În cazul în care autoritatea națională de siguranță constată că un vehicul autorizat nu respectă cerințele esențiale, aceasta informează fără întârziere agenția și toate celelalte agenții naționale de siguranță relevante. Agenția decide cu privire la măsurile necesare în termen de o lună. În cazul în care este nevoie să fie luate măsuri preventive de urgență, agenția poate restricționa sau suspenda imediat autorizația, înainte de adoptarea unei decizii.

Amendamentul 99

Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 7

Textul propus de Comisie

(7) Solicitantul poate introduce o cale de atac în fața comisiei de apel desemnate în temeiul articolului 51 din Regulamentul (UE) nr. .../... [de înființare a Agenției Europene a Căilor Ferate] împotriva deciziilor agenției sau a nerespectării de către aceasta a termenelor menționate la

Amendamentul

(7) Comisia este împuternicită să adopte, în termen de cel mult șase luni de la adoptarea prezentei directive, acte delegate în conformitate cu articolul 46 în ceea ce privește stabilirea unor norme detaliate privind procedura de autorizare, inclusiv:

alineatul (5).

(a) orientări detaliate care să descrie și să explice cerințele pentru obținerea autorizației vehiculului, precum și documentele necesare;

(b) dispozițiile procedurale pentru procesul de autorizare, cum ar fi conținutul și intervalele de timp pentru fiecare etapă a procesului;

(c) criteriile de evaluare a dosarelor solicitanților.

Amendamentul 100

Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 8 – litera b

Textul propus de Comisie

*(b) este necesară o nouă autorizație **de introducere pe piață** a unui vehicul dacă se aduce orice modificare valorilor parametrilor incluși **într-o autorizație de introducere pe piață a vehiculului care a fost** deja acordată.*

Amendamentul

*(b) este necesară o nouă autorizație a unui vehicul dacă se aduce orice modificare **majoră** valorilor parametrilor incluși **în autorizația** deja acordată.*

Amendamentul 101

Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 9

Textul propus de Comisie

*(9) **La cererea solicitantului, autorizația de introducere pe piață a unui vehicul poate include o mențiune clară a rețelelor, a liniilor sau a grupurilor de rețele sau de linii pe care întreprinderea feroviară poate pune în funcțiune un astfel de***

Amendamentul

eliminat

vehicul fără verificări, controale sau teste suplimentare în ceea ce privește compatibilitatea tehnică dintre vehicul și aceste rețele sau linii. În acest caz, solicitantul trebuie să includă în cererea sa dovada compatibilității tehnice a vehiculului cu rețelele sau liniile în cauză.

Această mențiune poate fi de asemenea adăugată, la cererea solicitantului inițial sau a altui solicitant, după eliberarea autorizației relevante de introducere pe piață.

Amendamentul 102

Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9a) Autorizația pentru vehicule care sunt utilizate sau se intenționează să fie utilizate pe infrastructura feroviară a unor rețele feroviare izolate poate fi acordată, de asemenea, de către autoritățile naționale de siguranță din statele membre în care se află rețeaua în cauză. În acest caz, solicitantul poate alege să își depună cererea fie la agenție, fie la autoritățile naționale de siguranță din statele membre respective.

Pe durata perioadei de tranziție menționate la articolul 50a, autoritățile naționale de siguranță din statele membre în care se află rețeaua feroviară izolată stabilesc proceduri comune de autorizare a vehiculelor și garantează recunoașterea reciprocă a autorizațiilor vehiculelor pe

care le eliberează. În cazul în care deciziile autorităților naționale de siguranță sunt contradictorii și în lipsa unei decizii care să poată fi reciproc acceptată de acestea, agenția ia o decizie în conformitate cu articolul 16 din Regulamentul .../... [Regulamentul de instituire a agenției].

Dacă până la sfârșitul perioadei de tranziție menționate la articolul 50a, aceste autorități naționale de siguranță nu au stabilit aranjamente privind procedurile comune de autorizare și recunoașterea reciprocă a autorizațiilor vehiculelor, autorizațiile menționate la prezentul articol sunt acordate doar de către agenție.

Dacă sunt stabilite aranjamentele privind procedurile comune de autorizare și recunoașterea reciprocă a autorizațiilor vehiculelor, autoritățile naționale de siguranță din statele membre care au rețele feroviare izolate pot continua să elibereze autorizații ale vehiculelor, iar solicitantul poate alege să adreseze cererea de autorizare a vehiculului agenției sau autorităților naționale de siguranță relevante după încheierea perioadei de tranziție menționate la articolul 50a.

La zece ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind progresele realizate în ceea ce privește interoperabilitatea pe rețelele feroviare izolate și, dacă este necesar, prezintă o propunere legislativă adecvată.

Amendamentul 103

Propunere de directivă Articolul 20 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 20a

Înregistrarea vehiculelor autorizate

Înainte utilizării unui vehicul pentru prima dată și după acordarea autorizației acestuia în conformitate cu articolul 20, acesta este înregistrat la cererea deținătorului său.

Dacă autorizația a fost acordată de către agenție, vehiculul se înregistrează în registrul european în conformitate cu articolul 43a.

Dacă zona de utilizare a unui vehicul este limitată la teritoriul unui stat membru și autorizația a fost acordată de către o autoritate națională de siguranță, vehiculul este înmatriculat în registrul național al vehiculelor din statul membru respectiv în conformitate cu articolul 43.

Amendamentul 104

Propunere de directivă Articolul 21 – titlu

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Punerea în funcțiune a vehiculelor

Utilizarea vehiculelor

Amendamentul 105

Propunere de directivă Articolul 21 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

(1) *Întreprinderile feroviare pun în funcțiune un vehicul numai după ce au verificat, în consultare cu administratorul infrastructurii, compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rută, precum și integrarea în siguranță a vehiculului în sistemul în care este destinat să funcționeze, stabilită pe baza STI-urilor, normelor naționale și registrelor relevante, precum și a metodelor comune de siguranță prevăzute la articolul 6 din directivă.*

Amendamentul

(1) *Înainte ca o întreprindere feroviară să utilizeze vehiculul în zona de utilizare precizată în autorizația vehiculului, aceasta se asigură, folosind sistemul său de management al siguranței, că:*

Amendamentul 106

Propunere de directivă Articolul 21 – alineatul 1 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

În acest scop, vehiculele trebuie să primească mai întâi autorizația de introducere pe piață a vehiculului în conformitate cu articolul 20.

Amendamentul

(a) *vehiculul a fost autorizat în conformitate cu articolul 20 și este înregistrat în mod cuvenit;*

Amendamentul 107

Propunere de directivă Articolul 21 – alineatul 1 – paragraful 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(b) există o compatibilitate tehnică între vehicul și rută pe baza registrului de infrastructură, a STI-urilor relevante sau a oricărei alte informații care trebuie furnizată de administratorul de infrastructură gratuit și într-un termen rezonabil, în cazul în care un astfel de registru nu există sau este incomplet; și că

Amendamentul 108

Propunere de directivă

Articolul 21 – alineatul 1 – paragraful 2 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(c) vehiculul se integrează în compunerea trenului în care se intenționează exploatarea sa, pe baza sistemului de management al siguranței menționat la articolul 9 din Directiva privind siguranța feroviară și a STI-urilor privind exploatarea și gestionarea.

Amendamentul 109

Propunere de directivă

Articolul 21 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1a) Pentru a ajuta întreprinderile feroviare să verifice compatibilitatea tehnică și integrarea cu siguranță dintre vehicul și rută (rute), administratorul de infrastructură pune la dispoziția

întreprinderilor feroviare, la cerere, informații suplimentare cu privire la caracteristicile rutei (rutelor).

Amendamentul 110

Propunere de directivă Articolul 21 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(2) Întreprinderea feroviară transmite deciziile sale cu privire la ***exploatarea*** vehiculelor către agenție, administratorul infrastructurii și autoritatea națională de siguranță în cauză. Aceste decizii se înregistrează în ***registrul național al*** vehiculelor ***menționat la articolul 43 și în registrul european menționat la articolul 43a.***

Amendamentul 111

Propunere de directivă Articolul 21 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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

(a) nivelul general de siguranță al subsistemului în cauză poate fi afectat

Amendamentul

eliminat

*negativ de lucrările avute în vedere; sau
(b) acest lucru este impus de STI-urile
relevante.*

Amendamentul 112

**Propunere de directivă
Articolul 22 – titlu**

Textul propus de Comisie

*Autorizația de introducere pe piață a unor
tipuri de vehicule*

Amendamentul

Autorizația tipurilor de vehicule

Amendamentul 113

**Propunere de directivă
Articolul 22 – alineatul 1 – paragraful 1**

Textul propus de Comisie

*Agenția acordă **autorizații de introducere
pe piață a unor tipuri** de vehicule.*

Amendamentul

*Agenția **sau, pe durata perioadei de
tranziție menționate la articolul 50a,
autoritățile naționale de siguranță** acordă
autorizația pentru tipurile de vehicule.*

Amendamentul 114

**Propunere de directivă
Articolul 22 – alineatul 1 – paragraful 2**

Textul propus de Comisie

*Agenția oferă îndrumări detaliate cu privire
la modalitatea de obținere a **unei
autorizații de introducere pe piață a unor***

Amendamentul

*Agenția **și autoritățile naționale de
siguranță** oferă îndrumări detaliate cu
privire la modalitatea de obținere a*

tipuri de vehicule. Solicitanților li se pune la dispoziție în mod gratuit un document de îndrumare pentru depunerea de cereri, în care sunt descrise și explicate cerințele pentru **autorizația de introducere pe piață a unor tipuri de vehicule** și în care se enumeră documentele necesare. Autoritățile naționale de siguranță cooperează cu agenția în privința difuzării acestor informații.

autorizației pentru tipurile de vehicule. Solicitanților li se pune la dispoziție în mod gratuit un document de îndrumare pentru depunerea de cereri, în care sunt descrise și explicate cerințele pentru **obținerea autorizației** și în care se enumeră documentele necesare. Autoritățile naționale de siguranță cooperează cu agenția în privința difuzării acestor informații.

Amendamentul 115

Propunere de directivă Articolul 22 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Cu toate acestea, **dacă agenția** eliberează **o autorizație de introducere pe piață a unui vehicul, aceasta eliberează** în același **timp și autorizația de introducere pe piață a tipului respectiv de vehicul** .

Amendamentul

(2) Cu toate acestea, **dacă agenția sau autoritățile naționale de siguranță** eliberează **autorizația pentru un vehicul, autorizația pentru tipul de vehicul este eliberată** în același **timp**.

Amendamentul 116

Propunere de directivă Articolul 22 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) Un vehicul care este în conformitate cu un tip de vehicul pentru care s-a eliberat deja o autorizație **de introducere pe piață a tipului respectiv de vehicul** obține autorizația **de introducere pe piață a vehiculului** fără verificări suplimentare, pe baza unei declarații de conformitate cu

Amendamentul

(3) Un vehicul care este în conformitate cu un tip de vehicul pentru care s-a eliberat deja o autorizație obține autorizația vehiculului fără verificări suplimentare, pe baza unei declarații de conformitate cu tipul în cauză, prezentată de solicitant.

tipul în cauză, prezentată de solicitant.

Amendamentul 117

Propunere de directivă Articolul 22 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

(4) În cazul unor modificări aduse oricărei dispoziții relevante din STI-uri sau din normele naționale pe baza cărora s-a eliberat o autorizație de **introducere pe piață a unui** tip de vehicul, STI sau norma națională **în cauză** stabilesc dacă autorizația de **introducere a acelui tip de vehicul pe piață** deja acordată rămâne valabilă sau trebuie reînnoită. Dacă autorizația respectivă trebuie reînnoită, verificările efectuate de agenție nu pot viza decât normele modificate. Reînnoirea autorizației **de introducere pe piață a** unui tip de vehicul nu afectează autorizațiile **de introducere pe piață a** vehiculelor deja emise pe baza autorizației anterioare **de introducere** a acelui tip de vehicul **pe piață**.

Amendamentul

(4) În cazul unor modificări aduse oricărei dispoziții relevante din STI-uri sau din normele naționale pe baza cărora s-a eliberat o autorizație pentru un tip de vehicul, STI sau norma națională stabilesc dacă autorizația de **tip** deja acordată **pentru vehiculul respectiv** rămâne valabilă sau trebuie reînnoită. Dacă autorizația respectivă trebuie reînnoită, verificările efectuate de agenție nu pot viza decât normele modificate. Reînnoirea autorizației unui tip de vehicul nu afectează autorizațiile vehiculelor deja emise pe baza autorizației anterioare a acelui tip de vehicul.

Amendamentul 118

Propunere de directivă Articolul 22 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 22a

Cooperarea dintre agenție și autoritățile naționale de siguranță

În scopul articolelor 18, 20 și 22, agenția poate încheia acorduri de cooperare cu autoritățile naționale de siguranță în conformitate cu articolul 69 din Regulamentul .../... [privind înființarea unei Agenții Europene a Căilor Ferate].

Aceste acorduri pot fi acorduri specifice sau acorduri-cadru și pot implica una sau mai multe autorități naționale de siguranță. Acestea conțin o descriere detaliată a sarcinilor și condițiilor referitoare la rezultate și precizează termenele pentru realizarea acestora, precum și detaliile referitoare la repartizarea taxelor plătite de solicitant.

Acestea pot include, de asemenea, acorduri de cooperare specifice în cazul rețelelor care necesită competențe specifice datorită unei desfășurări geografice avansate a ERTMS sau a unui ecartament diferit, sau din motive istorice, în vederea reducerii sarcinii administrative și a costurilor suportate de solicitant. Aceste acorduri sunt instituite înainte ca agenția să aibă dreptul de a primi cereri în conformitate cu prezenta directivă și, în orice caz, în termen de 6 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 46 în ceea ce privește aceste acorduri de cooperare. Aceste acte delegate se adoptă în termen de cel mult șase luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

La cinci ani de la încheierea primului acord de cooperare și, apoi, din trei în trei ani, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport de evaluare a acordurilor de cooperare încheiate de către agenție.

Amendamentul 119

Propunere de directivă Articolul 29 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) pregătire tehnică și profesională solidă care să acopere toate activitățile de evaluare a conformității pentru care a fost notificat organismul de evaluare a conformității;

Amendamentul

(a) pregătire tehnică și profesională solidă care să acopere toate activitățile de evaluare a conformității pentru care a fost notificat organismul de evaluare a conformității, ***precum și formare cu privire la aspectele legate de accesibilitate;***

Amendamentul 120

Propunere de directivă Articolul 42 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 121

Propunere de directivă Articolul 42 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Întreprinderea feroviară care exploatează un vehicul se asigură că vehiculul este marcat cu NEV alocat.

Amendamentul

(2) Întreprinderea feroviară care exploatează un vehicul se asigură că vehiculul este marcat cu NEV alocat **și este responsabilă de înregistrarea corectă a acestuia.**

Amendamentul 122

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

Textul propus de Comisie

(c) este **accesibil autorităților naționale de siguranță și organismelor de anchetă menționate la articolele 16 și 21 din Directiva [...]/... privind siguranța sistemului feroviar din Uniune]; de asemenea, el este accesibil, în urma oricărei solicitări legitime, organismelor de reglementare menționate la articolele 55 și 56 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european¹⁶, agenției, întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură, precum și persoanelor/organizațiilor care înregistrează vehicule sau care sunt identificate în registru.**

Amendamentul

(c) este **public.**

¹⁶ JO L 343, 14.12.2012, p. 32.

Amendamentul 123

Propunere de directivă Articolul 43 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

(a) NEV;

(b) trimiteri la declarația de verificare și la organismul emitent;

(c) identificarea deținătorului și a proprietarului vehiculului;

(d) restricții privind utilizarea vehiculului;

(e) entitatea responsabilă de întreținere.

Amendamentul 124

Propunere de directivă Articolul 43 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 125

Propunere de directivă Articolul 43 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

(4) **Atât timp cât registrele naționale ale vehiculelor ale statelor membre nu sunt interconectate**, fiecare stat membru își actualizează registrul cu modificările efectuate de alt stat membru în registrul său în ceea ce privește datele care îl interesează.

Amendamentul

(4) Fiecare stat membru își actualizează registrul cu modificările efectuate de alt stat membru în registrul său în ceea ce privește datele care îl interesează.

Amendamentul 126

Propunere de directivă Articolul 43 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) În cazul vehiculelor care sunt puse în funcțiune pentru prima dată într-o țară terță și apoi sunt **puse în funcțiune** într-un stat membru, respectivul stat membru garantează că datele referitoare la respectivele vehicule pot fi recuperate prin intermediul registrului național al **vehiculelor sau cu ajutorul dispozițiilor unui acord internațional**.

Amendamentul

(5) În cazul vehiculelor care sunt puse în funcțiune pentru prima dată într-o țară terță și apoi sunt **utilizate** într-un stat membru, respectivul stat membru garantează că datele referitoare la respectivele vehicule pot fi recuperate prin intermediul registrului național al **vehiculelor**.

Amendamentul 127

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5a) Registrele naționale ale vehiculelor sunt incluse în registrul european al vehiculelor după încheierea perioadei de tranziție menționată la articolul 50a, cu excepția cazurilor menționate la articolul 20 alineatul (9a) în condițiile stabilite la articolul respectiv. Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, formatul-tip al documentului. Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

Amendamentul 128

Propunere de directivă Articolul 43 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 43a

Registrul european al vehiculelor

(1) Agenția ține un registru al vehiculelor feroviare puse în funcțiune în Uniune. Acesta îndeplinește următoarele criterii:

- (a) respectă specificațiile comune menționate la alineatul (2);***
- (b) este ținut la zi de către agenție;***
- (c) este public.***

(2) Comisia adoptă specificații comune referitoare la conținutul, formatul datelor, arhitectura funcțională și tehnică, modul de operare, inclusiv modalitățile de efectuare a schimbului de date, și regulile de introducere și consultare a datelor pentru registrele europene ale vehiculelor

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

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

(4) Pentru fiecare vehicul, registrul conține cel puțin următoarele informații:

(a) NEV;

(b) trimiteri la declarația „CE” de verificare și la organismul emitent;

(c) trimiteri la registrul european al tipurilor de vehicule autorizate menționat la articolul 44;

(d) identificarea deținătorului și a proprietarului vehiculului;

(e) restricții privind utilizarea vehiculului;

(f) entitatea responsabilă de întreținere.

De fiecare dată când agenția emite, reînnoiește, modifică, suspendă sau revocă o autorizație a unui vehicul, ea actualizează registrul fără întârziere.

(5) În cazul vehiculelor utilizate pentru prima dată într-o țară terță și utilizate ulterior într-un stat membru, respectivul stat membru garantează că datele referitoare la respectivele vehicule, incluzând cel puțin datele referitoare la deținătorul vehiculului, entitatea responsabilă cu întreținerea și restricțiile privind modul de utilizare a vehiculului, pot fi recuperate prin intermediul registrului european al vehiculelor sau cu ajutorul dispozițiilor unui acord

internațional.

Amendamentul 129

**Propunere de directivă
Articolul 44 – alineatul 1 – litera c**

Textul propus de Comisie

(c) este conectat cu toate registrele naționale ale vehiculelor.

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 130

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) Acest registru conține, în cazul fiecărui tip de vehicul, cel puțin următoarele informații:

(a) caracteristicile tehnice ale tipului de vehicul, definite în STI-urile relevante;

(b) denumirea fabricantului;

(c) datele și referințele autorizațiilor succesive pentru acest tip de vehicul, inclusiv eventualele restricții sau retrageri;

(d) caracteristicile de proiectare pentru persoanele cu mobilitate redusă și persoanele cu handicap;

(e) identificarea proprietarului și a deținătorului vehiculului;

Atunci când agenția emite, reînnoiește, modifică, suspendă sau revocă o autorizație de punere în funcțiune a

tipurilor de vehicule, aceasta actualizează registrul fără întârziere.

Amendamentul 131

Propunere de directivă Articolul 45 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Fiecare stat membru **publică un** registru de infrastructură care să indice valorile parametrilor de rețea ai fiecărui subsistem sau parte de subsistem în cauză.

Amendamentul

(1) Fiecare stat membru **asigură publicarea unui** registru de infrastructură care să indice valorile parametrilor de rețea ai fiecărui subsistem sau parte de subsistem în cauză.

Amendamentul 132

Propunere de directivă Articolul 45 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) Registrul de infrastructură poate stipula condiții de utilizare a instalațiilor fixe, precum și alte restricții.

Amendamentul

(3) Registrul de infrastructură poate stipula condiții de utilizare a instalațiilor fixe, precum și alte restricții, **inclusiv restricții temporare care se aplică pentru o perioadă mai mare de 6 luni.**

Justificare

Pentru exploatarea în condiții de siguranță a trenurilor, restricțiile temporare care, de fapt, devin restricții permanente trebuie să fie incluse în registru.

Amendamentul 133

Propunere de directivă Articolul 45 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

(4) Fiecare stat membru **își actualizează** registrul de infrastructură în conformitate cu Decizia 2011/633/UE a Comisiei.

Amendamentul

(4) Fiecare stat membru **se asigură că** registrul de infrastructură **este actualizat** în conformitate cu Decizia 2011/633/UE a Comisiei.

Amendamentul 134

Propunere de directivă Articolul 45 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) Alte registre, precum un registru privind accesibilitatea, **pot fi**, de asemenea, asociate registrului de infrastructură.

Amendamentul

(5) Alte registre, precum un registru privind accesibilitatea **pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă, sunt**, de asemenea, asociate registrului de infrastructură.

Amendamentul 135

Propunere de directivă Articolul 46 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 4 alineatul (2) **și** la articolul 5 alineatul (3) se conferă Comisiei pe o perioadă de **timp nedeterminată începând cu** data intrării în vigoare a prezentei **directive**.

Amendamentul

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 4 alineatul (2), la articolul 5 alineatul (3), **la articolul 8 alineatul (2) și la articolul 15 alineatul (7a)** se conferă Comisiei pe o perioadă de **cinci ani de la [OPOCE: a se introduce data intrării în vigoare a prezentei directive]**.

Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu noua 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 puțin cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

Amendamentul 136

Propunere de directivă Articolul 49 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 49a

Sanctiuni

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 46, pentru a stabili norme privind sancțiunile aplicabile în cazul în care agenția nu respectă termenele stabilite de prezentul regulament pentru adoptarea deciziilor. De asemenea, Comisia stabilește un regim de plăți compensatorii în cazul în care comisia de apel prevăzută în Regulamentul privind agenția decide în favoarea destinatarului unei decizii a agenției. Sancțiunile și sistemul de compensare trebuie să fie eficace, proporționale, nediscriminatorii și disuasive.

Justificare

Ar trebui acordate responsabilități și agenției, iar celor care intră în contact cu aceasta, garanții suplimentare corespunzătoare. De asemenea, ar trebui să existe posibilitatea de a face recurs și de a primi compensații în cazul în care agenția nu respectă termenele.

Amendamentul 137

Propunere de directivă Articolul 50 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(1) La fiecare trei ani și, pentru prima dată, la doi ani de la publicarea prezentei directive, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind progresele înregistrate privind obținerea interoperabilității sistemului feroviar. Raportul include o analiză a cazurilor specificate la articolul 7 și a aplicării capitolului V. ***Pe baza rezultatelor raportului, Comisia propune îmbunătățiri și măsuri de consolidare a rolului Agenției în ceea ce privește punerea în aplicare a interoperabilității.***

Amendamentul 138

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 139

Propunere de directivă Articolul 50 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Agenția dezvoltă și actualizează cu regularitate un instrument care poate furniza, la cererea statului membru sau a Comisiei, o perspectivă generală asupra nivelului de interoperabilitate al sistemului feroviar. Instrumentul utilizează informațiile conținute în registrele prevăzute în capitolul VII.

Amendamentul

(2) Agenția dezvoltă și actualizează cu regularitate un instrument care poate furniza, la cererea statului membru, **a Parlamentului European** sau a Comisiei, o perspectivă generală asupra nivelului de interoperabilitate al sistemului feroviar. Instrumentul utilizează informațiile conținute în registrele prevăzute în capitolul VII.

Amendamentul 140

Propunere de directivă Articolul 50 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 50a

Regimul tranzitoriu

Fără a aduce atingere articolului 20 alineatul (9a), timp de patru ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive, autorizațiile vehiculelor menționate la articolele 20 și 22 sunt acordate de către agenție. Pe durata acestei perioade de tranziție, autorizația unui vehicul poate fi acordată de către agenție sau de către autoritatea națională de siguranță, la alegerea solicitantului.

Agenția deține capacitatea organizatorică și expertiza necesare pentru a-și îndeplini toate sarcinile în temeiul articolelor 18, 20 și 22 cel târziu la patru ani de la data

intrării în vigoare a prezentei directive.

Pentru a-și îndeplini obligațiile, agenția poate încheia acorduri de cooperare cu autoritățile naționale de siguranță în conformitate cu articolul Xb.

Amendamentul 141

Propunere de directivă Articolul 51 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 142

Propunere de directivă Articolul 52

Textul propus de Comisie

Anexele IV, V, VI, VII și IX la Directiva 2008/57/CE se aplică până la data aplicării actelor de punere în aplicare corespunzătoare menționate la articolul 8 alineatul (2), articolul 14 alineatul (8), 15 alineatul (7) și articolul 7 alineatul (3) din prezenta directivă.

Amendamentul

Anexele IV, V, VI, VII și IX la Directiva 2008/57/CE se aplică până la data aplicării actelor delegate corespunzătoare menționate la articolul 8 alineatul (2) și la articolul 15 alineatul (7a) și până la data aplicării actelor de punere în aplicare menționate la articolul 14 alineatul (8), articolul 15 alineatul (7) și articolul 7 alineatul (3) din prezenta directivă.

Amendamentul 143

Propunere de directivă

Articolul 54 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare în vederea respectării dispozițiilor de la articolul 1, articolul 2, articolul 7 alineatele (1)-(4), articolul 11 alineatul (1), articolul 13, articolul 14 alineatele (1)-(7), articolul 15 alineatele (1)-(6), articolele 17-21, articolul 22 alineatele (3)-(7), articolele 23-36, articolul 37 alineatul (2), articolul 38, articolul 39, articolele 41-43, articolul 45 alineatele (1)-(5), articolul 51 și anexele I-III până la *[doi ani de la data intrării în vigoare]*, cel târziu . Comisiei îi sunt comunicate de îndată de către statele membre textele respectivelor măsuri și un tabel de corespondență între aceste măsuri și prezenta directivă. Tabelele de corespondență sunt necesare pentru a permite tuturor actorilor implicați să identifice în mod clar dispozițiile relevante aplicabile la nivel național pentru punerea în aplicare a prezentei directive.

Amendamentul 144

Propunere de directivă

Articolul 55 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Directiva 2008/57/CE , astfel cum a fost modificată de directivele enumerate în anexa IV partea A se abrogă de la *[doi ani de la data intrării în vigoare]* , fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre în

Amendamentul

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare în vederea respectării dispozițiilor de la articolul 1, articolul 2, articolul 7 alineatele (1)-(4), articolul 11 alineatul (1), articolul 13, articolul 14 alineatele (1)-(7), articolul 15 alineatele (1)-(6), articolele 17-21, articolul 22 alineatele (3)-(7), articolele 23-36, articolul 37 alineatul (2), articolul 38, articolul 39, articolele 41-43, articolul 45 alineatele (1)-(5), articolul 51 și anexele I-III până la *[un an de la data intrării în vigoare]*, cel târziu . Comisiei îi sunt comunicate de îndată de către statele membre textele respectivelor măsuri și un tabel de corespondență între aceste măsuri și prezenta directivă. Tabelele de corespondență sunt necesare pentru a permite tuturor actorilor implicați să identifice în mod clar dispozițiile relevante aplicabile la nivel național pentru punerea în aplicare a prezentei directive.

ceea ce privește termenele de transpunere în legislația națională a directivelor indicate în anexa IV partea B .

ceea ce privește termenele de transpunere în legislația națională a directivelor indicate în anexa IV partea B.

Amendamentul 145

Propunere de directivă Anexa I – punctul 1

Textul propus de Comisie

1. Rețea

În sensul prezentei directive, **rețeaua Uniunii include** :

- linii special construite pentru mare viteză, echipate pentru viteze în general egale cu sau mai mari de 250 km/h;
- linii special modernizate pentru mare viteză, echipate pentru viteze de ordinul a 200 km/h;
- linii special modernizate pentru mare viteză, care au caracteristici speciale din cauza constrângerilor de ordin topografic, de relief sau de sistematizare urbană, la care viteza trebuie adaptată fiecărui caz în parte. Această categorie include liniile de interconectare între rețelele de mare viteză și cele convenționale, liniile din stații, liniile de acces către terminale, depouri etc. pe care materialul rulant „de mare viteză” circulă cu viteza convențională;
- linii convenționale destinate serviciilor

Amendamentul

1. Rețea

În sensul prezentei directive, **rețeaua Uniunii include rețeaua de mare viteză definită la punctele (a), (b) și (c) și rețeaua convențională definită la punctele (d)-(i), respectiv următoarele elemente:**

- (a)** linii special construite pentru mare viteză, echipate pentru viteze în general egale cu sau mai mari de 250 km/h, **permițând în același timp rularea la viteze de peste 300 km/h în circumstanțe adecvate;**
- (b)** linii special modernizate pentru mare viteză, echipate pentru viteze de ordinul a 200 km/h;
- (c)** linii special modernizate pentru mare viteză, care au caracteristici speciale din cauza constrângerilor de ordin topografic, de relief sau de sistematizare urbană, la care viteza trebuie adaptată fiecărui caz în parte. Această categorie include liniile de interconectare între rețelele de mare viteză și cele convenționale, liniile din stații, liniile de acces către terminale, depouri etc. pe care materialul rulant „de mare viteză” circulă cu viteza convențională;
- (d)** linii convenționale destinate serviciilor

pentru călători ;

– linii convenționale destinate traficului mixt (călători și marfă);

– linii convenționale destinate serviciilor de transport de marfă;

– noduri de călători;

– noduri de marfă, inclusiv terminale intermodale;

– linii de legătură între elementele de mai sus.

Această rețea include sisteme de gestionare a traficului, de localizare și navigație, instalațiile tehnice pentru prelucrarea datelor și telecomunicațiile destinate serviciilor de transport de călători pe distanțe mari și serviciilor de transport de marfă în cadrul rețelei, în vederea garantării unei exploatare armonioase și în condiții de siguranță a rețelei, precum și a unei gestionări eficiente a traficului.

pentru călători ;

(e) linii convenționale destinate traficului mixt (călători și marfă);

(f) linii convenționale destinate serviciilor de transport de marfă;

(g) noduri de călători;

(h) noduri de marfă, inclusiv terminale intermodale;

(i) linii de legătură între elementele de mai sus.

Această rețea include sisteme de gestionare a traficului, de localizare și navigație, instalațiile tehnice pentru prelucrarea datelor și telecomunicațiile destinate serviciilor de transport de călători pe distanțe mari și serviciilor de transport de marfă în cadrul rețelei, în vederea garantării unei exploatare armonioase și în condiții de siguranță a rețelei, precum și a unei gestionări eficiente a traficului.

Justificare

Este esențial să se păstreze diferența între rețeaua convențională și rețeaua de mare viteză.

Amendamentul 146

Propunere de directivă

Anexa I – punctul 2 – paragraful 1 – liniuțele 1 a și 1 b și subparagraful 2 (noi)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

– vehicule proiectate să ruleze la viteze de cel puțin 250 km/h pe linii special construite pentru mare viteză, permițând, în același timp atingerea unei viteze de peste 300 km/h în circumstanțe adecvate;

– vehicule proiectate să ruleze la viteze de ordinul a 200 km/h pe linii de mare viteză

sau pe linii special construite ori modernizate, atunci când sunt compatibile cu nivelurile de performanță ale acestor linii.

În plus, vehiculele destinate să ruleze cu o viteză maximă mai mică de 200 km/h și care sunt susceptibile să se poată deplasa pe întreaga rețea transeuropeană de mare viteză sau pe o parte a acesteia, atunci când sunt compatibile cu nivelurile de performanță ale rețelei respective, îndeplinesc cerințele pentru funcționarea în condiții de siguranță pe rețeaua respectivă. În acest scop, STI-urile pentru vehiculele convenționale specifică, de asemenea, cerințe pentru funcționarea în condiții de siguranță a vehiculelor convenționale pe rețelele de mare viteză.

Justificare

Având în vedere implicațiile pentru siguranța rețelei, este esențial să se specifice cerințele pentru vehiculele care se pot deplasa cu 250 km/h și cele care se pot deplasa cu 200 km/h și mai puțin pe liniile de mare viteză.

Amendamentul 147

Propunere de directivă

Anexa I – punctul 2 – paragraful 1 – liniuța 2

Textul propus de Comisie

– vagoanele de marfă, inclusiv vehiculele destinate transportului de camioane;

Amendamentul

– vagoanele de marfă, inclusiv vehiculele **cu platformă joasă** destinate **întregii rețele și vehiculele destinate** transportului de camioane;

Justificare

Una dintre problemele întâmpinate de interoperabilitatea infrastructurii feroviare în Europa constă în diferențele dintre gabaritele de încărcare. În unele cazuri, această problemă poate fi rezolvată cu ajutorul vagoanelor cu platformă joasă, care nu sunt neapărat destinate

transportului de camioane. Prin urmare, legiuitorul ar trebui să acorde o atenție deosebită acestui tip de vehicul și să includă o referire specifică la vagoanele de marfă cu platformă joasă, care ar trebui să fie mai comune și mai răspândite în rețea, întrucât se pot deplasa pe o mare parte a acesteia.

Amendamentul 148

Propunere de directivă

Anexa III – punctul 2 – subpunctul 2.4 – subpunctul 2.4.1 – paragraful 5

Textul propus de Comisie

În caz de pericol, dispozitivele trebuie să permită călătorilor să informeze mecanicul de locomotivă și personalului însoțitor să **il** contacteze.

Amendamentul

În caz de pericol, dispozitivele trebuie să permită călătorilor să informeze mecanicul de locomotivă **și/sau conductorul și să solicite** personalului însoțitor să **il/îi** contacteze.

Amendamentul 149

Propunere de directivă

Anexa III – punctul 2 – subpunctul 2.4 – subpunctul 2.4.1 – paragraful 6

Textul propus de Comisie

Ușile de acces trebuie să **fie dotate cu un sistem** de deschidere și închidere **care** să garanteze siguranța călătorilor .

Amendamentul

Trebuie să **se poată urca în tren și coborî din acesta în siguranță. Mecanismele** de deschidere și închidere **a ușilor, distanța față de peron și măsurile de pregătire a trenurilor pentru plecare trebuie** să garanteze siguranța călătorilor. **Trenurile trebuie să fie proiectate astfel încât călătorii să nu poată rămâne imobilizați.**

Justificare

Siguranța călătorilor nu se poate limita la modul de închidere și deschidere a ușilor.

Amendamentul 150

Propunere de directivă

Anexa III – punctul 2 – subpunctul 2.4 – subpunctul 2.4.1 – paragraful 10

Textul propus de Comisie

Trenurile trebuie să fie dotate cu un sistem de sonorizare care să permită personalului de bord să se adreseze călătorilor .

Amendamentul

Trenurile trebuie să fie dotate cu un sistem de sonorizare care să permită personalului de bord **și/sau mecanicilor de locomotivă** să se adreseze călătorilor.

Amendamentul 151

Propunere de directivă

Anexa III – punctul 2 – subpunctul 2.4 – subpunctul 2.4.1 – paragraful 10 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Călătorilor trebuie să li se furnizeze informații detaliate și ușor de înțeles privind reglementările aplicabile atât în gări, cât și în trenuri (puncte fără acces, intrări și ieșiri, instrucțiuni privind conduita, accesul persoanelor cu mobilitate redusă, semnificația indicatoarelor, zonele periculoase etc.).

Justificare

Informarea este un alt aspect al siguranței și accesului călătorilor.

Amendamentul 152

Propunere de directivă

Anexa III – punctul 2 – subpunctul 2.4 – subpunctul 2.4.3 – paragraful 3

Textul propus de Comisie

Caracteristicile materialului rulant trebuie să permită deplasarea acestuia pe orice linie pe care este prevăzută funcționarea sa, ținând seama de condițiile climatice relevante.

Amendamentul

Caracteristicile materialului rulant trebuie să permită deplasarea acestuia pe orice linie pe care este prevăzută funcționarea sa, ținând seama de condițiile climatice relevante **și de topografie**.

Justificare

Amendamentul precizează că nu numai condițiile climatice, ci și topografia (de exemplu relieful traseelor montane) impun cerințe specifice pentru materialul rulant (de exemplu, frânele și capacitatea cârligelor de remorcare).

Amendamentul 153

Propunere de directivă

Anexa III – punctul 2 – subpunctul 2.6 – subpunctul 2.6.1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Alinierea normelor de funcționare în rețea și calificările mecanicilor, ale personalului de bord și ale personalului din centrele de control trebuie să asigure operarea în condiții de siguranță, ținând seama de diferența dintre cerințele serviciilor transfrontaliere și cele ale serviciilor interne.

Amendamentul

Alinierea normelor de funcționare în rețea și calificările mecanicilor, ale inspectorilor de material rulant, ale controlorilor de mișcare, ale personalului de bord și ale personalului din centrele de control trebuie să asigure operarea în condiții de siguranță, ținând seama de diferența dintre cerințele serviciilor transfrontaliere și cele ale serviciilor interne. **Trebuie depuse eforturi pentru a asigura un nivel ridicat de formare, cu calificări avansate, la nivelul Uniunii.**

Justificare

Siguranța feroviară nu se poate limita la calificările mecanicilor de locomotivă și ale personalului de bord.

EXPUNERE DE MOTIVE

1. Introducere

Transportul feroviar realizează în prezent în Europa peste 8 miliarde de călătorii pe an și transportă 10% din mărfuri, ceea ce înseamnă venituri de 13 miliarde EUR și o cifră de afaceri de 73 de miliarde EUR și 800 000 de locuri de muncă. În Cartea albă intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punctul de vedere al resurselor”, Comisia Europeană preconizează că, în 2050, mai mult de jumătate din transportul de călători și marfă pe distanțe medii se va desfășura de calea ferată. Acest obiectiv nu numai că îmbunătățește opțiunile utilizatorilor și oportunitățile întreprinzătorilor, dar va fi esențial pentru reducerea cu 20% a emisiilor de gaze cu efect de seră și reducerea cu 60% a emisiilor de CO₂ în 2050 față de nivelul din 1990. Compararea între situația actuală și obiective reflectă potențialul de creștere al unui sector în care fabricanții europeni sunt lideri mondiali în tehnologie, în special în domeniul siguranței și al rețelelor de mare viteză.

2. Situația actuală: „pierderea trenului”

Oportunitățile descrise pot fi subminate dacă operatorii actuali și statele membre, pentru a menține actualul model de afaceri, continuă să blocheze deschiderea sectorului și să favorizeze un spațiu feroviar european fragmentat. În acest sens folosesc sarcini birocratice împovărătoare și presupuse garanții tehnice care pot determina pierderea de către transportul feroviar a „trenului” care trebuie să conducă la integrarea clară a acestui mijloc de transport în oferta de intermodalitate a sistemului european de transporturi. Eliminarea acestor bariere va îmbunătăți serviciile furnizate utilizatorilor, va face sectorul feroviar mai atractiv pentru noii întreprinzători, va crea locuri de muncă și va transforma transportul feroviar într-un element esențial al politicii europene de mediu.

Următoarele cifre caracterizează dimensiunea și natura problemelor. În prezent, în Europa, există 11 000 de norme tehnice naționale care reglementează procedurile de exploatare emise de 27 de autorități naționale foarte diferite ca structură, mijloace și capacitate a personalului. Caracterul arbitrar domină, în plus, aplicarea acestor norme, întrucât este frecventă încălcarea termenelor stabilite sau solicitarea de încercări și teste suplimentare. Există diferențe enorme în privința procedurilor și a certificării vehiculelor.

Această nearmonizare înseamnă că un fabricant care depune o cerere de certificare a unui vehicul suportă costuri care pot ajunge la 6 milioane EUR într-un proces care poate dura până la doi ani. 10% din costurile de proiectare și fabricare a unei locomotive sunt sarcini administrative. Dacă respectivul vehicul circulă prin trei dintre cele 27 de state membre, acest procentaj ajunge la 30%. În aceste condiții, apariția unor noi operatori este imposibilă. În

același timp, se pierd resurse care ar putea fi dedicate inovării într-un sector a cărui rentabilitate în cadrul UE și în restul lumii depinde de rolul său de lider în ceea ce privește dezvoltarea unei tehnologii de vârf și de înaltă calitate.

3. O schimbare de macaz pentru a părăsi „calea fără ieșire”

Pentru a rezolva această situație, instituțiile europene elaborează „al patrulea pachet feroviar european” prin care se dorește îmbunătățirea legislației europene în vigoare (al treilea pachet feroviar), care nu a fost transpusă în mod adecvat în multe state membre. Aceste pachete legislative cuprind, în afara aspectelor privind interoperabilitatea, proiectarea rețelelor transeuropene, mecanismele de finanțare și standardele de siguranță. În acest domeniu, prima directivă privind interoperabilitatea sistemului feroviar a fost Directiva 96/48/CE referitoare la rețelele feroviare de mare viteză, completată de Directiva 2001/16/CE referitoare la sistemul feroviar transeuropean convențional. Aceste directive au fost reformate în 2008, rezultând Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (Directiva 2008/57/CE), care este în prezent în vigoare, modificată prin Directiva 2009/131/CE și Directiva 2011/18/UE. Niciunul dintre aceste acte legislative nu a reușit „schimbarea de macaz” de care are nevoie sectorul pentru a ajunge pe calea descrisă în Cartea albă.

4. Propunerea Comisiei

Propunerea Comisiei urmărește reducerea cu 20% a timpului necesar unei noi întreprinderi pentru a intra pe piață și reducerea cu același procentaj a termenelor și costurilor suportate de fabricanți pentru omologarea materialului rulant. Cele 500 de milioane EUR disponibilizate astfel în următorii cinci ani ar trebui să consolideze poziția de lider a industriei feroviare europene pe piețele mondiale.

Din acest motiv, Comisia intenționează să transforme Agenția Europeană a Căilor Ferate (AEF) într-un ghișeu unic ce va emite „pașaportul european al vehiculelor” care autorizează „introducerea pe piață”, „punerea în funcțiune” fiind responsabilitate operatorilor. Propunerea face mai transparentă și mai simplă guvernarea internă a unei organizații al cărei rol în domeniul supravegherii și al revizuirii normelor naționale va fi consolidat pentru a evita suprapunerile sau contradicțiile cu legislația europeană.

Propunerea îmbunătățește transparența procedurilor de acreditare bazate pe reglementarea organismelor de evaluare a conformității pentru a le alinia la Decizia nr. 768/2008/CE privind un cadru comun pentru comercializarea produselor. Aceasta garantează transparența, capacitatea tehnică a organismelor implicate și încrederea în deciziile acestora.

5. Poziția raportoarei

Raportoarea este de acord cu evaluarea Comisiei privind situația actuală și consideră că al treilea pachet trebuie transpus în toate statele membre pentru a face viabil cel de-al patrulea

pachet. Este prevăzută o perioadă de transpunere de un an. Ar trebui, de asemenea, consolidate capacitatea și competențele AEF pentru ca aceasta să își poată îndeplini misiunea de ghișeu unic. Agenția ar trebui să faciliteze dezvoltarea ERTMS și să beneficieze de cunoștințele dobândite de agențiile naționale, cu care va trebui să definească un cadru de relații.

De asemenea, raportoarea a depus mai multe amendamente pentru a îmbunătăți transparența securității juridice și normative în cadrul sectorului și pentru a stimula investițiile și inițiativele antreprenoriale. În acest sens propune o singură operațiune atât pentru trenuri, cât și pentru materialul rulant și simplificarea procedurii de certificare a instalațiilor fixe care, cu excepția subsistemelor control-comandă, continuă să funcționeze în temeiul dispozițiilor Directivei 2008/57/CE. O altă noutate propusă este înființarea unui registru european al vehiculelor. Agențiile naționale vor dispune de un termen de doi ani pentru a-și transfera datele către acesta.

Raportoarea a ținut seama de contribuțiile a zeci de organizații la elaborarea prezentului raport. Dacă raportoarea este de acord cu evaluarea Comisiei privind situația actuală, soluțiile propuse sunt, adeseori, divergente.

ANEXĂ: SCRISOAREA COMISIEI PENTRU AFACERI JURIDICE

Ref.: D(2013)65090

DI Brian SIMPSON
Președintele Comisiei pentru transport și turism
ASP 13G306
Bruxelles

Obiect: *Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (reformare) (COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD))*

Stimate domnule președinte,

Comisia pentru afaceri juridice, pe care am onoarea să o prezidez, a examinat propunerea menționată anterior, în conformitate cu articolul 87 privind reformarea, astfel cum a fost introdus în Regulamentul de procedură al Parlamentului.

Alineatul (3) al articolului respectiv are următorul conținut:

„În cazul în care comisia competentă pentru chestiuni juridice consideră că propunerea nu implică nicio modificare de fond în afara celor identificate ca atare, aceasta informează comisia competentă cu privire la acest lucru.

În acest caz, în afara condițiilor stabilite la articolele 156 și 157, în cadrul comisiei competente pentru subiectul în cauză sunt admisibile doar amendamentele referitoare la acele părți din propunere care conțin modificări.

Cu toate acestea, în cazul în care, în conformitate cu punctul 8 din Acordul interinstituțional, comisia competentă intenționează să depună amendamente referitoare la părțile codificate ale propunerii, aceasta notifică imediat intenția sa Consiliului și Comisiei, iar aceasta din urmă informează comisia, înainte de votul în temeiul articolului 54, cu privire la poziția sa privind aceste amendamente și dacă intenționează sau nu să retragă propunerea de reformare.”

Ca urmare a avizului Serviciului Juridic, ai cărui reprezentanți au participat la reuniunile grupului de lucru consultativ care a examinat propunerea de reformare, și în concordanță cu recomandările autorului avizului, Comisia pentru afaceri juridice consideră că propunerea în cauză nu conține nicio modificare de fond în afara celor care au fost identificate ca atare în propunere și că, în ceea ce privește codificarea dispozițiilor neschimbate din actele precedente

cu respectivele modificări, propunerea se limitează la o simplă codificare a actelor existente, fără modificări de fond ale acestora.

În plus, Comisia pentru afaceri juridice a considerat, în conformitate cu articolul 86 alineatele (2) și (3), că adaptările tehnice sugerate în avizul grupului de lucru menționat mai sus au fost necesare pentru a asigura conformitatea propunerii cu regulile de reformare.

În concluzie, după discutarea subiectului în cadrul reuniunii sale din 16 decembrie 2013, Comisia pentru afaceri juridice recomandă cu unanimitate¹ începerea examinării de către Comisia pentru transport și turism, competentă în fond, a propunerii de mai sus în conformitate cu articolul 87.

Cu stimă,

Klaus-Heiner LEHNE

Anexă: avizul grupului de lucru consultativ.

¹ Au fost prezenți următorii membri: Françoise Castex (vicepreședintă), Christian Engström, Marielle Gallo, Giuseppe Gargani, Klaus-Heiner Lehne (președinte), Bernhard Rapkay, Evelyn Regner (vicepreședintă), Francesco Enrico Speroni, Dimitar Stoyanov, Rebecca Taylor, Alexandra Thein, Tadeusz Zwiefka.

ANEXĂ: AVIZUL GRUPULUI DE LUCRU CONSULTATIV AL SERVICIILOR JURIDICE ALE PARLAMENTULUI EUROPEAN, CONSILIULUI ȘI COMISIEI



GRUPUL DE LUCRU CONSULTATIV
AL SERVICIILOR JURIDICE

Bruxelles,

AVIZ

**ÎN ATENȚIA PARLAMENTULUI EUROPEAN
CONSILIULUI
COMISIEI**

**Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană
COM(2013)0030 din 30.1.2013 – 2013/0015(COD)**

Având în vedere Acordul interinstituțional din 28 noiembrie 2001 privind utilizarea mai structurată a tehnicii de reformare a actelor legislative, în special punctul 9, grupul de lucru consultativ, alcătuit din reprezentanți ai serviciilor juridice din cadrul Parlamentului European, al Consiliului și al Comisiei, s-a întrunit la 21 februarie 2013 în vederea examinării, printre altele, a propunerii menționate anterior prezentate de Comisie.

În cursul examinării¹ propunerii de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de reformare a Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate, grupul de lucru consultativ a stabilit, de comun acord următoarele.

- 1) Pentru a fi redactată în deplină conformitate cu cerințele relevante prevăzute de acordul interinstituțional, expunerea de motive ar fi trebuit să specifice dispozițiile din documentul anterior care rămân neschimbate în cadrul propunerii, după cum se prevede la punctul 6 litera (a) punctul (iii) din respectivul acord.
- 2) În proiectul de reformare, următoarele modificări propuse ar fi trebuit identificate prin

¹ Grupul de lucru consultativ a avut la dispoziție versiunile în limbile engleză, franceză și germană ale propunerii și a lucrat pe baza versiunii în limba engleză, versiunea lingvistică originală a textului examinat.

utilizarea fondului gri, folosit în general pentru evidențierea modificărilor de substanță:

- la prima referire, înlocuirea referinței existente la articolul 156 din Tratatul de instituire a Comunității Europene cu o referință la articolele 170 și 171 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene;
- în formularea inițială de la articolul 4 alineatul (4), eliminarea expresiei „*În măsura necesară realizării obiectivului menționat la articolul 1*”;
- la articolul 9 alineatul (1), adăugarea cuvintelor „*fiind interoperabil*”;
- la articolul 54 alineatul (3), eliminarea referinței existente la capitolul IV.

3) în articolul 44 alineatul (1) litera (b), trimiterea la „*alineatul (3)*” ar trebui adaptată astfel încât trimiterea să fie la „*alineatul 2*”.

În urma examinării propunerii, grupul de lucru consultativ a ajuns, de comun acord, la concluzia că propunerea nu conține nicio modificare de fond în afara celor care au fost identificate ca atare în propunere sau în prezentul aviz. Grupul de lucru consultativ a constatat, de asemenea, că, în ceea ce privește codificarea dispozițiilor neschimbate din actele precedente cu respectivele modificări de fond, propunerea se limitează la o simplă codificare a actelor existente, fără modificări de fond ale acestora.

F. DREXLER
Jurisconsult

H. LEGAL
Jurisconsult

L. ROMERO REQUENA
Director general

16.10.2013

AVIZ AL COMISIEI PENTRU DEZVOLTARE REGIONALĂ

destinat Comisiei pentru transport și turism

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

Raportoare pentru aviz: Marie-Thérèse Sanchez-Schmid

JUSTIFICARE SUCCINTĂ

Introducere

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

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

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

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

Simplificarea procedurilor și armonizarea tehnică reprezintă premisa obligatorie pentru crearea unui spațiu feroviar unic european și deschiderea concurenței în sector.

Interoperabilitatea este în egală măsură condiția *sine qua non* pentru îmbunătățirea transportului feroviar transfrontalier, indispensabil pentru coeziunea teritorială a Uniunii.

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

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

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

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

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

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

Propunerile de amendamente:

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

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

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

Structura propusă: Amendamentele se inspiră în principal din compromisul convenit în cadrul Consiliului din 10 iunie 2013, care creează un echilibru între arbitrajul european și expertizele naționale. Agenția rămâne, astfel, ghișeu unic pentru orice autorizare a unui vehicul. Solicitantul trebuie să precizeze în cererea sa „zona de utilizare” a vehiculului.

Agenția verifică respectarea specificațiilor tehnice de interoperabilitate (STI) și transferă autorităților naționale de siguranță responsabile pentru „zona de utilizare” specificată cererile de verificare a compatibilității tehnice cu normele naționale.

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

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

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

În scopul fluidizării pieței europene, și piesele de schimb ar trebuie să facă obiectul unei armonizări. În cele din urmă, pentru a asigura coordonarea implementării acestui sistem în întreaga Europă, agenția trebuie să controleze autorizarea sistemelor ERTMS.

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

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

AMENDAMENTE

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

Amendamentul 1

Propunere de directivă

Referirea 1

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene , în special	având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special

articolul 91 alineatul (1), articolul 170 și articolul 171,

articolul 4 alineatul (2) litera (c), articolul 91 alineatul (1), articolul 170 și articolul 171,

Amendamentul 2

Propunere de directivă Considerentul 2

Textul propus de Comisie

(2) Pentru a permite cetățenilor Uniunii, operatorilor economici, precum și autorităților regionale și locale să beneficieze pe deplin de avantajele care decurg din realizarea unui spațiu fără frontiere interne, este recomandabil, în special, să se îmbunătățească interconectarea și interoperabilitatea rețelelor feroviare naționale, precum și accesul la aceste rețele, prin punerea în aplicare a oricăror măsuri care se pot dovedi necesare în domeniul armonizării standardelor tehnice.

Amendamentul

(2) Pentru a permite cetățenilor Uniunii, operatorilor economici, precum și autorităților regionale și locale să beneficieze pe deplin de avantajele care decurg din realizarea unui spațiu fără frontiere interne **și din îndeplinirea obiectivului de coeziune teritorială**, este recomandabil, în special, să se îmbunătățească interconectarea și interoperabilitatea rețelelor feroviare naționale, precum și accesul la aceste rețele, prin punerea în aplicare a oricăror măsuri care se pot dovedi necesare în domeniul armonizării standardelor tehnice.

Amendamentul 3

Propunere de directivă Considerentul 14

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

intre sub incidența unor specificații funcționale și tehnice comune.

Amendamentul 4

Propunere de directivă Considerentul 14

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 5

Propunere de directivă Articolul 1 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

și întreținerea sa.

obiectiv trebuie să conducă la definirea unui nivel optim de armonizare tehnică și contribuie astfel la crearea treptată a pieței interne de echipamente și servicii pentru construcția, reînnoirea, modernizarea și exploatarea sistemului feroviar din Uniune.

Justificare

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

Amendamentul 6

Propunere de directivă Articolul 1 – alineatul 3 – litera b

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Justificare

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

Amendamentul 7

Propunere de directivă Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Justificare

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

Amendamentul 8

Propunere de directivă

Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 12

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Justificare

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

Amendamentul 9

Propunere de directivă

Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 13

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 10

Propunere de directivă

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

39a. „zonă de utilizare” înseamnă zona de utilizare preconizată a vehiculului, adică rețelele sau liniile sau grupurile de rețele sau de linii, situate în unul sau mai multe state membre, pe care vehiculul urmează să circule.

Amendamentul 11

Propunere de directivă

Articolul 4 – alineatul 4 – litera d

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Regulamentului (CE) nr. 881/2004;

Justificare

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

Amendamentul 12

**Propunere de directivă
Articolul 5 – alineatul 2 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) Elaborarea, adoptarea și revizuirea fiecărei STI (inclusiv parametrii fundamentali) țin seama de costurile și beneficiile estimate ale tuturor soluțiilor tehnice avute în vedere, precum și ale interfețelor acestora, astfel încât să se identifice și să se pună în aplicare soluțiile cele mai viabile. Statele membre participă la această evaluare prin furnizarea datelor solicitate.

Justificare

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

Amendamentul 13

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Justificare

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

Amendamentul 14

Propunere de directivă Articolul 15 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Obligația organismului de evaluare a conformității notificat responsabil de verificarea „CE” a unui subsistem începe din faza de proiectare și acoperă întreaga perioadă de fabricație, până la faza de recepție dinaintea punerii în funcțiune a subsistemului. Aceasta **poate** include, de asemenea, verificarea interfețelor subsistemului în cauză cu sistemul în care este încorporat, pe baza informațiilor disponibile în STI relevantă și în registrele prevăzute la articolele 44 și 45.

Amendamentul

(2) Obligația organismului de evaluare a conformității notificat responsabil de verificarea „CE” a unui subsistem începe din faza de proiectare și acoperă întreaga perioadă de fabricație, până la faza de recepție dinaintea punerii în funcțiune a subsistemului. Aceasta include, de asemenea, verificarea interfețelor subsistemului în cauză cu sistemul în care este încorporat, pe baza informațiilor disponibile în STI relevantă și în registrele prevăzute la articolele 44 și 45.

Justificare

Este esențială includerea interfețelor, astfel cum prevede actuala directivă.

Amendamentul 15

Propunere de directivă Articolul 18 – alineatul 2 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

pentru toate celelalte instalații fixe.

Justificare

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

Amendamentul 16

Propunere de directivă

Articolul 20 – alineatul 1 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1b) Autorizația de introducere pe piață a unui vehicul se eliberează pe baza unui dosar al vehiculului sau al tipului de vehicul produs de solicitant, care include documente justificative cu privire la:

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

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

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

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

De fiecare dată când sunt necesare teste pentru obținerea unei dovezi documentare

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

Amendamentul 17

Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

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

(b) autorizația de utilizare a vehiculelor pentru zona definită la alineatul (1a). Respectiva autorizație atestă valorile parametrilor relevanți pentru verificarea compatibilității tehnice dintre vehicul și instalațiile fixe **din zona în cauză**, după cum se prevede în STI-uri. Autorizația de

introducere pe piață a unui vehicul
furnizează și informații despre
conformitatea vehiculului cu STI-urile
relevante și cu seturile de norme naționale,
referitoare la acești parametri.

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

Amendamentul 18

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

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

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

Amendamentul 19

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2b) În termen de o lună de primirea cererii, Agenția informează solicitantul că dosarul este complet sau îi solicită acestuia informații suplimentare relevante, care trebuie furnizate într-un interval de timp rezonabil. În ceea ce privește măsura în care dosarul este complet, precis și consecvent, Agenția poate evalua și elementele enunțate la alineatul (1b) litera (d).

Amendamentul 20

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 21

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 22

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

confirmă decizia propusă de Agenție în termen de 15 zile de la formularea cererii de către autoritatea sau autoritățile naționale de siguranță.

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

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

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

Amendamentul 23

Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

eliminat

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

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

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

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

Amendamentul 24

Propunere de directivă

Articolul 20 – alineatul 5 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 25

Propunere de directivă

Articolul 20 – alineatul 5 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Agencia oferă îndrumări detaliate cu privire la modalitatea de obținere a unei autorizații de introducere pe piață a unui vehicul. Solicitanților li se pune la dispoziție în mod gratuit un document de

Amendamentul

Agencia oferă îndrumări detaliate cu privire la modalitatea de obținere a unei autorizații de introducere pe piață a unui vehicul. Solicitanților li se pune la dispoziție în mod gratuit un document de îndrumare pentru

îndrumare pentru depunerea de cereri, în care sunt descrise și explicate cerințele pentru autorizația de introducere pe piață a unui vehicul și în care se enumeră documentele necesare. Autoritățile naționale de siguranță cooperează cu agenția în vederea diseminării acestor informații.

depunerea de cereri, în care sunt descrise și explicate cerințele pentru autorizația de introducere pe piață a unui vehicul și în care se enumeră documentele necesare. Autoritățile naționale de siguranță cooperează cu agenția în vederea diseminării acestor informații.

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

(a) orientările detaliate pentru solicitanți, în care sunt descrise și explicate cerințele pentru autorizația de introducere pe piață a unui vehicul și lista documentelor necesare;

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

(c) criteriile de evaluare a dosarelor de candidatură.

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

Amendamentul 26

Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

„utilizarea”.

Amendamentul 27

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 28

Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 8 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 29

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(8a) În orice caz, după consultarea cu autoritățile naționale de siguranță, autorizația este valabilă, fără a necesita extinderea zonei de utilizare, și pentru vehiculele care se deplasează până în găurile statelor membre învecinate având

caracteristici de rețea similare, dacă aceste gări sunt apropiate de frontieră. Consultarea cu autoritățile naționale de siguranță poate fi efectuată de la caz la caz sau poate fi specificată într-un acord transfrontalier între autoritățile naționale de siguranță.

Amendamentul 30

Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 9 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 31

Propunere de directivă Articolul 21 – alineatul 1 – paragraful 1 a (nou) și 1 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 32

Propunere de directivă Articolul 21 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 33

Propunere de directivă Articolul 21 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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

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

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

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 34

Propunere de directivă Articolul 42 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 35

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

Textul propus de Comisie

(2) **Întreprinderea feroviară care exploatează un vehicul** se asigură că vehiculul este marcat cu **NEV alocat.**

Amendamentul

(2) **Titularul înregistrării** se asigură că vehiculul este marcat cu **numărul european de înregistrare corect. Întreprinderea feroviară care exploatează un vehicul verifică marcajul acestuia.**

Justificare

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

Amendamentul 36

**Propunere de directivă
Articolul 43 – titlu**

Textul propus de Comisie

Registrele naționale ale vehiculelor

Amendamentul

Registrul european al vehiculelor

Amendamentul 37

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

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 38

Propunere de directivă

Articolul 43 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 39

Propunere de directivă

Articolul 43 – alineatul 1 – litera c

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(c) este accesibil **publicului**;

Amendamentul 40

Propunere de directivă Articolul 43 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 41

Propunere de directivă(Articolul 43 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 42

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5a) Registrele naționale ale vehiculelor

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

Amendamentul 43

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

- (a) numărul european al vehiculului;*
- (b) trimiteri la declarația de verificare CE și la agenția emitentă;*
- (c) trimiteri la registrul european al tipurilor de vehicule autorizate menționat la articolul 44;*
- (d) identificarea utilizatorului vehiculului;*
- (e) restricțiile privind utilizarea vehiculului;*
- (f) entitatea responsabilă de întreținere.*

Agenția actualizează fără întârziere registrul în cazul în care eliberează, reînnoiește, modifică, suspendă sau revocă autorizația de punere în funcțiune a unui vehicul.

Justificare

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

Amendamentul 44

Propunere de directivă Articolul 50 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 45

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 46

Propunere de directivă Articolul 51 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 47

Propunere de directivă Articolul 54 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare în vederea respectării dispozițiilor de la articolul 1, articolul 2, articolul 7 alineatele (1)-(4), articolul 11 alineatul (1), articolul 13, articolul 14 alineatele (1)-(7), articolul 15 alineatele (1)-(6), articolele 17-21, articolul 22 alineatele (3)-(7), articolele 23-36, articolul 37 alineatul (2), articolul 38, articolul 39, articolele 41-43, articolul 45 alineatele (1)-(5), articolul 51 și anexele I-III până la [*doi* ani de la data intrării în vigoare], cel târziu . Comisiei îi sunt comunicate de îndată de către statele membre textele respectivelor măsuri și un tabel de corespondență între aceste măsuri și prezenta directivă. Tabelele de corespondență sunt necesare pentru a permite tuturor actorilor implicați să identifice în mod clar dispozițiile relevante aplicabile la nivel național pentru punerea în aplicare a prezentei directive.

Amendamentul 48

Propunere de directivă Articolul 55 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare în vederea respectării dispozițiilor de la articolul 1, articolul 2, articolul 7 alineatele (1)-(4), articolul 11 alineatul (1), articolul 13, articolul 14 alineatele (1)-(7), articolul 15 alineatele (1)-(6), articolele 17-21, articolul 22 alineatele (3)-(7), articolele 23-36, articolul 37 alineatul (2), articolul 38, articolul 39, articolele 41-43, articolul 45 alineatele (1)-(5), articolul 51 și anexele I-III până la [*trei* ani de la data intrării în vigoare], cel târziu . Comisiei îi sunt comunicate de îndată de către statele membre textele respectivelor măsuri și un tabel de corespondență între aceste măsuri și prezenta directivă. Tabelele de corespondență sunt necesare pentru a permite tuturor actorilor implicați să identifice în mod clar dispozițiile relevante aplicabile la nivel național pentru punerea în aplicare a prezentei directive.

Amendamentul 49

Propunere de directivă Articolul 56 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 50

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. MONITORIZAREA COSTURILOR

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

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

În plus, această evaluare indică impactul probabil pentru toți operatorii și toți agenții economici implicați, printre care

se numără autoritățile locale și regionale.

PROCEDURĂ

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

PROCEDURĂ

Titlu	Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (Reformare)			
Referințe	COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD)			
Data prezentării la PE	30.1.2013			
Comisie competentă în fond Data anunțului în plen	TRAN 7.2.2013			
Comisie(i) sesizată(e) pentru avizare Data anunțului în plen	ITRE 7.2.2013	IMCO 7.2.2013	REGI 7.2.2013	JURI 7.2.2013
Avize care nu au fost emise Data deciziei	ITRE 20.2.2013	IMCO 20.2.2013		
Raportor(i) Data numirii	Izaskun Bilbao Barandica 14.3.2013			
Examinare în comisie	9.7.2013	14.10.2013		
Data adoptării	17.12.2013			
Rezultatul votului final	+: –: 0:	38 5 1		
Membri titulari prezenți la votul final	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, 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, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Mike Natrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Zīle			
Membri supleanți prezenți la votul final	Phil Bennion, Jean-Jacob Bicep, Spyros Danellis, Zita Gurmai, Alfreds Rubiks, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils, Karim Zéribi			
Data depunerii	16.1.2014			