



Document de ședință

A8-0071/2016

31.3.2016

*****II**

RECOMANDARE PENTRU A DOUA LECTURĂ

referitoare la poziția Consiliului în primă lectură în vederea adoptării unei directive a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (reformare)
(10579/1/2015 – C8-0416/2015 – 2013/0015(COD))

Comisia pentru transport și turism

Raportoare: Izaskun Bilbao Barandica

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

Amendamentele Parlamentului prezentate pe două coloane

Textul eliminat este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în coloana din stânga. Textul înlocuit este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în ambele coloane. Textul nou este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în coloana din dreapta.

În primul și în al doilea rând din antetul fiecărui amendament se identifică fragmentul vizat din proiectul de act supus examinării. În cazul în care un amendament vizează un act existent care urmează să fie modificat prin proiectul de act, antetul conține două rânduri suplimentare în care se indică actul existent și, respectiv, dispoziția din acesta vizată de modificare.

Amendamentele Parlamentului prezentate sub formă de text consolidat

Părțile de text noi sunt evidențiate prin caractere *cursive aldine*. Părțile de text eliminate sunt indicate prin simbolul ■ sau sunt tăiate. Înlocuirile sunt semnalate prin evidențierea cu caractere *cursive aldine* a textului nou și prin eliminarea sau tăierea textului înlocuit.

Fac excepție de la regulă și nu se evidențiază modificările de natură strict tehnică efectuate de serviciile competente în vederea elaborării textului final.

CUPRINS

	Pagina
PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN	4
ANEXĂ LA REZOLUȚIA LEGISLATIVĂ.....	6
EXPUNERE DE MOTIVE	7
PROCEDURA COMISIEI COMPETENTE ÎN FOND	9

PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitoare la poziția Consiliului în primă lectură în vederea adoptării unei directive a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (reformare)
(10579/1/2015 – C8-0416/2015 – 2013/0015(COD))

(Procedura legislativă ordinară: a doua lectură)

Parlamentul European,

- având în vedere poziția în primă lectură a Consiliului (10579/1/2015 – C8-0416/2015),
 - având în vedere avizele motivate prezentate de către Parlamentul 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 poziția sa în primă lectură³ referitoare la propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2013)0030),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (7) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
 - având în vedere articolul 76 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere recomandarea pentru a doua lectură a Comisiei pentru transport și transport (A8-0071/2016),
1. aprobă poziția Consiliului în primă lectură;
 2. ia act de declarația Comisiei anexată la prezenta rezoluție;
 3. constată că actul este adoptat în conformitate cu poziția Consiliului;
 4. sugerează ca actul să fie citat ca „Directiva Bilbao Barandica-Matīss privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (reformare)”⁴
 5. încredințează Președintelui sarcina de a semna actul împreună cu Președintele Consiliului, în conformitate cu articolul 297 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene;

¹ JO C 327, 12.11.2013, p. 122.

² JO C 356, 5.12.2013, p. 92.

³ Texte adoptate la 26.2.2014, P7_TA(2014)0149.

⁴ Izaskun Bilbao Barandica și Anrijs Matīss au condus negocierile pentru actul respectiv în numele Parlamentului și, respectiv, al Consiliului.

6. încredințează Secretarului General sarcina de a semna actul, după ce s-a verificat îndeplinirea corespunzătoare a tuturor procedurilor, și de a asigura, de comun acord cu Secretarul General al Consiliului, publicarea sa, împreună cu declarația Comisiei referitoare la acesta, în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*;
7. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

ANEXĂ LA REZOLUȚIA LEGISLATIVĂ

Declarația Comisiei privind documentele explicative

Comisia reamintește că Parlamentul European, Consiliul și Comisia au recunoscut în Declarația politică comună din 27 octombrie 2011 privind documentele explicative că informațiile pe care statele membre le furnizează Comisiei în ceea ce privește transpunerea directivelor în legislația națională „trebuie să fie clare și precise” pentru a facilita îndeplinirea de către Comisie a sarcinilor sale de monitorizare a aplicării legislației Uniunii. În cazul de față, documentele explicative ar fi putut fi utile în acest scop. Comisia își exprimă regretul că textul final nu conține dispoziții în acest sens.

EXPUNERE DE MOTIVE

În ultimul deceniu, piața feroviară din UE a cunoscut modificări profunde, introduse treptat prin trei „pachete legislative feroviare” destinate să deschidă piețele naționale și să îmbunătățească interoperabilitatea și competitivitatea căilor ferate la nivelul UE, păstrând totodată un nivel ridicat de siguranță.

Însă, în ciuda dezvoltării considerabile a „acquis-ului UE” prin care se instituie o piață internă pentru serviciile de transport feroviar, ponderea transportului feroviar în cadrul modurilor de transport în interiorul UE este în continuare modestă. În prezent, ponderea globală a transportului feroviar pe piața UE stagnează la 6% și, potrivit Eurobarometru, 54% dintre utilizatori nu sunt mulțumiți de serviciile feroviare.

Din acest motiv, în ianuarie 2013, Comisia a hotărât să prezinte cel de al patrulea pachet legislativ feroviar pentru a spori calitatea și eficiența serviciilor de transport feroviar prin eliminarea ultimelor obstacole de pe piață care împiedică crearea unui spațiu feroviar unic european.

Directiva privind interoperabilitatea este o componentă a celui de al patrulea pachet legislativ feroviar și vizează înlăturarea barierelor de ordin administrativ și tehnic rămase, în special prin:

- stabilirea unei abordări comune a normelor de siguranță și interoperabilitate în vederea creșterii economiilor de scară pentru întreprinderile feroviare care își desfășoară activitatea în întreaga UE;
- reducerea costurilor administrative și accelerarea procedurilor administrative armonizate și
- evitarea discriminării disimulate.

În urma adoptării poziției Parlamentului în primă lectură în cadrul ședinței plenare, la 26 februarie 2014, au început negocierile neoficiale cu Președinția italiană, acestea continuând cu Președinția letonă. După nouă runde de triloguri cu Președinția letonă, echipele de negociere ale Parlamentului și Consiliului au ajuns la un acord privind dosarul la 17 iunie 2015.

Textul acordului a fost prezentat Comisiei TRAN și a fost aprobat cu o majoritate covârșitoare la 10 octombrie 2015. Ținând seama de aprobarea comisiei, președintele acesteia a recomandat plenului, în scrisoarea adresată de acesta președintelui Comitetului Reprezentanților Permanenți, să aprobe poziția Consiliului în primă lectură fără amendamente. În urma verificării juridico-lingvistice, Consiliul și-a adoptat poziția în primă lectură, confirmând acordul la 10 decembrie 2015.

Având în vedere că poziția în primă lectură a Consiliului este conformă cu acordul la care s-a ajuns în cadrul trilogurilor, raportarea recomandă comisiei să o accepte fără altă modificare.

Rezultatele negocierilor

Sistemul instituit de noua directivă va reprezenta pentru Europa un pas înainte în vederea realizării spațiului feroviar unic european. Sistemul va reduce costurile administrative și va accelera procedurile, menținând în același timp actualul nivel ridicat de siguranță. În același timp, sistemul va contribui la evitarea oricăror discriminări disimulate, în special la adresa noilor societăți care doresc să pătrundă pe o piață feroviară. Se preconizează, prin urmare, că

el va contribui la creșterea economiilor de scară ale întreprinderilor feroviare și ale constructorilor feroviari din întreaga Uniune, îmbunătățind competitivitatea întreprinderilor din UE.

Acordul va permite în special:

- ca întreprinderile să nu fie nevoite să depună mai multe cereri; AEF va autoriza vehiculele destinate operațiunilor transfrontaliere, în timp ce, pentru cele care efectuează doar activități de transport la nivel național, solicitantul va putea alege ca cererea sa să fie procesată fie de agenție, fie de autoritatea națională; în prezent, atunci când un fabricant de material rulant dorește să introducă un nou vehicul pe piață în mai multe state membre, el trebuie să depună mai multe cereri pe lângă autoritățile naționale din statele membre în care vehiculul va circula; potrivit noilor norme, nu va mai fi necesară depunerea unor cereri multiple;
- crearea unui „ghișeu unic” care va funcționa cu un punct unic de primire a tuturor cererilor; acest sistem de informare și comunicare va face ca procedurile să fie ușoare și transparente; el va permite atât agenției, cât și autorităților naționale de siguranță să urmărească diferitele etape ale cererii pe parcursul procedurii; de asemenea, el va asigura coerența în cazul depunerii mai multor cereri pentru obținerea unor autorizații similare;
- introducerea unor termene clare pentru diversele etape ale procedurilor;
- garantarea faptului că proiectele din cadrul Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS) sunt interoperabile; în acest scop, AEF va evalua soluțiile tehnice avute în vedere înainte de a publica orice procedură de ofertare privind echipamentele ERTMS terestre ;
- reducerea semnificativă a numărului de norme naționale aplicabile în domenii în care se introduce legislație armonizată la nivelul UE.

AEF va începe să își îndeplinească sarcinile legate de autorizații în termen de trei ani de la data intrării în vigoare a directivei. Statele membre vor dispune de încă un an în care să continue cu sistemul actual, dacă acest lucru li se pare necesar. În acest caz, va trebui ca ele să informeze agenția și Comisia cu privire la decizia lor și să ofere o justificare.

AEF și autoritățile naționale de siguranță vor încheia, de asemenea, acorduri de cooperare. Ghișeul unic și acordurile de cooperare vor garanta o atribuire clară a sarcinilor între AEF și autoritățile naționale. De asemenea, ele vor asigura coerența în cazul depunerii mai multor cereri pentru obținerea unor autorizații similare. Sistemul ghișeului unic urmează să fie pus în aplicare în termen de trei ani de la intrarea în vigoare a regulamentului AEF.

PROCEDURA COMISIEI COMPETENTE ÎN FOND

Titlu	Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (Reformare)
Referințe	10579/1/2015 – C8-0416/2015 – 2013/0015(COD)
Data primei lecturi a PE	26.2.2014 T7-0149/2014
Propunerea Comisiei	COM(2013)0030 - C7-0027/2013
Data anunțului în plen al primirii poziției Consiliului în primă lectură	4.2.2016
Comisie competentă în fond Data anunțului în plen	TRAN 4.2.2016
Raportori Data numirii	Izaskun Bilbao Barandica 16.7.2014
Examinare în comisie	16.2.2016
Data adoptării	15.3.2016
Rezultatul votului final	+: 39 -: 2 0: 2
Membri titulari prezenți la votul final	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Stelios Kouloglou, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Keith Taylor, Pavel Telička, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Kosma Zlotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Membri supleanți prezenți la votul final	Francisco Assis, Rosa D'Amato, Karoline Graswander-Hainz, Werner Kuhn, Franck Proust
Membri supleanți (articolul 200 alineatul (2)) prezenți la votul final	Mylène Troszczynski
Data depunerii	31.3.2016