

Bruxelles, 24.10.2016
COM(2016) 691 final

2013/0015 (COD)

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

**în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcționarea
Uniunii Europene**

privind

**poziția Consiliului cu privire la adoptarea unei Directive a Parlamentului European și a
Consiliului de modificare a Directivei 2012/34/UE privind instituirea spațiului feroviar
unic european, în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport
feroviar intern de călători și guvernarea infrastructurii feroviare**

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

**în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcționarea
Uniunii Europene**

privind

**poziția Consiliului cu privire la adoptarea unei Directive a Parlamentului European și a
Consiliului de modificare a Directivei 2012/34/UE privind instituirea spațiului feroviar
unic european, în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport
feroviar intern de călători și guvernarea infrastructurii feroviare**

(Text cu relevanță pentru SEE)

1. CONTEXT

La 30 ianuarie 2013, Comisia a adoptat un amplu pachet de șase propuneri legislative menite să asigure o calitate mai bună și o ofertă mai variată în sectorul serviciilor de transport feroviar din Europa.

Este necesară îmbunătățirea calității și a eficienței serviciilor pentru ca transportul feroviar să devină o alegere mai atractivă pentru călători și pentru a încuraja transferul modal. Deși fondurile publice sunt limitate, se poate obține un raport calitate-preț mai bun și se poate atinge durabilitatea.

Pachetul urmărește totodată încurajarea inovării în sectorul feroviar din UE pentru a răspunde așteptărilor utilizatorilor. Acest obiectiv este urmărit în trei moduri distincte și interdependente:

- (1) deschizând piețele interne ale transportului de călători către concurență și făcând obligatorie scoaterea la licitație a contractelor de servicii publice;
- (2) consolidând independența administratorilor de infrastructură, astfel încât aceștia să controleze toate funcțiile de bază ale rețelei feroviare și asigurând accesul echitabil al tuturor la căile ferate;
- (3) consolidând rolul Agenției UE pentru Căile Ferate astfel încât aceasta să devină un „ghișeu unic” pentru eliberarea autorizațiilor de introducere pe piață a vehiculelor și a certificatelor de siguranță pentru operatori valabile în întreaga UE.

Data la care a fost transmisă propunerea către Parlamentul European
și Consiliu

[documentul COM(2013) 30 final – 2013/0015 COD]:

31 ianuarie 2013

Data avizului Comitetului Economic și Social European:

11 iulie 2013

Data avizului Comitetului Regiunilor:

8 octombrie 2013

Data poziției Parlamentului European în primă lectură:

26 februarie 2014

Data adoptării poziției Consiliului:

17 octombrie 2016

2. OBIECTIVUL PROPUNERII COMISIEI

Obiectivul general al propunerii Comisiei de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2012/34/UE (denumită în continuare „Directiva privind guvernanta”) este de a dezvolta în continuare spațiul feroviar unic european prin deschiderea către concurență a piețelor naționale de transport feroviar de călători și de a crea condiții de concurență echitabile pentru toate întreprinderile feroviare. Potrivit estimărilor, concurența sporită va îmbunătăți calitatea serviciilor feroviare și va stimula eficiența lor operațională, sporind astfel competitivitatea și atractivitatea căilor ferate în raport cu alte moduri de transport. 

Pentru a atinge acest obiectiv, Comisia a propus noi norme pentru a consolida independența administratorilor de infrastructură, pentru a evita subvenționarea încrucișată de la administrația infrastructurii către operațiunile feroviare și pentru a îmbunătăți coordonarea dintre diferiții actori de pe piața feroviară.

Prezenta propunere a Comisiei este strâns legată de propunerea de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători. Obiectivul propunerii de regulament este de a introduce principiul de procedurilor competitive obligatorii de atribuire a contractelor de servicii publice și de a oferi condiții îmbunătățite, care să permită prezentarea unor oferte eficace, de exemplu prin îmbunătățirea accesului la materialul rulant.

3. OBSERVAȚII PRIVIND POZIȚIA CONSILIULUI

Poziția adoptată de către Consiliu în primă lectură la 17 octombrie 2016 susține principalele obiective ale propunerii Comisiei. Ea prevede, în special, deschiderea către concurență a piețelor interne de transport feroviar de călători și îmbunătățirea normelor de guvernanta în ceea ce privește administrarea infrastructurii.

Deși poziția Consiliului nu merge atât de departe cât ar fi dorit Comisia cu privire la mai multe puncte, ea este un pas semnificativ înainte în comparație cu Directiva 2012/34/CE din mai multe motive:

- Comisia a propus cerințe mai stricte de separare între administratorii de infrastructură și alte entități ale întreprinderilor integrate vertical. Poziția Consiliului prevede o mai mare flexibilitate a structurilor, în special posibilitatea de a menține (sau de a relua) un model integrat vertical. În timp ce Comisia consideră că separarea verticală rămâne cea mai simplă modalitate de a asigura tratamentul nediscriminatoriu al noilor operatori, ea apreciază că poziția Consiliului introduce o serie de noi măsuri de salvagardare. Acestea sunt concepute pentru a asigura imparțialitatea administratorilor de infrastructură și includ în special limitări privind mandatele duble și evitarea conflictelor de interese.
- Comisia a propus norme menite să protejeze toate funcțiile de administrare a infrastructurii de influențe nedorite. Poziția Consiliului restrânge aplicarea celor mai stricte reguli la funcțiile esențiale. De exemplu, alocarea capacităților și stabilirea și colectarea taxelor de acces la calea ferată, care sunt de o importanță majoră pentru accesul nediscriminatoriu la infrastructură al operatorilor nou-intrați pe piață.

Comisia regretă faptul că posibilitatea de a introduce măsuri de salvagardare mai stricte și mai ample care să se aplice tuturor funcțiilor de administrare a infrastructurii, în special în ceea ce privește întreprinderile integrate vertical, nu a fost luată în considerare. Cu toate acestea, Comisia constată, de asemenea, că au fost introduse noi norme generale pentru a asigura transparența și imparțialitatea și în ceea ce privește gestionarea traficului și planificarea lucrărilor de întreținere. Conceptul inițial de „administrator general de infrastructură” care să îndeplinească toate funcțiile în centrul rețelei feroviare nu a fost păstrat de către Consiliu. În schimb, Consiliul a optat pentru o abordare mai flexibilă, în care statele membre au libertatea de a explora posibilele beneficii care decurg din externalizare și din parteneriatele public-privat pentru administrarea infrastructurii. Având în vedere constrângerile bugetare actuale și indiferent de modelul lor structural, statele membre au considerat că este important să se poată valorifica contribuția capitalului privat și să se creeze un cadru legal care să permită forme inovatoare de administrare a infrastructurii. Comisia poate accepta această abordare mai flexibilă, având în vedere dispozițiile introduse pentru a asigura faptul că pot fi evitate conflictele de interese și că administratorii de infrastructură au o responsabilitate deplină și dețin competențe de supraveghere a oricăror funcții externalizate. Modificările introduse de către Consiliu au dus la modificări ale anumitor elemente de fond ale cadrului de fond propus de Comisie. Cu toate acestea, Comisia consideră că poziția Consiliului permite încă atingerea obiectivului de administrare imparțială și eficace a infrastructurii, în special având în vedere o serie de dispoziții noi care constituie un progres semnificativ față de *statu-quo*.

- Poziția Consiliului confirmă normele stricte în materie de transparență financiară. Dispozițiile privind separarea contabilă, împreună cu noile norme privind împrumuturile și serviciile intragrup, utilizarea dividendelor administratorilor de infrastructură și supravegherea reglementară integrală a fluxurilor financiare în cadrul întreprinderilor integrate vertical va asigura faptul că nici tarifele de utilizare a infrastructurii, nici fondurile publice nu vor putea fi deturnate de la destinația lor pentru a subvenționa încrucișat activitățile exercitate în concurență cu alte întreprinderi. Aceasta va contribui la crearea unor condiții de concurență echitabile.
- Este esențial ca poziția Consiliului să prevadă, de asemenea, cooperarea obligatorie între administratorii de infrastructură la nivel european, cât și cu utilizatorii acestora; Este de așteptat ca această cooperare să amelioreze performanța administratorilor de infrastructură și orientarea lor către client.
- Consolidarea competențelor organismelor de reglementare reprezintă un alt element esențial al acestui pachet. Noile norme vor permite Comisiei și organismelor naționale de reglementare un control eficace al aplicării acestor norme.

4. CONCLUZIE

Deși poziția Consiliului este mai conservatoare în raport cu modificarea de amploare a cadrului legislativ propusă de Comisie în 2013, propunerea modificată rămâne de importanță primordială pentru dezvoltare în continuare, fără întârziere a spațiului feroviar unic european, prin garantarea eliminării monopolurilor naționale care subzistă pe piețele naționale ale transportului feroviar de călători. Normele propuse vor clarifica și vor consolida cadrul legislativ. Acestea vor crea condiții mai favorabile pentru concurență și pentru prevenirea sau corectarea practicilor discriminatorii.

Din spirit de compromis, Comisia acceptă poziția adoptată de Consiliu, permițând astfel Parlamentului European să adopte textul final în a doua lectură. În fapt, Comisia consideră că adoptarea pilonului tehnic și a celui comercial ar maximiza beneficiile la nivelul calității serviciilor, al eficienței și al competitivității sectorului de transport feroviar.