CONSILIUL UNIUNII EUROPENE

Bruxelles, 26 octombrie 2012 (OR. de,en)

14820/12 ADD 1 REV 3

Dosar interinstituțional: 2010/0253 (COD)

CODEC 2354 TRANS 330 OC 554

ADDENDUM REVIZUIT la NOTĂ PUNCT „I/A”

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Coreper/Consiliul
Nr. prop. Csie:	13789/10 TRANS 238 CODEC 862
Subiect:	Propunere de directivă a Parlamentului European şi a Consiliului privind instituirea spațiului feroviar unic european (Reformare) **(a doua lectură)** − Aprobarea amendamentelor Parlamentului European **(AL + D)** Declarații **ORIENTĂRI COMUNE** **Termen de consultare: 26.10.2012**

Declarația Comisiei

Comisia subliniază că invocarea în mod sistematic a articolului 5 alineatul (4) al doilea paragraf litera (b) este contrară literei şi spiritului Regulamentului (UE) nr. 182/2011 (JO L 55, 28.2.2011, p. 13). Recurgerea la această dispoziție trebuie să răspundă unei nevoi specifice de a se îndepărta de la regula de principiu conform căreia Comisia poate adopta un proiect de act de punere în aplicare în cazul în care nu se emite niciun aviz. Deoarece reprezintă o excepție de la regula generală stabilită la articolul 5 alineatul (4), recurgerea la al doilea paragraf litera (b) nu poate fi considerată pur şi simplu ca fiind o „putere discreționară” a legislatorului, ci trebuie interpretată în mod restrictiv şi, prin urmare, trebuie justificată.

Deşi sprijină acordul obținut de Parlamentul European şi de Consiliu privind recurgerea la această dispoziție în 9 situații specifice, pe care le-au justificat prin motive privind impactul lor potențial asupra funcționării pieței feroviare şi a finanțelor publice, Comisia regretă faptul că aceste justificări nu se reflectă într-un considerent.

Declarația Germaniei

Dispozițiile de la articolul 32 alineatul (4) continuă să impună o diferențiere obligatorie a tarifelor pentru căile ferate în scopul stimulării trenurilor echipate cu ETCS. Germania se opune preluării de către statele membre a „răspunderii" pentru deficitele financiare ale administratorului infrastructurii care rezultă din această diferențiere de preț între căile ferate.

Germania pleacă de la premisa că declarația Consiliului din 16 iunie 2011 legată de adoptarea de către Comisia Europeană a abordării generale privind propunerea de directivă este încă valabilă, şi anume că rezervele privind bugetul (considerentele 10 şi 37) se aplică în mod specific articolului 8 alineatul (4).
De asemenea, Germania pleacă de la premisa că articolul 31 alineatul (5) al treilea paragraf nu limitează introducerea unei componente de preț pentru căile ferate diferențiate în funcție de zgomot în sensul primului paragraf exclusiv în scopul finanțării echipării vagoanelor de marfă, ci că această dispoziție poate aduce un stimulent general pentru reducerea zgomotului şi că aceasta nu exclude alte măsuri.

Germania doreşte să indice faptul că articolul 13 alineatul (3) al doilea paragraf prevede introducerea conturilor de profituri şi pierderi şi a bilanțurilor separate pentru „toate infrastructurile de servicii menționate la (…) anexa II" şi că definiția infrastructurilor de servicii de la anexa II include, de exemplu, liniile de garare. Germania prezumă că articolul 13 alineatul (3) al doilea paragraf nu îşi propune să impună introducerea conturilor de profituri şi pierderi şi a bilanțurilor separate pentru fiecare infrastructură de servicii individuală, ci mai curând să separe infrastructurile de servicii în categorii diferite.

Declarația comună a Poloniei şi Republicii Slovace

Polonia şi Republica Slovacă acordă o mare importanță dezvoltării sectorului feroviar. Polonia şi Republica Slovacă se află într-un proces dificil şi costisitor de restructurare a administratorului infrastructurii. De asemenea, Polonia şi Republica Slovacă vor spori treptat investițiile în infrastructura feroviară în limitele capacității financiare.

Directiva Parlamentului European şi a Consiliului privind instituirea spațiului feroviar unic european reprezintă un document important, constituind baza dezvoltării transportului feroviar. În acelaşi timp, aceasta ar trebui să țină seama de situația financiară dificilă a statelor membre şi să prevadă perioade de tranziție corespunzătoare.

Polonia şi Republica Slovacă presupun că obligațiile care decurg din directivă nu pot fi contrare angajamentelor care rezultă din Pactul de stabilitate şi de creştere, în special în ceea ce priveşte procedura de deficit excesiv obligatorie pentru unele state membre. Din această perspectivă, perioadele de tranziție prevăzute în directivă nu sunt suficiente.

În plus, Polonia şi Republica Slovacă consideră că unele dintre dispozițiile directivei nu ar trebui să se aplice unor linii deja existente utilizate exclusiv pentru transportul de marfă, cu caracteristici tehnice atipice pentru UE şi care leagă un singur stat membru cu o țară terță vecină. Cu toate acestea, în directivă nu au fost incluse excepțări corespunzătoare.

Ținând seama de cele de mai sus, Polonia şi Republica Slovacă nu pot sprijini această directivă şi se abțin de la vot.

Declarația Letoniei

Letonia susține pe deplin inițiativa de a simplifica, clarifica si moderniza cadrul de reglementare a spațiului feroviar european prin reformarea primului pachet feroviar.

Cu toate acestea, Letonia își menține încă preocupările privind unele dispoziții ale directivei:

- Articolul 7 punctul (1) prevede obligația pentru statele membre de a demonstra că independența funcțiilor esențiale ale unui administrator de infrastructură a fost realizată. Lipsa de criterii clar definite în directivă şi o cerință generală pentru statele membre de a se asigura că funcțiile esențiale sunt încredințate unor organisme sau firme care nu sunt ele însele furnizoare de servicii de transport feroviar oferă posibilitatea unei interpretări largi şi nu vor reduce ambiguitatea şi lacunele actualului cadru de reglementare. Transpunerea actualei directive şi procedurile în constatarea neîndeplinirii obligațiilor aferente acesteia demonstrează faptul că statele membre întâmpină dificultăți în această privință. Existența unor criterii clar definite ar fi permis o mai bună transpunere a dispozițiilor directivei şi ar fi asigurat, de asemenea, sectorul feroviar că măsurile naționale nu sunt excesive în raport cu cadrul de reglementare al Uniunii Europene.

  Letonia consideră că sarcinile încredințate Comisiei prin articolul 63 punctul (1) de a propune, dacă este cazul, măsuri legislative referitoare la deschiderea pieței interne a transportului feroviar de pasageri şi de a crea condiții corespunzătoare în vederea asigurării accesului nediscriminatoriu la infrastructură, pornind de la cerințele existente de separare a operațiunilor de gestionare a infrastructurii şi de transport, respectând în acelaşi timp dreptul la inițiativă, reprezintă un pas în direcția potrivită, însă, totodată, nu oferă siguranța necesară a rezolvării pe viitor a chestiunii.

- Letonia îşi menţine de asemenea preocupările legate de includerea funcţiei de colectare a tarifelor de infrastructură în lista funcţiilor esenţiale [articolul 7 punctul (1)]. Letonia înţelege pe deplin necesitatea de a proteja informaţiile sensibile din punct de vedere comercial, însă în cazul Letoniei această funcţie ar trebui transferată de la administratorul infrastructurii, care este în acelaşi timp şi proprietarul infrastructurii, la executantul funcţiilor esenţiale. Această acţiune ar putea prejudicia capacitatea administratorului infrastructurii de a-şi controla finanţele şi ar avea, de asemenea, un efect negativ asupra obligaţiilor sale financiare existente sau viitoare, precum şi asupra finanţării pentru dezvoltarea infrastructurii.

- Letonia este de asemenea de părere că soluţia la chestiunea indicată de Parlamentul European privind articolul 17 punctul (1) legată de acordarea licenţelor în ceea ce priveşte relaţiile cu ţări terţe şi privind reţeaua al cărei ecartament este diferit de cel al principalei reţele feroviare din cadrul Uniunii şi care este fie izolată geografic, fie situată periferic faţă de Uniune nu este suficientă şi consideră în continuare că ar fi trebuit stabilite reguli clare în textul principal al directivei privind posibilitatea de a plica limitări privind întreprinderile feroviare care sunt controlate efectiv, direct sau indirect, prin participaţii de către ţări terţe sau cetăţeni din ţări terţe.

Fără a aduce atingere preocupărilor menţionate anterior, Letonia înţelege importanţa de a avansa în procesul de creare a spaţiului feroviar unic european şi îşi exprimă, prin urmare, susţinerea pentru varianta finală de compromis a directivei, solicitând în acelaşi timp Comisiei Europene să ţină seama de chestiunile menţionate anterior în pregătirea actelor legislative viitoare în acest domeniu.

<u>Declaraţia Austriei</u>

În principiu, Austria susţine iniţiativa de reformare a primului pachet feroviar cu scopul simplificării cadrului de reglementare din sectorul feroviar european. Competitivitatea transportului feroviar ca alternativă ecologică la transportul rutier este de importanţă crucială pentru Austria.

Din acest motiv, la fel ca multe alte state membre, Austria susține, de asemenea, pe deplin obiectivele europene privind ETCS. La nivel național, acest lucru este demonstrat de planul austriac de migrare la ETCS şi, într-o măsură chiar mai mare, de programul austriac de sprijinire a echipării trenurilor cu ETCS nivel 2. Acest sistem, care a fost notificat şi lansat în 2011 şi care corespunde versiunii conforme cu Decizia 2008/386/CE a Comisiei, aduce deja un stimulent direct pentru echiparea trenurilor cu ETCS nivel 2.

În acest context, ar trebui subliniat faptul că articolul 32 alineatul (4) poate fi interpretat numai ca însemnând că statele membre sau administratorii infrastructurilor din statele membre care au lansat deja un program de sprijinire a echipării trenurilor cu ETCS nu au aceeaşi obligație de a diferenția tarifele de utilizare a infrastructurii de-a lungul coridoarelor ETCS în temeiul Deciziei 2009/561/CE pe care o au statele membre care nu oferă niciun fel de stimulente directe companiilor feroviare pentru echiparea trenurilor cu ETCS.

În general, la nivel european, ar trebui prevăzute pentru sector numai principiile-cadru şi ar trebui lăsată statelor posibilitatea de a-şi organiza sectorul feroviar în cadrul obiectivelor europene. Orice separare obligatorie de organisme, dincolo de conturi şi bilanțuri contabile separate, aduce după sine sarcini financiare şi organizatorice suplimentare disproporționate şi o atingere disproporționată adusă libertății întreprinderilor feroviare de a lua decizii economice, o perspectivă pe care Austria nu o sprijină.

Din acest motiv, Austria respinge de asemenea formularea de la articolul 13 alineatele (3) şi (6) şi nu poate accepta actul legislativ în forma actuală.