



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 30.1.2013
COM(2013) 28 final

2013/0028 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește deschiderea
pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători**

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2013) 10 final}

{SWD(2013) 11 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

În Cartea sa albă din 2011 privind politica în domeniul transporturilor, adoptată la 28 martie 2011¹, Comisia a prezentat viziunea sa privind un spațiu feroviar unic european, cu o piață feroviară internă în care întreprinderile feroviare europene să poată oferi servicii fără bariere tehnice și administrative inutile.

Mai multe inițiative politice au recunoscut potențialul infrastructurii feroviare în calitate de coloană vertebrală a pieței interne și factor determinant al unei creșteri durabile. Concluziile Consiliului European din ianuarie 2012 au subliniat importanța de a realiza potențialul de creștere al unei piețe unice pe deplin integrate, inclusiv prin măsuri privind industriile de rețea. Comunicarea Comisiei privind acțiunile pentru stabilitate, creștere și ocuparea forței de muncă, adoptată la 30 mai 2012, a subliniat importanța unei reduceri suplimentare a sarcinii de reglementare și a barierelor la intrarea în sectorul feroviar. De asemenea, Comunicarea Comisiei privind consolidarea guvernantei pieței unice², adoptată la 6 iunie 2012, a subliniat importanța sectorului transporturilor.

În ultimul deceniu, au existat trei pachete legislative feroviare având obiectivul de a deschide piețele naționale și de a îmbunătăți competitivitatea căilor ferate și interoperabilitatea lor la nivelul UE. Regulamentul 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători, publicat în decembrie 2007, a instituit un cadru pentru atribuirea contractelor de servicii publice și compensarea obligațiilor de serviciu public, dar nu și o abordare comună privind atribuirea contractelor pentru transportul feroviar de călători. În ciuda noilor prevederi legislative ale UE, ponderea modală a căilor ferate în cadrul transportului intra-UE a rămas modestă.

1.2 Probleme care trebuie abordate

Părțile interesate consideră că, în cadrul juridic actual, performanțele serviciilor de transport feroviar de călători sunt insuficiente în ceea ce privește calitatea serviciilor și eficiența operațională. 54 % dintre respondenții la ancheta Eurobarometru din 2012 nu erau satisfăcuți de sistemele lor naționale și regionale de căi ferate. În cadrul Tabloului de bord al piețelor de consum 2011³, nivelul general de satisfacție al călătorilor cu trenul era de 6,7/10, cu mult sub nivelul înregistrat pentru majoritatea bunurilor și serviciilor pentru consumatori. Serviciile feroviare au obținut din partea consumatorilor un punctaj mai slab decât toate celelalte moduri de transport (în special transporturile urbane și companiile aeriene au obținut rezultate mai bune), situându-se pe locul 27 dintr-un număr total de 30 de piețe de servicii. Există decalaje considerabile în ceea ce privește eficiența operațională între sistemele feroviare cu cele mai bune performanțe și sistemele cu cele mai slabe performanțe, care reflectă diferențele semnificative legate de utilizarea activelor precum materialul rulant și infrastructura, precum și productivitatea muncii. Aceste decalaje privind eficiența operațională determină o necesitate însemnată de finanțare publică în comparație cu alte sectoare economice (fără a lua în calcul finanțarea infrastructurii), întrucât multe întreprinderi feroviare funcționează în pierdere.

Există mai multe obstacole în ceea ce privește îmbunătățirea calității serviciilor și a eficienței operaționale a întreprinderilor feroviare. Acestea sunt legate în primul rând de accesul la piața

¹ Carte albă: Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punctul de vedere al resurselor; COM(2011) 144.

² O guvernare mai bună pentru piața unică; COM(2012) 259.

³ http://ec.europa.eu/consumers/consumer_research/cms_en.htm

serviciilor de transport intern de călători și de absența presiunii concurențiale. În multe state membre această piață este închisă concurenței, ceea ce nu numai că limitează creșterea, ci creează și disparități între statele membre care și-au deschis și cele care nu și-au deschis piețele. Diferențele dintre statele membre în ceea ce privește deschiderea pieței serviciilor de transport feroviar intern de călători împiedică realizarea unei piețe interne autentice pentru serviciile de transport de călători.

Cu toate acestea, majoritatea covârșitoare a serviciilor de transport intern de călători nu sunt prestate pe bază comercială, ci în cadrul unor contracte de servicii publice. Având în vedere că nu există norme comune UE aplicabile atribuirii acestor contracte, unele state membre au introdus proceduri competitive de atribuire, în timp ce alte state membre le atribuie în mod direct. Ca urmare a acestor diferențe dintre sistemele normative din UE, pentru întreprinderile feroviare este greu să profite pe deplin de avantajul de a-și desfășura activitatea în cadrul unei piețe interne. Prin urmare, pachetul legislativ abordează și aspectele legate de concurența în domeniul contractelor de servicii publice, obstacolele pentru concurență, cum ar fi disponibilitatea materialului rulant adecvat pentru ofertanții potențiali pentru aceste contracte, precum și accesul nediscriminatoriu la sistemele de informații și sistemele integrate de emisie a biletelor, atunci când acestea aduc beneficii pentru călători.

1.3 Obiective generale

Principalul obiectiv al politicii de transport a Uniunii Europene este de a crea o piață internă a transporturilor care să contribuie la un nivel înalt de competitivitate și la dezvoltarea armonioasă, echilibrată și durabilă a activităților economice. Conform Cărții albe din 2011 privind transporturile, este necesar ca până în 2050 căile ferate să reprezinte o parte majoritară din totalul transporturilor de călători pe distanțe medii. Acest transfer modal ar contribui la reducerea cu 20 % a emisiilor de gaze cu efect de seră prevăzută de Agenda Europa 2020 pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii⁴. Cartea albă concluzionează că nicio schimbare majoră în domeniul transporturilor nu este posibilă fără sprijinul unei infrastructuri feroviare adecvate și fără o abordare mai inteligentă în privința utilizării acesteia.

Prezenta propunere, care face parte din cel de-al patrulea pachet feroviar, are obiectivul general de a ameliora calitatea serviciilor de transport feroviar de călători și de a stimula eficiența lor operațională, îmbunătățind astfel competitivitatea și atractivitatea căilor ferate în raport cu alte moduri de transport și dezvoltând în continuare spațiul feroviar unic european.

1.4 Obiective specifice

Prezenta propunere include norme comune privind atribuirea contractelor de servicii publice pentru transportul feroviar de călători, precum și măsuri însoțitoare având scopul de a spori succesul procedurilor competitive de atribuire.

Procedurile competitive obligatorii pentru atribuirea contractelor de servicii publice au obiectivul de a intensifica presiunea concurențială asupra piețelor feroviare naționale, sporind astfel cantitatea și îmbunătățind calitatea serviciilor de transport de călători. De asemenea, procedurile competitive de atribuire a contractelor de transport feroviar pot îmbunătăți raportul dintre calitatea serviciilor și sumele investite în serviciile de transport public. Normele comune privind procedurile de atribuire contribuie la crearea unor condiții de activitate mai uniforme pentru întreprinderile feroviare. Aceste propuneri trebuie analizate în contextul modificărilor propuse ale Directivei 2012/34/UE a Parlamentului European și Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european

⁴ Comunicarea Comisiei intitulată Europa 2020: O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii, COM(2010)2020.

(reformare)⁵, care introduc drepturi de acces liber pentru întreprinderile feroviare și consolidează dispozițiile privind accesul nediscriminatoriu la infrastructura feroviară.

2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

Pentru a sprijini Comisia în procesul de evaluare a impactului, i s-a solicitat unui consultant extern să pregătească un studiu însoțitor și să realizeze o consultare orientată. Studiul a fost lansat în decembrie 2011, raportul final fiind transmis în decembrie 2012.

Pentru a reuni punctele de vedere ale părților interesate, s-a preferat să se utilizeze, în locul unei consultări deschise, o varietate de metode de consultare orientată. Între 1 martie și 16 aprilie 2012, chestionare adaptate au fost trimise către 427 de părți interesate de sectorul feroviar (întreprinderi feroviare, administratori ai infrastructurii, ministere de transport, autorități din domeniul siguranței, alte ministere, organisme reprezentative, organizații ale lucrătorilor etc.). Opiniile călătorilor au fost colectate prin intermediul unei anchete Eurobarometru care a vizat 25 000 de membri ai publicului uniform repartizați în cele 25 de state membre în care există căi ferate. Rețeaua Comitetului Regiunilor a fost utilizată pentru a consulta autoritățile locale și regionale.

Consultările au fost completate de o audiere a părților interesate organizată la 29 mai 2012 (care a reunit circa 85 de participanți), de o conferință organizată la 24 septembrie 2012 (care a reunit circa 420 de participanți), precum și de interviuri cu anumite părți interesate, desfășurate în cursul anului 2012. Personalul Comisiei s-a întâlnit cu reprezentanți ai Comunității Căilor Ferate Europene (care reprezintă întreprinderile feroviare), ai Asociației Operatorilor Europeni de Transport de Pasageri, ai Federației Europene a Lucrătorilor din Transporturi, ai Federației Europene a Pasagerilor, ai Asociației Europene a Administratorilor de Infrastructură Feroviară și ai UITP - Asociația Internațională a Transportului Public. Întâlniri specifice cu părți interesate au fost de asemenea organizate în Franța, Germania, Țările de Jos, Polonia, Suedia și Regatul Unit.

Majoritatea respondenților (60 %) au fost de acord că introducerea unor noi drepturi suplimentare de acces, a procedurilor competitive obligatorii sau a unei combinații a acestora ar putea stimula integrarea pieței. Accesul liber pentru transportul feroviar intern de călători, sub rezerva unui test privind echilibrul economic care să evalueze impactul său posibil asupra viabilității contractelor de servicii publice, a fost cea mai populară opțiune (55 % dintre respondenți). Regimul actual a fost perceput foarte negativ (fiind susținut de numai 20 % dintre respondenți). Reprezentanții lucrătorilor estimează că orice deschidere a pieței serviciilor de transport feroviar intern de călători va determina condiții de lucru mai proaste și un număr mai mare de greve.

În ceea ce privește procedurile competitive obligatorii de atribuire, 45 % dintre respondenți s-au exprimat în favoarea unor opțiuni flexibile similare cu cele privind procedura negociată pentru achizițiile publice, precum și a unor perioade de tranziție pentru a introduce progresiv proceduri de atribuire pentru toate contractele de servicii publice (80 % dintre respondenți).

Majoritatea respondenților (60 %) au fost de acord că prin crearea unor societăți de închiriere a materialului rulant s-ar contribui la îmbunătățirea accesului la materialul rulant, iar o mare majoritate (75 %) s-au pronunțat în favoarea accesului deplin la informațiile tehnice care trebuie furnizate de administratorul de infrastructură. În ceea ce privește emiterea integrată a biletelor, există o preferință pentru dispozițiile fără caracter obligatoriu sau pentru clauzele

⁵ JO L 343 din 14.12.2012, p. 32.

care să permită acorduri voluntare, mai degrabă decât pentru măsurile cu caracter obligatoriu la nivelul UE sau al statelor membre.

Comitetul sectorial de dialog social pentru căile ferate a fost consultat la 26 martie și la 19 iunie, în special în legătură cu opțiunile și cu evaluarea impactului lor social.

Pe baza studiului extern menționat mai sus și a concluziilor procesului de consultare, Comisia a realizat o evaluare calitativă și cantitativă a impacturilor diferitelor opțiuni de modernizare a cadrului de reglementare actual.

Evaluarea impactului a arătat că o combinație a următoarelor măsuri ar avea rezultate mai bune în ceea ce privește impacturile economice, de mediu și sociale, determinând o valoare actualizată netă între 21 și 29 miliarde EUR în perioada 2019-2035:

- drepturi de acces liber definite în mod larg, care să facă obiectul unei verificări a impactului lor asupra echilibrului economic al contractelor de servicii publice;
- contracte de servicii publice atribuite prin proceduri competitive;
- sisteme voluntare de emitere integrată a biletelor la nivel național și
- obligația ca statele membre să asigure accesul nediscriminatoriu la un material rulant corespunzător pentru întreprinderile feroviare care doresc să participe la o procedură de atribuire a contractelor publice.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

3.1 Definiția autorității locale competente [articolul 2 litera (c)]

Această modificare sporește certitudinea juridică specificând că o „autoritate locală competentă” acoperă centre urbane sau zone rurale, nu părți mari ale teritoriului național.

3.2 Specificații privind modul în care autoritățile competente definesc obligațiile de serviciu public și acoperirea geografică a contractelor de servicii publice [articolul 2 litera (e) și noul articol 2a].

Articolul respectiv prevede o procedură flexibilă, dar formalizată și transparentă pentru definirea obligațiilor de serviciu public și a acoperirii geografice a contractelor de servicii publice, dacă autoritățile competente consideră că este necesară o intervenție publică pentru a asigura nivelul de mobilitate dorit din punct de vedere politic pe teritoriul aflat sub responsabilitatea lor. Articolul solicită ca autoritățile competente să stabilească planuri de transport public care să definească obiectivele politicii de transport public de călători, precum și caracteristicile în materie de ofertă și performanță pentru transportul public de călători. De asemenea, se solicită ca autoritățile competente să justifice tipul și extinderea obligațiilor de serviciu public pe care intenționează să le impună asupra operatorilor de transport public, precum și sfera de aplicare a contractului de servicii publice, în vederea îndeplinirii obiectivelor definite în planurile de transport public. Ele trebuie să aplice criterii bazate pe principiile generale stabilite în tratat, printre care caracterul adecvat, necesitatea și proporționalitatea, precum și criterii economice precum eficiența din punctul de vedere al costurilor și sustenabilitatea financiară. De asemenea, articolul cere ca autoritatea competentă să garanteze consultarea adecvată a părților interesate, de exemplu a organizațiilor de pasageri și de salariați și a operatorilor de transport. Pentru transportul feroviar, el cere ca organismele independente de reglementare în domeniul feroviar să asigure controlul juridic al procedurii. În plus, este stabilită o valoare maximă pentru volumul transportului feroviar de călători în temeiul fiecărui contract de servicii publice, într-un mod flexibil, astfel încât să se asigure o

concurență efectivă ținând în același timp cont de dimensiunile variabile și de structura administrativă a piețelor de transport feroviar de călători din statele membre.

3.3 Furnizarea informațiilor operaționale, tehnice și financiare privind transportul de călători acoperit de un contract de servicii publice care urmează să facă obiectul unei proceduri de atribuire [articolul 4 alineatul (6) și noul articol 4 alineatul (8)]

Noua dispoziție de la articolul 4 alineatul (8) obligă autoritățile competente să furnizeze anumite informații operaționale, tehnice și financiare ofertanților potențiali pentru un contract de servicii publice, astfel încât aceștia să poată prezenta o ofertă bine informată, intensificând astfel concurența. Modificarea articolului 4 alineatul (6) clarifică faptul că autoritățile competente trebuie să indice clar în caietul de sarcini dacă operatorii serviciilor publice trebuie să îndeplinească standarde sau criterii sociale.

3.4 Limite maxime pentru atribuirea directă a contractelor cu volum mic și pentru atribuirea directă unor întreprinderi mici sau mijlocii [articolul 5 alineatul (4)].

Dispoziția respectivă introduce valori maxime pentru atribuirea directă a contractelor cu volum mic în domeniul transportului feroviar. Limitele actuale vizează transportul cu autobuzul și modurile de transport pe șine, altele decât calea ferată. Limita propusă pentru transportul feroviar urmează logica de a permite atribuirea directă atunci când costurile organizării unei proceduri de atribuire a contractelor depășesc beneficiile preconizate. Limita corespunzătoare exprimată în tren-kilometri reflectă costul unitar mediu al asigurării transportului feroviar.

3.5 Atribuirea concurențială obligatorie a contractelor de transport feroviar [articolul 5 alineatul (6) și articolul 4]

Eliminarea articolului 5 alineatul (6) înlătură posibilitatea ca autoritățile competente să aleagă între atribuirea unui contract de servicii publice de transport feroviar în mod direct sau pe baza unei proceduri competitive. Regula generală privind procedura competitivă de atribuire se va aplica, de asemenea, transportului feroviar.

3.6 Restricții privind atribuirea [noul articol 5 alineatul (6)]

Pentru a stimula concurența după introducerea procedurilor competitive de atribuire a contractelor feroviare, dispoziția respectivă permite autorităților competente să decidă dacă contractele de transport feroviar de călători care acoperă părți ale aceleiași rețele sau ale aceluiasi ansamblu de rute vor fi atribuite unor întreprinderi feroviare diferite. În acest scop, autoritățile competente pot decide să limiteze numărul de contracte atribuite aceleiași întreprinderi feroviare în urma unei proceduri competitive de atribuire.

3.7 Accesul la materialul rulant feroviar (noul articol 5a și noul articol 9a)

Introducerea unei obligații ca statele membre să asigure accesul efectiv și nediscriminatoriu la un material rulant feroviar adecvat pentru operatorii care doresc să furnizeze servicii publice de transport feroviar de călători are obiectivul de a înlătura o barieră majoră în calea unei concurențe efective pentru contractele de servicii publice. În statele membre în care nu există piețe funcționale de închiriere a materialului rulant feroviar, depinde de autoritățile competente să ia măsuri de asigurare a accesului la materialul rulant pentru a deschide piața. Cu toate acestea, având în vedere că situația și necesitățile pot varia de la o țară la alta, noua dispoziție lasă autorităților competente o libertate semnificativă de a alege cele mai adecvate modalități de a realiza acest obiectiv, indicând însă măsurile cel mai frecvent utilizate. Detaliile privind procedura și măsurile pentru a asigura accesul la materialul rulant trebuie definite în actele de punere în aplicare bazate pe procedura de examinare menționată la articolul 9a din regulament.

3.8 Publicarea anumitor informații privind contractele de servicii publice [articolul 7 alineatul (1) și articolul 7 alineatul (2)]

Dispozițiile respective obligă autoritățile competente să includă informații privind data de început și durata contractelor de servicii publice în rapoartele lor anuale privind obligațiile de serviciu public, precum și în anunțurile de intenție referitoare la procedurile de atribuire avute în vedere. Aceste informații suplimentare și obligația ca statele membre să faciliteze accesul la rapoartele anuale publicate de autoritățile competente vor mări transparența în ceea ce privește contractele de servicii publice atribuite și noile contracte probabile și, astfel, vor ajuta operatorii de transport să se pregătească pentru viitoarele proceduri de atribuire.

3.9 Perioada de tranziție care se aplică procedurilor competitive de atribuire [articolul 8 alineatul (2)]

Dispoziția respectivă clarifică faptul că perioada de tranziție de zece ani care se va încheia la 2 decembrie 2019 se aplică numai articolului 5 alineatul (3) privind obligația autorităților competente de a organiza o procedură competitivă de atribuire. Toate celelalte dispoziții de la articolul 5 (de exemplu privind opțiunea de a atribui un contract în mod direct unui operator intern, pentru un contract cu volum mic sau în situații de urgență, și controlul juridic al deciziei de atribuire) sunt imediat aplicabile.

3.10 Perioada de tranziție pentru contractele feroviare existente atribuite în mod direct [noul articol 8 alineatul (2a)]

Dispoziția respectivă introduce o perioadă de tranziție suplimentară pentru contractele de servicii de transport public feroviar care sunt atribuite în mod direct între 1 ianuarie 2013 și 2 decembrie 2019. Aceste contracte pot rămâne în vigoare până la expirarea lor, dar cel târziu până la data de 31 decembrie 2022. Astfel, se acordă întreprinderilor feroviare cărora le-au fost atribuite în mod direct contracte de servicii publice suficient timp pentru a se adapta și a se pregăti pentru procedurile competitive de atribuire.

3.11 Adaptarea dispozițiilor Regulamentului 1370/2007 legate de exceptarea de la notificarea ajutoarelor de stat și condițiile pentru compatibilitatea ajutoarelor de stat, pentru a ține cont de cerințele din tratat.

În proiectul său de modificare a Regulamentului (CE) nr. 994/98 (regulamentul de abilitare)⁶, Comisia a inclus și modificarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, urmărind să aducă în domeniul de aplicare al regulamentul de abilitare, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 108 alineatul (4) și la articolul 109 din tratat, ajutoarele acordate pentru coordonarea transporturilor sau compensarea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public, menționate la articolul 93 din tratat. Prin urmare, Comisia preconizează un nou regulament de exceptare pe categorii care să reproducă substanța exceptării actuale, cu excepția aspectelor din Regulamentul 1370/2007 care sunt modificate de prezenta propunere legislativă în ceea ce privește sectorul feroviar.

⁶ Propunere de REGULAMENT AL CONSILIULUI de modificare a Regulamentului (CE) nr. 994/98 al Consiliului din 7 mai 1998 de aplicare a articolelor 92 și 93 din Tratatul de instituire a Comunității Europene anumitor categorii de ajutoare de stat orizontale și a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători, COM(2012) 730 final din 5.12.2012.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,
având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91,
având în vedere propunerea Comisiei Europene,
după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,
având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European⁷,
având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁸,
hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,
întrucât:

- (1) În cursul ultimului deceniu, dezvoltarea transportului feroviar de călători a fost insuficientă pentru a mări ponderea sa modală în raport cu transportul rutier și aerian. Ponderea modală de 6% a transportului feroviar de călători din Uniunea Europeană a rămas relativ stabilă. Serviciile de transport feroviar de călători nu au ținut pasul cu evoluția necesităților în ceea ce privește disponibilitatea și calitatea.
- (2) Piața serviciilor internaționale de transport feroviar de călători din Uniune a fost deschisă concurenței din 2010. De asemenea, unele state membre au deschis concurenței serviciile lor de transport intern de călători, prin introducerea unor drepturi de acces liber, a unor proceduri de atribuire a contractelor de servicii publice sau a ambelor.
- (3) În Cartea sa albă privind politica în domeniul transporturilor⁹, adoptată la 28 martie 2011, Comisia și-a anunțat intenția de a finaliza piața feroviară internă, permițând întreprinderilor feroviare din Uniune să furnizeze toate tipurile de servicii de transport, fără bariere tehnice și administrative inutile.
- (4) Autoritățile competente trebuie să își organizeze serviciile publice de transport de călători astfel încât să garanteze că obligațiile de serviciu public și acoperirea geografică a contractelor de servicii publice sunt adecvate, necesare și proporționale pentru a îndeplini obiectivele politicii privind transportul public de călători de pe teritoriul lor. Este necesar ca această politică să fie stabilită în planuri de transport public, care să lase spațiu pentru soluții de transport bazate pe piață. Este necesar ca

⁷ JO C , , p. .

⁸ JO C , , p. .

⁹ Carte albă: Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punctul de vedere al resurselor; COM(2011) 144.

procesul de definire a planurilor de transport public și a obligațiilor de serviciu public să devină transparent pentru părțile interesate, inclusiv pentru potențialii noi participanți în cadrul pieței.

- (5) Pentru a asigura o finanțare viabilă în vederea îndeplinirii obiectivelor planurilor de transport public, este necesar ca autoritățile competente să conceapă obligațiile de serviciu public astfel încât obiectivele în materie de transport public să fie îndeplinite în mod eficient din punctul de vedere al costurilor, ținând cont de compensarea efectului financiar net al obligațiilor respective, precum și să asigure sustenabilitatea financiară pe termen lung a transporturilor publice asigurate în cadrul contractelor de servicii publice.
- (6) Pentru ca piața serviciilor de transport public feroviar de călători să funcționeze bine, este deosebit de important ca autoritățile competente să respecte aceste criterii pentru obligațiile de serviciu public și pentru sfera de aplicare a contractelor de servicii publice, deoarece operațiunile de transport în regim de acces liber trebuie să fie bine coordonate cu cele efectuate în temeiul contractelor de servicii publice. Din acest motiv, este necesar ca organismul independent de reglementare în domeniul feroviar să se asigure că procesul respectiv este corect aplicat și transparent.
- (7) Este necesară stabilirea unui volum maxim anual al unui contract de servicii publice de transport feroviar de călători, pentru a facilita concurența pentru aceste contracte, permițând în același timp o anumită flexibilitate autorităților competente pentru a optimiza volumul în funcție de considerații economice și operaționale.
- (8) Pentru a facilita pregătirea procedurilor de atribuire a contractelor, stimulând astfel concurența, este necesar ca autoritățile competente să se asigure că toți operatorii de servicii publice interesați să prezinte o ofertă primesc anumite informații privind serviciile de transport și infrastructura acoperite de contractele de servicii publice.
- (9) Este necesar ca anumite limite maxime pentru atribuirea directă a contractelor de servicii publice să fie adaptate, pentru transportul feroviar, la condițiile economice specifice în care se desfășoară procedurile de atribuire din acest sector.
- (10) Instituirea unei piețe interne pentru serviciile de transport feroviar de călători necesită norme comune privind procedurile competitive de atribuire a contractelor de servicii publice, aplicate în mod armonizat în toate statele membre.
- (11) Pentru a crea condiții-cadru care să permită ca societatea să beneficieze pe deplin de avantajele deschiderii efective a pieței serviciilor de transport feroviar intern de călători, este important ca statele membre să asigure un nivel adecvat de protecție socială pentru personalul operatorilor de servicii publice.
- (12) Este necesar ca autoritățile competente să faciliteze accesul operatorilor de servicii publice la materialul rulant feroviar, prin măsuri adecvate și eficiente, atunci când piața nu asigură realizarea acestui obiectiv în condiții economice și nediscriminatorii corespunzătoare.
- (13) Este necesar ca anumite caracteristici esențiale ale procedurilor viitoare de atribuire a contractelor de servicii publice să fie pe deplin transparente, pentru a permite ca piața să ofere un răspuns mai bine organizat.
- (14) În concordanță cu logica internă a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, este necesar să se clarifice faptul că perioada de tranziție care se va încheia la 2 decembrie 2019 se referă numai la obligația de a organiza proceduri competitive de atribuire a contractelor de servicii publice.

- (15) Pregătirea întreprinderilor feroviare pentru procedurile competitive obligatorii de atribuire a contractelor de servicii publice necesită un anumit timp suplimentar care să permită o restructurare internă sustenabilă a întreprinderilor cărora astfel de contracte le erau atribuite în mod direct în trecut. Prin urmare, sunt necesare măsuri tranzitorii pentru contractele atribuite în mod direct între data intrării în vigoare a prezentului regulament și 3 decembrie 2019.
- (16) După deschiderea pieței serviciilor de transport feroviar intern de călători, având în vedere că ar putea fi necesar ca autoritățile competente să ia măsuri care să asigure un nivel înalt de concurență prin limitarea numărului de contracte pe care le atribuie aceleași întreprinderi feroviare, ar trebui prevăzute dispoziții adecvate.
- (17) În scopul de a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a articolului 5a din prezentul regulament, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Respectivă competență ar trebui exercitată 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 Comisie¹⁰.
- (18) În contextul modificării Regulamentului (CE) nr. 994/98 (regulamentul de abilitare)¹¹, Comisia a propus, de asemenea, modificarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 [COM(2012) 730/3]. Pentru a armoniza abordarea în ceea ce privește exceptarea pe categorii în domeniul ajutoarelor de stat și în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 108 alineatul (4) și la articolul 109 din tratat, este necesar ca ajutoarele acordate pentru coordonarea transporturilor sau compensarea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public, menționate la articolul 93 din tratat, să fie incluse în domeniul de aplicare al regulamentului de abilitare.
- (19) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 ar trebui modificat în consecință,
- ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se modifică după cum urmează:

1. a) Litera (c) de la articolul 2 se înlocuiește cu următorul text:
„(c) prin „autoritate locală competentă” se înțelege orice autoritate competentă a cărei zonă de competență teritorială nu corespunde teritoriului național și care acoperă necesitățile unui centru urban sau ale unei zone rurale;”
- b) La litera (e) de la articolul 2 se adaugă următorul text:
„Sfera de aplicare a obligațiilor de serviciu public exclude toate serviciile de transport public care depășesc ceea ce este necesar pentru a obține efecte de rețea la nivel local, regional sau subnațional.”
2. Se introduce următorul articol 2a:
„Articolul 2a

¹⁰ JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

¹¹ Propunere de REGULAMENT AL CONSILIULUI de modificare a Regulamentului (CE) nr. 994/98 al Consiliului din 7 mai 1998 de aplicare a articolelor 92 și 93 din Tratatul de instituire a Comunității Europene anumitor categorii de ajutoare de stat orizontale și a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători, COM(2012) 730 final din 5.12.2012.

Planuri de transport public și obligații de serviciu public

1. Autoritățile competente stabilesc și actualizează regulat planuri de transport public de călători care acoperă toate modurile de transport relevante pentru teritoriul pentru care ele sunt responsabile. Aceste planuri de transport public definesc obiectivele politicii de transport public și mijloacele de realizare a acestora, acoperind toate modurile de transport relevante pentru teritoriul pentru care ele sunt responsabile. Planurile includ cel puțin:
 - (a) structura rețelei sau a rutelor;
 - (b) cerințele de bază care trebuie îndeplinite de oferta de transporturi publice, precum accesibilitatea, conectivitatea teritorială, securitatea, interconectările modale și intermodale în principalele noduri, caracteristicile ofertei precum orarul, frecvența serviciilor și gradul minim de utilizare a capacității;
 - (c) standarde de calitate legate de elemente precum echiparea stațiilor și a materialului rulant, punctualitatea și fiabilitatea, curățenia, serviciile și informațiile pentru clienți, tratarea plângerilor și măsurile de reparare, monitorizarea calității serviciilor;
 - (d) principiile politicii de tarificare;
 - (e) cerințe operaționale precum transportul de biciclete, administrarea traficului, planurile de urgență în cazul unor perturbări.

Atunci când elaborează planurile de transport public, autoritățile competente iau în considerare, în special, normele aplicabile privind drepturile pasagerilor, protecția socială, ocuparea forței de muncă și protecția mediului.

După consultarea părților interesate, autoritățile competente adoptă și publică planurile de transport public. În sensul prezentului regulament, părțile relevante de care trebuie să se țină cont sunt cel puțin operatorii de transport, administratorii infrastructurii, după caz, și organizațiile reprezentative de pasageri și salariați.

2. Instituirea obligațiilor de serviciu public și atribuirea contractelor de servicii publice este coerentă cu planurile de transport public aplicabile.
3. Specificațiile obligațiilor de serviciu public pentru transportul public de călători și domeniul lor de aplicare se stabilesc după cum urmează:
 - (f) sunt definite în conformitate cu articolul 2 litera (e);
 - (g) sunt adecvate pentru îndeplinirea obiectivelor planului de transport public;
 - (h) nu depășesc ceea ce este necesar și proporțional pentru a îndeplini obiectivele planului de transport public.

Evaluarea caracterului adecvat menționat la punctul (b) analizează dacă o intervenție publică în furnizarea transportului pentru călători este o modalitate adecvată de a îndeplini obiectivele planurilor de transport public.

Pentru transportul public feroviar de călători, evaluarea necesității și a proporționalității menționate la litera (c) ține cont de serviciile de transport furnizate în temeiul articolului 10 alineatul (2) din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar

unic european (reformare)¹² și examinează toate informațiile furnizate administratorilor infrastructurii și organismelor de reglementare în temeiul articolului 38 alineatul (4) prima teză din directiva menționată.

4. Specificațiile privind obligațiile de serviciu public și compensarea aferentă a efectului financiar net al obligațiilor de serviciu public:
 - (a) îndeplinesc obiectivele planului de transport public în modul cel mai eficient din punctul de vedere al costurilor;
 - (b) susțin financiar asigurarea transportului public de călători în conformitate cu cerințele stabilite în planul de transport public pe termen lung.
5. Când pregătește aceste specificații, autoritatea competentă stabilește proiectul de specificații pentru obligațiile de serviciu public și domeniul lor de aplicare, măsurile de bază pentru evaluarea conformității lor cu cerințele prevăzute la alineatele (2), (3) și (4), precum și rezultatele evaluării.

Autoritatea competentă consultă în mod adecvat părțile interesante relevante, incluzând cel puțin operatorii de transport, administratorii infrastructurii, după caz, și organizațiile reprezentative de pasageri și de salariați, în legătură cu specificațiile respective, și ține cont de pozițiile acestora.
6. Pentru transportul public feroviar de călători:
 - (a) conformitatea evaluării și a procedurii stabilite în prezentul articol sunt asigurate de organismul de reglementare menționat la articolul 55 din Directiva 2012/34/UE, inclusiv din proprie inițiativă.
 - (b) volumul anual maxim al unui contract de servicii publice în termeni de tren-km este fie 10 milioane tren-km, fie o treime din volumul total la nivel național al transportului public feroviar de călători în temeiul contractului de servicii publice, reținându-se valoarea cea mai mare.”

3. Articolul 4 se modifică după cum urmează:

- (a) La alineatul (1), litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) definesc în mod clar obligațiile de serviciu public prevăzute la articolul 2 litera (e) și la articolul 2a pe care trebuie să le respecte operatorul de servicii publice, precum și zonele geografice în cauză;”

- (b) La alineatul (1) litera (b), ultima teză se înlocuiește cu următorul text:

„În cazul contractelor de servicii publice care nu sunt atribuite în conformitate cu articolul 5 alineatul (3), acești parametri se stabilesc astfel încât nicio plată compensatorie să nu poată depăși suma necesară pentru acoperirea efectului financiar net asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând cont de veniturile legate de acestea care sunt reținute de operatorul de serviciu public, precum și de un profit rezonabil;”

- (c) Alineatul (6) se înlocuiește cu următorul text:

„În cazul în care autoritățile competente, în conformitate cu dreptul intern, solicită ca operatorii de servicii publice să respecte anumite standarde de calitate și standarde sociale sau stabilesc criterii sociale și calitative, aceste standarde și criterii sunt cuprinse în caietele de sarcini și în contractele de servicii publice.”

¹² JO L 343 din 14.12.2012, p. 32.

(d) Se adaugă următorul alineat (8):

„8. Autoritățile competente pun la dispoziția tuturor părților interesate informațiile relevante pentru pregătirea unei oferte în cadrul unei proceduri competitive de atribuire. Acestea includ informații privind cererea din partea călătorilor, tarifele, costurile și veniturile legate de transportul public de călători acoperit de procedura de atribuire a contractelor, precum și detalii privind specificațiile infrastructurii relevante pentru operarea vehiculelor necesare sau a materialului rulant, pentru a le permite părților interesate să realizeze planuri de afaceri bine informate. Administratorii infrastructurii feroviare susțin autoritățile competente în ceea ce privește furnizarea tuturor specificațiilor relevante privind infrastructura. Neîndeplinirea dispozițiilor prevăzute mai sus face obiectul controlului juridic prevăzut la articolul 5 alineatul (7).”

4. Articolul 5 se modifică după cum urmează:

(a) Alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„4. Cu excepția cazurilor în care acest lucru este interzis de legislația națională, autoritățile competente pot decide să atribuie în mod direct contractele de servicii publice:

- (a) dacă valoarea anuală medie estimată este: sub 1 000 000 EUR sau sub 5 000 000 EUR în cazul unui contract de servicii publice care include transportul public feroviar sau
- (b) dacă aceste contracte se referă la furnizarea anuală a mai puțin de 300 000 km de servicii publice de transport de călători sau mai puțin de 150 000 km în cazul unui contract de servicii publice care include transportul public feroviar.

În cazul unui contract de servicii publice atribuit direct unei întreprinderi mici sau mijlocii care exploatează cel mult 23 de vehicule rutiere, aceste valori maxime pot fi mărite fie la o valoare medie anuală estimată sub 2 000 000 EUR, fie la prestarea anuală de servicii publice de transport de călători pe mai puțin de 600 000 km.”

(b) Alineatul (6) se înlocuiește cu următorul text:

„Autoritățile competente pot decide ca, pentru a stimula concurența între întreprinderile feroviare, contractele de transport public feroviar de călători care acoperă părți ale aceleiași rețele sau ale aceluiași ansamblu de rute să fie atribuite unor întreprinderi feroviare diferite. În acest scop, autoritățile competente pot decide, înainte de a lansa procedura de atribuire a contractelor, să limiteze numărul de contracte atribuite aceleiași întreprinderi feroviare.”

5. Se introduce următorul articol 5a:

„Articolul 5a

Materialul rulant

1. Statele membre vor lua măsurile necesare, în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat, pentru a se asigura că operatorii care doresc să furnizeze servicii publice de transport feroviar de călători în cadrul unor contracte de servicii publice au acces efectiv și nediscriminatoriu la un material rulant adecvat pentru transportul public feroviar de călători.

2. Dacă pe piața relevantă nu există societăți de închiriere a materialului rulant care să închirieze materialul rulant menționat la alineatul (1) în condiții nediscriminatorii și viabile din punct de vedere comercial tuturor operatorilor de transport public de călători interesați, statele membre se asigură că riscul aferent valorii reziduale a materialului rulant este suportat de autoritatea competentă, în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat, atunci când operatorii care intenționează și sunt în măsură să participe la procedurile de atribuire a contractelor de servicii publice solicită acest lucru pentru a putea participa la procedurile de atribuire a contractelor.

Autoritatea competentă poate îndeplini cerința stabilită la primul alineat într-unul din următoarele moduri:

- (a) achiziționând materialul rulant utilizat pentru executarea contractului de servicii publice pentru a-l pune la dispoziția operatorului de servicii publice selectat la prețul pieței sau în cadrul contractului de servicii publice conform articolului 4 alineatul (1) litera (b), articolului 6 și, după caz, anexei;
- (b) oferind o garanție pentru finanțarea materialului rulant utilizat pentru executarea contractului de servicii publice la prețul pieței sau în cadrul contractului de servicii publice conform articolului 4 alineatul (1) litera (b), articolului 6 și, după caz, anexei. O astfel de garanție poate acoperi riscul aferent valorii reziduale respectând în același timp normele relevante privind ajutoarele de stat, după caz;
- (c) angajându-se, în cadrul contractului de servicii publice, ca la sfârșitul contractului să preia materialul rulant la prețul pieței.

În cazurile menționate la literele (b) și (c), autoritatea competentă are dreptul de a cere ca operatorul de servicii publice să transfere materialul rulant, după expirarea contractului, noului operator căruia îi este atribuit un contract. Autoritatea competentă poate obliga noul operator de transport public să preia materialul rulant. Transferul se realizează la cursurile pieței.

3. Dacă materialul rulant este transferat unui nou operator de transport public, autoritatea competentă include în caietul de sarcini informații detaliate privind costul întreținerii materialului rulant și condițiile fizice ale acestuia.
4. Până la [18 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], Comisia adoptă măsuri care să stabilească detaliile procedurii de urmat pentru aplicarea alineatelor (2) și (3) din prezentul articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 9a alineatul (2).”
6. La articolul 6, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:
- „1. Orice compensație legată de o normă generală sau de un contract de servicii publice este conformă cu articolul 4, indiferent de modul în care a fost atribuit contractul. Orice compensație, indiferent de natura ei, legată de un contract de servicii publice care nu a fost atribuit în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) sau legată de o normă generală respectă, de asemenea, dispozițiile enunțate în anexă.”
7. Articolul 7 se modifică după cum urmează:
- (a) Alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„1. Fiecare autoritate competentă publică anual un raport cumulativ privind obligațiile de serviciu public pentru care este răspunzătoare, data de început și durata contractelor de servicii publice, operatorii de serviciu public selectați, precum și plățile compensatorii și drepturile exclusive acordate operatorilor de serviciu public respectivi sub forma rambursării. Raportul face distincția între transportul cu autobuzul și transportul feroviar, permite monitorizarea și evaluarea funcționării, a calității și a finanțării rețelei de transport public și furnizează, dacă este cazul, informații cu privire la natura și sfera eventualelor drepturi exclusive acordate. Statele membre facilitează accesul central la aceste rapoarte, de exemplu prin intermediul unui portal de internet comun.”

(b) La alineatul (2), se inserează următoarea literă:

„(d) data de început preconizată și durata contractului de servicii publice.”

8. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

(a) La alineatul (2), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„2. Fără a aduce atingere alineatului (3), atribuirea contractelor de servicii publice de transport feroviar, cu excepția altor moduri de transport pe șine precum metrourele sau tramvaiele, se conformează articolului 5 alineatul (3) începând cu 3 decembrie 2019. Toate contractele de servicii publice pentru alte moduri de transport pe șine și de transport rutier trebuie să fi fost atribuite în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) cel târziu până la 3 decembrie 2019. În perioada de tranziție care se va încheia la 3 decembrie 2019, statele membre iau măsuri pentru a se conforma treptat articolului 5 alineatul (3) cu scopul de a evita probleme structurale grave legate în special de capacitatea de transport.”

(b) Se introduce următorul alineat (2a):

„2a Contractele de servicii publice pentru transportul public feroviar de călători atribuite direct între 1 ianuarie 2013 și 2 decembrie 2019 pot continua până la data lor de expirare. Cu toate acestea, în orice caz ele nu continuă după 31 decembrie 2022.”

(c) La alineatul (3), ultima teză din al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Contractele menționate la litera (d) pot continua până la expirare, cu condiția de a fi fost încheiate pentru o durată limitată similară cu duratele menționate la articolul 4.”

9. Se introduce următorul articol 9a:

„Articolul 9a

Procedura comitetului

1. Comisia este asistată de Comitetul pentru spațiul feroviar unic european instituit de articolul 62 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (reformare)¹³. Acesta este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.”

¹³ JO L 343/32 din 14.12.2012.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele