4. încredințează Secretarului General sarcina de a semna actul, după ce s-a verificat îndeplinirea corespunzătoare a tuturor procedurilor, și de a asigura, în acord cu Secretarul General al Consiliului, publicarea sa în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*;

5. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

Spațiul feroviar unic european ***I

P7_TA(2011)0503

Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 16 noiembrie 2011 referitoare la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind instituirea spațiului feroviar unic european (reformare) (COM(2010)0475 – C7-0268/2010 – 2010/0253(COD))

(2013/C 153 E/41)

(Procedura legislativă ordinară – reformare)

Parlamentul European,

— având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2010)0475),

— având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 91 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C7-0268/2010),

— având în vedere articolul 14 și Protocolul nr. 26 la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene privind serviciile de interes general,

— având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

— având în vedere Rezoluția sa din 17 iunie 2010 referitoare la punerea în aplicare a directivelor privind primul pachet feroviar ([1]),

— având în vedere avizul motivat prezentat, în cadrul Protocolului (nr. 2) privind aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității, de către Camera deputaților din Luxemburg, care susține că proiectul de act legislativ nu respectă principiul subsidiarității,

— având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 16 martie 2011 ([2]),

— având în vedere avizul Comitetului Regiunilor din 28 ianuarie 2011 ([3]),

— având în vedere Acordul interinstituțional din 28 noiembrie 2001 privind utilizarea mai structurată a tehnicii de reformare a actelor legislative ([4]),

— având în vedere scrisoarea Comisiei pentru afaceri juridice din 26 mai 2011 adresată Comisiei pentru transport și turism în conformitate cu articolul 87 alineatul (3) din Regulamentul său de procedură,

— având în vedere articolele 87 și 55 din Regulamentul său de procedură,

— având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism (A7-0367/2011),

([1]) JO C 236 E, 12.8.2011, p. 125.
([2]) JO C 132, 3.5.2011, p. 99.
([3]) JO C 104, 2.4.2011, p. 53.
([4]) 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.

P7_TC1-COD(2010)0253

Poziția Parlamentului European adoptată în primă lectură la 16 noiembrie 2011 în vederea adoptării Directivei (UE) nr. …/2011 a Parlamentului European și a Consiliului privind instituirea spațiului feroviar unic european (reformare)

(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 European [1],

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor [2],

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

(1) Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare [3], Directiva 95/18/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare [4] și Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță [5] au fost modificate substanțial în 2004 și în 2007. Deoarece sunt necesare modificări suplimentare și dată fiind legătura dintre aceste dispoziții legale, directivele susmenționate trebuie reformate și unificate într-un singur act, din motive de claritate.

---

[1] JO C 132, 3.5.2011, p. 99.
[2] JO C 104, 2.4.2011, p. 53.
[3] JO L 237, 24.8.1991, p. 25.
[4] JO L 143, 27.6.1995, p. 70.
[5] JO L 75, 15.3.2001, p. 29.

(2) O mai mare integrare a sectorului de transport din Uniune este un element esențial al realizării pieței interne și căile ferate reprezintă o parte vitală a sectorului de transport din Uniune, care se îndreaptă către realizarea mobilității durabile.

(2a) Ponderea sectorului feroviar în transporturi nu a crescut în ultimii zece ani, contrar obiectivelor pachetului feroviar din 2001 („primul pachet feroviar", și anume Directiva 2001/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea rețelei feroviare comunitare [1]***, Directiva 2001/13/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind autorizarea întreprinderilor feroviare*** [2] ***și Directiva 2001/14/CE), demonstrând necesitatea de a continua îmbunătățirea legislației în vigoare pentru a sprijini sectorul. Prin urmare, reorganizarea în curs este esențială.*** **[AM 1]**

(2b) Numeroasele proceduri privind încălcarea dreptului comunitar deschise împotriva statelor membre demonstrează că legislația în vigoare poate fi interpretată greșit și că sunt necesare clarificări și îmbunătățiri ale primului pachet feroviar, pentru a asigura deschiderea reală a pieței feroviare europene. **[AM 2]**

(2c) Investițiile în dezvoltarea și întreținerea infrastructurii feroviare continuă să fie insuficiente pentru a garanta dezvoltarea sectorului și a capacității sale competitive. **[AM 3]**

(2d) Directivele care alcătuiesc primul pachet feroviar nu au împiedicat existența unei variații importante a structurii și nivelului tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare, precum și a formei și duratei procedurilor de alocare a capacităților. **[AM 4]**

(2e) Condiții de piață netransparente reprezintă un obstacol clar în calea unor servicii feroviare competente. **[AM 5]**

(3) Trebuie îmbunătățită eficiența sistemului feroviar pentru a-l integra pe o piață concurențială, ținându-se, în același timp, cont de caracteristicile speciale ale căilor ferate.

(3a) Coexistența, în cadrul statelor membre, a diferitelor regimuri sociale în sectorul feroviar prezintă un risc de concurență neloială între noii operatori feroviari și operatorii feroviari istorici și necesită armonizare, respectându-se totodată caracteristicile specifice sectorului și statelor membre. **[AM 6]**

(3b) Este necesar să se garanteze că organismele de reglementare își vor îndeplini funcțiile de supraveghere, pentru a se evita discriminarea între întreprinderile feroviare și pentru a se garanta punerea în aplicare a unei politici tarifare adecvate și respectarea principiului separării conturilor. **[AM 7]**

(3c) Pentru a finaliza spațiul feroviar european, este necesară o interoperabilitate completă a sistemului feroviar la nivel european. Agenției Europene a Căilor Ferate ar trebui să i se acorde competențele și resursele adecvate pentru realizarea mai rapidă a acestui obiectiv, printre altele în ceea ce privește dezvoltarea de standarde comune pentru certificarea materialului rulant și a sistemelor de siguranță și de semnalizare. **[AM 8]**

(4) Serviciile regionale, urbane și suburbane, precum și activitățile de transport sub forma serviciilor de tren-navetă prin tunelul de sub Canalul Mânecii ar trebui să fie excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive. ***Căile ferate din zonele de patrimoniu sau ale muzeelor care folosesc propriul itinerariu ar trebui, de asemenea, excluse din domeniul de aplicare al directivei.*** **[AM 9]**

---

[1] JO L 75, 15.3.2001, p. 1.
[2] JO L 75, 15.3.2001, p. 26.

(5) Pentru a face transportul feroviar eficient și competitiv cu alte modalități de transport, statele membre trebuie să se asigure că întreprinderile feroviare au statut de operatori independenți care se comportă în manieră comercială și se adaptează la nevoile pieței.

(6) Pentru a asigura dezvoltarea viitoare și funcționarea eficientă a sistemului feroviar, ar trebui să se facă distincția între furnizarea de servicii de transport și funcționarea infrastructurii. Dată fiind această situație, este necesar ca cele două activități să fie gestionate separat și să aibă conturi separate***, în mod transparent, ceea ce asigură că fondurile publice nu sunt deturnate către alte activități comerciale***.* **[AM 10]**

(6a) Stricta separare a conturilor administratorului infrastructurii și ale întreprinderilor feroviare trebuie asigurată. Fondurile publice alocate unuia dintre aceste sectoare de activitate nu ar trebui transferate altor sectoare. Această interdicție ar trebui clar indicată în normele contabile ale fiecărui sector de activitate. Statul membru și organismul național de reglementare ar trebui să asigure aplicarea eficientă a acestei interdicții. **[AM 11]**

(6b) Indiferent de tipul de întreprindere, toți operatorii feroviari trebuie să respecte legislația în materie de protecție socială și sănătate, în scopul de a evita practicile de dumping social și de concurență neloială. **[AM 12]**

(6c) Pentru a permite transportului feroviar să concureze cu transportul rutier, ar trebui armonizate diferitele norme naționale, precum cele privind siguranța în transportul feroviar, privind utilizarea documentelor de însoțire, privind formarea trenurilor și documentația relevantă, privind semnalele și marcajele pentru conducerea trenurilor, privind măsurile și controalele aplicate în legătură cu transportul mărfurilor periculoase, precum și normele privind procedurile uniforme de înregistrare și control al transportului deșeurilor. **[AM 13]**

(7) Principiul libertății de a presta servicii trebuie aplicat sectorului feroviar, ținând seama de caracteristicile specifice ale acestui sector.

(8) Pentru a încuraja concurența în gestionarea serviciului feroviar în ceea ce privește confortul sporit și serviciile furnizate utilizatorilor, trebuie ca statele membre să-și asume responsabilitatea generală pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare corespunzătoare.

(9) În lipsa unor norme comune privind alocarea costurilor pentru infrastructură, statele membre, după consultarea administratorului infrastructurii, trebuie să stabilească norme care să dispună ca întreprinderile feroviare să plătească pentru folosirea infrastructurii feroviare. Aceste norme trebuie să nu conducă la discriminare între întreprinderile feroviare.

(10) Statele membre trebuie să se asigure că administratorii infrastructurii și întreprinderile de transport feroviar existente, aflate în proprietate publică sau sub control public, beneficiază de o structură financiară corespunzătoare, cu respectarea corespunzătoare a normelor Uniunii în materie de ajutor de stat.

(10a) Uniunea ar trebui să examineze surse alternative de finanțare a proiectelor feroviare europene, prin instrumente financiare inovatoare, cum ar fi obligațiunile pentru proiectele Uniunii, pentru a încuraja investițiile private și pentru a îmbunătăți accesul la capitalul de risc. În același fel, piața feroviară trebuie să devină atractivă pentru investitori privați, alternativi, prin intermediul unor cadre juridice transparente. **[AM 14]**

(10b) Statele membre si administratorii de infrastructură ar trebui să poată finanța investiții în infrastructură prin alte mijloace decât finanțarea directă din partea statului, cum ar fi finanțarea din partea sectorului privat. **[AM 15]**

(11) Un sector eficient de transport al ***călătorilor și*** mărfurilor, mai ales transfrontalier ***și în special în cazurile în care ecartamentele diferite de cale ferată încă reprezintă o barieră fizică în calea concurenței***, necesită acțiuni ***urgente*** pentru deschiderea ~~pieței~~***piețelor în fiecare stat membru și pentru crearea concurenței***. **[AM 16]**

(12) Pentru a garanta că drepturile de acces la infrastructura feroviară se aplică pe o bază uniformă și nediscriminatorie în întreaga Uniune, este oportună introducerea unei licențe pentru întreprinderile feroviare.

(13) În cazul curselor feroviare cu opriri intermediare, nou intrații pe piață trebuie să fie autorizați să îmbarce și să debarce călători pe traseu pentru a oferi operațiunilor respective viabilitate economică și pentru a evita dezavantajarea potențialilor concurenți în comparație cu operatorii existenți.

(14) Introducerea noilor servicii internaționale cu acces deschis pentru transportul de călători și cu opriri intermediare ~~nu trebuie folosită la deschiderea pieței pentru serviciile de transport intern de călători, ci~~ ar trebui să se ~~limiteze numai la opririle~~ ***concentreze asupra opririlor*** conexe rutei internaționale. Scopul principal al ~~noilor servicii~~ ***serviciilor de acest tip*** trebuie să fie transportul călătorilor într-o cursă internațională. Pentru a evalua dacă acesta este scopul principal al serviciului, trebuie să se țină seama de criterii precum proporția din cifra de afaceri și din volumul de călători, în raport cu transportul intern sau internațional de călători, și vechimea serviciilor. Evaluarea scopului principal al serviciului trebuie să se facă de către organismul național de reglementare, la cererea unei părți interesate. **[AM 17]**

(15) Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători ([1]) autorizează statele membre și autoritățile locale să atribuie contracte de servicii publice care pot include drepturi exclusive de exploatare a unor servicii. În consecință, este necesar să se asigure că dispozițiile regulamentului respectiv respectă principiul deschiderii pentru concurență a serviciilor de transport internațional de călători.

(15a) Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 permite statelor membre să garanteze menținerea drepturilor lucrătorilor privind ocuparea forței de muncă, în cadrul separării între exploatarea serviciilor de transport și gestionarea infrastructurii care poate implica transferul de întreprinderi. [AM 18]

(16) Deschiderea pentru concurență a serviciilor de transport internațional de călători poate avea implicații asupra organizării și finanțării serviciilor feroviare de transport de călători prestate pe baza unui contract de servicii publice. Statele membre trebuie să aibă opțiunea de a limita dreptul de acces pe piață în situația în care acesta ar periclita echilibrul economic al contractelor de servicii publice respective și în situația în care organismul de reglementare responsabil menționat la articolul 55 ***și, după caz, rețeaua de organisme de reglementare, astfel cum este stabilită la articolul 57*** din prezenta directivă își ***dau*** aprobarea în acest sens, pe baza unei analize economice obiective și ca urmare a unei cereri din partea autorităților competente care au atribuit contractul de servicii publice. **[AM 19]**

([1]) JO L 315, 3.12.2007, p. 1.

(17) Evaluarea posibilității de periclitare a echilibrului economic al contractului de servicii publice trebuie să țină seama de criterii predeterminate, precum impactul asupra profitabilității oricăror servicii incluse într-un contract de servicii publice, inclusiv efectul indirect asupra costului net suportat de autoritatea publică responsabilă care a atribuit contractul, al cererii din partea călătorilor, stabilirii prețului biletelor, regimului de eliberare a biletelor, poziției și numărului de opriri de ambele părți ale frontierei, stabilirii orarului și frecvenței noului serviciu propus. În conformitate cu evaluarea respectivă și decizia organismului de reglementare competent, statele membre pot autoriza, modifica sau refuza accesul solicitat la servicii de transport internațional de călători, inclusiv prin perceperea unui tarif de la operatorul unui nou serviciu de transport internațional de călători, urmând analiza economică și în conformitate cu dreptul Uniunii și principiile egalității și nediscriminării.

(18) Pentru a contribui la prestarea unor servicii de transport de călători pe linii care îndeplinesc o misiune de serviciu public, statele membre trebuie să poată autoriza autoritățile responsabile cu aceste servicii să preleve un tarif pentru serviciile de transport de călători care intră în competența lor. Acest tarif trebuie să contribuie la finanțarea obligațiilor de serviciu public, stabilite în contractele de servicii publice.

(18a) Evoluțiile pieței au arătat că o preocupare esențială o reprezintă consolidarea rolului organismelor de reglementare. Dacă trebuie să aibă un rol-cheie în asigurarea unui mediu corect cu condiții echitabile de acces, aceste organisme trebuie să primească mijloacele financiare, precum și personalul și echipamentul logistic necesare pentru îndeplinirea acestui rol. **[AM 20]**

(18b) Organismul național de reglementare trebuie să fie o autoritate de reglementare independentă, cu competențe de autosesizare și de investigare și în măsură să ofere avize și decizii executorii, în scopul de a garanta o piață deschisă, fără bariere și în cadrul căreia este exercitată o concurență liberă și nedenaturată. **[AM 21]**

(19) Organismul național de reglementare trebuie să funcționeze într-un mod care să evite orice conflict de interese și orice posibilă implicare în atribuirea contractului de servicii publice în cauză***, fără a aduce atingere posibilității ca organismul să fie finanțat din bugetul general al statului sau din taxele încasate de sistemul feroviar, sau publicării informațiilor relevante***. Competența organismului de reglementare trebuie extinsă pentru a permite evaluarea scopului unui serviciu internațional și, după caz, a impactului economic potențial al acestuia asupra contractelor de servicii publice existente. **[AM 22]**

(19a) În ceea ce privește organizarea, deciziile de finanțare, structura juridică și luarea de decizii, organismul național de reglementare ar trebui să fie pe deplin independent de orice administrator de infrastructură, organism de tarifare, organism de alocare și de orice solicitant. Organismul național de reglementare trebuie să aibă capacitatea administrativă necesară, din punctul de vedere al personalului și al resurselor, pentru a asigura că piața transportului feroviar este deschisă și transparentă. Nivelul necesar de personal ar trebui să fie direct legat de nevoile pieței și să varieze în consecință. Acest organism ar trebui să hotărască cu privire la plângeri, să acționeze din proprie inițiativă, să ancheteze în caz de litigiu și să monitorizeze evoluția pieței. Organismul ar trebui susținut de un departament de reglementare din cadrul Comisiei. În plus, organismul național de reglementare ar trebui să mențină la dispoziția Comisiei o bază de date cu proiectele sale de decizie. [AM 23]

(20) Pentru a investi în servicii care utilizează infrastructuri specializate, cum ar fi căi ferate de mare viteză, solicitanții au nevoie de securitate juridică, date fiind respectivele investiții substanțiale pe termen lung.

Miercuri, 16 noiembrie 2011

(21) Organismele de reglementare naționale ar trebui ~~să facă schimb~~ ***să creeze, sub auspiciile Comisiei, o rețea pentru a consolida cooperarea dintre ele, prin elaborarea de principii comune și prin schimbul de bune practici și*** de informații~~, iar~~. ***Aceste organisme ar trebui***, ***de asemenea,*** în situațiile particulare, dacă este cazul, să își coordoneze principiile și practicile pe baza cărora se evaluează o posibilă periclitare a echilibrului economic al unui contract de servicii publice. Acestea ar trebui să dezvolte, ***la nivel european,*** în mod progresiv, orientări ***comune*** pe baza experienței acumulate. ***Pe baza experienței rețelei respective de organisme de reglementare, Comisia ar trebui să prezinte o propunere legislativă pentru crearea unui organism european de reglementare. [AM 24 și 25]***

(22) Pentru a asigura concurența loială între întreprinderile feroviare, ~~trebuie făcută o distincție între~~ prestarea de servicii de transport și operarea infrastructurilor de servicii ***ar trebui*** să fie ***gestionate într-un mod transparent și nediscriminatoriu. Organismul de reglementare ar trebui să se asigure că această gestiune este transparentă și nediscriminatorie, în conformitate cu procedurile prevăzute în prezenta directivă***. ~~Dată fiind această situație, este necesar ca aceste două tipuri de activități să fie administrate independent, sub forma unor entități juridice distincte. Această independență nu presupune înființarea unui organism sau unei firme separate pentru fiecare infrastructură de servicii.~~ **[AM 26]**

(22a) Accesul îmbunătățit la informații privind călătoriile și la serviciile de eliberare de legitimații de transport ar trebui să vină în completarea altor inițiative de reglementare menite să faciliteze crearea și dezvoltarea de aplicații telematice pentru pasageri. **[AM 138]**

(23) Pentru a asigura servicii fiabile și adecvate, este necesar ca întreprinderile feroviare să îndeplinească, permanent, cerințele în materie de bună reputație, capacitate financiară***, standarde sociale*** și competență profesională. **[AM 27]**

(24) Pentru protecția clienților și părților terțe implicate, este ~~important să se garanteze că~~ ***esențial ca*** întreprinderile feroviare ~~sunt~~ ***să fie*** asigurate la un nivel suficient pentru răspundere civilă. ***Acoperirea răspunderii în caz de accident, prin garanții furnizate de bănci sau alte întreprinderi ar trebui, de asemenea, să fie permisă, cu condiția ca o astfel de acoperire să fie oferită în condițiile de pe piață, să nu determine aplicarea de ajutoare de stat și să nu conțină elemente de discriminare în raport cu întreprinderile feroviare.*** **[AM 28]**

(25) ~~O întreprindere feroviară~~ ***Toate întreprinderile feroviare*** ar trebui***,*** de asemenea***,*** să respecte ***atât*** dispozițiile interne***, cât*** și ale Uniunii privind prestarea de servicii feroviare, aplicate într-o manieră nediscriminatorie, destinate să asigure că ~~aceasta poate~~ ***acestea pot*** să-și desfășoare activitatea în condiții de deplină siguranță și cu respectarea ~~sănătății, a condițiilor sociale și a drepturilor~~ ***deplină a obligațiilor existente în ceea ce privește condițiile sociale, sănătatea și drepturile*** muncitorilor și consumatorilor, pe ~~tronsoane specifice~~ ***toate tronsoanele***. **[AM 29 și 30]**

(26) Procedurile de acordare, menținere și modificare a licențelor de funcționare a întreprinderilor feroviare trebuie să fie transparente și conforme principiului nediscriminării.

(26a) Acordarea de licențe pentru materialul rulant al întreprinderilor feroviare este de prea multe ori supusă unor complicații nejustificate, ceea ce denaturează accesul pe piață. Prin urmare, este necesară acordarea unui mandat puternic Agenției Europene a Căilor Ferate în acest sens. Așadar, se solicită Comisiei, ca parte din revizuirea Regulamentului (CE) nr. 881/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2004 privind înființarea unei Agenții Europene a Căilor Ferate [1]***, să investigheze dacă competențele Agenției Europene a Căilor Ferate pot fi extinse în această privință.*** **[AM 31]**

[1] JO L 164, 30.4.2004, p. 1.

(27) Pentru a asigura transparența și accesul nediscriminatoriu la infrastructura feroviară și la serviciile aferente transportului feroviar al tuturor întreprinderilor feroviare, toate informațiile necesare utilizării drepturilor de acces se publică într-un document de referință al rețelei***, inclusiv formate accesibile persoanelor cu handicap sau cu mobilitate redusă***. **[AM 32]**

(28) Sistemele corespunzătoare de alocare a capacităților de infrastructură feroviară combinate cu existența operatorilor competitivi determină un echilibru mai bun între diferitele moduri de transport.

(29) Încurajarea utilizării optime a infrastructurii feroviare conduce la o scădere a costurilor de transport pentru societate.

(30) Sistemele corespunzătoare de tarifare a infrastructurii feroviare, împreună cu sistemele corespunzătoare de tarifare ale altei infrastructuri de transport și cu operatorii competitivi ar trebui să determine un echilibru optim între diversele moduri de transport, pe o bază sustenabilă.

(31) Sistemele de tarifare și de alocare a capacităților trebuie să permită accesul egal și nediscriminatoriu al tuturor întreprinderilor și să încerce, pe cât posibil, să satisfacă nevoile tuturor utilizatorilor și modurilor de transport într-o manieră corectă și nediscriminatorie. Sistemele de tarifare și de alocare a capacităților trebuie să permită concurența loială în furnizarea serviciilor de transport feroviar.

(33) Sistemele de tarifare și de alocare a capacităților trebuie, în cadrul stabilit de statele membre, să încurajeze administratorii infrastructurii feroviare să optimizeze utilizarea acesteia.

(34) Sistemele de alocare a capacităților trebuie să ofere indicatori clari și coerenți întreprinderilor feroviare, care să le permită acestora să ia hotărâri raționale.

(35) Orice sistem de tarifare emite semnale economice către utilizatori. Este important ca aceste semnale către întreprinderile feroviare să fie coerente și ***clare și*** să îi determine să ia hotărâri raționale ***și sustenabile***. **[AM 33]**

(36) Pentru a ține seama de nevoile utilizatorilor sau ale potențialilor utilizatori ai capacităților de infrastructură feroviară de a-și planifica operațiunile și de nevoile clienților și ale finanțatorilor, este important ca administratorul infrastructurii să asigure alocarea capacităților de infrastructură într-un mod care să reflecte necesitatea de menținere și îmbunătățire a nivelului de fiabilitate al serviciilor.

(37) Este de dorit ca întreprinderilor feroviare și administratorului infrastructurii să li se ofere stimulente pentru a diminua perturbările și pentru a îmbunătăți performanțele rețelei.

(38) Statele membre trebuie să aibă posibilitatea de a permite cumpărătorilor de servicii de transport feroviar să participe la procesul de alocare a capacităților în mod direct.

(39) Este important să se acorde atenție atât cerințelor comerciale ale solicitanților, cât și celor ale administratorului infrastructurii.

(40) Este important să se îmbunătățească flexibilitatea administratorilor infrastructurii în ceea ce privește alocarea capacităților de infrastructură, dar aceasta trebuie să fie compatibilă cu satisfacerea cerințelor rezonabile ale solicitantului.

(40a) Solicitanții care oferă servicii de transport în vagoane separate trebuie încurajați în scopul de a extinde piața potențială pentru noi clienți feroviari. Prin urmare, este important ca acești solicitanți să fie luați în considerare de către administratorul de infrastructură în momentul în care alocă această capacitate pentru a le permite să beneficieze pe deplin de acest cadru juridic și să extindă cota de piață feroviară pentru noi sectoare. **[AM 34]**

(41) Procesul de alocare a capacităților trebuie să împiedice impunerea unor constrângeri excesive asupra dezvoltării afacerilor altor întreprinderi care dețin sau vor să dețină drepturi de utilizare a infrastructurii.

(42) Pentru sistemele de alocare a capacităților și de tarifare poate apărea necesitatea de a ține cont de faptul că diferitele componente ale rețelei de infrastructură feroviară ar fi putut fi proiectate pentru diferiți utilizatori principali.

(43) Deoarece utilizatorii diferiți și diversele tipuri de utilizatori au în mod frecvent o influență diferită asupra capacităților de infrastructură, nevoia de servicii diverse trebuie echilibrată în mod corespunzător.

(44) Serviciile exploatate în baza unui contract cu o autoritate publică pot necesita reguli speciale pentru a-și menține gradul de atractivitate față de utilizatori.

(45) Sistemele de tarifare și de alocare a capacităților trebuie să țină seama de efectele saturării tot mai mari a capacităților de infrastructură și, în cele din urmă, de capacitatea deficitară.

(46) Termenele diferite alocate pentru planificarea tipurilor de trafic trebuie să asigure că pot fi satisfăcute cererile pentru capacități de infrastructură formulate după încheierea procesului de stabilire a graficului de circulație anual.

(47) Pentru garantarea rezultatelor optime din partea întreprinderilor feroviare, este de dorit să se ceară o examinare a utilizării capacităților de infrastructură atunci când coordonarea cererilor de capacitate este necesară pentru a satisface nevoile utilizatorilor.

(48) Datorită poziției lor de monopol, administratorilor infrastructurii trebuie să li se ceară să examineze capacitatea de infrastructură disponibilă și măsurile de creștere a acesteia atunci când procesul de alocare a capacităților nu poate satisface cerințele utilizatorilor.

(49) Lipsa informațiilor despre cererile celorlalte întreprinderi feroviare și despre constrângerile din cadrul sistemului poate îngreuna încercarea întreprinderilor feroviare de a-și îmbunătăți propriile cereri cu privire la capacitățile de infrastructură.

(50) Este important să se asigure o mai bună coordonare a sistemelor de alocare pentru a îmbunătăți atractivitatea căilor ferate pentru traficul care utilizează rețelele mai multor administratori de infrastructură, în special pentru traficul internațional. ***În acest context, pare oportună crearea în cele din urmă a unui organism european de reglementare.*** **[AM 35]**

(51) Este important să se reducă denaturările concurenței, care pot apărea între infrastructurile feroviare ori între diversele moduri de transport, ca urmare a diferențelor importante între principiile de tarifare.

(52) Este de dorit să se definească acele componente ale serviciilor de infrastructură care sunt esențiale pentru a permite operatorului să presteze serviciul și care trebuie oferite în schimbul unor tarife de acces minime.

(53) Este necesar să se facă investiții ***sporite*** în infrastructura feroviară ***- în special în infrastructura existentă -***, iar sistemele de tarifare a utilizării infrastructurii ar trebui să ofere stimulente administratorilor acesteia pentru ca realizarea investițiilor adecvate să fie avantajoasă din punct de vedere economic ***și sustenabilă din punct de vedere ecologic***. **[AM 36]**

(54) Pentru a permite stabilirea unor niveluri adecvate și corecte ale tarifelor de utilizare a infrastructurii, administratorii acesteia trebuie să consemneze și să stabilească valoarea activelor lor și să manifeste o înțelegere clară a factorilor de cost în exploatarea infrastructurii.

(55) Este de dorit să se asigure că se ține seama de costurile externe în situația în care se iau hotărâri cu privire la transport și că tarifarea infrastructurii feroviare poate să contribuie la internalizarea costurilor externe într-o manieră coerentă și echilibrată în cazul tuturor modurilor de transport.

(56) Este important să se asigure că tarifele aplicate traficului intern și internațional sunt stabilite astfel încât să permită transportului feroviar să satisfacă necesarul pieței; în consecință, tarifarea infrastructurii trebuie stabilită la nivelul costurilor determinate în mod direct de operarea trenurilor.

(57) Nivelul global de recuperare a costurilor prin tarifele de utilizare a infrastructurii afectează nivelul contribuției guvernamentale; statele membre pot cere niveluri diferite de recuperare a costurilor globale. Totuși, este necesar ca orice sistem de tarifare a infrastructurii să permită un trafic care poate acoperi cel puțin costurile suplimentare pe care le determină pentru utilizarea rețelei feroviare.

(58) Infrastructura feroviară reprezintă un monopol natural. De aceea este necesar ca administratorii infrastructurii să fie stimulați pentru a reduce costurile și a-și administra infrastructura în mod eficient.

(58a) În scopul de a crește nivelul traficului de călători și de mărfuri efectuat pe calea ferată în raport cu alte moduri de transport, este de dorit ca, la internalizarea costurilor externe, statele membre să se asigure că taxele diferențiate nu au niciun impact negativ asupra echilibrului financiar al administratorului infrastructurii. În cazul în care administratorul infrastructurii a suferit totuși o pierdere din cauza acestei diferențieri, se recomandă ca statele membre să ajusteze această diferență, cu respectarea normelor privind ajutoarele de stat. **[AM 37]**

(59) ~~Dezvoltarea transportului feroviar trebuie realizată prin utilizarea *inter alia* a instrumentelor puse la dispoziție de Uniunea, fără să se aducă atingere priorităților deja stabilite.~~ **[AM 38]**

(60) Reducerile acordate întreprinderilor feroviare trebuie corelate cu economiile efective de costuri administrative realizate, în special cu economiile de costuri de tranzacție. Reducerile pot fi folosite și pentru încurajarea utilizării eficiente a infrastructurii.

(61) ~~Este de dorit să se ofere întreprinderilor feroviare și administratorului infrastructurii stimulente pentru a reduce la minim perturbările din rețea.~~ **[AM 39]**

(62) ~~Alocarea capacităților se asociază cu un cost pentru administratorul infrastructurii, cost care trebuie recuperat.~~ **[AM 40]**

(63) Administrarea eficientă și utilizarea echitabilă și nediscriminatorie a infrastructurii feroviare necesită înființarea ~~unui organism de reglementare~~ ***de organisme naționale de reglementare*** care să supravegheze aplicarea regulilor prevăzute de prezenta directivă și care să acționeze ca un organism de apel, fără a elimina posibilitatea unui control judecătoresc. **[AM 41]**

(64) Sunt necesare măsuri specifice pentru a se ține seama de situația concretă din punct de vedere geopolitic și geografic a anumitor state membre și de organizarea specifică a sectorului feroviar în diverse state membre, asigurându-se totodată integritatea pieței interne.

(65) ~~Comisia trebuie să fie împuternicită să modifice anexele la prezenta directivă. Deoarece măsurile respective au un domeniu de aplicare general și sunt concepute pentru modificarea unor elemente neesențiale ale prezentei directive, acestea trebuie adoptate ca acte delegate, în conformitate cu articolul 290 din tratat.~~ ***Pentru a asigura monitorizarea pieței feroviare, și buna reglementare în privința tarifării taxelor pentru utilizarea infrastructurii căii ferate și pentru alocarea capacității infrastructurii căii ferate, Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) în ceea ce privește criteriile și procedurile de respectat ca făcând parte din procesul de monitorizare a pieței, anumite elemente ale documentului de referință al rețelei, anumite principii de taxare, reducerea temporară a taxelor pentru Sistemul european de control al traficului feroviar (ETCS), anumite elemente ale sistemului de performanță, criteriile care trebuie urmate în ceea ce privește cerințele referitoare la solicitanții de infrastructură, calendarul procesului de alocare, situațiile financiare și principiile și practicile comune elaborate de organismele de reglementare pentru luarea deciziilor. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. În momentul pregătirii și redactării actelor delegate, Comisia trebuie să asigure transmiterea simultană, promptă și corespunzătoare a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.*** **[AM 42]**

(66) ~~Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei (1)~~***Pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Respectivele competențe ar trebui 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 Comisie*** (2). **[AM 43]**

(67) În conformitate cu principiile subsidiarității și proporționalității stabilite în articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană, obiectivele prezentei directive, și anume facilitarea dezvoltării căilor ferate din Uniune, stabilirea de principii generale pentru acordarea de licențele întreprinderilor feroviare și coordonarea sistemelor statelor membre care reglementează alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifele de utilizare a acesteia, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, având în vedere dimensiunea în mod evident internațională a acordării unor astfel de licențe și a exploatării unor elemente semnificative din infrastructura feroviară și ținând cont de nevoia de asigurare a condițiilor echitabile și nediscriminatorii de acces la infrastructură, și, prin urmare, datorită implicațiilor lor transnaționale, aceste obiective pot fi mai bine atinse de către Uniune. Prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective.

~~(1) JO L 184, 17.7.1999, p. 23~~

(2) **JO L 55, 28.2.2011, p. 13.**

(68) Obligația de a transpune prezenta directivă în dreptul intern trebuie să se limiteze la dispozițiile care reprezintă o modificare de fond în raport cu directivele anterioare. Obligația de transpunere a dispozițiilor fără modificări de fond rezultă din directivele precedente.

(69) Un stat membru care nu are un sistem feroviar și nici o perspectivă imediată de a avea vreunul ar fi supus unei obligații disproporționate și inutile dacă ar trebui să transpună și să pună în aplicare prezenta directivă. În consecință, astfel de state membre trebuie să fie exonerate de obligația menționată.

(70) În conformitate cu punctul 34 din Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare ([1]), statele membre sunt încurajate să elaboreze, pentru ele însele și în interesul Uniunii, propriile tabele care să ilustreze, în măsura posibilității, corespondența dintre prezenta directivă și măsurile de transpunere și să le facă publice.

(71) Prezenta directivă nu trebuie să aducă atingere termenelor stabilite în anexa XI partea B în care statele membre au obligația de a se conforma directivelor anterioare.

(71a) Ca urmare a rezoluțiilor Parlamentului European din 12 iulie 2007 ([2]) ***și din 17 iunie 2010*** ([3]) ***privind punerea în aplicare a primului pachet feroviar și ca urmare a punerii în aplicare a Directivei 2001/12/CE, Comisia ar trebui să prezinte o propunere legislativă cu privire la separarea dintre administratorul de infrastructură și operator până la sfârșitul anului 2012. Dat fiind faptul că sectorul feroviar nu este complet deschis, Comisia ar trebui să prezinte până la acea dată o propunere legislativă cu privire la deschiderea pieței,*** **[AM 44]**

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

(1) Prezenta directivă stabilește:

(a) normele aplicabile gestionării infrastructurii feroviare și activităților de transport feroviar ale întreprinderilor feroviare care își au sediul sau care urmează să își stabilească sediul într-un stat membru, enunțate în capitolul II.

(b) criteriile aplicabile eliberării, înnoirii sau modificării autorizațiilor de către un stat membru, destinate întreprinderilor feroviare care sunt înființate sau urmează să fie înființate în Uniune, enunțate în capitolul III;

(c) principiile și procedurile aplicabile în privința stabilirii și perceperii tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare și în privința alocării capacităților de infrastructură feroviară, enunțate în capitolul IV.

(2) Prezenta directivă se aplică utilizării infrastructurii feroviare pentru servicii de transport feroviar intern și internațional.

([1]) JO C 321, 31.12.2003, p. 1.
([2]) JO C 175 E, 10.7.2008, p. 551
([3]) JO C 236 E, 12.8.2011, p. 125.

Articolul 2

Excluderi din domeniul de aplicare

(1) Dispozițiile Capitolului II nu se aplică întreprinderilor feroviare care operează numai servicii de transport urban, suburban și regional.

(2) Statele membre pot exclude de la aplicarea dispozițiilor Capitolului III următoarele:

(a) întreprinderile feroviare care operează doar servicii de transport feroviar de călători pe o infrastructură feroviară locală sau regională independentă;

(b) întreprinderile feroviare care operează doar servicii de transport feroviar de călători urban sau suburban;

(c) întreprinderile feroviare care operează numai servicii de transport feroviar de marfă regional;

(d) întreprinderile care operează doar servicii de transport de marfă pe o infrastructură feroviară privată care există numai pentru a fi folosită de către proprietarul acesteia în scopul propriilor sale transporturi de marfă.

(2a) Statele membre pot exclude de la aplicarea dispozițiilor articolelor 6, 7, 8 și 13 și ale capitolului IV:

— ***întreprinderile feroviare care operează doar servicii de transport de marfă pe o infrastructură feroviară administrată de întreprinderile respective până la …*** (*)***și care are un ecartament diferit de cel al rețelei feroviare dominante din statul membru respectiv și care este conectată la o infrastructură feroviară de pe teritoriul unei țări terțe, cu condiția ca infrastructura administrată să nu fie identificată în cadrul Directivei nr. 661/2010/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport*** [1]. **[AM 134 și 135]**

(3) Statele membre pot exclude de la aplicarea dispozițiilor Capitolului IV următoarele:

(a) rețelele locale și regionale independente destinate serviciilor pentru transportul de călători pe infrastructura feroviară;

(b) rețelele destinate doar pentru prestarea serviciilor feroviare de transport urban sau suburban de călători;

(c) rețelele regionale utilizate pentru transportul regional de marfă numai de către o întreprindere feroviară, nevizată la alineatul (1) până când un alt solicitant cere utilizarea capacității respectivei rețele;

(d) infrastructura feroviară privată care există doar pentru uzul proprietarului său, pentru propriile operațiuni de transport de marfă;

(e) operațiunile de transport sub forma serviciilor feroviare care sunt prestate în tranzit pe teritoriul Uniunii.

În ceea ce privește calendarul de alocare a capacităților, statele membre pot decide intervale și termene-limită diferite de cele menționate la articolul 43 alineatul (2), la anexa VIII punctul 4 litera (b) și la anexa IX punctele 3, 4 și 5 în cazul traseelor internaționale care trebuie stabilite în colaborare cu administratorii de infrastructură din țări terțe, dintr-o rețea a cărui ecartament de cale ferată este diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii. **[AM 45]**

(*) ***Data intrării în vigoare a prezentei directive.***
[1] ***JO L 204, 5.8.2010, p. 1.***

(3a) Statele membre pot exclude de la aplicarea articolului 31 alineatul (5), vehiculele care sunt exploatate sau care vor fi exploatate din și către țări terțe, pe o rețea al cărei ecartament de cale ferată este diferit de cel al rețelei feroviare principale din Uniune. **[AM 46]**

(4) Prezenta directivă, cu excepția articolelor 6 alineatul (1), 10, 11, 12 și 28 nu se aplică întreprinderilor ale căror operațiuni feroviare se limitează doar la asigurarea serviciilor de navetă pentru vehicule rutiere prin tunelul Canalului Mânecii și la operațiuni de transport sub forma serviciilor de navetă pentru vehicule rutiere prin tunelul Canalului Mânecii.

(5) Statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al articolelor 10, 11, 12 și 28 orice serviciu feroviar prestat în tranzit prin Uniune și care începe și se încheie în afara teritoriului Uniunii.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

1. „întreprindere feroviară" înseamnă orice întreprindere publică sau privată autorizată în conformitate cu prezenta directivă, a cărei activitate principală constă în furnizarea serviciilor pentru transportul feroviar de mărfuri și/sau călători, cu obligativitatea ca întreprinderea să asigure tracțiunea; sunt incluse de asemenea întreprinderile care asigură doar tracțiunea;

2. „administratorul infrastructurii" înseamnă orice organism sau firmă responsabilă, în special, de realizarea, administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare, inclusiv gestionarea traficului, control-comandă și semnalizare ***în conformitate cu normele de siguranță aplicabile***. Funcțiile ***esențiale ale*** administratorului infrastructurii ~~în legătură cu o rețea sau o parte a unei rețele pot fi atribuite unor organisme sau firme diferite~~ ***cuprind: luarea deciziilor pentru repartizarea traselor, inclusiv definirea și evaluarea disponibilității traselor, precum și repartizarea traselor individuale și luarea deciziilor privind tarifarea infrastructurii, inclusiv stabilirea și colectarea tarifelor și investițiile în infrastructură***; **[AM 47]**

2a. „organismul de reglementare" înseamnă un organism care supraveghează aplicarea corectă în statul membru a reglementărilor relevante, care nu este în niciun fel implicat în elaborarea de politici și este complet separat de întreprinderi, în special de întreprinderile menționate la punctele 1 și 2; **[AM 48]**

3. „infrastructură feroviară" înseamnă toate articolele cuprinse în ~~lista din anexa I.A la Regulamentul (CEE) nr. 2598/70 al Comisiei din 18 decembrie 1970 de precizare a posturilor ce se vor înscrie la diferite poziții din situația contabilă, prezentate în anexa I la Regulamentul (CEE) nr. 1108/70 din 4 iunie 1970 ([1]), care, din motive de claritate, sunt incluse în~~ anexa I la prezenta directivă; **[AM 49]**

4. „serviciu de transport internațional de marfă" înseamnă un serviciu de transport în care trenul traversează cel puțin o frontieră a unui stat membru; se poate realiza introducerea și/sau scoaterea de vagoane din compunerea trenului, iar diferitele secțiuni pot avea origini sau destinații diferite, cu condiția ca toate vagoanele să traverseze cel puțin o frontieră;

5. „serviciu de transport internațional de călători" înseamnă un serviciu de călători în cadrul căruia trenul traversează cel puțin o frontieră a unui stat membru și al cărui scop principal este acela de a transporta călători între stații aflate în state membre diferite; se poate realiza introducerea și/sau scoaterea de vagoane din compunerea trenului, iar diferitele segmente ale acestuia pot avea origini și destinații diferite, cu condiția ca toate vagoanele să traverseze cel puțin o frontieră;

~~([1]) JO L 278, 23.12.1970, p. 1.~~

6. „servicii urbane și suburbane" înseamnă servicii de transport efectuate pentru a răspunde cerințelor de transport ale unui centru urban sau ale unei suburbii și cerințelor de transport între un astfel de centru sau suburbie și zonele înconjurătoare;

7. „servicii regionale" înseamnă serviciile de transport prestate pentru a răspunde cerințelor de transport ale unei regiuni ***sau ale regiunilor de frontieră***; **[AM 50]**

8. „tranzit" înseamnă traversarea teritoriului Uniunii, fără încărcare sau descărcare de bunuri și/sau fără îmbarcarea sau debarcarea călătorilor pe teritoriul Uniunii;

9. „licență" înseamnă autorizația acordată de un stat membru unei întreprinderi, prin care i se recunoaște calitatea de a presta servicii de transport feroviar; această calitate poate să fie limitată la prestarea de anumite tipuri de servicii;

10. „autoritate de acordare a licențelor" înseamnă organismul însărcinat cu acordarea licențelor într-un stat membru;

11. „alocare" înseamnă repartizarea capacității de infrastructură feroviară de către administratorul infrastructurii;

12. „solicitant" înseamnă o întreprindere feroviară șialte persoane fizice sau juridice sau entități, ca de exemplu autoritățile competente prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și încărcătorii, expeditorii și operatorii de transport combinat care doresc să obțină capacități de infrastructură pentru activități publice sau în interes comercial;

13. „infrastructură saturată" înseamnă un element al infrastructurii pentru care cererile de capacitate de infrastructură nu pot fi satisfăcute în totalitate în anumite perioade, chiar și după coordonarea diferitelor cereri de rezervare a acestor capacități;

14. „plan de sporire a capacității" înseamnă o măsură sau o serie de măsuri însoțite de un calendar de punere în aplicare, vizând ameliorarea restricțiilor de capacitate care au condus la declararea unui element de infrastructură drept „infrastructură saturată";

15. „coordonare" înseamnă procedura prin care administratorul infrastructurii și solicitanții încearcă să rezolve situațiile cererilor de rezervare concurente pentru capacitatea de infrastructură;

16. „acord-cadru" înseamnă un acord general obligatoriu din punct de vedere juridic, încheiat în temeiul dreptului public sau privat, care stabilește drepturile și obligațiile unui solicitant și ale administratorului infrastructurii cu privire la capacitățile de infrastructură care trebuie alocate și la tarifarea care se aplică pe o durată care depășește o singură perioadă de valabilitate a graficului de circulație;

17. „capacitate de infrastructură" înseamnă posibilitatea de programare a traselor cerute pentru un segment de infrastructură pe o anumită perioadă;

18. „rețea" înseamnă întreaga infrastructură feroviară administrată de un administrator al infrastructurii;

19. „document de referință al rețelei" înseamnă documentul prin care se precizează în mod detaliat regulile generale, termenele, procedurile și criteriile pentru sistemele de tarifare și de alocare a capacităților, inclusiv orice alte informații de acest fel necesare pentru a permite introducerea cererilor de capacități de infrastructură;

20. „trasă" înseamnă capacitatea de infrastructură necesară pentru a permite circulația unui tren între două puncte ale rețelei, în cursul unei perioade determinate;

21. „grafic de circulație" înseamnă datele care definesc toate deplasările programate ale trenurilor și ale materialului rulant pe infrastructura respectivă pe perioada de valabilitate a acestui grafic.

CAPITOLUL II

DEZVOLTAREA CĂILOR FERATE ÎN UNIUNE

SECȚIUNEA 1

Independența administrării

Articolul 4

Independența întreprinderilor feroviare și a administratorilor infrastructurii

(1) Statele membre se asigură că, în ceea ce privește conducerea, administrarea și controlul intern al problemelor administrative, economice și contabile, întreprinderile feroviare deținute ori controlate, direct sau indirect, de statele membre au un statut independent în baza căruia ceea ce dețin, în special, active, bugete și conturi, sunt separate de cele ale statului.

(2) Concomitent cu respectarea cadrului de tarifare și de alocare și a normelor specifice stabilite de statele membre, administratorul infrastructurii răspunde de conducere, administrare și de controlul intern.

(2a) Administratorul infrastructurii va gestiona propriile servicii informatice, pentru a se asigura că informațiile sensibile din punct de vedere comercial sunt protejate în mod adecvat. **[AM 51]**

(2b) Statele membre se asigură, de asemenea, că atât întreprinderile feroviare, cât și administratorii de infrastructură, care nu sunt complet independenți unii de ceilalți, poartă responsabilitatea pentru politicile proprii de personal. **[AM 52]**

Articolul 5

Administrarea întreprinderilor feroviare conform principiilor comerciale

(1) Statele permit întreprinderilor feroviare să își adapteze activitățile în funcție de piață și să gestioneze aceste activități în cadrul propriilor organisme administrative, în interesul furnizării de servicii eficiente și corespunzătoare la cel mai scăzut cost posibil pentru calitatea serviciului solicitat.

Întreprinderile feroviare sunt administrate conform principiilor care se aplică societăților comerciale, indiferent de cine sunt deținute. Acest lucru este valabil, de asemenea, și pentru obligațiile de serviciu public care le sunt impuse de statele membre și pentru obligațiile de serviciu public (OSP) pe care le încheie cu autoritățile competente ale statului.

(2) Întreprinderile feroviare își întocmesc planurile de afaceri proprii, inclusiv programele de investiții și de finanțare. Respectivele planuri sunt concepute pentru a realiza, la nivelul întreprinderii, echilibrul financiar și alte obiective tehnice, comerciale și financiare ale gestiunii; acestea trebuie să indice, de asemenea, metodele de atingere a obiectivelor.

(3) Prin trimitere la orientările de politică generală emise de fiecare stat membru și ținând cont de planurile și contractele naționale (care pot fi multianuale), inclusiv planurile de investiții și de finanțare, întreprinderile feroviare sunt, în special, libere:

(a) să își stabilească organizarea internă, fără să aducă atingere dispozițiilor articolelor 7, 29 și 39;

(b) să controleze furnizarea și scoaterea pe piață a serviciilor și să fixeze prețurile acestora, fără să aducă atingere dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007;

(c) să ia decizii privind personalul, activele și achizițiile proprii;

(d) să își extindă cota de piață, să dezvolte noi tehnologii și noi servicii și să adopte orice tehnică managerială inovatoare;

(e) să stabilească noi activități în domenii asociate domeniului feroviar.

(4) Dacă statul membru deține ori controlează, direct sau indirect, întreprinderea feroviară, drepturile sale de control în relație cu conducerea nu trebuie să depășească drepturile de conducere pe care dreptul național al societăților comerciale le acordă acționarilor la societăți comerciale pe acțiuni. Orientările de politică generală menționate la alineatul (3), pe care statul poate să le stabilească pentru companii în contextul exercitării controlului acționarilor, pot fi doar de natură generală și nu trebuie să interfereze cu deciziile comerciale concrete ale conducerii.

SECȚIUNEA 2

Separarea între administrarea infrastructurii și operațiunile de transport și diferitele tipuri de operațiuni de transport

Articolul 6

Separarea ***transparentă a*** conturilor

(1) Statele membre se asigură că se țin conturi de profituri și pierderi și bilanțuri separate și că acestea se publică, pe de o parte pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport de către întreprinderile feroviare și, pe de altă parte, pentru activitățile legate de administrarea infrastructurii feroviare. Fondurile publice alocate unuia din aceste două sectoare de activitate nu sunt transferate celuilalt.

(2) Statele membre pot prevedea, de asemenea, ca această separare să necesite organizarea unor departamente distincte în cadrul aceleiași întreprinderi sau ca infrastructura și serviciile de transport să fie administrate de entități separate ***pentru a asigura dezvoltarea concurenței, continuarea investițiilor și rentabilitatea prestării de servicii în sectorul feroviar***.

(3) Statele membre se asigură că se țin și se publică conturi de profit și pierderi și bilanțuri separate, pe de o parte în legătură cu activitățile privind furnizarea serviciilor de transport feroviar de mărfuri și, pe de altă parte, în legătură cu activitățile privind furnizarea serviciilor de transport de călători. Fondurile publice plătite pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport ca servicii publice trebuie prezentate separat pentru fiecare contract de serviciu public în contabilitatea aferentă și nu sunt transferate activităților legate de furnizarea altor servicii de transport sau altor activități.

(4) ***Pentru a asigura deplina transparență a costurilor implicate de utilizarea infrastructurii,*** conturile diferitelor sectoare de activitate menționate la alineatele (1) și (3) se țin în așa fel încât să permită monitorizarea ~~interdicției de transfer al fondurilor publice plătite unui sector de activitate la un altul~~ ***compatibilității cu alineatele respective și monitorizarea utilizării veniturilor din tarifele de utilizare a infrastructurii, din excedentele din alte activități comerciale și din fondurile publice plătite administratorului infrastructurii. Veniturile administratorului de infrastructură nu vor fi în niciun fel utilizate de o întreprindere feroviară sau un organism sau o firmă care controlează întreprinderea feroviară, deoarece aceasta ar putea duce la consolidarea poziției sale pe piață sau la obținerea de avantaje economice în raport cu alte întreprinderi feroviare. Prezentul alineat nu împiedică, sub supravegherea organismului de reglementare menționat la articolul 55, rambursarea, inclusiv a dobânzilor în condițiile pieței, a capitalului investit, pus la dispoziția administratorului de infrastructură de organismul sau firma care controlează întreprinderea feroviară***. **[AM 53]**

Articolul 7

Independența funcțiilor esențiale ale unui administrator de infrastructură

(1) Statele membre se asigură că funcțiile care determină accesul echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură ~~enumerate în anexa II~~ ***astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (3)*** sunt încredințate unor organisme sau firme care nu sunt ele însele furnizoare de servicii de transport feroviar. Indiferent de structura organizatorică, trebuie demonstrat că acest obiectiv a fost realizat. ***Cu toate acestea, în gestionarea traficului în rețea, este esențială cooperarea efectivă dintre întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură.***

~~Anexa II poate fi modificată, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la articolul 60.~~

Cu toate acestea, statele membre pot încredința întreprinderilor feroviare sau oricărui alt organism responsabilitatea de a contribui la dezvoltarea infrastructurii feroviare, de exemplu prin investiții, întreținere și finanțare.

(2) În situația în care administratorul infrastructurii, prin forma legală, organizatoric sau decizional, nu este independent față de toate întreprinderile feroviare, atribuțiile expuse în capitolul IV secțiunile 3 și 4 sunt preluate de un organism de tarifare și, respectiv, de un organism de alocare independente prin forma legală, organizatoric și decizional.

(3) Atunci când dispozițiile capitolului IV secțiunile 2 și 3 se referă la funcțiile esențiale ale unui administrator de infrastructură, ele se înțeleg ca aplicându-se organismului de tarifare sau organismului de alocare pentru competențele lor respective în acest sens.

(3a) Comisia prezintă până la 31 decembrie 2012 o propunere de directivă care să conțină dispoziții legate de separarea operațiilor de administrare a infrastructurii și a operațiilor de transport, precum și o propunere pentru deschiderea pieței interne de transport feroviar de călători, care nu aduce atingere calității serviciilor de transport și care menține OSP. **[AM 54 și 137]**

SECȚIUNEA 3

Îmbunătățirea situației financiare

Articolul 8

Finanțarea solidă a administratorului infrastructurii

(1) Statele membre dezvoltă infrastructura lor națională de cale ferată, ținând cont, dacă este cazul, de nevoile generale ale Uniunii. În acest scop, statele membre publică, până cel târziu la … (*), ***și după consultarea părților interesate, inclusiv a autorităților locale și regionale în cauză, a sindicatelor, a uniunilor sindicale din sector și a reprezentanților utilizatorilor,*** o strategie de dezvoltare a infrastructurii feroviare în vederea satisfacerii necesităților viitoare de mobilitate, pe baza unei finanțări solide și sustenabile a sistemului feroviar. Strategia acoperă o perioadă de cel puțin ~~cinci~~ ***șapte*** ani și r~~eînnoibilă~~ ***poate fi reînnoită***.

(2) ***Ori de câte ori veniturile nu sunt suficiente pentru a acoperi nevoile financiare ale administratorului de infrastructură, fără a aduce atingere cadrului de tarifare prevăzut la articolele 31 și 32 din prezenta directivă și*** având în vedere articolele 93, 107 și 108 din TFUE, statele membre ~~pot~~ ***acordă,*** de asemenea***,*** ~~acorda~~ administratorului infrastructurii finanțări la un nivel corespunzător cu sarcinile acestuia, cu dimensiunea infrastructurii și cu necesitățile financiare, în special pentru acoperirea investițiilor noi.

(*) Doi ani după intrarea în vigoare a prezentei directive.

(3) În cadrul politicii generale stabilite de stat și ținând cont de strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare menționată la alineatul (1), administratorul infrastructurii adoptă un plan de afaceri care să includă programele de investiții și de finanțare. Planul se întocmește astfel încât să asigure utilizarea, furnizarea și dezvoltarea optimă și eficientă a infrastructurii, concomitent cu asigurarea unui echilibru financiar și punerea la dispoziție a mijloacelor necesare pentru realizarea acestor obiective. Administratorul infrastructurii se asigură că solicitanții sunt consultați ***în mod nediscriminatoriu*** înainte de aprobarea planului de ~~afaceri~~ ***investiții, ținându-se seama de condițiile privind accesul și utilizarea și de caracteristicile și modul de furnizare și dezvoltare a infrastructurii***. Organismul de reglementare menționat la articolul 55 emite un aviz cu caracter neobligatoriu, referitor la ~~capacitatea acestui plan~~ ***măsura în care planul*** de afaceri ~~de a realiza obiectivele stabilite~~ ***creează discriminări între solicitanți***.

(4) Statele membre trebuie să se asigure că, în condiții normale de activitate și pe o perioadă de timp care nu depășește ~~trei~~ ***doi*** ani, conturile unui administrator al infrastructurii prezintă cel puțin un echilibru între venitul rezultat din tarifele de utilizare a infrastructurii, excedentul rezultat din alte activități comerciale***, subvenții nerambursabile din surse private*** și finanțările de la stat, ***inclusiv, dacă este cazul, plățile în avans de la stat,*** pe de o parte, și cheltuielile infrastructurii, pe de altă parte, incluzând plățile în avans de la stat, dacă este cazul***, finanțarea pe baze durabile a reînnoirii activelor pe termen lung***. **[AM 55]**

Fără să aducă atingere obiectivului posibil pe termen lung privind acoperirea de către utilizator a costurilor infrastructurii pentru toate modurile de transport, pe baza unei concurențe loiale și nediscriminatorii între diversele moduri de transport, în situația în care transportul feroviar poate concura cu alte moduri de transport, în cadrul de tarifare prevăzut la articolele 31 și 32, un stat membru poate cere administratorului infrastructurii să-și echilibreze conturile fără a apela la finanțarea statului.

Articolul 9

Reducerea transparentă a datoriilor

(1) Fără a aduce atingere regulilor Uniunii în domeniul ajutoarelor de stat și în conformitate cu articolele 93, 107 și 108 din TFUE, statele membre instituie mecanismele adecvate care să contribuie la reducerea îndatorării întreprinderilor feroviare, aflate în proprietate publică sau sub control public la un nivel care nu afectează o bună gestiune financiară și pentru a le îmbunătăți situația financiară.

(2) În scopurile menționate la aliniatul (1), statele membre solicită stabilirea unei unități separate de amortizare a datoriilor în cadrul departamentelor contabile ale acestor întreprinderi.

Bilanțul unității poate fi încărcat, până la stingere, cu toate împrumuturile luate de întreprindere pentru a finanța atât investiția, cât și pentru a acoperi cheltuielile de funcționare în exces, care rezultă din activitățile de transport feroviar sau din administrarea infrastructurii feroviare. Datoriile care provin din operațiunile filialelor nu sunt luate în considerație.

(3) Alineatele (1) și (2) nu se aplică datoriilor sau dobânzilor generate de datoriile contractate de întreprinderi după … (*) ~~15 martie 2001 sau după data aderării la Uniune în cazul statelor membre care au aderat după 15 martie 2001~~. **[AM 56]**

SECȚIUNEA 4

Accesul la infrastructura și serviciile feroviare

Articolul 10

Condițiile de acces la infrastructura feroviară

(1) Întreprinderilor feroviare care fac obiectul prezentei directive li se acordă, în condiții echitabile, nediscriminatorii și transparente, dreptul de acces la infrastructurile tuturor statelor membre, în vederea exploatării oricărui tip de servicii de transport feroviar de mărfuri. Acesta include accesul pe cale ferată în porturi.

(*) Data intrării în vigoare a prezentei directive.

(2) Întreprinderile feroviare care fac obiectul prezentei directive primesc dreptul de acces la infrastructura tuturor statelor membre în scopul exploatării unui serviciu de transport internațional de călători. Pe parcursul derulării unui serviciu de transport internațional de călători, întreprinderile feroviare au dreptul să îmbarce călători din orice stație situată pe ruta internațională respectivă și să îi debarce în altă stație, inclusiv în stații situate în același stat membru.

În statele membre în care ponderea transportului feroviar internațional de călători constituie mai mult de jumătate din cifra aferentă fluctuației călătorilor clienți ai întreprinderilor feroviare, dreptul de acces la infrastructură trebuie acordat până la 31 decembrie 2011.

În urma unei solicitări înaintate de către autoritățile competente sau de către întreprinderile feroviare interesate, organismul sau organismele de reglementare competente menționate la articolul 55 trebuie să stabilească dacă scopul principal al serviciului prestat este acela de a transporta călători între stații situate în state membre diferite.

În nici un caz, condițiile de acces la infrastructura feroviară nu trebuie să împiedice călătorii să primească informații și să cumpere un bilet pentru a ajunge de la o localitate la alta, indiferent de câți operatori de transport feroviar furnizează, integral sau parțial, servicii de transport de călători între cele două localități. **[AM 57]**

Comisia ~~poate adopta~~ ***adoptă, pe baza experienței organismelor de reglementare, până la …*** (*)**,** măsuri de punere în aplicare care să stabilească detaliile procedurii și criteriilor care trebuie urmate în vederea punerii în aplicare a prezentului alineat. Aceste măsuri, concepute a asigura punerea în aplicare a prezentei directive în condiții unitare, se adoptă ca acte de punere în aplicare, în conformitate cu ***procedura de examinare menționată la*** articolul 64 alineatul (3). **[AM 58]**

Articolul 11

Limitarea dreptului de acces și a dreptului de îmbarcare și debarcare a călătorilor

(1) Statele membre pot limita dreptul de acces prevăzut la articolul 10 la serviciile exploatate între un punct de plecare și o destinație care fac obiectul unuia sau mai multor contracte de serviciu public care respectă legislația Uniunii în vigoare. O astfel de limitare nu are efectul de a restrânge dreptul de îmbarcare a călătorilor în orice stație situată pe ruta unui serviciu internațional și de debarcare a acestora în altă stație, inclusiv în stațiile situate în același stat membru, cu excepția cazului în care exercitarea acestui drept ar periclita echilibrul economic al unui contract de serviciu public.

(2) Organismul sau organismele de reglementare menționate la articolul 55 stabilesc, pe baza unei analize economice obiective și a unor criterii predeterminate, dacă echilibrul economic al contractului de serviciu public ar fi periclitat, în urma unei solicitări din partea oricăreia dintre următoarele:

(a) autorității sau autorităților competente care au atribuit contractul de servicii publice;

(b) oricărei alte autorități competente interesate care are dreptul de a limita accesul în înțelesul prezentului articol;

(c) administratorului infrastructurii;

(d) întreprinderii feroviare care execută contractul de serviciu public.

(*) 18 luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive.

Autoritățile competente și întreprinderile feroviare care prestează aceste servicii publice trebuie să pună la dispoziția organismului sau organismelor de reglementare competente informațiile necesare în limite rezonabile pentru a putea lua o decizie. Organismul de reglementare trebuie să analizeze informațiile puse la dispoziție, cu consultarea tuturor părților implicate, după caz, și să informeze părțile cu privire la decizia sa motivată ~~într un~~ ***în*** termen ~~predeterminat și rezonabil, și, în orice caz, în maximum două luni~~ de ***o lună de*** la primirea ~~tuturor informațiilor relevante~~ ***cererii menționate la alineatul (2)***. **[AM 59]**

(3) Organismul de reglementare prezintă motivele care stau la baza deciziei sale și specifică termenul și condițiile în care oricare dintre entitățile de mai jos poate solicita reconsiderarea deciziei,

(a) autoritatea sau autoritățile competente în materie;

(b) administratorul infrastructurii;

(c) întreprinderea feroviară care execută contractul de servicii publice;

(d) întreprinderea feroviară care solicită accesul.

(4) Comisia ~~poate adopta~~ ***adoptă, pe baza experienței dobândite de organismele de reglementare, până la …*** (*)***,*** măsuri de punere în aplicare care să stabilească detaliile procedurii și criteriilor care trebuie urmate în vederea punerii în aplicare a alineatelor 1, 2 și 3 ale prezentului articol. Aceste măsuri, concepute a asigura punerea în aplicare a prezentei directive în condiții unitare, se adoptă ca acte de punere în aplicare, în conformitate cu ***procedura de examinare menționată la*** articolul 64 alineatul (3). **[AM 60]**

(5) De asemenea, statele membre pot limita dreptul de îmbarcare și de debarcare a călătorilor în stațiile situate în același stat membru pe ruta unui serviciu de transport internațional de călători în cazul în care a fost acordat dreptul exclusiv de a transporta călători între stațiile respective conform unui contract de concesiune atribuit înainte de 4 decembrie 2007 pe baza unei proceduri competitive de atribuire desfășurată în condiții de competitivitate și echitate și în conformitate cu principiile aplicabile de drept al Uniunii. Această limitare poate continua fie pe durata inițială a contractului, fie pe un termen de 15 ani, oricare dintre aceste două termene este mai scurt.

(6) Statele membre se asigură că deciziile menționate la alineatele (1), (2), (3) și (5) sunt supuse controlului judecătoresc.

Articolul 12

Prelevarea unui tarif de la întreprinderile feroviare care prestează servicii de transport de călători

(1) Fără a aduce atingere prevederilor articolului 11 alineatul (2), statele membre pot acorda autorității responsabile pentru transportul feroviar de călători dreptul a preleva un tarif de la întreprinderile feroviare care oferă servicii pentru călători pentru exploatarea rutelor care intră în competența autorității respective, între două stații pe teritoriul respectivului stat membru, în condițiile prevăzute de prezentul articol.

În acest caz, întreprinderilor feroviare care oferă servicii de transport feroviar intern sau internațional de călători, le este aplicat același tarif pentru exploatarea rutelor care intră în competența autorității respective.

(2) Tariful are scopul de a compensa autoritatea pentru OSP stabilite în contracte de servicii publice atribuite în conformitate cu dreptul Uniunii. Venitul obținut din acest tip de tarife și plătit cu titlu de compensație nu depășește ceea ce este necesar pentru a acoperi în totalitate sau în parte costurile ocazionate de executarea OSP relevante, ținând cont de încasările pertinente și de un nivel rezonabil de profit pentru executarea OSP respective.

(*) 18 luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive.

(3) Tariful respectiv este stabilit în conformitate cu dreptul Uniunii și respectă principiile echității, transparenței, nediscriminării și proporționalității, mai cu seamă între prețul mediu al serviciului pentru călător și nivelul tarifului prelevat. Tarifele totale prelevate în temeiul prezentului alineat nu trebuie să pericliteze viabilitatea economică a serviciului de transport feroviar de călători căruia îi sunt aplicate.

(4) Autoritățile competente păstrează informațiile necesare pentru a se asigura că pot identifica originea și utilizarea tarifelor. Statele membre pun aceste informații la dispoziția Comisiei.

Comisia pregătește o analiză comparativă cu privire la metodele de stabilire a valorii taxelor aplicate în statele membre, în vederea stabilirii unei metode uniforme de calcul pentru a determina valoarea taxelor. **[AM 61]**

Articolul 13

Condițiile de acces la servicii

(1) ~~Întreprinderile~~ ***Administratorii de infrastructură vor asigura tuturor întreprinderilor*** feroviare ~~au dreptul~~, în mod nediscriminatoriu, ~~la~~ setul minim de acces prevăzut în punctul 1 din anexa III.

(2) ~~Serviciile menționate~~ ***Operatorii infrastructurilor de servicii oferă tuturor întreprinderilor feroviare accesul, inclusiv accesul pe calea ferată la infrastructurile menționate*** la punctul 2 din anexa III ~~se prestează de către toți operatorii infrastructurilor de servicii~~ ***și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri*** în mod nediscriminatoriu ***sub supravegherea organismului de reglementare, astfel cum este prevăzut la articolul 56.***

În cazul în care operatorul infrastructurii de servicii ***menționate la punctul 2 din anexa III*** aparține unui organism sau unei firme care, de asemenea, activează și deține o poziție dominantă pe cel puțin una din piețele de servicii de transport feroviar pentru care se utilizează infrastructura, acesta trebuie să se organizeze într-o manieră independentă din punct de vedere ~~juridic,~~ organizatoric și decizional față de respectivul organism sau de respectiva firmă. ***Operatorul de infrastructură de servicii și organismul sau firma în cauză au conturi separate, inclusiv bilanțuri separate și conturi de profit și pierderi separate.***

Cererile depuse de întreprinderile feroviare pentru acordarea accesului la infrastructura de servicii pot fi respinse numai dacă există alternative viabile care le permit operarea serviciului respectiv de transport de marfă sau călători pe aceeași rută în condiții acceptabile din punct de vedere economic. ~~Sarcina de a dovedi existența unei alternative viabile revine operatorului~~ ***În cazul în care refuză accesul la infrastructura de servicii, operatorul acesteia propune o alternativă viabilă din punct de vedere economic și tehnic și își motivează refuzul în scris. Acest refuz nu obligă operatorul*** infrastructurii de servicii ***să realizeze investiții în resurse sau infrastructuri pentru a răspunde tuturor cererilor depuse de întreprinderile feroviare***.

Atunci când descoperă că există conflicte între diferite cereri, operatorul infrastructurii de servicii trebuie să încerce să satisfacă cât mai bine toate cererile. Dacă nu există nicio alternativă viabilă și nu se pot rezolva toate cererile de capacitate pentru infrastructura respectivă pe baza necesarului demonstrat, organismul de reglementare menționat la articolul 55, din proprie inițiativă sau în urma unei plângeri ***din partea unui solicitant***, ia măsurile necesare***, ținând seama de necesitățile tuturor părților implicate,*** pentru a asigura că o parte corespunzătoare din capacitate este dedicată altor întreprinderi feroviare decât celor care fac parte din organismul sau firma de care aparține ~~și~~ operatorul infrastructurii. Cu toate acestea, infrastructurile de întreținere și alte infrastructuri tehnice nou construite pentru ~~un anumit~~ material rulant ***de mare viteză, menționat în Decizia Comisiei 2008/232/CE din 21 februarie 2008 privind o specificație tehnică pentru interoperabilitate cu privire la subsistemul „material rulant" al sistemului feroviar transeuropean de mare viteză*** ([1])***,*** nou pot fi rezervate pentru utilizarea de către o întreprindere feroviară pentru o perioadă de ~~cinci~~ ***zece*** ani de la începerea exploatării lor.

([1]) JO L 84, 26.3.2008, p. 132.

În cazul în care infrastructura de servicii nu a fost în folosință timp de cel puțin ~~doi ani la rând~~ ***un an***, ***iar interesul întreprinderilor feroviare pentru accesul la această infrastructură este transmis operatorului acestei infrastructuri de servicii pe baza nevoilor demonstrate***, proprietarul acesteia trebuie să publice un anunț de concesionare sau închiriere ~~a operării infrastructurii~~ închiriere ***în vederea utilizării în activități legate de sectorul feroviar, cu excepția cazului în care operatorul unei astfel de infrastructuri de servicii demonstrează că procesul de reconversie aflat în desfășurare împiedică utilizarea acesteia de către o întreprindere feroviară***.

(3) În situația în care un ~~administrator al infrastructurii~~ un ***operator de servicii*** asigură oricare dintre serviciile descrise la punctul 3 din anexa III sub forma unui serviciu suplimentar, acesta îl furnizează la cerere întreprinderilor feroviare, într-o manieră nediscriminatorie.

(4) Întreprinderile feroviare pot cere administratorului infrastructurii sau altor ~~furnizori~~ ***operatori ai infrastructurii de servicii*** o gamă mai largă de servicii auxiliare, enumerate la punctul 4 din anexa III. Administratorul infrastructurii nu este obligat să presteze aceste servicii auxiliare.

(5) ~~Anexa III poate fi modificată, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la articolul 60.~~ **[AM 62 și 162]**

SECȚIUNEA 5

Acorduri transfrontaliere

Articolul 14

Principii generale privind acordurile transfrontaliere

(1) ~~Orice dispoziție inclusă~~ ~~între~~ Statele membre ***asigură că*** în acordurile transfrontaliere ***pe care le încheie nu*** ~~care~~discriminează~~între~~ ***anumite întreprinderi*** ~~întreprinderile feroviare~~ sau ~~care limitează~~ ***reprezintă restricții în calea libertății*** întreprinderilor feroviare de a opera servicii transfrontaliere~~, este caducă~~. **[AM 63]**

Aceste acorduri sunt notificate Comisiei. Comisia analizează conformitatea respectivelor acorduri cu prezenta directivă și decide în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 64 alineatul (2) dacă acordurile respective se pot aplica în continuare. Comisia își comunică decizia Parlamentului European, Consiliului și statelor membre.

(2) Fără a aduce atingere repartizării competențelor între Uniune și statele membre, în conformitate cu legislația Uniunii, negocierea și punerea în aplicare a acordurilor transfrontaliere între state membre și țări terțe sunt supuse unei proceduri de cooperare între statele membre și Comisie.

Comisia poate adopta măsuri de punere în aplicare care să ~~stabilească detaliile~~ ***specifice modalitățile de procedură privind procedura de cooperare menționată*** ~~procedurii care trebuie urmată în vederea punerii în aplicare a prezentului alineat~~în ***primul paragraf***. Aceste măsuri ***de punere în aplicare, menite să asigure*** ~~concepute a asigura~~ punerea în aplicare a prezentei directive în condiții unitare, se adoptă ca acte de punere în aplicare, în conformitate cu ~~articolul 63 alineatul (3)~~***procedura de consultare menționată la articolul 64 alineatul (2)***. **[AM 64]**

SECȚIUNEA 6

Sarcinile de monitorizare ale comisiei

Articolul 15

Domeniul de aplicare al monitorizării pieței

(1) Comisia întreprinde măsurile necesare pentru monitorizarea condițiilor tehnice, sociale și economice și a evoluțiilor de pe piață, ***inclusiv evoluția ocupării forței de muncă, precum și respectarea legislației relevante a Uniunii*** în domeniul transportului feroviar european.

(2) În acest context, Comisia cooperează îndeaproape în activitatea sa cu reprezentanții statelor membre***, reprezentanți ai organismelor de reglementare menționați la articolul 55***, și ai sectoarelor implicate, inclusiv cu ***autoritățile locale și regionale în cauză, partenerii sociali și*** utilizatorii, astfel încât aceștia să poată urmări mai bine dezvoltarea sectorului feroviar și evoluția pieței, să evalueze efectul măsurilor adoptate și să analizeze impactul măsurilor planificate de Comisie. ***După caz, Comisia cooperează, de asemenea, cu Agenția Europeană a Căilor Ferate.***

(3) Comisia monitorizează utilizarea rețelelor și evoluția condițiilor cadru în sectorul feroviar, în special regimul de tarifare aferent infrastructurii, repartizarea capacităților, investițiile în infrastructura feroviară, evoluția prețurilor și a calității serviciilor de transport feroviar, serviciile de transport feroviar vizate de contracte de serviciu public, autorizarea, ***gradul de deschidere a pieței, condițiile privind ocuparea forței de muncă și condițiile sociale,*** precum și gradul de apropiere, ***în special în materie de drepturi sociale*** între statele membre ***și în interiorul acestora***. ~~Comisia asigură cooperarea activă între organismele de reglementare din statele membre.~~

(4) ***Din doi în doi ani,*** Comisia raportează ~~periodic~~Parlamentului European și Consiliului cu privire la:

(a) evoluția pieței interne a serviciilor feroviare ***sau a serviciilor legate de sectorul feroviar, inclusiv gradul de deschidere a pieței***;

(b) condițiile cadru, inclusiv pentru serviciile publice de transport de călători pe calea ferată;

(ba) dezvoltarea ocupării forței de muncă și a condițiilor sociale și de muncă din cadrul sectorului;

(c) starea rețelei feroviare europene;

(d) utilizarea drepturilor de acces;

(e) obstacolele în calea unei eficiențe sporite a serviciilor feroviare;

(f) deficiențele infrastructurii;

(g) necesitățile legislative.

(5) În scopul monitorizării pieței de către Comisie, statele membre furnizează anual informațiile ***de mai jos, astfel cum sunt*** prevăzute în anexa IV, precum și orice alte date necesare solicitate de Comisie.

(a) evoluția performanțelor transportului feroviar și compensarea OSP:

(b) gradul de deschidere a pieței și concurența echitabilă în fiecare stat membru; cota modală a întreprinderilor feroviare în performanța totală a sectorului de transporturi;

(c) resursele și activitățile organismelor de reglementare dedicate funcționării lor ca organisme de introducere a unui recurs;

(d) evoluțiile relevante în ceea ce privește restructurarea întreprinderilor feroviare istorice și adoptarea/implementarea strategiilor naționale în domeniul transportului în cursul ultimului an;

(e) măsurile/inițiativele importante în materie de formare în domeniul transportului feroviar luate într-un stat membru pe parcursul anului precedent;

(f) condițiile sociale și situația ocupării forței de muncă în întreprinderile feroviare, administratorii infrastructurilor și ai altor companii active în domeniul feroviar la sfârșitul anului precedent;

(g) investițiile în rețeaua de căi ferate de mare viteză pe parcursul anului precedent;

(h) lungimea rețelei de căi ferate la sfârșitul anului precedent;

(i) tarifele de acces pe calea ferată pe parcursul anului precedent;

(j) existența unui sistem de îmbunătățire a performanței stabilit în conformitate cu articolul 35 din prezenta directivă;

(k) numărul de licențe active emise de autoritatea națională competentă;

(l) statutul implementării Sistemului european de gestionare a traficului feroviar (ERTMS);

(m) numărul de incidente, accidente și accidente grave, astfel cum sunt definite în Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare [1]***, care au avut loc în cadrul rețelei pe parcursul anului precedent;***

(n) alte evenimente relevante în domeniu;

(o) evoluția piețelor de întreținere și gradul de deschidere a pieței pentru serviciile de întreținere.

Anexa IV poate fi modificată, în funcție de experiența dobândită, ***pentru a actualiza informațiile necesare monitorizării pieței feroviare*** în conformitate cu procedura menționată la ~~articolul 60~~ ***articolul 60a***. **[AM 65]**

CAPITOLUL III

ACORDAREA DE LICENȚE ÎNTREPRINDERILOR FEROVIARE

SECȚIUNEA 1

Organismul responsabil cu acordarea licențelor

Articolul 16

Organismul responsabil cu acordarea licențelor

Fiecare stat membru desemnează organismul responsabil cu acordarea licențelor și cu îndeplinirea obligațiilor impuse în temeiul prezentului capitol.

Organismul desemnat nu furnizează servicii de transport feroviar și este independent de firmele sau entitățile care furnizează astfel de servicii.

[1] JO L 164, 30.4.2004, p. 44.

SECȚIUNEA 2

Condiții de obținere a licenței

Articolul 17

Cerințe generale

(1) O întreprindere feroviară are dreptul să solicite o licență în statul membru în care este stabilită, cu condiția ca statele membre sau cetățenii statelor membre să dețină în total mai mult de 50 % din respectiva întreprindere feroviară și să o controleze efectiv, direct sau indirect prin una sau mai multe întreprinderi intermediare, cu excepția cazului în care se prevede altfel într-un acord cu o țară terță, la care Uniunea ~~Europeană~~ este parte.

(2) Statele membre nu acordă licențe și nici nu le prelungesc valabilitatea dacă nu sunt respectate cerințele din prezentul capitol.

(3) O întreprindere feroviară care îndeplinește cerințele impuse în prezentul capitol este autorizată să primească o licență.

(4) Nicio întreprindere feroviară nu este autorizată să presteze serviciile de transport feroviar reglementate de prezentul capitol dacă nu i s-a eliberat licența adecvată pentru serviciile care urmează să fie prestate.

În orice caz, o astfel de licență în sine nu îi acordă titularului dreptul de acces la infrastructura feroviară.

(5) Comisia ~~poate adopta~~ ***adoptă*** măsuri de punere în aplicare care ~~să stabilească detaliile~~procedurii ***specifice modalitățile procedurale*** care trebuie ***urmate*** în vederea~~punerii în aplicare a prezentului articol,~~ ***emiterii unei autorizații și a elaborării*** inclusiv utilizarea unui tipizat comun pentru licență ***în conformitate cu cerințele stabilite în secțiunea 2***. Aceste măsuri ***de punere în aplicare, menite să asigure*** concepute a asigura punerea în aplicare a prezentei directive în condiții unitare ***sunt adoptate*** ca acte de punere în aplicare, în conformitate cu ~~articolul 63 alineatul (3)~~***procedura de consultare menționată la articolul 64 alineatul (2)***. **[AM 66]**

Articolul 18

Condiții pentru obținerea unei licențe

O întreprindere feroviară trebuie să fie în măsură să demonstreze autorităților care acordă licențele din statul membru respectiv, înaintea începerii activităților sale, că va putea în orice moment îndeplini cerințele privind buna reputație, capacitatea financiară și competența profesională și, de asemenea, că va putea să acopere riscurile de răspundere civilă enunțate în articolele 19 - 22.

În aceste scopuri, fiecare solicitant trebuie să furnizeze toate informațiile utile.

Articolul 19

Cerințe privind buna reputație

Statele membre definesc condițiile în care sunt îndeplinite cerințele de bună reputație pentru a se asigura că întreprinderile feroviare care solicită acordarea unei licențe sau persoanele responsabile cu administrarea acestor întreprinderi:

(a) nu au suferit o condamnare penală gravă, inclusiv pentru infracțiuni comise în domeniul comercial;

(b) nu au fost declarate falimentare;

(c) nu au suferit o condamnare pentru infracțiuni grave de încălcare a legislației specifice aplicabile în domeniul transporturilor;

(d) nu au fost sancționate pentru ***nicio încălcare*** ~~grave sau repetate~~ cu privire la îndeplinirea obligațiilor impuse de legislația socială sau legislația muncii, inclusiv obligațiile impuse de ***siguranță,*** protecția muncii și de legislația privind asigurările de sănătate, precum și de legislația vamală, în cazul unei companii care dorește să opereze transporturi transfrontaliere de mărfuri supuse procedurilor vamale. **[AM 67]**

Articolul 20

Cerințe privind capacitatea financiară

(1) Cerințele privind capacitatea financiară sunt îndeplinite dacă o întreprindere feroviară care solicită o licență poate demonstra că va fi în măsură să îndeplinească obligațiile sale prezente și potențiale, stabilite pe bază de ipoteze realiste, pe o perioadă de douăsprezece luni. ***Autoritățile responsabile cu acordarea licențelor examinează capacitatea financiară pe baza conturilor anuale ale întreprinderii feroviare sau, în cazul întreprinderilor care solicită o licență și care nu sunt în măsură să prezinte conturile anuale, pe baza bilanțului.*** **[AM 68]**

(2) În aceste scopuri, fiecare solicitant pune la dispoziție ~~cel puțin~~***informații detaliate privind următoarele aspecte:*** ~~informații indicate în anexa V~~.

(a) resursele financiare disponibile, inclusiv soldul bancar, provizioane pentru descoperit de cont și împrumuturi;

(b) fondurile și activele disponibile cu titlul de garanție;

(c) capital circulant;

(d) costurile relevante, inclusiv costurile de achiziție a vehiculelor, a terenurilor, a clădirilor, a instalațiilor și a materialului rulant;

(e) tarifele impuse activelor unei întreprinderi;

(f) contribuții sociale și impozite. **[AM 69]**

(3) Autoritatea de acordare a licențelor consideră că solicitantul nu are capacitatea financiară dacă există arierate substanțiale în materie de impozite sau contribuții la asigurările sociale, rezultate din activitatea întreprinderii. **[AM 70]**

(4) Autoritatea responsabilă cu acordarea licențelor poate cere cu precădere prezentarea unui raport de audit și a documentelor corespunzătoare emise de o bancă, de o casă de economii, de un contabil sau de un auditor. Documentele respective trebuie să conțină informațiile privind elementele prevăzute la prezentul articol alineatul (2) literele (a)-(f). **[AM 71]**

~~Anexa V poate fi modificată, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la articolul 60.~~ **[AM 72]**

Articolul 21

Cerințe privind competența profesională

Cerințele referitoare la competența profesională sunt îndeplinite dacă întreprinderea feroviară care solicită o licență poate să demonstreze că are sau va avea o organizație de gestionare care posedă cunoștințele sau experiența necesare pentru exercitarea unui control operațional și a unei supravegheri sigure și eficace a tipului de operații specificate în licență. ***La solicitarea licenței, întreprinderea demonstrează, de asemenea, că deține un certificat de siguranță astfel cum este definit la articolul 10 din Directiva 2004/49/CE.*** **[AM 73]**

Articolul 22

Cerințe privind răspunderea civilă

Fără a aduce atingere dispozițiilor capitolului III din Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului ***din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar*** [1], o întreprindere feroviară este asigurată în mod corespunzător ***sau deține garanții adecvate în condițiile de pe piață*** pentru acoperirea, în conformitate cu legislația internă și internațională, a răspunderii sale civile în caz de accidente, în special în ceea ce privește mărfurile, poșta și terții. ***Nivelul de acoperire considerat adecvat poate fi diferențiat în funcție de particularitățile serviciilor oferite, în special pentru operațiunile feroviare cu scop cultural sau de patrimoniu care fac uz de rețeaua feroviară destinată publicului larg.*** **[AM 140]**

SECȚIUNEA 3

Valabilitatea licenței

Articolul 23

Valabilitatea teritorială și temporală

(1) Licența este valabilă pe întreg teritoriul Uniunii.

(2) O licență este valabilă atât timp cât întreprinderea feroviară își îndeplinește obligațiile prevăzute în prezentul capitol. Cu toate acestea, autoritatea care eliberează licențele poate prevedea revizuirea acestora la intervale periodice. Într-un astfel de caz, revizuirea trebuie să aibă loc cel puțin o dată la cinci ani.

(3) Dispoziții specifice care reglementează suspendarea sau retragerea unei licențe pot fi incluse în licența propriu-zisă.

Articolul 24

Licența temporară, suspendarea și aprobarea

(1) Dacă există dubii serioase în ceea ce privește respectarea cerințelor din secțiunile 2 și 3 ale prezentului capitol, în special a celor de la articolul 18, de către o întreprindere feroviară, autoritatea competentă care i-a acordat licența poate să verifice în orice moment dacă acea întreprindere feroviară îndeplinește efectiv acele cerințe.

Dacă autoritatea care acordă licențele constată că o întreprindere feroviară nu mai îndeplinește cerințele, aceasta suspendă sau retrage licența.

(2) Dacă autoritatea de acordare a licențelor dintr-un stat membru constată că există dubii serioase în ceea ce privește respectarea cerințelor prevăzute în prezentul capitol de către o întreprindere feroviară căreia i s-a eliberat o licență de către autoritatea competentă dintr-un alt stat membru, aceasta informează fără întârziere autoritatea din urmă.

(3) Fără a aduce atingere alineatului (1), dacă o licență este suspendată sau retrasă din cauza nerespectării cerințelor privind capacitatea financiară, autoritatea care acordă licențele poate elibera o licență temporară până la reorganizarea întreprinderii feroviare, cu condiția ca siguranța să nu fie periclitată. Licența temporară nu este însă valabilă pe o perioadă mai mare de șase luni de la data eliberării sale.

(4) Dacă o întreprindere feroviară și-a întrerupt activitatea pe o perioadă de șase luni sau nu și-a început activitatea în termen de șase luni de la acordarea licenței, autoritatea de acordare a licențelor poate decide ca licența să fie supusă din nou unei proceduri de aprobare sau să fie suspendată.

[1] JO L 315, 3.12.2007, p. 14.

În ceea ce privește începerea activității, întreprinderea feroviară poate solicita stabilirea unui termen mai lung, ținând seama de natura specifică a serviciilor care urmează să fie prestate.

(5) În eventualitatea unei modificări de natură să afecteze situația juridică a unei întreprinderi feroviare și, în special, în caz de fuziune sau preluare, autoritatea care acordă licențele poate decide ca licența să facă din nou obiectul unei cereri de aprobare. Întreprinderea feroviară respectivă poate să-și continue activitatea dacă autoritatea care acordă licențele nu decide că siguranța este periclitată. Într-un astfel de caz, decizia trebuie motivată.

(6) Dacă o întreprindere feroviară intenționează să-și modifice sau să-și extindă activitățile în mod semnificativ, licența sa trebuie înaintată autorității competente de acordare a licenței în vederea reexaminării acesteia.

(7) Autoritatea care acordă licențe nu permite unei întreprinderi feroviare care face obiectul unei proceduri de faliment sau al unei proceduri similare să-și păstreze licența dacă autoritatea respectivă este convinsă că nu există o posibilitate realistă de restructurare financiară satisfăcătoare într-o perioadă de timp rezonabilă.

(8) Când o autoritate de acordare a licențelor eliberează, suspendă, revocă sau modifică o licență, statul membru în cauză informează imediat Comisia în acest sens. Comisia informează apoi celelalte state membre.

Articolul 25

Procedura de acordare a licențelor

(1) Procedurile de acordare a licențelor se fac publice de către autoritatea de acordare a licențelor în cauză, care informează Agenția Europeană a Căilor Ferate cu privire la aceasta.

(2) Autoritatea care acordă licențele adoptă o decizie cu privire la cererea de acordare a unei licențe cât mai curând posibil, dar nu mai târziu de trei luni de la data la care i-au fost prezentate toate informațiile relevante, în special datele menționate în anexa V. Autoritatea care acordă licențele ține seama de toate informațiile disponibile. Decizia se comunică de îndată întreprinderii feroviare solicitante. Orice refuz trebuie să fie motivat.

(3) Statele membre se asigură că deciziile autorității care acordă licențe sunt supuse controlului jurisdicțional.

CAPITOLUL IV

PERCEPEREA DE TARIFE PENTRU UTILIZAREA INFRASTRUCTURII FEROVIARE ȘI ALOCAREA CAPACITĂȚII DE INFRASTRUCTURĂ FEROVIARĂ

SECȚIUNEA 1

Principii generale

Articolul 26

Utilizarea efectivă a capacității de infrastructură

Statele membre se asigură că sistemele de tarifare și de alocare a capacităților de infrastructură feroviară respectă principiile stabilite de prezenta directivă și permit astfel administratorului infrastructurii să introducă pe piață și să utilizeze optim și efectiv capacitățile de infrastructură disponibile.

Articolul 27

Documentul de referință al rețelei

(1) După consultarea părților interesate, inclusiv a organismului de reglementare menționat la articolul 55, administratorul infrastructurii stabilește și publică un document de referință al rețelei, care se poate obține după achitarea unei taxe care nu depășește costul de publicare a acestui document. Documentul de referință se va publica în cel puțin două limbi oficiale ale Uniunii***, una dintre acestea fiind engleza***. Conținutul documentului de referință al rețelei va fi pus la dispoziție gratuit, în format electronic, prin intermediul portalului web al Agenției Europene a Căilor Ferate. **[AM 75]**

(2) Documentul de referință al rețelei stabilește caracteristicile infrastructurii puse la dispoziție întreprinderilor feroviare. Acesta conține ~~informații~~ ***informațiile de mai jos*** care stabilesc condițiile de acces la infrastructura feroviară relevantă și la infrastructurile de servicii. ~~Conținutul documentului de referință al rețelei este prevăzut în anexa VI.~~

(a) Un capitol care stabilește natura infrastructurii disponibile pentru întreprinderile feroviare și condițiile de acces la aceasta;

(b) Un capitol cu privire la principiile de tarifare și la tarife;

(c) Un capitol asupra principiilor și criteriilor pentru alocarea capacităților. Operatorii infrastructurilor de servicii care nu se află sub controlul administratorului infrastructurii furnizează informații despre tarifele pentru accesul la infrastructură și pentru prestarea de servicii, precum și despre condițiile tehnice de acces în vederea includerii în documentul de referință al rețelei;

(d) Un capitol referitor la informațiile despre licența menționată la articolul 25 și la certificatele de siguranță feroviară emise în conformitate cu Directiva 2004/49/CE;

(e) Un capitol referitor la informațiile despre procedurile de soluționare a litigiilor și de apel în chestiuni ce privesc accesul la infrastructura și serviciile feroviare, precum și sistemul de îmbunătățire a performanțelor menționat la articolul 35;

(f) Un capitol referitor la informațiile despre accesul la infrastructurile de servicii menționate în anexa III și despre tarifarea acestora;

(g) Un model de acord pentru încheierea acordurilor-cadru între administratorul infrastructurii și un solicitant, în conformitate cu articolul 42.

Informațiile din documentul de referință al rețelei sunt actualizate anual și află în concordanță cu registrele de infrastructură feroviară care urmează a fi publicate în conformitate cu articolul 35 din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate [1] ***sau fac trimitere la acestea. Infrastructura care nu este întreținută în mod corespunzător și a cărei calitate scade este indicată utilizatorilor în timp util.***

Informațiile de la literele (a)-(g) pot fi modificate și clarificate de Comisie în conformitate cu anexa VI, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la articolul 60a. **[AM 76]**

Anexa VI poate fi modificată, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la articolul 60a.

[1] ***JO L 191, 18.7.2008, p. 1.***

(3) Documentul de referință al rețelei se actualizează periodic și se modifică, dacă este cazul.

(4) Documentul de referință al rețelei se publică cel târziu cu patru luni înainte de data limită pentru introducerea cererilor pentru capacități de infrastructură.

Articolul 28

Acorduri între întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură

Orice întreprindere feroviară care asigură servicii de transport feroviar încheie, în temeiul dreptului public sau privat, acordurile necesare cu administratorii infrastructurii feroviare utilizate. Condițiile care guvernează aceste acorduri trebuie să nu fie discriminatorii și să fie transparente, în conformitate cu dispozițiile prezentei directive.

SECȚIUNEA 2

Tarife de utilizare a infrastructurii și pentru servicii

Articolul 29

Stabilirea, calcularea și perceperea tarifelor

(1) Statele membre stabilesc un cadru de tarifare cu respectarea independenței administrării prevăzute la articolul 4.

Sub rezerva condiției de independență a administrării, statele membre stabilesc și regulile specifice de tarifare sau transferă această competență administratorului infrastructurii.

Statele membre se asigură că regulile și cadrul de tarifare se publică în documentul de referință al rețelei.

Fără a aduce atingere independenței administrării prevăzută la articolul 4 și sub rezerva conferirii acestui drept în mod direct prin dreptul constituțional cu cel puțin doi ani înainte de data intrării în vigoare a prezentei directive, parlamentele naționale pot avea dreptul de a examina și, după caz, revizui nivelul tarifelor stabilite de administratorul rețelei. O astfel de revizuire, în cazul în care are loc, este menită să garanteze că tarifele respectă prevederile prezentei directive, regulile și cadrul de tarifare stabilite. **[AM 141/rev]**

Administratorul infrastructurii calculează și percepe tariful pentru utilizarea infrastructurii.

(2) Statele membre se asigură că administratorii infrastructurii colaborează pentru a permite aplicarea unor sisteme tarifare eficiente pentru exploatarea serviciilor de transport feroviar care utilizează mai multe rețele de infrastructură. Administratorii infrastructurii urmăresc garantarea în special a competitivității optime a serviciilor de transport internațional feroviar și asigurarea utilizării eficiente a rețelelor feroviare.

Statele membre se asigură că reprezentanții administratorilor infrastructurii ale căror hotărâri de tarifare au impact asupra altor infrastructuri se asociază ***în comun*** pentru a coordona activitatea de tarifare sau pentru tarifa utilizarea infrastructurii relevante la nivel internațional. **[AM 77]**

(3) Cu excepția situației în care sunt adoptate dispoziții speciale în conformitate cu articolul 32 alineatul (2), administratorii infrastructurii se asigură că sistemul de tarifare utilizat se bazează pe aceleași principii valabile pentru întreaga lor rețea.

(4) Administratorii infrastructurii se asigură că aplicarea sistemelor de tarifare determină tarife echivalente și nediscriminatorii pentru diferitele întreprinderi feroviare care efectuează prestații de servicii de tip echivalent, în zone de piață similară și că tarifele aplicate efectiv respectă regulile stabilite în documentul de referință al rețelei.

(5) Administratorul infrastructurii respectă confidențialitatea din punct de vedere comercial a informațiilor care îi sunt comunicate de solicitanți.

Articolul 30

Costurile infrastructurii și contabilitatea

(1) Administratorii infrastructurii sunt stimulați, respectându-se cerințele în materie de siguranță și prin menținerea și îmbunătățirea calității serviciului de infrastructură, să reducă costurile de furnizare a infrastructurii și nivelul tarifelor de acces.

(2) Statele membre se asigură că alineatul (1) se aplică printr-un acord contractual încheiat între autoritatea competentă și administratorul infrastructurii pe o perioadă de cel puțin ~~cinci~~șapte ani, care să prevadă finanțare de la stat.

(3) Termenii contractului și structura plăților destinate asigurării fondurilor administratorului infrastructurii sunt convenite în avans și acoperă întreaga durată a contractului.

Principiile și parametrii de bază ai acestor acorduri sunt stabiliți în anexa VII, ~~care poate fi modificată, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la articolul 60.~~

Statele membre consultă părțile interesate cel târziu cu o lună înainte de semnarea acordului și îl publică în termen de o lună de la data încheierii sale.

Administratorul infrastructurii se asigură că planul său de afaceri concordă cu dispozițiile acordului.

~~Organismul de reglementare menționat la articolul 55 trebuie să evalueze adecvarea venitului preconizat pe termen mediu și lung al administratorului infrastructurii la obiectivele de performanță convenite și să facă recomandări pertinente cel târziu cu o lună înainte de semnarea contratului.~~

~~Dacă intenționează să devieze de la aceste recomandări, autoritatea competentă trebuie să își justifice poziția în fața organismului de reglementare.~~ **[AM 78]**

(4) Administratorii infrastructurii elaborează și țin un inventar al activelor pe care le administrează, care conține valoarea lor actuală și detalii ale cheltuielilor cu reînnoirea și modernizarea infrastructurii.

(5) Administratorul infrastructurii și operatorul infrastructurii de servicii stabilesc o metodă de repartizare a costurilor între diferitele servicii oferite în conformitate cu anexa III și între tipurile de vehicule feroviere, pe baza celei mai bune înțelegeri a cauzalității costurilor și a principiilor de tarifare menționate la articolul 31. Statele membre pot cere aprobarea prealabilă. Această metodă este actualizată periodic pentru a corespunde celor mai bune uzanțe internaționale.

Articolul 31

Principii de tarifare

(1) Tarifele de utilizare a infrastructurii feroviare și a infrastructurii de servicii se plătesc administratorului infrastructurii și, respectiv, operatorului infrastructurii de servicii, iar aceștia le utilizează la finanțarea activităților lor.

(2) Statele membre solicită administratorului infrastructurii feroviare și operatorului infrastructurii de servicii să furnizeze organismului de reglementare toate informațiile necesare asupra tarifelor impuse. În acest scop, administratorul infrastructurii și operatorul infrastructurii de servicii trebuie să poată demonstra fiecărei întreprinderi feroviare că tarifele de utilizare a infrastructurii și serviciilor facturate în fapt întreprinderii feroviare, în conformitate cu articolele 30-37, respectă metodologia, regulile și, dacă este cazul, baremurile stabilite în documentul de referință al rețelei.

(3) Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatelor (4) sau (5) din prezentul articol sau articolului 32, tarifele pentru setul minim de prestații sunt stabilite la costul direct imputabil exploatării serviciilor de transport feroviar, conform punctului 1 din anexa VIII.

Punctul 1 din anexa VIII poate fi modificat, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la ~~articolul 60~~ ***articolul 60a***.

(4) Tarifele de utilizare a infrastructurii pot include un tarif care să reflecte deficitul de capacitate al secțiunii identificabile a infrastructurii pe durata perioadelor de saturare.

(5) ~~Atunci când tarifarea pentru costul efectelor produse de zgomot este permisă de legislația Uniunii în materie de transport rutier~~, Tarifele de utilizare a infrastructurii trebuie modificate pentru a se ține seama de costul efectelor zgomotului provocat de funcționarea trenului, în conformitate cu anexa VIII punctul 2. ***Această modificare a tarifelor de utilizare a infrastructurii permite compensarea investițiilor realizate pentru reamenajarea vehiculelor feroviare cu scopul de a le echipa cu frâne mai silențioase, în cele mai bune condiții de rentabilitate. Statele membre se asigură că introducerea unor tarife atât de diferite nu va avea consecințe negative asupra echilibrului financiar al administratorului infrastructurii. Normele cofinanțării europene se modifică astfel încât să permită cofinanțarea pentru retehnologizarea materialului rulant pentru reducerea emisiilor de zgomot, în mod similar cu situația ERTMS.***

Anexa VIII punctul 2 poate fi modificată, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la ~~articolul 60~~ ***articolul 60a***, în special pentru a specifica elementele de tarifare diferențiate pentru infrastructuri ***cu condiția ca aceasta să nu conducă la o denaturare a concurenței în cadrul sectorului feroviar sau a acestuia cu transportul rutier în detrimentul transportului feroviar***.

Tarifele de utilizare a infrastructurii pot fi modificate pentru a ține cont de costurile altor efecte asupra mediului determinate de exploatarea feroviară și nemenționate în punctul 2 din anexa VIII. Orice astfel de modificare, care poate aduce în discuție internalizarea costurilor externe aferente poluanților atmosferici emiși ca rezultat al exploatării feroviare, este diferențiată în funcție de amploarea efectelor produse.

Tarifarea altor costuri de mediu care determină o creștere a valorii globale a încasărilor ce revin administratorului infrastructurii este permisă doar dacă este ~~permisă~~ ***aplicată*** de legislația Uniunii în cazul transportului rutier de marfă. Dacă tarifarea acestor costuri de mediu, pentru transportul rutier de marfă nu este permisă de dreptului Uniunii modificarea respectivă nu determină nicio schimbare totală a veniturilor administratorului infrastructurii.

Dacă tarifarea în cazul costurilor de mediu determină venituri suplimentare, statele membre decid asupra modul de utilizare a acestora ***în beneficiul sistemelor de transport.*** Autoritățile competente păstrează informațiile necesare pentru a se asigura că se poate identifica originea tarifării costurilor de mediu și că utilizarea acesteia poate fi urmărită. Statele membre pun, în mod regulat, aceste informații la dispoziția Comisiei. **[AM 79]**

(6) Pentru evitarea fluctuațiilor disproporționate nedorite, tarifele menționate la alineatele (3), (4) și (5) pot fi exprimate în medii calculate pentru o gamă rezonabilă de servicii de transport feroviar și perioade. Totuși, importanța relativă a tarifului de utilizare a infrastructurii trebuie raportată la costurile imputabile diferitelor servicii.

(7) Furnizarea serviciilor menționate în punctul 2 din anexa III nu face obiectul prezentului articol. În orice caz, tariful perceput pentru aceste servicii nu trebuie să depășească costul furnizării lor, plus un profit rezonabil.

(8) În situația în care serviciile menționate în punctele 3 și 4 din anexa III ca prestații suplimentare și auxiliare sunt oferite de un singur furnizor, tariful perceput pentru respectivul serviciu nu depășește costul prestației, plus un profit rezonabil.

(9) Pentru capacitatea utilizată în scopul întreținerii infrastructurii pot fi percepute tarife. Respectivele tarife nu depășesc pierderile din venitul net al administratorului infrastructurii apărute în urma întreținerii.

(10) Operatorul infrastructurii de prestare a serviciilor menționate în punctele 2, 3 și 4 din anexa III prezintă administratorului infrastructurii informațiile referitoare la tarifele care urmează a fi incluse în documentul de referință al rețelei în conformitate cu articolul 27.

Articolul 32

Excepții de la principiile de tarifare

(1) Pentru recuperarea în totalitate a costurilor suportate de către administratorul infrastructurii, dacă piața permite, un stat membru poate ~~majora~~ ***autoriza administratorul infrastructurii să majoreze*** prețurile pe baza unor principii eficiente, transparente și nediscriminatorii, garantând totodată competitivitatea optimă a ~~transportului~~ ***sectorului*** feroviar ~~internațional de marfă~~. Sistemul de tarifare respectă sporurile de productivitate realizate de întreprinderile feroviare.

Totuși, nivelul tarifelor nu trebuie să excludă utilizarea infrastructurii de către segmentele de piață care pot plăti cel puțin costul suportat direct ca urmare a exploatării serviciilor de transport feroviar, plus un indice de rentabilitate dacă piața se pretează la aceasta.

Înainte de aprobarea perceperii acestor adaosuri comerciale, statul membru se asigură că administratorul infrastructurii evaluează relevanța lor pentru anumite segmente de piață. Lista de segmente de piață definite de administratorii de infrastructuri trebuie să conțină cel puțin următoarele trei segmente: servicii de transport de marfă, servicii de transport de călători în cadrul unui contract de servicii publice și alte servicii de călători. Administratorii de infrastructură pot clasifica mai departe segmentele de piață.

Segmentele de piață în care întreprinderile feroviare nu operează în prezent, dar pot furniza servicii pe perioada de valabilitate a sistemului de tarifare trebuie, de asemenea, stabilite. Administratorul infrastructurii nu introduce majorări în cadrul sistemului de tarifare pentru aceste segmente de piață.

Lista segmentelor de piață trebuie publicată în documentul de referință al rețelei și va fi revizuită cel puțin o dată la cinci ani.

~~Aceste segmente~~ ***Segmentele*** de piață ***suplimentare*** sunt stabilite în conformitate cu ***procedura stabilită*** în anexa VIII punctul 3. ~~sub rezerva aprobării prealabile a organismului de reglementare. În cazul segmentelor de piață unde nu există trafic, majorările nu se includ în sistemul de tarifare.~~

~~Anexa VIII punctul 3 poate fi modificată, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la articolul 60.~~

(1a) Pentru transporturile de marfă din sau către țări terțe, desfășurate pe o rețea al cărei ecartament de cale ferată este diferit de cel al principalei rețele feroviare din Uniune, administratorul de infrastructură poate stabili tarife mai mari în vederea obținerii unei recuperări complete a costurilor implicate.

(2) Pentru proiectele de investiții specifice viitoare sau pentru proiectele de investiții specifice care au fost realizate după 1988, administratorul infrastructurii poate stabili sau poate menține tarife mai mari pe baza costurilor pe termen lung ale unor astfel de proiecte, în măsura în care aceste proiecte cresc eficiența sau rentabilitatea ori ambele și care, în caz contrar, nu ar putea sau nu ar fi putut fi puse în aplicare. O astfel de înțelegere tarifară poate conține și acorduri asupra împărțirii riscului asociat cu noile investiții.

(3) Trenurile echipate cu ETCS, care circulă pe linii echipate cu sisteme naționale de control-comandă și de semnalizare, beneficiază de o reducere temporară a tarifului de utilizare a infrastructurii, în conformitate cu anexa VIII punctul 5. ***Administratorul infrastructurii poate garanta că această reducere nu determină pierderi ale veniturilor. Această reducere se compensează prin creșterea tarifelor pe aceeași linie feroviară pentru trenurile care nu sunt echipate cu ETCS.***

Punctul 5 al anexei VIII poate fi modificat, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la ~~articolul 60~~ ***articolul 60a, în vederea promovării ERTMS***.

(4) Pentru a se evita orice discriminare, se procedează astfel încât tarifele medii și marginale ale unui administrator al infrastructurii percepute pentru utilizări echivalente ale infrastructurii sale sunt comparabile și serviciile echivalente de pe aceleași segmente de piață sunt supuse acelorași tarife. Administratorul infrastructurii arată în documentul de referință al rețelei că sistemul de tarifare îndeplinește aceste cerințe în măsura în care se poate, fără a dezvălui informații comerciale confidențiale.

(5) Un administrator al infrastructurii care intenționează să modifice elementele esențiale ale sistemului de tarifare menționat la alineatul (1) anunță acest lucru în mod public cu cel puțin trei luni înainte de termenul de publicare a documentului de referință al rețelei, în conformitate cu articolul 27 alineatul (4).

Statele membre pot decide publicarea cadrului și a regulilor de tarifare aplicabile în mod specific serviciilor de transport internațional de marfă provenind sau având ca destinație țări terțe, operate pe o rețea al cărei ecartament este diferit de cel al principalei rețele feroviare din cadrul Uniunii, cu instrumente și termene diferite de cele prevăzute la articolul 29 alineatul (1), atunci când acest lucru este necesar pentru a asigura o concurență loială. **[AM 80]**

Articolul 33

Reduceri

(1) Fără a se aduce atingere articolelor 101, 102, 106 și 107 din tratat și prin excepție de la principiul costurilor directe enunțat la articolul 31 alineatul (3) din prezenta directivă, orice reducere acceptată a tarifelor percepute unei întreprinderi feroviare de către administratorul infrastructurii, pentru orice serviciu, respectă criteriile stabilite în prezentul articol.

(2) Cu excepția alineatului (3), reducerile se limitează la economisirea efectivă a costurilor administrative ale administratorului infrastructurii. Pentru a calcula nivelul reducerii nu se ține seama de economiile efective deja incluse în tariful perceput.

(3) Administratorii infrastructurii pot introduce, pentru toți utilizatorii infrastructurii, sisteme de reduceri pentru fluxuri de circulație determinate, prin care acordă reduceri pe o perioadă de timp limitată pentru a încuraja dezvoltarea unor noi servicii de transport feroviar sau reduceri care favorizează utilizarea unor linii folosite mult sub capacitatea lor.

(4) Reducerile se pot referi doar la tarifele percepute pentru o secțiune determinată de infrastructură.

(5) Pentru servicii asemănătoare se aplică sisteme de reduceri similare. Sistemele de reduceri se aplică într-o manieră nediscriminatorie tuturor întreprinderilor feroviare.

Articolul 34

Planuri de compensare a costurilor de mediu, de accident și de infrastructură neplătite

(1) Statele membre pot introduce un sistem de compensare pe o perioadă limitată de timp pentru utilizarea infrastructurii feroviare cu privire la costurile de mediu, de accident și de infrastructură ale modurilor de transport concurente, despre care se poate demonstra că nu au fost plătite, în măsura în care aceste costuri depășesc costurile echivalente ale căii ferate.

(2) În situația în care o întreprindere feroviară care a primit compensații se bucură de acest drept în mod exclusiv, compensațiile trebuie să fie însoțite de beneficii asemănătoare acordate utilizatorilor.

(3) Metodologia utilizată și calculele efectuate trebuie făcute publice. Trebuie să se poată dovedi în special costurile specifice neacoperite ale infrastructurii de transport concurente care pot fi evitate și să se asigure că sistemul se aplică întreprinderilor în mod nediscriminatoriu.

(4) Statele membre se asigură că sistemul respectiv este compatibil cu articolele 93, 107 și 108 din TFUE.

Articolul 35

Sistemul de îmbunătățire a performanțelor

(1) Sistemele de tarifare a infrastructurii încurajează întreprinderile feroviare și administratorul infrastructurii să reducă perturbările și să îmbunătățească performanțele rețelei feroviare printr-un sistem de îmbunătățire a performanței. Acesta poate conține sancțiuni pentru acțiunile care perturbă exploatarea rețelei, compensații pentru întreprinderile care au avut de suferit din cauza perturbării și prime care recompensează depășirea performanțelor.

(2) Principiile de bază ale sistemului de performanță ~~enumerate în anexa VIII punctul 4~~ ***includ următoarele elemente, care*** se aplică întregii rețele:

(a) Pentru a atinge un nivel convenit al calității serviciilor și pentru a nu periclita viabilitatea economică a unui serviciu, administratorul infrastructurii convine cu solicitanții, după obținerea acordului organismului de reglementare, asupra principalilor parametri ai sistemului de îmbunătățire a performanțelor, în special asupra costului întârzierilor și asupra plafoanelor plăților datorate în temeiul sistemului de îmbunătățire a performanțelor, atât în ceea ce privește cursele individuale, cât și totalitatea curselor unei întreprinderi feroviare într-o perioadă de timp dată;

(b) Administratorul infrastructurii comunică întreprinderilor feroviare graficul pe baza căruia se calculează întârzierile, cu cel puțin cinci zile înainte de cursă;

(c) Fără să aducă atingere căilor de atac existente și dispozițiilor de la articolul 50, în cazul conflictelor în legătură cu sistemul de îmbunătățire a performanțelor, se pune la dispoziție un sistem de soluționare a conflictelor pentru a rezolva rapid astfel de situații. Dacă se aplică acest sistem, trebuie luată o decizie în termen de 10 zile lucrătoare;

(d) O dată pe an, administratorul infrastructurii publică nivelul mediu anual al calității serviciilor realizat de întreprinderile feroviare pe baza principalilor parametri conveniți în sistemul de îmbunătățire a performanțelor. **[AM 81]**

Punctul 4 al anexei VIII***, care conține elemente suplimentare legate de sistemul de performanță,*** poate fi modificat, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la ~~articolul 60~~ ***articolul 60a***. **[AM 82]**

Articolul 36

Tarifele de rezervare

Administratorii infrastructurilor pot percepe un tarif corespunzător pentru capacitatea alocată, dar neutilizată. Acest tarif încurajează utilizarea eficientă a capacităților. Dacă ***doi sau*** mai ~~mult de un solicitant pentru o trasă~~ ***mulți candidați solicită suprapunerea traseelor*** ce urmează a fi ~~alocată~~ ***alocate*** în cadrul exercițiului de stabilire a graficului anual, se percepe un tarif de rezervare ***candidatului care nu a fost folosit traseul care i-a fost alocat sau o parte a acestuia***. **[AM 83]**

Administratorul infrastructurii trebuie să poată informa întotdeauna orice parte interesată asupra capacităților de infrastructură care au fost deja alocate întreprinderilor feroviare utilizatoare.

Articolul 37

Cooperarea în privința sistemelor de tarifare pentru mai mult de o rețea

Statele membre se asigură că administratorii infrastructurii cooperează pentru a permite aplicarea eficientă a majorărilor menționate la articolul 32 și a sistemelor de îmbunătățire a performanței menționate la articolul 35 în cazul traficului care traversează mai mult de o rețea. Pentru optimizarea competitivității serviciilor de transport feroviar internațional, administratorii infrastructurii instituie proceduri corespunzătoare, care să respecte reglementările din prezenta directivă.

SECȚIUNEA 3

Alocarea capacităților de infrastructură

Articolul 38

Drepturile asupra capacității

(1) Capacitățile de infrastructură sunt alocate de către un administrator al infrastructurii. O dată alocate unui solicitant, nu sunt transferate de către acesta unei alte întreprinderi sau unui alt serviciu.

Orice tranzacție în ceea ce privește capacitățile de infrastructură este interzisă și determină excluderea de la alte alocări de capacitate.

Utilizarea capacităților de către o întreprindere feroviară în situația în care derulează activitățile unui solicitant care nu este o întreprindere feroviară nu se consideră transfer.

(2) Dreptul de a utiliza capacități determinate ale infrastructurii sub formă de trasă poate fi acordat solicitanților pe durata maximă corespunzătoare unui grafic de circulație.

Un administrator al infrastructurii și un solicitant pot încheia un acord-cadru în conformitate cu articolul 42 pentru utilizarea capacității unei infrastructuri feroviare relevante pe o perioadă mai lungă decât a unui grafic de circulație.

(3) Drepturile și obligațiile respective ale administratorilor infrastructurilor și solicitanților cu privire la orice alocare a capacităților sunt stabilite prin contract sau prin legislația statelor membre.

(4) În cazul în care un solicitant intenționează să solicite o capacitate de infrastructură în vederea prestării unui serviciu de transport internațional de călători, astfel cum este definit la articolul 2, acesta trebuie să informeze administratorii de infrastructură și organismele de reglementare respective. Pentru ca aceştia să poată evalua dacă scopul serviciului internațional este de a transporta călători între stații situate în state membre diferite și care este potențialului impact economic asupra contractelor de servicii publice existente, organismele de reglementare trebuie să se asigure că sunt informate toate autoritățile competente care au atribuit un serviciu feroviar de călători pe ruta respectivă, definit într-un contract de servicii publice, toate celelalte autorități competente interesate care au dreptul de a limita accesul în temeiul articolului 9 alineatul (3), precum și toate întreprinderile feroviare care execută contractul de servicii publice pe ruta serviciului de transport internațional de călători respectiv.

Articolul 39

Alocarea capacităților

(1) Statele membre pot prevedea un cadru de alocare a capacităților de infrastructură, sub rezerva condiției de independență a administrării prevăzută la articolul 4. Se elaborează norme specifice de alocare a capacităților. Administratorul infrastructurii îndeplinește procedurile de alocare a capacităților. Administratorul infrastructurii se asigură în special de alocarea echitabilă și nediscriminatorie a capacităților de infrastructură, în conformitate cu dreptul Uniunii.

(2) Administratorii infrastructurilor respectă confidențialitatea comercială a informațiilor care le-au fost comunicate.

Articolul 40

Colaborarea în vederea alocării capacităților de infrastructură pe mai multe rețele

(1) Statele membre asigură că administratorii infrastructurii colaborează pentru a permite crearea și alocarea eficientă a capacităților de infrastructură care străbat mai multe rețele inclusiv în temeiul acordurilor cadru menționate la articolul 42. Administratorii infrastructurii stabilesc proceduri adecvate, care se supun normelor stabilite prin prezenta directivă și organizează trasele internaționale în consecință.

Statele membre se asigură că reprezentanții administratorilor de infrastructură ale căror decizii de alocare au impact asupra altor administratori de infrastructură se asociază pentru coordonarea alocării sau pentru alocarea tuturor capacităților de infrastructură relevante la nivel internațional, fără a aduce atingere reglementărilor specifice din legislația Uniunii în materie de rețele feroviare orientate pe transportul de marfă. ***Participanții la această cooperare se asigură că lista participanților, metodele de operare și toate criteriile relevante utilizate pentru evaluarea și alocarea capacităților de infrastructură sunt date publicității.*** Reprezentanți corespunzători ai administratorilor de infrastructuri din țări terțe pot fi asociați acestor proceduri. **[AM 85]**

(2) Comisia și reprezentanții organismelor de reglementare, care cooperează conform articolului 57, sunt informați cu privire la ~~organizarea întrunirilor care au ca temă elaborarea de principii și practici~~ ***principiile și practicile*** comune de alocare a capacităților de infrastructură ~~și sunt invitați să participe la acestea~~. În cazul sistemelor de alocare bazate pe tehnologia informației, organismele de reglementare primesc de la aceste sisteme informații suficiente ca să le permită să își desfășoare supravegherea reglementară în conformitate cu dispozițiile articolului 56. **[AM 86]**

(3) La orice ședință sau altă activitate inițiată pentru a permite alocarea capacităților de infrastructură pentru serviciile de transport feroviar trans-rețele, deciziile sunt luate doar de către reprezentanții administratorilor infrastructurilor.

(4) Participanții la cooperarea menționată la alineatul (1) se asigură că membrii săi, metodele sale de operare și toate criteriile importante utilizate pentru evaluarea și alocarea capacităților de infrastructură sunt făcute publice.

(5) Lucrând în cooperare, în conformitate cu alineatul (1), administratorii infrastructurilor evaluează necesitățile și, în situația în care este cazul, pot propune și organiza trase internaționale pentru a facilita operarea trenurilor de marfă care fac obiectul unei cereri ad hoc, menționată la articolul 48.

Astfel de trase internaționale prestabilite sunt puse la dispoziția solicitanților prin oricare dintre administratorii infrastructurilor care participă la întâlnire.

Articolul 41

Solicitanții

(1) Cererile pentru obținerea unor capacități de infrastructură pot fi făcute de către solicitanți ~~în sensul prezentei directive~~. ***Pentru a utiliza această capacitate de infrastructură, solicitanții desemnează o întreprindere feroviară care să încheie un acord cu administratorul de infrastructură în conformitate cu articolul 28.*** **[AM 84]**

(2) Administratorul infrastructurii poate impune anumite cerințe solicitanților în vederea asigurării încasărilor previzionate și a utilizării viitoare a infrastructurii. Respectivele cerințe pot include doar prevederea unei garanții financiare care nu trebuie să depășească un nivel corespunzător, proporțional cu nivelul de activitate prevăzut al solicitantului, și garantarea capacității acestuia de pregătire a unor oferte conforme pentru obținerea unor capacități de infrastructură.

(3) ~~Comisia poate adopta măsuri de punere în aplicare care să stabilească~~ Detaliile ***criteriilor***~~proceduri~~ care trebuie ~~urmată~~ ***urmate*** în vederea punerii în aplicare a alineatului (2) ~~Aceste măsuri, concepute a asigura punerea în aplicare a prezentei directive în condiții unitare, se adoptă ca acte de punere în aplicare,~~ ***pot fi modificate în funcție de experiența dobândită,*** în conformitate cu ~~articolul 63 alineatul (3)~~***procedura menționată la*** articolul ***60a***. **[AM 87]**

Articolul 42

Acorduri-cadru

(1) Fără a se aduce atingere articolelor 101, 102 și 106 din TFUE, se poate încheia un acord-cadru între un administrator de infrastructură și un solicitant. Un astfel de acord-cadru precizează caracteristicile capacităților de infrastructură cerute de solicitant și oferite solicitantului pe o perioadă de timp care depășește valabilitatea unui grafic de circulație. Acordul-cadru nu specifică trasa în mod detaliat, dar trebuie realizat astfel încât să răspundă nevoilor comerciale ale solicitantului. Un stat membru poate pretinde aprobarea prealabilă a unui astfel de acord-cadru de către organismul de reglementare menționat la articolul 55 din prezenta directivă.

(2) Acordurile cadru nu împiedică utilizarea infrastructurii în cauză de către alți solicitanți sau servicii.

(3) Un acord-cadru prevede și modificarea sau limitarea termenilor săi pentru a permite o mai bună utilizare a infrastructurii feroviare.

(4) Un acord-cadru poate cuprinde penalități pentru cazul modificării sau încetării acestuia.

(5) În principiu, acordurile-cadru se încheie pe un termen de cinci ani, care poate fi prelungit cu termene egale cu durata inițială. În anumite situații, administratorul infrastructurii poate conveni asupra unei perioade mai scurte sau mai lungi. Orice perioadă mai lungă de cinci ani trebuie justificată prin existența unor contracte comerciale, investiții speciale sau riscuri.

(6) Pentru serviciile care utilizează o infrastructură specializată menționate la articolul 49 și care necesită investiții substanțiale și pe termen lung, justificate în mod corespunzător de către solicitant, acordurile-cadru pot avea un termen de 15 ani. Orice termen mai lung de 15 ani este permis doar în situații excepționale, în special în cazul unor investiții de mare anvergură și pe termen lung și mai ales în situația în care aceste investiții fac obiectul unor angajamente contractuale, inclusiv al unui plan multianual de amortizare.

În astfel de cazuri excepționale, acordul-cadru poate prevedea descrierea amănunțită a caracteristicilor capacității care urmează să fie puse la dispoziția solicitantului pe durata acordului-cadru. Aceste caracteristici pot include frecvența, volumul și calitatea traselor. Administratorul infrastructurii poate reduce capacitățile rezervate care, pe o perioadă de cel puțin o lună, au fost utilizate sub pragul stabilit la articolul 52.

Începând cu 1 ianuarie 2010 se poate elabora un acord-cadru inițial cu o durată de 5 ani, care poate fi prelungit o singură dată, pe baza caracteristicilor capacității utilizate de către solicitanții care exploatau serviciile înaintea datei de 1 ianuarie 2010, cu scopul de a ține cont de investițiile specializate sau de existența contractelor comerciale. Organismul de reglementare menționat la articolul 55 este responsabil cu autorizarea intrării în vigoare a unui astfel de acord.

(7) Respectând confidențialitatea comercială, caracterul general al fiecărui acord-cadru este comunicat oricărei părți interesate.

Articolul 43

Calendarul procesului de alocare

(1) Administratorul infrastructurii respectă calendarul procesului de alocare stabilit în anexa IX.

Anexa IX poate fi modificată, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la ***articolul 60a***.

(2) Administratorii infrastructurii convin de comun acord cu ceilalți administratori ai infrastructurii interesați asupra traselor internaționale ce urmează să fie incluse în graficul de circulație, înainte de a începe consultările asupra proiectului graficului de circulație. Se vor aduce modificări doar dacă este absolut necesar ***și acestea trebuie să fie justificate în mod corespunzător***. **[AM 88]**

Articolul 44

Solicitări

(1) Solicitanții se pot adresa, în temeiul dreptului public sau privat, administratorului infrastructurii pentru a-i solicita un contract care să le acorde drepturi de utilizare a infrastructurii feroviare contra unui tarif, conform prevederilor de la capitolul IV, secțiunea 2.

(2) Cererile în legătură cu graficul de circulație normal respectă termenele prevăzute în anexa IX.

(3) Un solicitant parte la un acord-cadru adresează cererea în conformitate cu respectivul acord.

(4) Solicitanții cer capacități de infrastructură care străbat mai multe rețele adresând o cerere unui singur administrator al infrastructurii. Respectivului administrator al infrastructurii i se permite apoi să acționeze în numele solicitantului pentru a solicita capacitățile de la ceilalți administratori ai infrastructurii relevanți.

(5) Administratorii infrastructurii se asigură că, în cazul capacităților de infrastructură care traversează mai multe rețele, solicitanții pot adresa cererea direct oricărei autorități comune pe care administratorii infrastructurii o pot înființa, precum un ghișeu unic pentru coridoarele feroviare.

Articolul 45

Planificarea

(1) Administratorul infrastructurii satisface, pe cât posibil, toate cererile pentru capacități de infrastructură, inclusiv cererile pentru trase care traversează mai multe rețele și ține seama, pe cât posibil, de toate constrângerile impuse solicitanților, inclusiv de efectul economic asupra activităților lor.

(2) În cadrul procesului de planificare și coordonare, administratorul infrastructurii poate acorda prioritate serviciilor specifice, dar numai după cum se prevede la articolele 47 și 49.

(3) Administratorul infrastructurii consultă părțile interesate asupra proiectului graficului de circulație și le acordă cel puțin o lună pentru a-și prezenta observațiile. Părțile interesate includ pe toți cei care au solicitat capacități de infrastructură și părțile care doresc să folosească ocazia pentru a formula comentarii asupra modului în care graficul de circulație le poate afecta capacitatea de a obține servicii de transport feroviar pe perioada de valabilitate a graficului de circulație.

(4) La cerere și într-un termenrezonabil și în timp util pentru procesul de coordonare menționat la articolul 46, administratorul infrastructurii pune în mod gratuit la dispoziția solicitanților următoarele informații, în scris, spre analiză:

(a) trasele solicitate de toți ceilalți solicitanți pe aceleași rute;

(b) trasele alocate tuturor celorlalți solicitanți și cererile de trase restante depuse de toți ceilalți solicitanți pe aceleași rute;

(c) trasele alocate tuturor celorlalți solicitanți pe aceleași rute ca în graficul de circulație anterior;

(d) capacitatea restantă disponibilă pe rutele relevante;

(e) detalii complete privind criteriile folosite în procesul de alocare a capacităților.

(5) Administratorul infrastructurii ia măsurile necesare pentru a ține cont de preocupările exprimate.

Articolul 46

Procedura de coordonare

(1) Dacă, în timpul procesului de planificare menționat la articolul 45, administratorul infrastructurii constată existența unor conflicte între diferite cereri, acesta încearcă, prin coordonarea cererilor, să asigure cea mai bună concordanță a tuturor cerințelor.

(2) În cazul în care apare o situație care necesită coordonare, administratorul infrastructurii are dreptul, în limite rezonabile, să propună capacități ale infrastructurii diferite de cele solicitate.

(3) Administratorul infrastructurii încearcă, prin consultări cu solicitanții corespunzători, să soluționeze orice conflicte.

(4) Principiile care reglementează procedura de coordonare se stabilesc în documentul de referință al rețelei. Acestea reflectă în special dificultatea stabilirii traselor internaționale și efectul pe care orice modificare îl poate avea asupra altor administratori ai infrastructurii.

(5) În situația în care cererile pentru capacități de infrastructură nu pot fi soluționate fără coordonare, administratorul infrastructurii încearcă să trateze toate cererile pe baza acestei coordonări.

(6) Fără să aducă atingere căilor de atac existente și articolului 56, în eventualitatea conflictelor în legătură cu alocarea capacităților de infrastructură, este pus la punct un sistem de soluționare a litigiilor pentru a rezolva rapid astfel de conflicte. Acest sistem se stabilește în documentul de referință al rețelei. Dacă se aplică acest sistem, deciziile se iau în termen de 10 zile lucrătoare.

Articolul 47

Infrastructura saturată

(1) În situația în care, după coordonarea traselor solicitate și după consultarea solicitanților, nu se pot satisface în mod adecvat cererile pentru capacități de infrastructură, administratorul infrastructurii trebuie să declare imediat respectiva secțiune a infrastructurii ca fiind saturată. În mod similar se procedează și în cazul infrastructurii despre care se poate prevedea că poate avea o capacitate insuficientă în viitorul apropiat.

(2) În situația în care infrastructura a fost declarată saturată, administratorul infrastructurii efectuează o analiză a capacității, conform articolului 50, dacă nu a fost deja introdus un plan de sporire a capacității conform articolului 51.

(3) În situația în care tarifele prevăzute la articolul 31 alineatul (4) nu au fost percepute sau nu au determinat un rezultat satisfăcător și infrastructura a fost declarată saturată, administratorul infrastructurii poate utiliza în plus criterii de prioritate pentru a aloca capacitățile de infrastructură.

(4) Criteriile de prioritate țin seama de importanța unui anumit serviciu pentru colectivitate în raport cu un alt serviciu care, în consecință, va fi exclus.

Pentru a se asigura dezvoltarea unor servicii de transport corespunzătoare în acest cadru, în special pentru a satisface cerințele de serviciu public sau pentru a promova dezvoltarea transportului feroviar de marfă, ***în special, transportul internațional***, statele membre pot lua, în condiții nediscriminatorii, orice măsuri necesare pentru a se asigura că astfel de servicii au prioritate la alocarea capacităților de infrastructură. **[AM 89]**

Statele membre pot, în situațiile adecvate, să acorde compensații administratorului infrastructurii pentru orice pierdere financiară determinată de necesitatea alocării unei anumite capacități mai multor servicii conform celui de-al doilea paragraf.

Aceste măsuri și aceste compensații trebuie să țină cont de efectul acestei excluderi în alte state membre.

(5) ~~Pentru determinarea criteriilor de prioritate se acordă atenția necesară importanței transportului de marfă~~ ***Criteriile de prioritate vor include transportul de marfă*** și în special transportul internațional de marfă. **[AM 90]**

(6) Procedurile care trebuie urmate și criteriile care trebuie utilizate în situația în care infrastructura este saturată se stabilesc în documentul de referință al rețelei.

Articolul 48

Cererile ad hoc

(1) Administratorul infrastructurii răspunde cererilor ad hoc pentru trasele individuale cât mai repede posibil, dar nu mai târziu de cinci zile lucrătoare. Informațiile cu privire la capacitățile libere disponibile sunt aduse la cunoștință tuturor solicitanților care doresc să utilizeze aceste capacități.

(2) Dacă este necesar, administratorii infrastructurilor întreprind o evaluare a necesității de a menține disponibile capacități de rezervă în cadrul planificării finale a graficului de circulație, pentru a le da posibilitatea să răspundă rapid solicitărilor ad hoc de capacitate previzibile. Aceasta se aplică și în cazul infrastructurii saturate.

Articolul 49

Infrastructura specializată

(1) Fără a se aduce atingere alineatului (2), capacitățile de infrastructură se consideră disponibile pentru a fi utilizate pentru toate tipurile de servicii care sunt conforme caracteristicilor necesare operării pe trase.

(2) În situația în care există alte rute alternative potrivite, după consultarea părților interesate, administratorul infrastructurii poate desemna o anumită infrastructură pentru a fi utilizată pentru tipurile specificate de trafic. Fără să aducă atingere articolelor 101, 102 și 106 din TFUE, în situația în care a avut loc o astfel de desemnare, administratorul infrastructurii poate acorda prioritate acestui tip de trafic la alocarea capacităților de infrastructură.

Respectiva desemnare nu va împiedica utilizarea acelei infrastructuri și pentru alte tipuri de trafic în situația în care sunt disponibile capacități.

(3) În situația în care infrastructura a fost desemnată în conformitate cu alineatul (2), acest lucru se specifică în documentul de referință al rețelei.

Articolul 50

Analiza capacității

(1) Obiectivul analizei capacității este să se determine constrângerile la nivelul capacității infrastructurii care nu permit cererilor de capacitate să fie satisfăcute în mod corespunzător și să se propună metode care să permită soluționarea cererilor suplimentare. Această analiză stabilește cauzele saturării și măsurile care pot fi luate pe termen scurt și mediu pentru a o diminua.

(2) Analiza ia în considerare infrastructura, procedurile de operare, natura diferitelor servicii exploatate și efectul tuturor acestor factori asupra capacităților de infrastructură. Măsurile avute în vedere includ în special, servicii de redirecționare și replanificare, modificări de viteză și îmbunătățirea infrastructurii.

(3) Analiza capacității se va realiza într-un interval de șase luni de la identificarea infrastructurii saturate.

Articolul 51

Planul de sporire a capacității

(1) În termen de șase luni de la încheierea analizei capacității, administratorul infrastructurii elaborează un plan de sporire a capacității.

(2) Planul de sporire a capacității se elaborează după consultarea utilizatorilor infrastructurii saturate.

Acesta trebuie să identifice:

(a) cauzele saturării;

(b) evoluția probabilă a traficului;

(c) constrângerile la care este supusă dezvoltarea infrastructurii;

(d) variantele și costurile sporirii capacității, inclusiv modificările probabile ale tarifelor de acces.

Pe baza analizei cost-beneficiu a posibilelor măsuri identificate, acesta stabilește de asemenea acțiunile care trebuie întreprinse pentru sporirea capacității infrastructurii, precum și un calendar pentru punerea în practică a măsurilor.

Planul poate necesita aprobarea prealabilă a statului membru respectiv. Organismul de reglementare menționat la articolul 55 ~~poate să emită un aviz referitor la adecvarea acțiunilor identificate în plan~~ ***supraveghează procesul de consultare pentru a se asigura că acesta se desfășoară într-un mod nediscriminatoriu.*** **[AM 91]**

În cazul saturării unei rețele transeuropene sau al unei trase care are un efect semnificativ asupra unei sau mai multor rețele transeuropene, rețeaua de organisme de reglementare prevăzute la articolul 57 emite un aviz cu privire la gradul de adecvare al măsurilor acestui plan. **[AM 92]**

(3) Administratorul infrastructurii nu mai percepe tarifele prevăzute la articolul 31 alineatul (4) pentru infrastructura relevantă în cazul în care:

(a) nu elaborează un plan de sporire a capacității; sau

(b) nu face progrese în aplicarea acțiunilor identificate în planul de sporire a capacității.

Cu toate acestea, cu aprobarea organismului de reglementare prevăzut la articolul 55, administratorul infrastructurii poate continua să perceapă aceste tarife dacă:

(a) planul de sporire a capacității nu poate fi realizat din cauze independente de voința sa; sau

(b) soluțiile oferite nu sunt viabile din punct de vedere economic sau financiar.

Articolul 52

Utilizarea traselor

(1) În documentul de referință al rețelei, administratorul infrastructurii stabilește condițiile în care ține cont de nivelurile anterioare de utilizare a traselor în determinarea priorităților pentru procesul de alocare a capacităților.

(2) În special pentru infrastructura saturată, administratorul infrastructurii impune renunțarea la o trasă care, pe o perioadă de cel puțin o lună, a fost utilizată sub un anumit nivel care trebuie stabilit în documentul de referință al rețelei, dacă aceasta nu s-a datorat unor cauze de altă natură decât cea economică, independente de voința operatorului.

Articolul 53

Capacitățile de infrastructură pentru lucrările de întreținere a rețelei

(1) Cererile de acordare de capacități de infrastructură pentru realizarea lucrărilor de întreținere se transmit în cursul procesului de planificare.

(2) Administratorul infrastructurii ține seama de efectele pe care capacitățile de infrastructură rezervate pentru lucrările de întreținere planificată a căii le pot avea asupra solicitanților.

(3) Administratorul infrastructurii trebuie să informeze ~~în timp util~~ ***cu cel puțin o săptămână înainte*** părțile interesate despre lucrările de întreținere neplanificate. **[AM 93]**

Articolul 54

Măsuri speciale care trebuie luate în cazul unor perturbări

(1) În cazul perturbării circulației trenurilor provocată de o problemă de natură tehnică sau de un accident, administratorul infrastructurii trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a se reveni la starea normală. Pentru aceasta elaborează un plan de intervenție în care enumeră diferitele organisme care trebuie informate în cazul accidentelor grave sau în cazul perturbării semnificative a circulației trenurilor.

(1a) Administratorii infrastructurii vor avea la dispoziție planuri de acțiune, în caz de accidente sau defecțiuni tehnice. **[AM 94]**

(2) În cazuri urgente și în situația în care este absolut necesar, din cauza unei defecțiuni în urma căreia infrastructura a fost scoasă temporar din funcțiune, trasele alocate pot fi retrase fără preaviz pe toată perioada de timp necesară reparării sistemului.

Dacă crede de cuviință, administratorul infrastructurii poate cere întreprinderilor feroviare să îi pună la dispoziție resursele pe care acesta le consideră corespunzătoare pentru restabilirea cât mai rapidă a situației normale.

(3) ~~Statele membre pot cere întreprinderilor feroviare să se implice în aplicarea și monitorizarea conformității lor cu standardele și regulile de siguranță.~~ ***Cu excepția cazurilor de forță majoră, și anume în cazuri de lucrări urgente și esențiale pentru securitate, o trasă alocată unui transport feroviar de marfă în temeiul prezentului articol nu poate fi anulată mai puțin de două luni înainte de ora stabilită în programul de serviciu în cazul în care solicitantul în cauză nu își dă acordul pentru o astfel de anulare. În astfel de cazuri, administratorul infrastructurii în cauză se străduiește să ofere candidatului o trasă cu o calitate și fiabilitate echivalente, pe care solicitantul are dreptul să o accepte sau să o refuze. În acest ultim caz, are cel puțin dreptul la o rambursare a taxei corespunzătoare.*** **[AM 95]**

SECȚIUNEA 4

Organismul de reglementare

Articolul 55

~~Organismul~~ ***Organismele*** de reglementare ***naționale***

(1) Fiecare stat membru înființează un organism național unic de reglementare în sectorul feroviar. Acest organism, este o autoritate autonomă, distinctă din punct de vedere juridic și independentă de orice altă autoritate publică în termeni organizatorici, funcționali, ierarhici și decizionali. În egală măsură, acesta este independent, în ceea ce privește organizarea, deciziile de finanțare, structura juridică și luarea de decizii, de orice administrator de infrastructură, de organismul de tarifare, de organismul de alocare sau de orice solicitant. În plus, organismul trebuie să fie independent din punct de vedere funcțional față de orice autoritate competentă implicată în acordarea unui contract de serviciu public. ***Acest organism de reglementare are capacitatea organizatorică necesară în ceea ce privește resursele umane și materiale care corespund nivelului de activitate al sectorului feroviar al statului membru, de exemplu, în materie de volum al traficului și suprafață a rețelei, pentru a-și îndeplini sarcinile care îi revin în virtutea articolului 56.***

(2) Statele membre pot institui organisme de reglementare care să fie competente în mai multe sectoare reglementate, dacă aceste autorități de reglementare integrate întrunesc cerințele de independență prevăzute la alineatul (1).

(3) Președintele și consiliul de conducere al organismului de reglementare din sectorul feroviar sunt numiți ***de către parlamentul național sau un alt parlament competent*** pentru un mandat fix, cu posibilitatea de reînnoire, în temeiul unor reguli clare care garantează independența organismului. Aceștia sunt selectați dintre persoane care ***au cunoștințe de specialitate și experiență în reglementarea sectorului feroviar sau cunoștințe de specialitate și experiență în reglementarea altor sectoare și care de preferință*** nu au deținut și nu dețin, direct sau indirect, pe o perioadă de trei ani înainte de numirea lor pe post și pe toată durata mandatului lor, nicio poziție sau responsabilitate profesională, interese ori relații de afaceri cu întreprinderile sau entitățile reglementate. ***Ei trebuie să specifice în mod explicit acest lucru într-o declarație de interese corespunzătoare.*** După încheierea mandatului, aceștia nu trebuie să dețină nicio poziție sau responsabilitate profesională, interese ori relații de afaceri cu întreprinderile sau entitățile reglementate timp de cel puțin ~~trei~~ ***doi*** ani ***sau orice perioadă mai lungă stabilită în conformitate cu legislația națională***. Aceștia au autoritate deplină asupra recrutării și gestionării personalului organismului de reglementare. ***Ei trebuie să acționeze în condiții de independență totală și nu pot în niciun caz să fie influențați de instrucțiunile unui guvern sau ale unei întreprinderi private sau publice.*** **[AM 96]**

Articolul 56

Funcțiile ~~organismului~~ ***organismelor naționale*** de reglementare

(1) Fără a aduce atingere articolului 46 alineatul (6), solicitantul are dreptul ~~să conteste la~~ să sesizeze organismul de reglementare în cazul în care consideră că nu a fost tratat echitabil, a fost discriminat sau a fost nedreptățit în orice fel și, în special, ~~în legătură cu deciziile~~ ***împotriva deciziilor*** adoptate de către administratorul infrastructurii sau, după caz, de către întreprinderea feroviară ~~sau de către operatorul unei infrastructuri de servicii~~ în ceea ce privește:

(a) documentul de referință al rețelei;

(b) criteriile stabilite în acesta;

(c) procedura de alocare și rezultatul său;

(d) sistemul de tarifare;

(e) nivelul sau structura tarifelor de infrastructură care i se cer sau i se pot cere a fi plătite;

(f) măsuri privind accesul în conformitate cu articolele 10, 11 și 12;

(g) accesul la servicii și tarifarea acestora, în conformitate cu articolul 13.

(ga) decizii privind acordarea de licențe în situațiile în care organismul de reglementare nu este și organismul care emite licențe în conformitate cu articolul 16.

(1a) Organismul de reglementare poate să acționeze din proprie inițiativă și poate fi obligat să ia hotărâri în privința plângerilor pentru a remedia situația în termen de o lună de la primirea plângerii. În cazul în care se formulează o contestație împotriva refuzului de acordare de capacități de infrastructură sau contra termenilor unei oferte de capacitate, organismul de reglementare fie confirmă faptul că hotărârea administratorului infrastructurii rămâne neschimbată, fie cere modificarea acelei hotărâri conform indicațiilor date de organismul de reglementare.

Comisia examinează, din proprie inițiativă, aplicarea și respectarea dispozițiilor prezentei directive referitoare la mandatul organismelor de reglementare și la termenele impuse acestora pentru luarea de decizii în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 64 alineatul (2).

(2) Organismul de reglementare are și competența de a monitoriza concurența***,*** de ***a stopa situațiile discriminatorii și de denaturare a pieței de*** pe piețele de servicii feroviare și de a revizui ~~literele (a) - (g)~~ ***literele (a) - (ga)*** de la alineatul (1) din proprie inițiativă, în vederea prevenirii discriminării unor solicitanți***, inclusiv prin măsuri corective corespunzătoare***. Organismul va verifica în special dacă documentul de referință al rețelei conține clauze discriminatorii sau creează puteri discreționare ale administratorului infrastructurii, care ar putea fi utilizate pentru discriminarea unor solicitanți. ***În acest scop,*** organismul de reglementare ~~deține o capacitate organizatorică suficientă pentru a îndeplini aceste sarcini~~ ***cooperează strâns cu autoritatea națională*** pentru ***siguranță responsabilă de evaluarea conformității sau*** a ***utilizabilității elementelor constitutive de interoperabilitate sau de evaluarea procedurii „CE” de verificare a subsistemelor în conformitate cu Directiva 2008/57/CE. La cererea solicitanților, în cazul procedurilor în fața autorității naționale în domeniul siguranței care pot avea consecințe pentru accesul la piață autoritatea națională în domeniul siguranței informează organismul de reglementare în legătură cu aspectele relevante ale procedurii. Organismul de reglementare face recomandări. Dacă intenționează să se abată de la*** aceste ***recomandări, autoritatea națională în domeniul siguranței trebuie să își justifice poziția în fața organismului de reglementare***.

(3) Organismul de reglementare se asigură că tarifele stabilite de către administratorul infrastructurii sunt în conformitate cu capitolul IV secțiunea 2 și sunt nediscriminatorii. Negocierile dintre solicitanți și administratorul infrastructurii cu privire la nivelul tarifelor de utilizare a infrastructurii sunt permise numai dacă sunt purtate sub supravegherea organismului de reglementare. Organismul de reglementare intervine dacă negocierile sunt susceptibile să contravină cerințelor prezentului capitol.

(3a) Organismul de reglementare verifică faptul că situația contabilă a întreprinderilor feroviare și a administratorilor de infrastructură respectă dispozițiile privind separarea contabilă prevăzute la articolul 6.

(3b) Organismul de reglementare determină, dacă legislația națională prevede acest lucru, în conformitate cu articolul 10 alineatul (2), dacă principalul scop al unui serviciu este de a transporta pasagerii între gări situate în state membre diferite și, în conformitate cu articolul 11 alineatul (2), dacă echilibrul economic al unui contract de servicii publice este compromis de serviciile prevăzute la articolul 10 între un punct de plecare și o destinație care fac obiectul unuia sau mai multor contracte de servicii publice.

(3c) Organismul de reglementare comunică Comisiei orice plângere referitoare la o decizie a unei autorități de reglementare în conformitate cu alineatele (1)-(3b). În termen de două săptămâni de la primirea plângerii, dacă este necesar, Comisia solicită modificări ale deciziei în cauză pentru a asigura compatibilitatea cu legislația Uniunii. Organismul de reglementare își modifică decizia, ținând seama de modificările solicitate de Comisie.

(3d) Organismul de reglementare consultă, cel puțin o dată pe an, reprezentanții serviciilor feroviare (de marfă și de călători) pentru a lua în considerare opiniile acestora cu privire la piața feroviară, inclusiv la calitatea serviciilor, tarifele de utilizare a infrastructurii, cuantumul și transparența prețurilor serviciilor feroviare. **[AM 97]**

(4) Organismul de reglementare are competența să ceară informații relevante administratorului infrastructurii, solicitanților și oricărei alte părți implicate din statul membru respectiv. Informațiile solicitate trebuie furnizate fără întârziere. Organismul de reglementare este abilitat să aplice sancțiuni corespunzătoare, inclusiv amenzi, pentru a impune conformarea cu aceste solicitări de informații. Informațiile care trebuie furnizate organismului de reglementare cuprind toate datele pe care acesta le solicită în cadrul funcției sale de apel și al funcției sale de monitorizare a concurenței de pe piața serviciilor feroviare, în conformitate cu alineatul (2). Acestea includ datele necesare pentru observarea statistică și pentru observarea pieței.

(5) Organismul de reglementare este obligat să ia hotărâri în privința plângerilor și să acționeze pentru a remedia situația în termen de maxim două luni de la primirea tuturor informațiilor. După caz, organismul decide din proprie inițiativă cu privire la măsurile adecvate de corectare a tendințelor nedorite înregistrate pe aceste piețe, în special cu trimitere la alineatul (1) literele (a) - (ga).

O hotărâre a organismului de reglementare este obligatorie pentru toate părțile vizate de aceasta și nu este supusă controlului unei alte instanțe administrative. Organismul de reglementare trebuie abilitat să aplice sancțiuni corespunzătoare, inclusiv amenzi.

În cazul în care se formulează o contestație împotriva refuzului de acordare de capacități de infrastructură sau contra termenilor unei oferte de capacitate, organismul de reglementare fie confirmă faptul că hotărârea administratorului infrastructurii rămâne neschimbată, fie cere modificarea acelei hotărâri conform indicațiilor date de organismul de reglementare.

(6) Statele membre se asigură că hotărârile luate de organismul de reglementare sunt supuse controlului jurisdicțional. Recursul poate avea efect suspensiv asupra deciziei organismului de reglementare numai când instanța de recurs stabilește că efectul imediat al deciziei organismului de reglementare poate provoca daune ireparabile recurentului.

(7) Statele membre se asigură că informațiile despre soluționarea litigiilor și procedurile de contestare legate de deciziile administratorilor de infrastructură și ale furnizorilor de servicii enumerate în anexa III sunt publicate de organismul de reglementare.

(8) Organismul de reglementare are competența de a audita sau de a iniția audituri externe la administratorii de infrastructură și, unde este cazul, la întreprinderile feroviare, pentru a verifica conformitatea cu dispozițiile de separare contabilă prevăzute la articolul 6.

Statele membre se asigură că administratorii de infrastructură și toate întreprinderile ori alte entități care efectuează sau integrează diverse tipuri de transport feroviar sau activități de administrare a infrastructurii, după cum se menționează la articolul 6 alineatele (1) și (2), prezintă situații financiare detaliate organismului de reglementare, pentru ca acesta să își poată duce sarcinile la bun sfârșit. Aceste situații financiare trebuie să conțină cel puțin elementele enumerate în anexa X. Din aceste situații, organismul de reglementare poate de asemenea să tragă concluzii referitoare la ajutoarele de stat, pe care le raportează autorităților responsabile de rezolvarea acestor aspecte.

Anexa X poate fi modificată, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la articolul 60a.

Miercuri, 16 noiembrie 2011

Articolul 56a

Competențele organismelor naționale de reglementare

(1) Pentru a îndeplini atribuțiile care îi sunt conferite de articolul 56, autoritatea de reglementare are competența:

(a) de a asigura punerea în aplicare a deciziilor prin intermediul sancțiunilor, inclusiv al amenzilor. O hotărâre a organismului de reglementare este obligatorie pentru toate părțile vizate de aceasta și nu este supusă controlului unei alte instanțe administrative naționale;

(b) de a solicita informații relevante de la administratorul infrastructurii, solicitanți și oricare altă parte implicată din statul membru respectiv și de a asigura punerea la dispoziție a acestor solicitări prin sancțiuni corespunzătoare, inclusiv prin intermediul amenzilor. Informațiile care trebuie furnizate organismului de reglementare cuprind toate datele pe care acesta le solicită în cadrul funcției sale de apel și al funcției sale de monitorizare a concurenței de pe piața serviciilor feroviare. Acestea includ datele necesare pentru observarea statistică și pentru observarea pieței. Informațiile solicitate trebuie furnizate fără întârziere;

(c) de a audita sau de a iniția audituri externe la administratorii de infrastructură și, unde este cazul, la întreprinderile feroviare, pentru a verifica conformitatea cu dispozițiile de separare contabilă prevăzute la articolul 6.

(2) Statele membre se asigură că hotărârile luate de organismul de reglementare sunt supuse controlului jurisdicțional. Recursul nu are efect suspensiv asupra deciziei organismului de reglementare.

(3) În eventualitatea unui conflict legat de deciziile adoptate de organismele de reglementare privind serviciile de transport transfrontaliere, oricare dintre părțile implicate poate introduce o acțiune la Comisia pentru a obține o decizie obligatorie privind compatibilitatea deciziilor cu dreptul Uniunii în termen de o lună după primirea apelului.

(4) Statele membre se asigură că hotărârile luate de autoritatea de reglementare sunt publicate.

(5) Statele membre se asigură că administratorii de infrastructură și toate întreprinderile ori alte entități care efectuează diverse tipuri de transport feroviar sau activități de administrare a infrastructurii, inclusiv operatorii infrastructurii de servicii, după cum se menționează la articolul 6, prezintă situații financiare detaliate organismului de reglementare, pentru ca acesta să își poată duce sarcinile la bun sfârșit. Aceste situații financiare trebuie să conțină cel puțin elementele enumerate în anexa X. Din aceste situații, organismul de reglementare poate, de asemenea, să tragă concluzii referitoare la ajutoarele de stat, pe care le raportează autorităților responsabile de rezolvarea acestor aspecte.

Anexa X poate fi modificată, în lumina experienței dobândite, în conformitate cu procedura menționată la articolul 60a. **[AM 98]**

Articolul 57

Colaborarea dintre organismele *naționale* de reglementare ***și competențele Comisiei Europene***

(1) Organismele de reglementare naționale fac schimb de informații în ceea ce privește activitatea, principiile și practicile decizionale și colaborează și în alte privințe în scopul coordonării decizionale pe teritoriul Uniunii. În acest scop, ele colaborează în cadrul ~~unui grup de lucru~~ ***unei rețele constituite oficial*** care se întrunește periodic. Comisia ~~sprijină organismele de reglementare în această privință~~***, la invitația Comisiei și sub președinția acesteia. În acest scop,*** Comisia ***asigură colaborarea activă între autoritățile de reglementare și ia măsuri în cazul în care autoritățile de reglementare nu își îndeplinesc mandatul.***

Grupul de reprezentanți ai Comisiei se compune din reprezentanți ai serviciilor responsabile în domeniul transporturilor și concurenței.

Comisia creează o bază de date pe care organismele de reglementare o alimentează cu informații referitoare la toate procedurile de plângere, precum datele plângerilor, deschiderea procedurilor din proprie inițiativă, proiectele de decizii și deciziile finale, părțile implicate, principalele subiecte ale procedurilor și probleme de interpretare ale legislației în domeniul feroviar, precum și investigațiile din proprie inițiativă în legătură cu aspecte privind accesul sau taxele aferente serviciilor de transport feroviar internațional.

(2) Organismelor de reglementare colaborează îndeaproape, inclusiv prin acorduri de lucru, pentru a-și acorda reciproc asistență în sarcinile de monitorizare a pieței, în tratarea plângerilor și în derularea anchetelor.

(3) În cazul unei plângeri sau al unei anchete din proprie inițiativă pe tema accesului sau a tarifării în cazul unei trase internaționale, precum și în cadrul monitorizării concurenței pe piață în legătură cu transportul feroviar internațional, organismul de reglementare respectiv trebuie să ***informeze Comisia și să*** consulte organismele de reglementare ale tuturor celorlalte state membre prin care trece trasa respectivă și trebuie să solicite de la acestea toate informațiile necesare anterior luării unei decizii. ***În acest caz, rețeaua organismelor de reglementare emite un aviz.***

(4) Organismele de reglementare consultate în conformitate cu alineatul (3) furnizează toate informațiile pe care ele însele au dreptul să le solicite în virtutea legislației lor naționale. Aceste informații pot fi folosite doar în scopul tratării plângerii sau al derulării anchetei menționate la alineatul (3).

(5) Organismul de reglementare care primește plângerea sau care derulează o anchetă din proprie inițiativă transferă informațiile pertinente către organismul de reglementare responsabil, pentru ca acesta să poată lua măsuri cu privire la părțile implicate.

(6) Statele membre se asigură că orice reprezentați asociați ai administratorilor de infrastructură, după cum se precizează la articolul 40 alineatul (1), pun la dispoziție, fără întârziere, toate informațiile necesare în scopul tratării plângerii sau al derulării anchetei menționate la alineatul (3) al prezentului articol și solicitate de organismul de reglementare al statului membru în care se află reprezentantul asociat. Acest organism de reglementare este abilitat să transfere astfel de informații referitoare la trasa internațională respectivă către organismele de reglementare menționate la alineatul (3).

(6a) Comisia poate participa, din proprie inițiativă la activitățile enumerate la alineatele (2)-(6), cu privire la care informează în permanență rețeaua de organisme de reglementare menționată la alineatul (1).

(7) ***Rețeaua*** de ***organisme de*** reglementare ***înființată în conformitate cu alineatul (1)*** elaborează principii și practici comune pentru luarea deciziilor pe care sunt abilitate să le ia în temeiul prezentei directive. Comisia poate să adopte ~~măsuri de punere în aplicare care să stabilească~~ ***și să completeze*** aceste principii și practici comune ~~Aceste măsuri, concepute a asigura punerea în aplicare a prezentei directive în condiții unitare, se adoptă ca acte de punere în aplicare,~~ în conformitate cu ~~63 alineatul (3)~~ ***procedura de la*** articolul ***60a***.

Rețeaua de ***organisme de*** reglementare ***revizuiește***, de asemenea, deciziile și practicile asociațiilor de administratori de infrastructură, după cum se menționează la articolul 40 alineatul (1), care pun în aplicare dispozițiile prezentei directive sau facilitează în alt mod transportul feroviar internațional. **[AM 99]**

Articolul 57a

Organismul de reglementare european

Pe baza experienței dobândite prin intermediul rețelei de organisme de reglementare naționale, Comisia prezintă, în termen de … (*)***, o propunere legislativă pentru a institui un organism european de reglementare. Acest organism are o funcție de supraveghere și de arbitraj în raport cu problemele transfrontaliere și internaționale și funcția de a audia apelurile la deciziile luate organismele naționale de reglementare.*** **[AM 100]**

CAPITOLUL V

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 58

Dispozițiile prezentei directive nu aduc atingere Directivei 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale [1].

Articolul 59

Derogări

(1) Până la 15 martie 2013, Irlanda, ca stat membru - insulă, având o legătură feroviară doar cu un alt stat membru; și Regatul Unit, în ceea ce privește Irlanda de Nord, pe același temei,

(a) nu trebuie să încredințeze unui organism independent funcțiile de stabilire a accesului echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură, conform dispozițiilor din articolul 7 alineatul (1) primul paragraf, în măsura în care acel articol obligă statele membre să înființeze organisme independente care să îndeplinească sarcinile menționate la articolul 7 alineatul (2);

(b) nu trebuie să aplice cerințele de la articolul 27, articolul 29 alineatul (2), articolele 38, 39 și 42, articolul 46 alineatul (4), articolul 46 alineatul (6), articolul 47, articolul 49 alineatul (3), articolele 50 - 53, articolul 55 și articolul 56 cu condiția ca hotărârile cu privire la alocarea capacităților de infrastructură sau perceperea de tarife să poată fi dacă acest lucru se cere în scris de către o întreprindere feroviară, la un organism independent care ia o hotărâre în termen de două luni de la primirea tuturor informațiilor relevante și a cărei hotărâre este supusă controlului jurisdicțional.

(2) În situația în care mai multe întreprinderi feroviare sunt autorizate conform articolului 17 sau, în cazul Irlandei și Irlandei de Nord, o companie feroviară astfel autorizată în alt loc înaintează o cerere oficială pentru a asigura servicii de transport feroviar concurente în, spre și dinspre Irlanda sau Irlanda de Nord, continuarea aplicabilității prezentei derogări este hotărâtă conform procedurii de consultare menționate la articolul 64 alineatul (2).

În cazul în care o întreprindere feroviară care asigură servicii în Irlanda sau Irlanda de Nord înaintează o cerere oficială pentru asigurarea serviciilor de transport feroviar pe, spre și dinspre teritoriul unui alt stat membru, cu excepția Irlandei, pentru întreprinderile feroviare care asigură servicii în Irlanda de Nord și al Regatului Unit, pentru întreprinderile feroviare care asigură servicii în Irlanda, derogările menționate la alineatul (1) nu se aplică.

În termen de un an de la primirea fie a hotărârii menționate la primul paragraf al prezentului alineat, fie a înștiințării despre cererea oficială menționată la al doilea paragraf al prezentului alineat, statul sau statele membre interesate (Irlanda sau Regatul Unit, în ceea ce privește Irlanda de Nord) adoptă legislația necesară pentru a pune în aplicare articolele menționate la alineatul (1).

(*) Doi ani de la publicarea prezentei directive.

[1] JO L 134, 30.4.2004, p. 1.

(3) Derogarea menționată la alineatul (1) poate fi reînnoită pe perioade de până la cinci ani. Cel mai târziu cu 12 luni înainte de expirarea derogării, statul membru care beneficiază de respectiva derogare poate prezenta Comisiei o cerere pentru reînnoirea acesteia. O astfel de cerere trebuie fundamentată. Comisia analizează cererea respectivă și adoptă o decizie, în conformitate cu procedura menționată la articolul 64 alineatul (2). Procedura respectivă se aplică oricărei decizii care vizează cererea.

La adoptarea deciziei, Comisia ține seama de orice schimbare a situației geopolitice și a pieței de transport feroviar în, dinspre și spre statul membru care a cerut reînnoirea derogării.

Articolul 59a

Delegare de competențe

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 60a privind sfera de acoperire a monitorizării pieței în conformitate cu articolul 15 alineatul (5), anumite elemente ale documentului de referință al rețelei în conformitate cu articolul 27(2), anumite principii de taxare în conformitate cu articolul 31 alineatele (3) și (5), reducerea temporară a taxelor de infrastructură pentru ETCS în conformitate cu articolul 32 alineatul (3), anumite elemente ale sistemului de performanță în conformitate cu articolul 35 alineatul (2), criteriile care trebuie urmate în ceea ce privește cerințele referitoare la solicitanții de infrastructură în conformitate cu articolul 41 alineatul (3), calendarul procesului de alocare în conformitate cu articolul 43 alineatul (1), situațiile financiare în conformitate cu articolul 56a alineatul (5) și principiile și practicile comune elaborate de organismele de reglementare pentru luarea deciziilor în conformitate cu articolul 57 alineatul (7). **[AM 101]**

~~Articolul 60~~

~~Exercitarea delegării~~

~~(1) Competențele de adoptare a actelor delegate menționate la articolele 7 alineatul (1) al doilea paragraf, 13 alineatul (5) al doilea paragraf, 15 alineatul (5) al doilea paragraf, 20 al treilea paragraf, 27 alineatul (2), 30 alineatul (3) al doilea paragraf, 31 alineatul (5) al doilea paragraf, 32 alineatul (1) al treilea paragraf, 32 alineatul (3), 35 alineatul (2), 43 alineatul (1) și 56 alineatul (8) al treilea paragraf sunt conferite Comisiei pentru o perioadă de timp nedeterminată.~~

~~(2) De îndată după ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.~~

~~(3) Comisiei îi sunt conferite competențele de adoptare a actelor delegate în condițiile prevăzute la articolele 61 și 62.~~ **[AM 102]**

Articolul 60a

Exercitarea delegării

(1) Competența de a adopta actele delegate este conferită Comisiei în condițiile stabilite la prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 15 alineatul (5), articolul 27 alineatul (2), articolul 31 alineatele (3) și (5), articolul 32 alineatul (3), articolul 35 alineatul (2), articolul 41 alineatul (3), articolul 43 alineatul (1), articolul 56a alineatul (6), articolul 57 alineatul (7) îi este conferită Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la … (*)***. Cel târziu cu nouă luni înainte de sfârșitul perioadei de cinci ani, Comisia elaborează un raport referitor la delegarea competențelor. Delegarea de competențe se reînnoiește automat pentru perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun unei astfel de reînnoiri cel târziu cu trei luni înainte de expirarea fiecărei perioade.***

(*) Data intrării în vigoare a prezentei directive.

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 15 alineatul (5), articolul 27 alineatul (2), articolul 31 alineatele (3) și (5), articolul 32 alineatul (3), articolul 35 alineatul (2), articolul 41 alineatul (3), articolul 43 alineatul (1), articolul 56a alineatul (6), articolul 57 alineatul (7) poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul european sau de către Consiliu. Decizia de revocare pune capăt delegării competențelor specificate în decizia respectivă. Decizia intră în vigoare a doua zi de la publicarea deciziei în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau la o dată ulterioară specificată în aceasta. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(5) Orice act delegat adoptat în conformitate cu articolul 15 alineatul (5), articolul 27 alineatul (2), articolul 31 alineatele (3) și (5), articolul 32 alineatul (3), articolul 35 alineatul (2), articolul 41 alineatul (3), articolul 43 alineatul (1), articolul 56a alineatul (6), articolul 57 alineatul (7) intră în vigoare doar dacă Parlamentul European sau Consiliul nu au formulat obiecțiuni la acesta în termen de două luni de la data notificării actului respectiv către Parlamentul European și către Consiliu sau dacă, înainte de expirarea termenului respectiv, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu intenționează să formuleze obiecțiuni. La inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului, acest termen se prelungește cu două luni. **[AM 103]**

~~Articolul 61~~

~~Revocarea delegării~~

~~(1) Parlamentul European sau Consiliul pot revoca delegarea de competențe menționată la articolul 60 alineatul (1).~~

~~(2) Instituția care a inițiat o procedură internă pentru a lua o decizie referitoare la revocarea delegării competențelor informează celălalt legiuitor și Comisia cel târziu cu o lună înainte de a se lua o decizie finală, precizând competența delegată care ar putea face obiectul revocării și motivele acestei revocări.~~

~~(3) Decizia de revocare pune capăt delegării competenței specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte imediat sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere validității actelor delegate deja în vigoare. Aceasta se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.~~**[AM 104]**

~~Articolul 62~~

~~Obiecții la actele delegate~~

~~(1) Parlamentul European și Consiliul pot prezenta obiecții cu privire la actul delegat într-o perioadă de două luni de la data notificării. La inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului, această perioadă se prelungește cu o lună.~~

~~(2) Dacă, la expirarea perioadei respective, nici Parlamentul European, nici Consiliul nu a obiectat cu privire la actul delegat sau dacă, înainte de data respectivă, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că au decis să nu prezinte obiecții, actul delegat intră în vigoare la data menționată în cuprinsul său.~~

~~(3) Dacă Parlamentul European sau Consiliul obiectează cu privire la un act delegat adoptat, acesta nu intră în vigoare. Instituția care obiectează indică motivele pentru care obiectează la actul delegat.~~**[AM 105]**

Articolul 63

Măsuri de punere în aplicare

(1) Statele membre pot supune atenției Comisiei orice chestiune care privește punerea în aplicare a prezentei directive. Deciziile corespunzătoare sunt adoptate în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 64 alineatul (2).

(2) La cererea unui ~~stat membru~~ ***organism de reglementare național și a altor autorități competente naționale*** sau din proprie inițiativă, Comisia examinează, într-un caz specific, aplicarea și respectarea dispozițiilor din prezenta directivă. ***Organismul național de reglementare trebuie să mențină la dispoziția Comisiei Europene o bază de date cu proiectele sale de decizie.*** În termen de două luni de la primirea unei astfel de cereri***, Comisia Europeană*** decide în conformitate cu procedura menționată la articolul 64 alineatul (2) dacă măsura aferentă poate continua să fie aplicată. Comisia își comunică decizia Parlamentului European, Consiliului și statelor membre. **[AM 106]**

~~Fără să aducă atingere articolului 258 din tratat, orice stat membru poate supune atenției Consiliului decizia Comisiei, în termen de o lună de la data deciziei. Consiliul, hotărând cu majoritate calificată, poate lua, în împrejurări excepționale, o decizie diferită în termen de o lună de la data sesizării.~~***La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia examinează, într-un caz specific, aplicarea și respectarea dispozițiilor din prezenta directivă și adoptă o decizie cu privire la aceasta în conformitate cu procedura menționată la articolul 64 alineatul (3).*** **[AM 107]**

(3) ~~Măsurile destinate~~ ***Comisia adoptă acte de punere în aplicare, în conformitate cu articolul 10 alineatul (2), articolul 11 alineatul (4), articolul 14 alineatul (2) și articolul 17 alineatul (5) în vederea*** asigurării punerii în aplicare a directivei în condiții unitare. ***Respectivele acte se adoptă în conformitate cu procedura de examinare*** ~~se adoptă de către Comisie ca acte de punere în aplicare~~ în conformitate cu procedura menționată la articolul 64 alineatul (3). **[AM 108]**

Articolul 64

Procedurile comitetului

(1) Comisia este asistată de un Comitet. ***Respectivul comitet este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.*** **[AM 109]**

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele articolul ~~3 și articolul 7~~ ***4*** ~~din Decizia 1999/468/CE~~***din Regulamentul (UE) nr. 182/2011***~~cu respectarea dispozițiilor articolului 8.~~. **[AM 110]**

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 ~~și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE~~***din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.*** ~~cu respectarea dispozițiilor articolului 8.~~ **[AM 111]**

Articolul 65

Raportare

Până cel mai târziu la 31 decembrie 2012, Comisia prezintă Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regiunilor un raport cu privire la punerea în aplicare a capitolului II.

Acest raport trebuie să evalueze, de asemenea, dezvoltarea pieței, inclusiv stadiul pregătirii pentru deschiderea în continuare a pieței serviciilor feroviare. În raportul său, Comisia analizează, de asemenea, diferitele modele de organizare a acestei piețe precum și impactul prezentei directive asupra contractelor de servicii publice și asupra finanțării acestora. În acest scop, Comisia trebuie să ia în considerare punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 precum și diferențele intrinsece dintre statele membre (densitatea rețelelor, numărul de călători, distanța medie a călătoriei). În raportul său, Comisia propune, dacă este cazul, măsuri complementare pentru a facilita o astfel de deschidere, și evaluează impactul oricăreia dintre aceste măsuri.

Articolul 66

Transpunere

(1) Statele membre adoptă actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma articolelor […] și anexelor […] până la … (*). Statele membre comunică imediat Comisiei textele acestor acte, precum și un tabel de corespondență între respectivele acte și prezenta directivă. **[AM 112]**

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Acestea conțin, de asemenea, o declarație prin care se precizează că trimiterile făcute, în cuprinsul actelor cu putere de lege și al actelor administrative în vigoare, la directivele abrogate prin prezenta directivă se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri și modalitatea de formulare a declarației.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Obligațiile de transpunere și de punere în aplicare a prezentei directive nu se aplică Ciprului și Maltei atâta timp cât pe teritoriul lor nu s-a instituit un sistem feroviar.

Articolul 67

Abrogare

Directivele 91/440/CEE, 95/18/CE și 2001/14/CE, astfel cum au fost modificate prin directivele prevăzute în anexa XI partea A, se abrogă cu efect de la […], fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre privind termenele de transpunere în dreptul intern a directivelor menționate partea B din anexa XI.

Trimiterile la directivele abrogate se înțeleg ca trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa XII.

Articolul 68

Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolele […] și anexele […] se aplică de la […].

Articolul 69

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la […]

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele

(*) 12 luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive.

ANEXA I

Lista elementelor infrastructurii feroviare

Infrastructura căilor ferate este alcătuită din următoarele elemente, cu condiția ca acestea să facă parte din căile de rulare permanente, inclusiv căile de serviciu, dar cu excepția căilor situate în interiorul atelierelor de reparare a șinelor, în depouri sau în depozitele de locomotive și liniile secundare private:

— Terenuri;

— Linii de cale ferată și terasamente, în special rambleuri, excavații, drenuri și rigole, șanțuri de zidărie, apeducte, ziduri de acoperire, plantații pentru protecția pantelor etc.; peroane pentru mărfuri și călători; acostamente și piste; ziduri de împrejmuire, garduri vii, parapete și garduri; benzi de protecție împotriva incendiilor; dispozitive de încălzire a macazurilor; puncte de încrucișare etc.; ecrane de protecție împotriva zăpezii;

— Construcții: poduri, apeducte și alte pasaje superioare, tuneluri, excavații acoperite și alte pasaje inferioare; pereți de susținere și structuri de protecție împotriva avalanșelor, a căderilor de pietre etc.;

— Treceri de nivel, inclusiv instalații destinate asigurării siguranței traficului rutier;

— Suprastructură, în special: șine, șine cu șanț și contrașine; traverse și longrine, materiale mici de asamblare pentru calea principală, balast, inclusiv pietriș și nisip; macazuri, puncte de încrucișare etc.; plăci turnante și transbordoare (mai puțin cele rezervate exclusiv pentru locomotive);

— Căi de acces pentru călători și mărfuri, inclusiv acces ***pentru pietoni și*** pe șosea; **[AM 113]**

— Instalații de siguranță, de semnalizare și de telecomunicații de pe calea deschisă, din stații și triaje, inclusiv instalații de producere, transformare și distribuție a curentului electric pentru semnalizare și telecomunicații; clădiri afectate pentru aceste instalații sau dispozitive; frâne de cale;

— Instalații de iluminat pentru trafic și siguranța acestuia;

— Instalații de transformare și transport ale energiei electrice pentru tracțiunea trenurilor; substații, cabluri de alimentare dintre substații și firele de contact, linii de contact cu suspensie catenară și suporturi; a treia șină cu suporturi;

— Clădiri utilizate de departamentul pentru infrastructură.

~~ANEXA II~~

~~Funcțiile esențiale ale administratorului infrastructurii~~

~~(menționate la articolul 7)~~

~~Lista funcțiilor esențiale prevăzute la articolul 7:~~

~~luarea deciziilor pentru repartizarea traselor, inclusiv definirea și evaluarea disponibilității traselor, precum și repartizarea efectivă a traselor individuale;~~

~~luarea deciziilor pentru tarifarea infrastructurii, inclusiv stabilirea și colectarea tarifelor;~~ **[AM 114]**

Miercuri, 16 noiembrie 2011

ANEXA III

Serviciile care trebuie prestate către întreprinderile feroviare

(menționate la articolul 13)

1. Pachetul minim de acces cuprinde:

(a) soluționarea cererilor pentru acordarea de capacități de infrastructură feroviară;

(b) dreptul de utilizare a capacităților acordate;

(c) utilizarea macazelor și a diagonalelor căilor de rulare;

(d) controlul feroviar, inclusiv semnalizarea, regularizarea, dispecerizarea și comunicarea și furnizarea de informații privitoare la circulația trenurilor;

(e) utilizarea echipamentelor de alimentare electrică pentru curentul de tracțiune, în situația în care sunt disponibile;

~~(f) infrastructura de realimentare cu combustibil, dacă este cazul;~~

(g) toate celelalte informații necesare introducerii sau exploatării serviciilor pentru care au fost acordate capacitățile.

2. Accesul se acordă de asemenea ***următoarelor infrastructuri*** de servicii ~~și furnizării de servicii~~***dacă acestea există, și serviciilor furnizate de infrastructurile respective*** ~~în următoarele infrastructuri~~:

(a) gările pentru călători, clădirile acestora și celelalte ***infrastructuri*** ~~instalații~~, inclusiv ***serviciile de informații pentru călători și un amplasament comun corespunzător pentru serviciile de eliberare de bilete*** ~~de ticketing și de informare~~;

(b) terminalele de marfă;

(c) stațiile de triaj;

(d) stațiile de formare a trenurilor;

(e) grupa de primiri;

(f) întreținerea și celelalte infrastructuri tehnice;

(g) infrastructurile portuare legate de activități feroviare;

(h) infrastructurile de intervenție, inclusiv de remorcare;

(ha) stațiile de alimentare cu combustibil și furnizarea de combustibil pentru aceste stații, tarifele aferente trebuind să figureze pe facturi separat de tarifele pentru utilizarea infrastructurilor de alimentare cu combustibil;

3. Serviciile suplimentare pot cuprinde:

(a) curentul pentru tracțiune, furnizorul căruia poate fi ales în mod liber de către întreprinderea feroviară; atunci când furnizorul curentului pentru tracțiune este identic cu operatorul tarifelor pentru infrastructură pentru curentul pentru tracțiune aferente trebuie să figureze pe facturi separat de tarifele pentru utilizarea echipamentelor de alimentare electrică;

(aa) condiții și prețuri pentru utilizarea furnizării de energie și pentru liniile de transmitere care sunt echitabile pentru toți operatorii;

(b) preîncălzirea trenurilor de pasageri;

~~(c) furnizarea de combustibil, tarifele aferente trebuind să figureze pe facturi separat de tarifele pentru utilizarea infrastructurilor de alimentare cu combustibil;~~ **[AM 115 și AM 165]**

(d) contracte specifice pentru:

— controlul transportului mărfurilor periculoase;

— asistență în operarea trenurilor speciale.

4. Serviciile auxiliare pot conține:

(a) accesul la rețelele de telecomunicații;

(b) furnizarea de informații suplimentare;

(c) inspecția tehnică a materialului rulant.

ANEXA IV

Informații pentru monitorizarea pieței feroviare

(menționate la articolul 15)

1. Evoluția performanțelor transportului feroviar și compensarea obligațiilor de serviciu public (OSP):

	2007	%- variație în comparație cu anul precedent	2008	%- variație în comparație cu anul precedent
Total marfă (în tkm [1])				
Internațional				
Tranzit				
Național				
Total pasageri (în pkm [2])				
Internațional				
Tranzit				
Național				
Din care în regim OSP				
Compensație plătită pentru OSP (în euro):				

[1] Tona-kilomentru.
[2] Pasager-kilomentru.

Miercuri, 16 noiembrie 2011

2. Cota întreprinderilor feroviare în performanța totală a sectorului de transporturi la sfârșitul anului 2008 (întreprinderi feroviare cu o cotă de piață în tkm/pkm ≥ 1 %):

Întreprinderi feroviare (MARFĂ)	Cota (% din tkm)	Cota totală de piață a întreprinderilor neistorice

Întreprinderi feroviare (CĂLĂTORI)	Cota (% din pkm)	Cota totală de piață a întreprinderilor neistorice

3. Organisme de reglementare:

	Ultimul an	Anul anterior
Numărul angajaților care se ocupă de chestiuni reglementare aferente accesului pe piața feroviară:		
Numărul plângerilor tratate:		
Numărul anchetelor din oficiu realizate:		
Numărul deciziilor luate		
— în legătură cu plângerile:		
— în legătură cu anchetele din oficiu:		

4. Legislația națională și actele de reglementare în materie de transport feroviar emise anul trecut.

5. Evoluții relevante în ceea ce privește restructurarea întreprinderilor feroviare istorice și adoptarea/implementarea strategiilor naționale în domeniul transportului în ultimul an.

6. Măsuri/inițiative importante în materie de formare în domeniul transportului feroviar luate în țara dumneavoastră în ultimul an.

7. Numărul de angajați ai întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură la sfârșitul anului trecut.

Total personal întreprinderi feroviare	
— dintre care mecanici de locomotivă	
— dintre care alt personal mobil transfrontalier	
Total personal administratori infrastructură	
Alt personal, inclusiv în companii prestatoare de servicii conexe transportului feroviar (precum atelierele de întreținere, operatorii de terminal, activitatea de formare, „leasing” de mecanic de locomotivă, furnizarea de energie)	

8. Statutul contractelor multianuale de administrare a infrastructurii (MAC) în vigoare anul trecut:

Administrator de infrastructură	Lungimea rețelei vizate de contract	Durata contractului cu începere de la [data]	S-a convenit definirea indicatorilor de performanță (Da/Nu)? Dacă da, vă rugăm, precizați.	Total compensații plătite (în euro/an)	

9. Cheltuieli cu infrastructura (rețea convențională și rețea de mare viteză)

	Întreținere	Reînnoiri	Îmbunătățiri
Linii convenționale anul trecut: (EUR)			
(în km la care s-a lucrat)			
Previziune pentru anul curent (EUR)			
(în km la care s-a lucrat)			
Linii de mare viteză anul trecut (EUR)			
(în km la care s-a lucrat)			
Previziune pentru anul curent (EUR)			
(în km la care s-a lucrat)			

10. Restanțe estimate la întreținerea infrastructurii la sfârșitul anului trecut

Linii convenționale anul trecut: (EUR)	
(în km la care urmează să se lucreze)	
Linii de mare viteză anul trecut (EUR)	
(în km la care urmează să se lucreze)	

11. Investiții în rețeaua de căi ferate de mare viteză:

Linii	Km de linii dați în folosință anul trecut	Km de dat în folosință într-un orizont de planificare definit convențional (în 10/20 de ani)

Miercuri, 16 noiembrie 2011

12. Lungimea rețelei de căi ferate la sfârșitul anului trecut:

Linii convenționale (în km)	
Linii de mare viteză (în km)	

13. Tarife de acces pe calea ferată anul trecut.

Categoria trenului	Tarif mediu în EUR/tren km cu excepția costurilor pentru utilizarea energiei electrice
Tren marfă 1 000 tone brute	
Tren călători intercity 500 tone brute	
Tren călători suburban 140 tone brute	

14. Existența unui sistem de îmbunătățire a performanțelor instituit în conformitate cu articolul 35 din prezenta directivă (dacă se aplică, enumerați principalele caracteristici).

15. Numărul de licențe active emise de autoritatea națională competentă

	Licențe active la 31 decembrie anul trecut	Licențe retrase	Licențe noi emise	Licențe active la 31 decembrie cu un an în urmă
Total				
Din care:				
— pentru transportul de mărfuri				
— pentru transportul de călători				

16. Statutul implementării ERTMS.

16a. Incidentele, accidentele și accidentele grave, în conformitate cu Directiva 2004/49/CE, care au avut loc în anul precedent. **[AM 116]**

17. Alte progrese relevante în domeniu

~~ANEXA V~~

~~Capacitatea financiară~~

~~(menționată la articolul 20)~~

~~5. 1. Capacitatea financiară este verificată pe baza conturilor anuale ale întreprinderii feroviare sau, în cazul întreprinderilor care solicită o licență și care nu sunt în măsură să prezinte conturile anuale, pe baza bilanțului. Trebuie furnizate informații detaliate, în special cu privire la următoarele aspecte:~~

~~(e) (a) resursele financiare disponibile, inclusiv soldul bancar, provizioane pentru descoperit de cont și împrumuturi;~~

~~(f) (b) fondurile și activele disponibile cu titlul de garanție;~~

~~(g) (c) capital circulant;~~

~~(h) (d) costurile relevante, inclusiv costurile de achiziție a vehiculelor, a terenurilor, a clădirilor, a instalațiilor și a materialului rulant;~~

~~(i) (e) sarcinile instituite asupra activelor unei întreprinderi.~~

~~6. 2. În special, se consideră că solicitantul nu are capacitatea financiară dacă există arierate substanțiale în materie de impozite sau contribuții la asigurările sociale, rezultate din activitatea întreprinderii.~~

~~7. 3. Autoritatea poate cere cu precădere prezentarea unui raport de audit și a documentelor corespunzătoare emise de o bancă, de o casă de economii, de un contabil sau de un auditor. Aceste documente trebuie să conțină informațiile privind elementele prevăzute la punctul 1.~~ **[AM 117]**

ANEXA VI

Conținutul documentului de referință al rețelei

(menționat la articolul 27)

Capitolele documentului de referință al rețelei ***menționate*** la articolul 27 trebuie să conțină următoarele informații: **[AM 118]**

~~1. Un capitol care stabilește natura infrastructurii disponibile pentru întreprinderile feroviare și condițiile de acces la aceasta. Informațiile din prezenta secțiune trebuie să concorde cu sau să facă trimitere la registrele de infrastructură feroviară care urmează a fi publicate în conformitate cu articolul 35 din Directiva 2008/57/CE.~~ **[AM 119]**

2. ***Capitolul*** cu privire la principiile de tarifare și la tarife conține detalii adecvate asupra sistemului de tarifare și informații suficiente asupra tarifelor, precum și alte informații relevante referitoare la acces, care se aplică serviciilor enumerate în anexa III, asigurate de un singur furnizor. Detaliază metodologia, regulile și, unde este cazul, baremurile utilizate pentru aplicarea articolului 31 alineatele (4) și (5) ***până la articolul 36***~~31-36~~, atât pentru taxe, cât și pentru costuri. Conține informații asupra modificărilor tarifelor deja stabilite sau prevăzute în următorii cinci ani. **[AM 120]**

3. ***Capitolul*** asupra principiilor și criteriilor pentru alocarea capacităților stabilește caracteristicile generale ale capacităților de infrastructură disponibile pentru întreprinderile feroviare și orice restricții în legătură cu utilizarea ei, inclusiv condițiile probabile pentru întreținerea capacităților. De asemenea, specifică procedurile și termenele limită în legătură cu procesul de alocare a capacităților. Conține criteriile speciale utilizate în timpul procesului, în special: **[AM 121]**

(a) procedurile conform cărora solicitanții pot cere capacități de la administratorul infrastructurii;

(b) condițiile pe care trebuie să le îndeplinească solicitanții;

(c) planificarea proceselor de depunere a cererilor și de alocare, precum și procedurile care sunt urmate pentru solicitarea de informații referitoare la planificare, în conformitate cu articolul 45 alineatul (4);

(c) principiile care reglementează procedura de coordonare și sistemul de soluționare a litigiilor disponibil ca parte a acestei proceduri;

(e) procedurile care trebuie urmate și criteriile utilizate în situația în care infrastructura este saturată;

(f) detalii asupra restricțiilor impuse utilizării infrastructurii;

(g) condiții prin care se ține seama de nivelurile anterioare de utilizare a capacităților în determinarea priorităților pentru procesul de alocare.

Descrie amănunțit măsurile luate pentru a se asigura tratamentul adecvat al serviciilor de transport de marfă, serviciilor internaționale, precum și solicitărilor care se supun procedurilor ad hoc. Conține un formular tipizat pentru cererile de alocare a capacităților. Administratorul infrastructurii trebuie să publice de asemenea informații detaliate referitoare la procedurile de alocare a traselor internaționale.

~~4. Un capitol referitor la informațiile despre licența menționată la articolul 25 și la certificatele de siguranță feroviară emise în conformitate cu Directiva 2004/49/CE (1).~~

~~5. Un capitol referitor la informațiile despre procedurile de soluționare a litigiilor și de apel în chestiuni ce privesc accesul la infrastructura și serviciile feroviare, precum și sistemul de îmbunătățire a performanțelor menționat la articolul 35.~~ **[AM 122]**

~~6. Un capitol referitor la informațiile despre accesul la infrastructurile de servicii menționate în anexa III și despre tarifarea acestora,. Operatorii infrastructurilor de servicii care nu se află sub controlul administratorului infrastructurii furnizează informații despre tarifele pentru accesul la infrastructură și pentru prestarea de servicii, precum și despre condițiile tehnice de acces pentru includerea în documentul de referință al rețelei.~~ **[AM 123]**

~~7. Un model de acord pentru încheierea acordurilor cadru între administratorul infrastructurii și un solicitant, în conformitate cu articolul 42.~~ **[AM 124]**

~~(1) JO L 164, 30.4.2004, p. 44.~~

ANEXA VII

Principiile și parametrii de bază ai acordurilor contractuale între autoritățile competente și administratorii de infrastructură

(menționați la articolul 30)

Acordul contractual precizează dispozițiile articolului 30, inclusiv:

1. domeniul de aplicare al acordului în ceea ce privește infrastructura și infrastructurile de servicii, structurat conform anexei III. Acesta vizează toate aspectele ~~dezvoltării infrastructurii, inclusiv~~ ***legate de*** întreținerea și reînnoirea infrastructurii aflate deja în exploatare. Construcția de noi infrastructuri poate fi inclusă ca element separat;

2. structura plăților convenite, ***inclusiv previziuni indicative ale nivelului preconizat al acestora,*** repartizate serviciilor de infrastructură enumerate în anexa III, întreținerii, ***inclusiv reînnoirii*** și ***modernizării,*** ~~construcției de noi infrastructuri~~ și tratării restanțelor în activitatea de întreținere; ***plățile pentru infrastructurile noi pot fi incluse ca element separat;***

3. obiective de performanță focalizate pe utilizator, sub forma unor indicatori și a unor criterii de calitate care acoperă:

   (a) performanța feroviară și satisfacția clientului***, în special efectul calității infrastructurii asupra fiabilității trenurilor***;

   (b) capacitatea rețelei ***și disponibilitatea infrastructurii***;

   (c) gestionarea activelor;

   (d) volumele de activitate;

   (e) nivelurile de siguranță; ~~și~~

   (f) protecția mediului;

4. volumul posibilelor restanțe în activitatea de întreținere, cheltuielile destinate acestei activități și activele care urmează a fi eliminate din uz și care, prin urmare, determină fluxuri financiare diferite;

5. stimulentele în conformitate cu articolul 30 alineatul (1);

6. obligațiile minime de raportare ale administratorului infrastructurii în ceea ce privește conținutul și frecvența rapoartelor, inclusiv informațiile care trebuie publicate anual;

7. un mecanism care să asigure că o parte importantă a reducerilor costurilor se reflectă la nivelul utilizatorilor printr-un nivel redus al tarifelor***, în conformitate cu cerințele de la articolul 30 alineatul (1), fără a compromite echilibrul conturilor administratorului de infrastructură, impus de articolul 8 alineatul (4)***;

8. durata convenită a acordului, care va fi sincronizată și va corespunde duratei planului de afaceri, concesionării sau licenței administratorului infrastructurii, și cadrul și regulile de tarifare stabilite de stat;

9. reguli de abordare a întreruperilor majore de trafic și a situațiilor de urgență, ~~inclusiv nivelul minim al serviciilor asigurate în caz de grevă, (dacă se aplică,)~~ și de reziliere anticipată a acordului contractual, precum și informarea ***în timp util a*** utilizatorilor; **[AM 125]**

10. măsuri de remediere, care se iau în situația în care una din părți își încalcă obligațiile contractuale. Acestea includ condițiile și procedurile de renegociere și reziliere anticipată, inclusiv rolul organismului de reglementare.

ANEXA VIII

Cerințe aplicabile costurilor și tarifelor aferente infrastructurii feroviare

(menționate la articolul 31 alineatele (3) și (5), la articolul 32 alineatele (1) și (3) și la articolul 35)

1. Costurile directe ale serviciilor de transport feroviar menționate la articolul 31 alineatul (3), aferente uzurii fizice a infrastructurii, exclud următoarele elemente:

   (a) cheltuielile de regie ale întregii rețele, ~~inclusiv salariile și pensiile~~;

   (b) dobânzile plătibile pentru capital;

   ~~(c) mai mult de o zecime din costurile aferente programării, alocării de trase, gestionării traficului, activității de dispecerat și semnalizare a unei curse;~~

   (d) uzura echipamentelor informatice, de comunicații sau telecomunicații;

   (e) costurile legate de gestionarea imobiliară, în special de achiziționare, vânzare, dezmembrare, decontaminare, recultivare sau închiriere a terenurilor sau a altor mijloace fixe;

   (f) ~~servicii sociale,~~ școli, grădinițe~~, restaurante~~; **[AM 126]**

   (g) costuri legate de cazuri de forță majoră, accidente, întreruperi ale serviciilor.

   Atunci când costurile directe depășesc, ca medie pe întreaga rețea, 35 % din costurile medii de întreținere, administrare și reînnoire a rețelei, calculate pe tren km, administratorul infrastructurii trebuie să justifice în detaliu această situație în fața organismului de reglementare. Costurile medii calculate în acest scop trebuie să excludă elementele de cost menționate la punctele (e), (f) sau (g).

2. Tarifele de infrastructură diferențiate în funcție de nivelul de zgomot, menționate la articolul 31 alineatul (5) trebuie să întrunească următoarele criterii:

   (a) Tariful trebuie diferențiat pentru a reflecta compunerea unui tren din vagoane care respectă valorile limită de zgomot stabilite de Decizia 2006/66/CE a Comisiei din 23 decembrie 2005 privind specificația tehnică de interoperabilitate cu privire la subsistemul „material rulant – zgomot" al sistemului feroviar transeuropean convențional ([1]).

   (b) Se acordă prioritate vagoanelor de marfă.

   (c) Diferențierea în funcție de nivelurile de emisii de zgomot ale vagoanelor de marfă trebuie să permită recuperarea investițiilor într-un termen rezonabil pentru echiparea vagoanelor cu tehnologia cea mai viabilă din punct de vedere economic, care să permită frânarea la un nivel scăzut de zgomot.

([1]) JO L 37, 8.2.2006, p. 1.

(d) La diferențierea tarifelor se pot lua în considerare și alte elemente precum:

(i) momentul din zi, în special noaptea (pentru emisiile de zgomot);

(ii) o compunere a trenului care are impact asupra nivelului de emisii de zgomot;

(iii) sensibilitatea zonei afectate de emisii locale;

(iv) alte clase de emisii de zgomot, semnificativ mai mici decât cea menționată la punctul (a).

3. ***Administratorul de infrastructură trebuie să definească segmente de piață omogene și majorările corespunzătoare în înțelesul articolului 32 alineatul (1), pe baza unui studiu de piață și după consultarea solicitanților. Cu excepția transporturilor menționate la articolul 32 alineatul (1a),*** administratorul infrastructurii trebuie să demonstreze organismului de reglementare capacitatea unui serviciu feroviar de a plăti majorările în conformitate cu articolul 32 alineatul (1), ~~fiecare dintre serviciile enumerate la fiecare dintre punctele de mai jos aparținând unor segmente de piață diferite~~***În cazul în care administratorul infrastructurii percepe majorări, acesta elaborează o listă a segmentelor de piață, cu privire la care organismul de reglementare își dă acordul în prealabil.***

~~(a) Servicii călători/marfă~~

~~(b) Trenuri care transportă mărfuri periculoase/alte mărfuri~~

~~(c) Servicii internaționale/interne~~

~~(d) Transport combinat/trenuri directe~~

~~(e) Servicii transport de călători urban ori regional/interurban~~

~~(f) Trenuri complete/vagoane separate~~

~~(g) Servicii transport feroviar regulate/ocazionale~~**[AM 127]**

4. Sistemul de îmbunătățire a performanțelor menționat la articolul 35 trebuie să se axeze pe următoarele principii de bază:

~~(a) Pentru a atinge un nivel convenit al calității serviciilor și pentru a nu periclita viabilitatea economică a unui serviciu, administratorul infrastructurii convine cu solicitanții, după obținerea aprobării organismului de reglementare, asupra parametrilor sistemului de îmbunătățire a performanțelor, în special asupra valorii întârzierilor, asupra limitelor plăților datorate în temeiul sistemului de îmbunătățire a performanțelor, atât în ceea ce privește cursele individuale, cât și totalitatea curselor unei întreprinderi feroviare într-o perioadă de timp dată.~~**[AM 128]**

~~(b) Administratorul infrastructurii comunică întreprinderilor feroviare graficul pe baza căruia se calculează întârzierile, cu cel puțin cinci zile înainte de cursă.~~**[AM 129]**

(c) Toate întârzierile se încadrează într-una din următoarele clase și subclase de întârziere:

1. Gestionarea operării/planificării, imputabilă administratorului infrastructurii

1.1. Compilarea graficului

1.2. Formarea trenului

1.3. Greșeli în procedura de operațiuni

1.4. Aplicarea eronată a regulilor de prioritate

1.5. Personalul

1.6. Alte cauze

2. Instalații de infrastructură imputabile administratorului infrastructurii

2.1. Instalații de semnalizare

2.2. Instalații de semnalizare la trecerile la nivel

2.3. Echipamente de telecomunicații

2.4. Echipamente de alimentare cu energie electrică

2.5. Linie

2.6. Structuri

2.7. Personalul

2.8. Alte cauze

3. Cauze legate de ingineria civilă, imputabile administratorului infrastructurii

3.1. Lucrări planificate de construcții

3.2. Neregularități în executarea lucrărilor de construcție

3.3. Restricții de viteză din cauza liniilor defecte

3.4. Alte cauze

4. Cauze imputabile altor administratori de infrastructură

4.1. Provocate de administratorul de infrastructură anterior

4.2. Provocate de administratorul de infrastructură următor

5. Cauze comerciale imputabile întreprinderii feroviare

5.1. Depășirea timpului de oprire

5.2. Cererea întreprinderii feroviare

5.3. Operațiuni de încărcare

5.4. Neregularități la încărcare

5.5. Pregătirea comercială a trenului

5.6. Personalul

5.7. Alte cauze

6. Material rulant imputabil întreprinderii feroviare

6.1. Planificarea turnusului/ reorganizarea turnusului

6.2. Formarea trenului de către întreprinderea feroviară

6.3. Probleme la vagoane (transport călători)

6.4. Probleme la vagoane (transport marfă)

6.5. Probleme care afectează vagoanele, locomotivele și automotoarele

6.6. Personalul

6.7. Alte cauze

7. Cauze imputabile altor întreprinderi feroviare

7.1. Provocate de întreprinderea feroviară următoare

7.2. Provocate de întreprinderea feroviară anterioară

8. Cauze externe, neimputabile nici administratorului de infrastructură, nici întreprinderii feroviare

8.1. Grevă

8.2. Formalități administrative

8.3. Influență exterioară

8.4. Efecte meteorologice și cauze naturale

8.5. Întârziere datorată unor motive exterioare în rețeaua următoare

8.6. Alte cauze

9. Cauze secundare, neimputabile nici administratorului de infrastructură, nici întreprinderii feroviare

9.1. Incidente periculoase, accidente și pericole

9.2. Ocuparea liniei din cauza întârzierii aceluiași tren

9.3. Ocuparea liniei din cauza întârzierii altui tren

9.4. Întoarcere

9.5. Legături

9.6. Anchetă suplimentară necesară

(d) Oricând este posibil, întârzierile se impută unei singure organizații, luându-se în seamă atât responsabilitatea pentru provocarea întreruperii, cât și capacitatea de restabilire a condițiilor normale de trafic.

(e) La calculul plăților se ține seama de întârzierea medie a serviciilor feroviare care se supun unor cerințe similare de punctualitate.

(f) Administratorul infrastructurii comunică întreprinderilor feroviare un calcul al plăților datorate în temeiul sistemului de îmbunătățire a performanțelor, de îndată ce acest lucru este posibil. Acest calcul trebuie să înglobeze toate cursele întârziate dintr-o perioadă de cel mult o lună.

~~(g) Fără să aducă atingere căilor de atac existente și dispozițiilor de la articolul 50, în cazul conflictelor în legătură cu sistemul de îmbunătățire a performanțelor, se pune la dispoziție un sistem de soluționare a conflictelor pentru a rezolva rapid astfel de situații. Dacă se aplică acest sistem, trebuie luată o decizie în termen de 10 zile lucrătoare.~~ **[AM 130]**

~~(h) O dată pe an, administratorul infrastructurii publică nivelul mediu anual al calității serviciilor realizat de întreprinderile feroviare pe baza principalilor parametri conveniți în sistemul de îmbunătățire a performanțelor.~~ **[AM 131]**

5. Reducerea temporară a tarifului de infrastructură pentru trenurile echipate cu ETCS, conform articolului 32 alineatul (3), se realizează după cum urmează:

Pentru transportul de marfă

Anul	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Reducere	~~5 %~~ ***20 %***	~~5 %~~ ***20 %***	~~5 %~~ ***20 %***	~~5 %~~ ***15 %***	~~5 %~~ ***10 %***	~~5 %~~ ***8 %***	~~4 %~~ ***6 %***	~~3 %~~ ***4 %***	~~2 %~~ ***3 %***	~~1 %~~ ***3 %***

Pentru transportul de călători:

Anul	***2015***	***2016***	***2017***	***2018***	***2019***	2020	2021	2022	2023	2024
Reducere	***10 %***	***10 %***	***10 %***	***10 %***	***10 %***	~~5 %~~ ***8 %***	~~5 %~~ ***6 %***	5 %	~~5 %~~ ***4 %***	~~5 %~~ ***2 %***

[AM 132]

ANEXA IX

Calendarul procesului de alocare

(menționat la articolul 43)

1. Graficul de circulație este stabilit o dată la un an calendaristic.

2. Modificarea graficului de circulație se realizează la miezul nopții, în a doua sâmbătă din luna decembrie. În cazul în care o modificare sau o ajustare se face după trecerea iernii, în special pentru a ține cont, acolo unde este cazul, de modificările în mersul de tren al traficului regional de călători, aceasta va avea loc la miezul nopții, în a doua sâmbătă din luna iunie, precum și, la nevoie, în alte momente dintre aceste date. Gestionarii infrastructurii pot conveni date diferite și, în acest caz, ei informează Comisia dacă traficul internațional riscă să fie perturbat.

3. Ultima zi de primire a cererilor pentru capacitățile care trebuie incluse în graficul de circulație nu poate depăși 12 luni înainte de intrarea în vigoare a graficului de circulație.

4. Cel mult cu 11 luni înaintea intrării în vigoare a graficului de circulație, administratorii infrastructurii, în colaborare cu ceilalți administratori de infrastructură relevanți, se asigură că au fost stabilite trasele internaționale provizorii. Administratorii infrastructurii se asigură că aceste trase provizorii sunt respectate cât mai repede posibil în timpul procedurilor ulterioare.

5. La cel mult patru luni de la termenul limită de predare a ofertelor de către solicitanți, administratorul infrastructurii pregătește un proiect de mers de tren.

Miercuri, 16 noiembrie 2011

ANEXA X

Situația financiară care trebuie transmisă organismului de reglementare

(menționată la articolul 56 alineatul (8))

Situațiile financiare care urmează a fi transmise organismului de reglementare în conformitate cu articolul 56 alineatul (8) trebuie să conțină cel puțin următoarele elemente:

1. Separarea contabilă

Situațiile financiare care trebuie transmise de către administratorii de infrastructură și de toate întreprinderile sau de alte entități care efectuează sau integrează diverse categorii de transport feroviar sau primesc finanțare din fonduri publice trebuie

(a) să includă conturi de profit și pierderi și bilanțuri contabile separate pentru activitățile de administrare a transportului de marfă, a transportului de călători și a infrastructurii;

(b) să dea informații detaliate despre sursele individuale, utilizările fondurilor publice și alte forme de compensare, într-o manieră transparentă și detaliată, inclusiv să cuprindă o prezentare detaliată a fluxurilor de numerar ale întreprinderilor, pentru a determina modul în care au fost cheltuite aceste fonduri publice sau alte forme de compensare;

(c) să includă categorii de costuri și profit, permițând să se determine dacă au existat subvenții încrucișate între aceste activități diferite, ***conform cerințelor prevăzute la articolul 6 și considerate necesare și proporționate de către*** organismul de reglementare; **[AM 133]**

(d) să conțină un nivel suficient de detalii, după cum se consideră necesar și proporțional de către organismul de reglementare;

(e) să fie însoțite de un document care stabilește metodologia utilizată la repartizarea costurilor între diferite activități.

Dacă întreprinderea reglementată face parte dintr-o structură de grup, situațiile financiare se întocmesc pentru întregul grup și pentru fiecare sucursală. În plus, situațiile financiare conțin detalii complete ale plăților efectuate între întreprinderi, pentru a se asigura că fondurile publice au fost utilizate corespunzător.

2. Monitorizarea tarifelor de acces la calea ferată

Situația financiară care trebuie transmisă organismelor de reglementare de către administratorii infrastructurii trebuie:

(a) să evidențieze diferitele categorii de costuri, prezentând în special informații suficiente despre costurile marginale/directe ale diferitelor servicii sau grupe de servicii, pentru a permite monitorizarea tarifelor de infrastructură;

(b) să prezinte suficiente informații pentru a permite monitorizarea tarifelor individuale plătite pentru servicii (sau grupe de servicii); la cererea organismului de reglementare, aceste informații trebuie să conțină date referitoare la volumele serviciilor individuale, la prețurile serviciilor individuale și la veniturile totale aferente serviciilor individuale plătite de clienții interni și externi;

(c) să prezinte costurile și veniturile aferente serviciilor individuale (sau grupelor de servicii) cu ajutorul unei metodologii pertinente, conform cerințelor organismului de reglementare, prin care să se identifice prețurile potențial anticoncurențiale (subvenții încrucișate, prețuri de ruinare și prețuri excesive).

3. Indicarea performanței financiare

Situația financiară care trebuie transmisă organismelor de reglementare de către administratorul infrastructurii trebuie să cuprindă:

(a) o declarație de performanță financiară

(b) o declarație sumară de cheltuieli

(c) o declarație de cheltuieli de întreținere

(d) o declarație de cheltuieli de operare

(e) o declarație de venit

(f) note justificative care dezvoltă și explică declarațiile, dacă este cazul.

4. Alte aspecte

În cazul administratorilor de infrastructură, situațiile financiare se auditează de un auditor independent. Raportul acestuia se anexează la situația financiară.

Situațiile financiare trebuie să conțină conturile de profit și pierderi și bilanțul contabil. Ele trebuie confruntate cu conturile statutare ale întreprinderii, dându-se explicații cu privire la toate elementele confruntate.

ANEXA XI

Partea A

Directive abrogate și lista modificărilor ulterioare

(menționată la articolul 67)

Directiva 91/440/CEE a Consiliului (JO L 237, 24.8.1991, p. 25)	
Directiva 2001/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 75, 15.3.2001, p. 1)	
Directiva 2004/51/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 164, 30.4.2004, p. 164)	
Directiva 2006/103/CE a Consiliului (JO L 363, 20.12.2006, p. 344)	Numai punctul B din anexă
Directiva 2007/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 315, 3.12.2007, p. 44)	Numai articolul 1
Directiva 95/18/CE a Consiliului (JO L 143, 27.6.1995, p. 70)	
Directiva 2001/13/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 75, 15.3.2001, p. 26)	
Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 164, 30.4.2004, p. 44)	Numai articolul 29
Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 75, 15.3.2001, p. 29)	
Decizia 2002/844/CE a Comisiei (JO L 289, 26.10.2002, p. 30)	
Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 164, 30.4.2004, p. 44)	Numai articolul 30
Directiva 2007/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 315, 3.12.2007, p. 44)	Numai articolul 2

Miercuri, 16 noiembrie 2011

Partea B

Lista termenelor de transpunere în dreptul intern

(menționată la articolul 67)

Directiva	Termen de transpunere
91/440/CEE	1 ianuarie 1993
95/18/CE	27 iunie 1997
2001/12/CE	15 martie 2003
2001/13/CE	15 martie 2003
2001/14/CE	15 martie 2003
2004/49/CE	30 aprilie 2006
2004/51/CE	31 decembrie 2005
2006/103/CE	1 ianuarie 2007
2007/58/CE	4 iunie 2009

ANEXA XII

Tabel de corespondență

Directiva 91/440/CEE	Directiva 95/18/CE	Directiva 2001/14/CE	Prezenta directivă
Articolul 2 alineatul (1)	Articolul 1 alineatul (1)	Articolul 1 alineatul (1) primul paragraf	Articolul 1 alineatul (1)
		Articolul 1 alineatul (2)	Articolul 1 alineatul (2)
Articolul 2 alineatul (2)			Articolul 2 alineatul (1)
	Articolul 1 alineatul (2)		Articolul 2 alineatul (2)
		Articolul 1 alineatul (3)	Articolul 2 alineatul (3)
Articolul 2 alineatul (3)	Articolul 1 alineatul (3)	Articolul 1 alineatul (4)	Articolul 2 alineatul (4)
Articolul 2 alineatul (4)			Articolul 2 alineatul (5)
Articolul 3			Articolul 3 alineatele (1)-(8)
	Articolul 2 literele (b) și (c)		Articolul 3 alineatele (9) și (10)
		Articolul 2	Articolul 3, alineatele (11) - (21)
Articolul 4			Articolul 4
Articolul 5			Articolul 5
Articolul 6 alineatele (1) și (2)			Articolul 6 alineatele (1) și (2)
Articolul 9 alineatul (4)			Articolul 6 alineatul (3)
Articolul 6 alineatul (1) al doilea paragraf			Articolul 6 alineatul (4)
Articolul 6 alineatul (3)			Articolul 7 alineatul (1)

Directiva 91/440/CEE	Directiva 95/18/CE	Directiva 2001/14/CE	Prezenta directivă
		Articolul 4 alineatul (2) și articolul 14 alineatul (2)	Articolul 7 alineatul (2)
Articolul 7, alineatele (1), (3) și (4)			Articolul 8, alineatele (1), (2) și (3)
		Articolul 6 alineatul (1)	Articolul 8 alineatul (4)
Articolul 9 alineatele (1) și (2)			Articolul 9 alineatele (1) și (2)
Articolul 10 alineatele (3) și (3a)			Articolul 10 alineatul (1) și alineatul (2) primul, al doilea și al treilea paragraf
Articolul 10 alineatul (3b)			Articolul 11 alineatele (1), (2) și (3)
			Articolul 11 alineatul (4)
Articolul 10 alineatele (3c) și (3e)			Articolul 11 alineatele (5) și (6)
Articolul 10 alineatul (3f)			Articolul 12
		Articolul 5	Articolul 13
			Articolul 14
Articolul 10b			Articolul 15
	Articolul 3		Articolul 16
	Articolul 4 alineatele (1) – (4)		Articolul 17 alineatele (1) – (4)
	Articolul 5		Articolul 18
	Articolul 6		Articolul 19
	Articolul 7		Articolul 20
	Articolul 8		Articolul 21
	Articolul 9		Articolul 22
	Articolul 4 alineatul (5)		Articolul 23 alineatul (1)
	Articolul 10		Articolul 23 alineatele (2) și (3)
	Articolul 11		Articolul 24
	Articolul 15		Articolul 25
		Articolul 1 alineatul (1) al doilea paragraf	Articolul 26
		Articolul 3	Articolul 27
Articolul 10 alineatul (5)			Articolul 28
		Articolul 4 alineatul (1) și alineatele (3) - (6)	Articolul 29
		Articolul 6, alineatele (2) – (5)	Articolul 30
		Articolul 7	Articolul 31
		Articolul 8	Articolul 32

Miercuri, 16 noiembrie 2011

Directiva 91/440/CEE	Directiva 95/18/CE	Directiva 2001/14/CE	Prezenta directivă
		Articolul 9	Articolul 33
		Articolul 10	Articolul 34
		Articolul 11	Articolul 35
		Articolul 12	Articolul 36
		Articolul 13	Articolul 38
		Articolul 14 alineatele (1) și (3)	Articolul 39
		Articolul 15	Articolul 40
		Articolul 16	Articolul 41
		Articolul 17	Articolul 42
		Articolul 18	Articolul 43
		Articolul 19	Articolul 44
		Articolul 20 alineatele (1), (2) și (3)	Articolul 45 alineatele (1), (2) și (3)
			Articolul 45 alineatul (4)
		Articolul 20 alineatul (4)	Articolul 45 alineatul (5)
		Articolul 21	Articolul 46
		Articolul 22	Articolul 47
		Articolul 23	Articolul 48
		Articolul 24	Articolul 49
		Articolul 25	Articolul 50
		Articolul 26	Articolul 51
		Articolul 27	Articolul 52
		Articolul 28	Articolul 53
		Articolul 29	Articolul 54
		Articolul 30 alineatul (1)	Articolul 55
		Articolul 30 alineatul (2)	Articolul 56 alineatul (1)
		Articolul 31	Articolul 57
Articolul 12			Articolul 58
Articolul 14a		Articolul 33,alineatele (1), (2) și (3)	Articolul 59
			Articolul 60
			Articolul 61
			Articolul 62
Articolul 11		Articolul 34	Articolul 63
Articolul 11a		Articolul 35 alineatele (1), (2) și (3)	Articolul 64

Directiva 91/440/CEE	Directiva 95/18/CE	Directiva 2001/14/CE	Prezenta directivă
Articolul 10 alineatul (9)			Articolul 65
		Articolul 38	Articolul 66
			Articolul 67
	Articolul 17	Articolul 39	Articolul 68
Articolul 16	Articolul 18	Articolul 40	Articolul 69
			Anexa I
Anexa II			Anexa II
		Anexa II	Anexa III
			Anexa IV
	Anexa		Anexa V
		Anexa I	Anexa VI
			Anexa VII
			Anexa VIII
		Anexa III	Anexa IX
			Anexa X