Acest document are doar scop informativ și nu produce efecte juridice. Instituțiile Uniunii nu își asumă răspunderea pentru conținutul său. Versiunile autentice ale actelor relevante, inclusiv preambulul acestora, sunt cele publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și disponibile pe site-ul EUR-Lex. Aceste texte oficiale pot fi consultate accesând linkurile integrate în prezentul document.

►**B** **DIRECTIVA 2012/34/UE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**

din 21 noiembrie 2012

privind instituirea spațiului feroviar unic european

(reformare)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 343, 14.12.2012, p. 32)

Astfel cum a fost modificată prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►**M1**	Directiva (UE) 2016/2370 a Parlamentului European și a Consiliului 14 decembrie 2016	L 352	1	23.12.2016

rectificată prin:

►**C1** Rectificare, JO L 67, 12.3.2015, p. 32 (2012/34/UE)

▼B

DIRECTIVA 2012/34/UE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 21 noiembrie 2012

privind instituirea spațiului feroviar unic european

(reformare)

(Text cu relevanță pentru SEE)

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, stabilite 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, stabilite în capitolul IV.

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

Articolul 2

Excluderi din domeniul de aplicare

(1) Dispozițiile capitolului II nu se aplică întreprinderilor feroviare care operează numai servicii de transport urban, suburban sau regional în cadrul unor rețele locale și regionale independente pentru servicii de transport pe infrastructura feroviară sau în cadrul rețelelor destinate exclusiv operării serviciilor de transport feroviar urban sau suburban.

În pofida primului paragraf, atunci când o astfel de întreprindere feroviară se află sub controlul direct sau indirect al unei întreprinderi sau al unei alte entități care desfășoară sau integrează servicii de transport feroviar altele decât serviciile de transport urban, suburban sau regional, se aplică articolele 4 și 5. Articolul 6 se aplică de asemenea unei astfel de întreprinderi feroviare cu privire la relația dintre întreprinderea feroviară și întreprinderea sau entitatea care o controlează direct sau indirect.

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

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

▼B

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

(c) întreprinderile 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.

▼M1

(3) Statele membre pot exclude de la aplicarea dispozițiilor articolelor 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 și 13 și ale capitolului IV următoarele:

▼B

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

(b) rețelele destinate doar pentru operarea 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.

▼M1

(3a) Statele membre pot exclude de la aplicarea dispozițiilor articolelor 7, 7a, 7b, 7c, 7d și 8:

Liniile locale cu trafic redus care nu depășesc 100 km, utilizate pentru traficul de marfă între o rețea principală și punctele de origine și de destinație ale transferurilor efectuate pe aceste linii, cu condiția ca liniile respective să fie gestionate de alte entități decât administratorul principal de infrastructură și ca: (a) liniile respective să fie utilizate de un singur operator de transport de marfă; sau (b) funcțiile esențiale în legătură cu liniile respective să fie îndeplinite de un organism care nu este controlat de nicio întreprindere feroviară. În cazul în care există un singur operator de transport de marfă, statele membre îl pot exclude, de asemenea, de la aplicarea capitolului IV până în momentul în care un alt candidat solicită capacitate. Prezentul alineat poate fi aplicat, totodată, în cazul în care linia este utilizată, într-o măsură limitată, și pentru serviciile de transport de călători. Statele membre informează Comisia cu privire la intenția lor de a exclude aceste linii de la aplicarea articolelor 7, 7a, 7b, 7c, 7d și 8.

(3b) Statele membre pot exclude de la aplicarea dispozițiilor articolelor 7, 7a, 7b, 7c, și 7d:

Rețelele regionale cu trafic redus gestionate de o altă entitate decât administratorul principal de infrastructură și utilizate pentru operarea serviciilor regionale de transport de călători furnizate de o singură întreprindere feroviară, alta decât întreprinderea feroviară tradițională din statul membru, până când se solicită capacitate pentru serviciile de transport de călători pe linia respectivă și cu condiția ca respectiva întreprindere să fie independentă de orice întreprindere feroviară care operează servicii de transport de marfă. Prezentul alineat poate fi aplicat, totodată, în cazul în care linia este utilizată, într-o măsură limitată, și pentru servicii de transport de marfă. Statele membre informează Comisia cu privire la intenția lor de a exclude aceste linii de la aplicarea articolelor 7, 7a, 7b, 7c și 7d.

▼M1

(4) Fără a se aduce atingere alineatului (3), statele membre pot exclude de la aplicarea articolului 8 alineatul (3) infrastructurile feroviare locale și regionale care nu prezintă importanță strategică pentru funcționarea pieței feroviare, iar de la aplicarea articolelor 7, 7a, 7c și a capitolului IV, infrastructurile feroviare locale care nu prezintă importanță strategică pentru funcționarea pieței feroviare. Statele membre notifică Comisiei intenția lor de a exclude astfel de infrastructuri feroviare. Comisia adoptă prin acte de punere în aplicare decizia sa cu privire la posibilitatea de a considera o astfel de infrastructură feroviară ca fiind lipsită de importanță strategică. La adoptarea respectivei decizii, Comisia ține cont de lungimea liniilor de cale ferată vizate, de nivelul de utilizare a acestora și de volumul de trafic care ar putea fi afectat. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 62 alineatul (2).

▼B

(5) Statele membre pot exclude de la aplicarea articolului 31 alineatul (5) vehiculele operate sau prevăzute pentru a fi operate din și către țări terțe, care circulă pe o rețea al cărei ecartament este diferit de cel al principalei rețele feroviare din cadrul Uniunii.

(6) Statele membre pot stabili perioade și termene pentru calendarul procesului de alocare a capacităților care sunt diferite de cele menționate la articolul 43 alineatul (2), la punctul 2 litera (b) din anexa VI și la punctele 3, 4 și 5 din anexa VII în cazul în care stabilirea traselor internaționale în cooperare cu administratorii rețelelor din țări terțe într-o rețea al cărei ecartament este diferit de principala rețea feroviară din cadrul Uniunii are un impact semnificativ asupra calendarului de alocare a capacităților în general.

(7) 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), în cazul în care acest lucru este necesar pentru a asigura o concurență loială.

(8) Statele membre pot exclude de la aplicarea dispozițiilor capitolului IV infrastructura feroviară al cărei ecartament este diferit de cel al principalei rețele feroviare din cadrul Uniunii și care conectează stațiile transfrontaliere ale unui stat membru cu teritoriul unei țări terțe.

▼M1

(8a) Pentru o perioadă de 10 ani de la 24 decembrie 2016, statele membre pot exclude de la aplicarea capitolelor II și IV din prezenta directivă, cu excepția articolelor 10, 13 și 56, liniile de cale ferată izolate cu o lungime sub 500 km și cu ecartament diferit de cel al rețelei naționale principale, care asigură conexiunea cu o țară terță în care nu se aplică legislația Uniunii în domeniul feroviar și care sunt gestionate de un alt administrator de infrastructură decât rețeaua națională principală. Întreprinderile feroviare care operează exclusiv pe aceste linii pot fi excluse de la aplicarea capitolului II.

Aceste excluderi pot fi reînnoite pentru perioade care nu depășesc cinci ani. Cu cel puțin 12 luni înainte de expirarea datei excluderii, un stat membru care intenționează să reînnoiască o excluderea informează Comisia cu privire la intenția sa în acest sens. Comisia examinează

▼M1

dacă sunt întrunite în continuare condițiile pentru a beneficia de o excludere, prevăzute la primul paragraf. În cazul în care aceste condiții nu sunt îndeplinite, Comisia adoptă prin acte de punere în aplicare decizia sa cu privire la încetarea excluderii. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 62 alineatul (2).

▼B

(9) Prezenta directivă, cu excepția articolului 6 alineatele (1) și (4) și a articolelor 10, 11, 12 și 28, nu se aplică întreprinderilor ale căror operațiuni comerciale se limitează la asigurarea serviciilor de navetă pentru vehicule rutiere prin tuneluri pe sub mare sau la operațiuni de transport sub forma serviciilor de navetă pentru vehicule rutiere prin astfel de tuneluri.

(10) Statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al capitolului II, cu excepția articolului 14, și al capitolului IV orice serviciu feroviar prestat în tranzit prin Uniune.

(11) Statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al articolului 32 alineatul (4) trenurile care nu sunt dotate cu sistemul european de control al trenurilor (ETCS), sunt utilizate pentru servicii regionale pentru călători și au fost puse în circulație pentru prima dată înainte de 1985.

▼M1

(12) În cazul în care există deja un parteneriat public-privat, încheiat anterior datei de 16 iunie 2015 și partea privată din cadrul respectivului parteneriat este totodată o întreprindere feroviară responsabilă cu furnizarea de servicii de transport feroviar de călători pe infrastructură, statele membre pot continua să excludă o astfel de parte privată de la aplicarea articolelor 7, 7a și 7d și să limiteze dreptul de îmbarcare și de debarcare a călătorilor în cazul serviciilor operate de întreprinderile feroviare pe aceeași infrastructură ca serviciile de transport de călători furnizate de partea privată în cadrul parteneriatului public-privat.

(13) Administratorii de infrastructură privați care fac parte dintr-un parteneriat public-privat încheiat înainte de 24 decembrie 2016 și care nu beneficiază de fonduri publice sunt excluși din domeniul de aplicare al articolul 7d, cu condiția ca împrumuturile și garanțiile financiare operate de administratorul de infrastructură să nu fie în beneficiul direct sau indirect al unor întreprinderi feroviare specifice.

▼B

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;

▼M1

2. „administratorul de infrastructură” înseamnă orice organism sau firmă responsabilă de operarea, întreținerea și reînnoirea infrastructurii feroviare pe o rețea, precum și responsabilă de participarea la dezvoltarea acesteia, în conformitate cu norme stabilite de statul membru în cadrul politicii sale generale privind dezvoltarea și finanțarea infrastructurii;

▼M1

2a. „dezvoltarea infrastructurii feroviare” înseamnă planificarea rețelei, planificarea financiară și a investițiilor, precum și construcția și modernizarea infrastructurii;

2b. „operarea infrastructurii feroviare” înseamnă alocarea traselor, gestionarea traficului și tarifarea infrastructurii;

2c. „întreținerea infrastructurii feroviare” înseamnă lucrări care vizează păstrarea stării și a capacității infrastructurii existente;

2d. „reînnoirea infrastructurii feroviare” înseamnă lucrările majore de înlocuire pe infrastructura existentă care nu schimbă performanțele globale ale acesteia;

2e. „modernizarea infrastructurii feroviare” înseamnă lucrări majore de modificare a infrastructurii care îmbunătățesc performanțele globale ale acesteia;

2f. „funcții esențiale” ale administrării infrastructurii înseamnă luarea deciziilor în legătură cu alocarea traselor, inclusiv definirea și evaluarea disponibilității traselor, precum și repartizarea traselor individuale și luarea deciziilor privind tarifarea infrastructurii, inclusiv stabilirea și perceperea tarifelor, în conformitate cu cadrul de tarifare și cu cadrul de alocare a capacităților instituit de statele membre în conformitate cu articolele 29 și 39;

▼B

3. „infrastructură feroviară” înseamnă elementele cuprinse în lista din anexa I;

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;

6. „servicii urbane și suburbane” înseamnă servicii de transport al căror scop principal este de a răspunde cerințelor de transport ale unui centru urban sau ale unei suburbii, inclusiv ale unei suburbii transfrontaliere, și cerințelor de transport între un astfel de centru sau suburbie și zonele înconjurătoare;

7. „servicii regionale” înseamnă serviciile de transport al căror scop principal este de a răspunde cerințelor de transport ale unei regiuni, inclusiv ale unei regiuni transfrontaliere;

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

▼B

9. „rută alternativă” înseamnă o altă rută între același punct de plecare și aceeași destinație în cazul în care există substituibilitate între cele două rute pentru prestarea respectivelor servicii de transport de marfă sau de călători de către întreprinderea feroviară;

10. „alternativă viabilă” înseamnă accesul la altă infrastructură de servicii care este acceptabil din punct de vedere economic pentru întreprinderea feroviară și care îi permite să presteze respectivele servicii de transport de marfă sau de călători;

11. „infrastructură de servicii” înseamnă instalațiile, inclusiv terenul, clădirile și echipamentul, care au fost amenajate în mod special, integral sau parțial, pentru a permite furnizarea unuia sau mai multor servicii menționate la punctele 2-4 din anexa II;

12. „operator al unei infrastructuri de servicii” înseamnă orice entitate publică sau privată responsabilă pentru gestionarea uneia sau mai multor infrastructuri de servicii sau pentru prestarea unuia sau mai multor servicii întreprinderilor feroviare menționate la punctele 2-4 din anexa II;

13. „acord transfrontalier” înseamnă orice acord între două sau mai multe state membre sau între state membre și țări terțe cu scopul de a facilita prestarea de servicii de transport feroviar transfrontalier;

14. „licență” înseamnă autorizația acordată de o autoritate de acordare a licențelor unei întreprinderi, prin care i se recunoaște capacitatea de a presta servicii de transport feroviar în calitate de întreprindere feroviară; această calitate poate să fie limitată la prestarea de anumite tipuri de servicii;

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

16. „acord de natură contractuală” înseamnă un acord sau, *mutatis mutandis*, o înțelegere în cadrul unor măsuri administrative;

17. „profit rezonabil” înseamnă o rată a rentabilității capitalului propriu care ține seama de risc, inclusiv la adresa venitului, sau de absența riscului suportat de operatorul infrastructurii de servicii și este conformă cu rata medie din ultimii ani pentru sectorul în cauză;

18. „alocare” înseamnă repartizarea capacității de infrastructură feroviară de către administratorul infrastructurii;

19. „solicitant” înseamnă o întreprindere feroviară sau o grupare internațională de întreprinderi feroviare sau alte persoane fizice sau juridice sau entități, 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;

20. „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;

21. „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”;

▼B

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

23. „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;

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

25. „rețea” înseamnă întreaga infrastructură feroviară administrată de un administrator al infrastructurii;

26. „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;

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

28. „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;

29. „linie de garare” înseamnă liniile destinate în mod specific garării temporare a vehiculelor feroviare între două comenzi;

30. „întreținere capitală” înseamnă lucrările care nu sunt efectuate de rutină, în cadrul operațiunilor de zi cu zi, și care necesită scoaterea vehiculului din funcțiune;

▼M1

31. „întreprindere integrată vertical” înseamnă o întreprindere în cadrul căreia, în sensul Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ([1]):

    (a) un administrator de infrastructură este controlat de o întreprindere care, în același timp, controlează una sau mai multe întreprinderi feroviare care operează servicii feroviare pe rețeaua administratorului de infrastructură;

    (b) un administrator de infrastructură este controlat de una sau mai multe întreprinderi feroviare care operează servicii feroviare pe rețeaua administratorului de infrastructură; sau

    (c) una sau mai multe întreprinderi feroviare care operează servicii feroviare pe rețeaua administratorului de infrastructură sunt controlate de un administrator de infrastructură.

    Aceasta înseamnă, de asemenea, o întreprindere constând din divizii distincte, inclusiv un administrator de infrastructură și una sau mai multe divizii care furnizează servicii de transport care nu au personalitate juridică distinctă.

([1]) Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi (Regulamentul (CE) privind concentrările economice) (JO L 24, 29.1.2004, p. 1).

▼M1

În cazul în care un administrator de infrastructură și o întreprindere feroviară sunt pe deplin independente una față de cealaltă, însă amândouă sunt controlate în mod direct de un stat membru fără vreo entitate intermediară, acestea nu sunt considerate a constitui o întreprindere integrată vertical în sensul prezentei directive;

32. „parteneriat public-privat” înseamnă un acord cu caracter obligatoriu între organisme publice și una sau mai multe întreprinderi, altele decât administratorul principal de infrastructură al unui stat membru, în temeiul căruia întreprinderile construiesc și/sau finanțează, parțial sau total, infrastructura feroviară și/sau dobândesc dreptul de a exercita oricare dintre funcțiile enumerate la punctul 2 pentru o perioadă predefinită. Acordul poate lua orice formă cu caracter juridic obligatoriu prevăzută în dreptul intern;

33. „consiliul de administrație” înseamnă organismul de nivel înalt al unei întreprinderi care îndeplinește funcții executive și administrative, responsabil și răspunzător pentru administrarea cotidiană a întreprinderii;

34. „consiliul de supraveghere” înseamnă organismul de cel mai înalt nivel al unei întreprinderi care îndeplinește atribuții de supraveghere, inclusiv exercitarea controlului asupra consiliului de administrație și a deciziilor strategice generale privind întreprinderea;

35. „bilet direct” înseamnă biletul sau biletele de transport care reprezintă un contract pentru servicii de transport feroviar succesive executate de către una sau mai multe întreprinderi feroviare;

36. „servicii de transport de călători de mare viteză” înseamnă servicii de transport feroviar de călători efectuate fără opriri intermediare între două locuri separate cel puțin de o distanță mai mare de 200 de km, pe linii special concepute pentru mare viteză, echipate pentru viteze în general de cel puțin 250 km/h și care funcționează în medie la aceste viteze.

▼B

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.

▼B

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 contractele de servicii publice 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; planurile indică, de asemenea, mijloacele de atingere a acestor obiective.

(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;

(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.

Acest alineat nu aduce atingere dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

(4) În pofida alineatului (3), acționarii întreprinderilor feroviare aflate în proprietate publică sau sub control public pot solicita ca aprobarea lor prealabilă să fie necesară pentru deciziile majore legate de gestionarea activității, în același mod cu acționarii societăților comerciale pe acțiuni, în temeiul dispozițiilor din dreptul societăților comerciale al statelor membre. Dispozițiile prezentului articol nu aduc atingere competențelor organismelor de supraveghere în temeiul dreptului societăților comerciale al statelor membre în ceea ce privește numirea membrilor consiliului de administrație.

▼B

SECȚIUNEA 2

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

Articolul 6

Separarea 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 dintre aceste două sectoare de activitate nu sunt transferate celuilalt.

▼M1

(2) În sensul prezentului articol, statele membre care aplică articolul 7a alineatul (3) solicită ca întreprinderea să fie organizată în divizii distincte care să nu aibă personalitate juridică distinctă în cadrul aceleiași întreprinderi.

▼B

(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 se prezintă separat, în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, în contabilitatea aferentă și nu sunt transferate activităților legate de furnizarea altor servicii de transport sau altor activități.

(4) 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 și monitorizarea utilizării veniturilor din tarifele de utilizare a infrastructurii și a excedentelor din alte activități comerciale.

▼M1

Articolul 7

Independența administratorului de infrastructură

(1) Statele membre se asigură că administratorul de infrastructură este responsabil cu operarea, întreținerea și reînnoirea unei rețele și că îi este încredințată dezvoltarea infrastructurii feroviare pe respectiva rețea, în conformitate cu dreptul intern.

Statele membre se asigură că nicio altă entitate juridică din cadrul întreprinderii integrate vertical nu exercită o influență decisivă asupra deciziilor luate de administratorul de infrastructură în ceea ce privește funcțiile esențiale.

Statele membre se asigură că membrii consiliului de supraveghere și ai consiliului de administrație al administratorului de infrastructură și administratorii aflați direct în subordinea lor acționează în mod nediscriminatoriu și că imparțialitatea lor nu este afectată de niciun conflict de interese.

▼M1

(2) Statele membre se asigură că administratorul de infrastructură este organizat sub forma unei entități distincte din punct de vedere juridic de orice întreprindere feroviară, iar în cadrul întreprinderilor integrate vertical, de orice alte entități juridice din interiorul întreprinderii.

(3) Statele membre se asigură că aceleași persoane nu pot fi angajate sau numite simultan:

(a) ca membri ai consiliului de administrație al unui administrator de infrastructură și ca membri ai consiliului de administrație al unei întreprinderi feroviare;

(b) ca persoane responsabile cu luarea deciziilor privind funcțiile esențiale și ca membri ai consiliului de administrație al unei întreprinderi feroviare;

(c) în cazul în care există un consiliu de supraveghere, ca membri ai consiliului de supraveghere al unui administrator de infrastructură și ca membri ai consiliului de supraveghere al unei întreprinderi feroviare;

(d) ca membri ai consiliului de supraveghere al unei întreprinderi care face parte dintr-o întreprindere integrată vertical și care exercită controlul atât asupra unei întreprinderi feroviare, cât și asupra unui administrator de infrastructură și ca membri ai consiliului de administrație al respectivului administrator de infrastructură.

(4) În cadrul întreprinderilor integrate vertical, membrii consiliului de administrație al administratorului de infrastructură, precum și persoanele responsabile de luarea deciziilor privind funcțiile esențiale nu primesc nicio remunerație bazată pe performanță din partea niciunei alte entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical și nu primesc nicio primă legată în principal de performanța financiară a unor anumite întreprinderi feroviare. Cu toate acestea, le pot fi oferite stimulente legate de performanța globală a sistemului feroviar.

(5) În cazul în care sistemele de informații sunt comune mai multor entități din cadrul unei întreprinderi integrate vertical, accesul la informațiile sensibile referitoare la funcțiile esențiale este limitat la personalul autorizat al administratorului de infrastructură. Informațiile sensibile nu sunt comunicare altor entități din cadrul unei întreprinderi integrate vertical.

(6) Dispozițiile de la alineatul (1) din prezentul articol se aplică fără a aduce atingere drepturilor decizionale ale statelor membre în ceea ce privește dezvoltarea și finanțarea infrastructurii feroviare și competențelor statelor membre în ceea ce privește finanțarea și tarifarea infrastructurii, precum și alocarea capacităților, astfel cum sunt definite la articolul 4 alineatul (2), precum și la articolele 8, 29 și 39.

Articolul 7a

Independența funcțiilor esențiale

(1) Statele membre se asigură că, în ceea ce privește funcțiile esențiale, administratorul de infrastructură beneficiază de independență organizațională și decizională în limitele prevăzute la articolul 4 alineatul (2), precum și la articolele 29 și 39.

(2) Pentru aplicarea alineatului (1), statele membre se asigură, în special, că:

(a) o întreprindere feroviară sau orice altă entitate juridică nu exercită o influență decisivă asupra administratorul de infrastructură în ceea ce privește funcțiile esențiale, fără a aduce atingere rolului statelor membre în ceea ce privește stabilirea cadrului de tarifare și a cadrului de alocare a capacităților, precum și a regulilor specifice de tarifare în conformitate cu articolele 29 și 39;

▼M1

(b) o întreprindere feroviară sau orice altă entitate juridică din cadrul întreprinderii integrate vertical nu exercită o influență decisivă asupra numirilor și destituirilor persoanelor responsabile cu luarea deciziilor privind funcțiile esențiale;

(c) mobilitatea persoanelor care sunt responsabile de funcțiile esențiale nu creează conflicte de interese.

(3) Statele membre pot decide că tarifarea infrastructurii și alocarea traselor sunt realizate de un organism de tarifare și/sau un organism de alocare care sunt independente de orice întreprindere feroviară în ceea ce privește forma lor juridică, organizarea și procesul decizional. În acest caz, statele membre pot decide să nu aplice dispozițiile de la articolul 7 alineatul (2) și articolul 7 alineatul (3) literele (c) și (d).

Articolul 7 alineatul (3) litera (a) și articolul 7 alineatul (4) se aplică *mutatis mutandis* șefilor de divizii însărcinate cu administrarea infrastructurii și furnizarea de servicii de transport feroviar.

(4) Acele dispoziții ale prezentei directive care se referă la funcțiile esențiale ale unui administrator de infrastructură se aplică organismului de tarifare și/sau organismului de alocare independente.

Articolul 7b

Imparțialitatea administratorului de infrastructură în ceea ce privește gestionarea traficului și planificarea întreținerii

(1) Statele membre se asigură că funcțiile de gestionare a traficului și de planificare a întreținerii sunt exercitate în mod transparent și nediscriminatoriu și că persoanele responsabile cu luarea deciziilor privind respectivele funcții nu sunt afectate de niciun conflict de interese.

(2) În ceea ce privește gestionarea traficului, statele membre se asigură că întreprinderile feroviare au acces deplin și în timp util la informațiile relevante în caz de perturbări care le afectează. În cazul în care administratorul de infrastructură acordă acces suplimentar la procesul de gestionare a traficului, acesta este acordat întreprinderilor feroviare vizate într-un mod transparent și nediscriminatoriu.

(3) În ceea ce privește planificarea pe termen lung a lucrărilor majore de întreținere și/sau reînnoire a infrastructurii feroviare, administratorul de infrastructură consultă solicitanții și ține seama în cea mai mare măsură posibilă de preocupările exprimate.

Programarea lucrărilor de întreținere se efectuează de către administratorul de infrastructură în mod nediscriminatoriu.

Articolul 7c

Externalizarea și partajarea funcțiilor administratorului de infrastructură

(1) Cu condiția ca acest fapt să nu dea naștere la niciun conflict de interese și să fie garantată confidențialitatea informațiilor sensibile din punct de vedere comercial, administratorul de infrastructură poate:

▼M1

(a) să externalizeze anumite funcții către o altă entitate, dacă acesta din urmă nu este o întreprindere feroviară nu controlează, sau nu este controlată de o întreprindere feroviară. În cadrul unei întreprinderi integrate vertical, funcțiile esențiale nu sunt externalizate către nicio altă entitate a întreprinderii integrate vertical, cu excepția cazului în care o astfel de entitate exercită exclusiv funcții esențiale.

(b) să externalizeze execuția de lucrări și atribuțiile aferente privind dezvoltarea, întreținerea și reînnoirea infrastructurii feroviare unor întreprinderi feroviare sau unor societăți care controlează întreprinderea feroviară sau sunt controlate de întreprinderea feroviară.

Administratorul de infrastructură își păstrează competența de supraveghere și deține responsabilitatea ultimă pentru exercitarea funcțiilor descrise la articolul 3 alineatul (2). Orice entitate care îndeplinește funcțiile esențiale respectă articolele 7, 7a, 7b și 7d.

(2) Prin derogare de la articolul 7 alineatul (1), funcțiile privind gestionarea infrastructurii pot fi îndeplinite de administratorii de infrastructură, inclusiv de părți la acordurile de parteneriat public-privat, cu condiția ca toate aceste entități să îndeplinească cerințele prevăzute la articolul 7 alineatele (2)-(6), precum și la articolele 7a, 7b și 7d și să își asume responsabilitatea deplină pentru exercitarea funcțiilor în cauză.

(3) În cazul în care funcțiile esențiale nu sunt atribuite unui furnizor de energie, acesta este scutit de normele aplicabile administratorilor de infrastructură, sub rezerva asigurării respectării dispozițiilor relevante privind dezvoltarea rețelei, în special ale articolului 8.

(4) Sub rezerva supravegherii de către organismul de reglementare sau orice alt organism competent independent stabilit de statele membre, administratorul de infrastructură poate încheia acorduri de cooperare cu una sau mai multe întreprinderi feroviare în mod nediscriminatoriu și în scopul obținerii unor avantaje pentru clienți, precum reducerea costurilor sau îmbunătățirea performanței pe partea de rețea care face obiectul acordului.

Organismul respectiv monitorizează executarea unor astfel de acorduri și poate, în cazuri justificate, să recomande denunțarea acestora.

Articolul 7d

Transparența financiară

(1) Concomitent cu respectarea procedurilor naționale aplicabile în fiecare stat membru, veniturile din activitățile de administrare a rețelei de infrastructură, inclusiv fondurile publice, pot fi utilizate de administratorul de infrastructură numai pentru a-și finanța propria afacere, inclusiv pentru rambursarea împrumuturilor sale. Administratorul de infrastructură poate, de asemenea, să utilizeze aceste venituri pentru a plăti dividende proprietarilor întreprinderii, printre care se pot număra acționarii privați, dar nu și întreprinderile care fac parte dintr-o întreprindere integrată vertical și care exercită controlul atât asupra unei întreprinderi feroviare cât și asupra respectivului administrator de infrastructură.

(2) Administratorii de infrastructură nu acordă împrumuturi întreprinderilor feroviare, nici direct, nici indirect.

▼M1

(3) Întreprinderile feroviare nu acordă împrumuturi administratorilor de infrastructură, nici direct, nici indirect.

(4) Împrumuturile între entitățile juridice ale unei întreprinderi integrate vertical sunt acordate, plătite și rambursate la prețurile și în condițiile pieței, reflectând profilul de risc individual al entității în cauză.

(5) Împrumuturile între entitățile juridice ale unei întreprinderi integrate vertical, care au fost acordate înainte de 24 decembrie 2016 continuă până la data scadenței acestora, cu condiția să fi fost contractate la prețurile pieței și să fie în mod efectiv plătite și rambursate.

(6) Orice servicii furnizate de alte entități juridice ale unei întreprinderi integrate vertical administratorului de infrastructură se furnizează pe bază de contracte și sunt achitate fie la prețurile pieței, fie la prețuri care reflectă costul producției plus o marjă rezonabilă de profit.

(7) Datoriile atribuite administratorului de infrastructură sunt separate în mod clar de datoriile atribuite altor entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical. Aceste datorii sunt rambursate separat. Acest lucru nu împiedică efectuarea plății finale a datoriei prin intermediul întreprinderii care face parte dintr-o întreprindere integrată vertical și care exercită controlul atât asupra unei întreprinderi feroviare, cât și asupra unui administrator de infrastructură, sau prin intermediul unei alte entități din cadrul întreprinderii.

(8) Contabilitatea administratorului de infrastructură și a celorlalte entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical este ținută într-un mod care garantează respectarea prezentului articol și care permite existența contabilității separate și a unor circuite financiare transparente în cadrul întreprinderii.

(9) În cadrul întreprinderilor integrate vertical, administratorul de infrastructură ține evidențe detaliate ale oricăror raporturi comerciale și financiare cu alte entități juridice din cadrul întreprinderii respective.

(10) Atunci când funcțiile esențiale sunt îndeplinite de un organism independent de tarifare și/sau un organism de alocare în conformitate cu articolul 7a alineatul (3), iar statele membre nu aplică articolul 7 alineatul (2), dispozițiile prezentului articol se aplică *mutatis mutandis*. Trimiterile în cadrul prezentului articol la administratorul de infrastructură, la întreprinderea feroviară și la alte entități juridice dintr-o întreprindere integrată vertical se interpretează ca trimiteri la respectivele divizii ale întreprinderii. Conformitatea cu cerințele prevăzute la prezentul articol este demonstrată în conturile separate ale respectivelor divizii ale întreprinderii.

Articolul 7e

Mecanisme de coordonare

Statele membre se asigură că sunt instituite mecanisme de coordonare adecvate care să asigure coordonarea între administratorii principali de infrastructură și toate întreprinderile feroviare interesate, precum și toți candidații cunoscuți și interesați menționați la articolul 8 alineatul (3). Dacă este cazul, reprezentanții utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de marfă și de călători și autoritățile naționale, locale sau regionale sunt invitați să participe. Organismul de reglementare în cauză poate participa în calitate de observator. Coordonarea se referă, printre altele, la:

(a) necesitățile solicitanților privind întreținerea și dezvoltarea capacității de infrastructură;

▼M1

(b) conținutul obiectivelor de performanță orientate spre utilizatori incluse în acordurile contractuale menționate la articolul 30 și al stimulentelor menționate la articolul 30 alineatul (1) și aplicarea lor;

(c) conținutul și aplicarea documentului de referință al rețelei menționat la articolul 27;

(d) aspectele de intermodalitate și interoperabilitate;

(e) orice alte aspecte legate de condițiile privind accesul, utilizarea infrastructurii și de calitatea serviciilor asigurate de administratorul de infrastructură.

Administratorul de infrastructură întocmește și publică orientări privind coordonarea, în consultare cu părțile interesate. Coordonarea are loc cel puțin o dată pe an, iar administratorul de infrastructură publică pe site-ul său o prezentare generală a activităților desfășurate în temeiul prezentului articol.

Coordonarea în temeiul prezentului articol nu aduce atingere dreptului solicitanților de a introduce o cale de atac la organismul de reglementare și nici competențelor organismului de reglementare, astfel cum sunt prevăzute la articolul 56.

Articolul 7f

Rețeaua Europeană a Administratorilor de Infrastructură

(1) În scopul de a facilita furnizarea de servicii feroviare eficiente și eficace în cadrul Uniunii, statele membre se asigură că administratorii lor principali de infrastructură participă și cooperează în cadrul unei rețele, care se întrunește periodic pentru a:

(a) dezvolta infrastructura feroviară a Uniunii;

(b) sprijini punerea în aplicare rapidă și eficientă a spațiului feroviar unic european;

(c) face schimb de bune practici;

(d) monitoriza și analiza comparativ rezultatele;

(e) contribui la activitățile de monitorizare a pieței menționate la articolul 15;

(f) aborda blocajele transfrontaliere; și

(g) discuta aplicarea articolelor 37 și 40.

În sensul literei (d), rețeaua identifică principii și practici comune pentru monitorizarea și analiza comparativă a rezultatelor în mod consecvent.

Coordonarea în temeiul prezentului alineat nu aduce atingere dreptului solicitanților de a introduce o cale de atac la organismul de reglementare și nici competențelor organismului de reglementare, astfel cum sunt prevăzute la articolul 56.

(2) Comisia este membru al rețelei. Aceasta sprijină activitatea rețelei și facilitează coordonarea.

▼B

SECȚIUNEA 3

Îmbunătățirea situației financiare

Articolul 8

Finanțarea administratorului infrastructurii

(1) Statele membre dezvoltă infrastructura lor națională de cale ferată, ținând cont, acolo unde este cazul, de nevoile generale ale Uniunii, inclusiv de necesitatea de a coopera cu țări terțe învecinate. În acest scop, după consultarea părților interesate, statele membre publică până la 16 decembrie 2014 o strategie indicativă de dezvoltare a infrastructurii feroviare în vederea satisfacerii necesităților viitoare de mobilitate, în ceea ce privește întreținerea, reînnoirea și dezvoltarea infrastructurii, pe baza unei finanțări sustenabile a sistemului feroviar. Strategia respectivă acoperă o perioadă de cel puțin cinci ani și este reînnoibilă.

(2) Având în vedere articolele 93, 107 și 108 din TFUE, statele membre pot de asemenea acorda administratorului infrastructurii finanțări la un nivel corespunzător cu funcțiile acestuia, astfel cum sunt menționate la articolul 3 punctul 2, cu dimensiunea infrastructurii și cu necesitățile financiare, în special pentru acoperirea investițiilor noi. Statele membre pot decide să finanțeze aceste investiții prin alte mijloace decât finanțarea directă din partea statului. În orice caz, statele membre respectă cerințele menționate la alineatul (4) din prezentul articol.

(3) În cadrul politicii generale stabilite de statul membru în cauză și ținând cont de strategia menționată la alineatul (1) și de finanțarea asigurată de statul membru, menționată la alineatul (2), 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 cunoscuți și solicitanții potențiali, la solicitarea acestora, au acces la informații relevante și li se acordă posibilitatea de a își exprima opiniile cu privire la conținutul planului de afaceri în ceea ce privește condițiile de acces și de utilizare, precum și natura, furnizarea și dezvoltarea infrastructurii, înainte de aprobarea acestuia de către administratorul infrastructurii.

(4) Statele membre trebuie să se asigure că, în condiții normale de activitate și pe o perioadă rezonabilă care nu depășește cinci ani, conturile de profit și pierderi ale unui administrator al infrastructurii prezintă cel puțin un echilibru între venitul rezultat din tarifele de utilizare a infrastructurii, excedentul rezultat din alte activități comerciale, veniturile nerambursabile din surse private și finanțările din partea statului, pe de o parte, incluzând plățile în avans de la stat, dacă este cazul, și, pe de altă parte, cheltuielile cu infrastructura.

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 cazul 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.

▼B

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 care le îmbunătățește situația financiară.

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

Bilanțul unității poate fi încărcat cu toate împrumuturile luate de întreprinderea feroviară 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, până în momentul în care respectivele împrumuturi sunt stinse. Datoriile care provin din operațiunile filialelor nu sunt luate în considerare.

(3) Alineatele (1) și (2) se aplică exclusiv datoriilor sau dobânzilor generate de datoriile contractate de întreprinderi feroviare aflate în proprietate publică sau sub control public până la data deschiderii pieței pentru o parte sau pentru totalitatea serviciilor de transport feroviar în statul membru vizat și, în orice caz, până la 15 martie 2001 sau după data aderării la Uniune în cazul statelor membre care au aderat după data respectivă.

SECȚIUNEA 4

Accesul la infrastructura Și serviciile feroviare

Articolul 10

Condițiile de acces la infrastructura feroviară

(1) Întreprinderilor feroviare li se acordă, în condiții echitabile, nediscriminatorii și transparente, dreptul de acces la infrastructurile feroviare ale tuturor statelor membre, în vederea operării oricărui tip de servicii de transport feroviar de mărfuri. Respectivul drept include accesul la infrastructura care conectează porturile maritime și interioare și la alte infrastructuri de servicii menționate la punctul 2 din anexa II și la infrastructura care deservește sau ar putea deservi mai mult de un client final.

(2) Întreprinderile feroviare primesc dreptul de acces la infrastructura feroviară a tuturor statelor membre în scopul operării 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. Respectivul drept include accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii menționate la punctul 2 din anexa II.

▼B

(3) 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.

(4) Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare, de autoritățile competente și de întreprinderile feroviare și a activităților rețelei menționate la articolul 57 alineatul (1), Comisia adoptă până la 16 decembrie 2016 măsuri care să stabilească detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării alineatului (3) din prezentul articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).

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 operate între un punct de plecare și o destinație care fac obiectul unuia sau mai multor contracte de servicii publice care sunt în conformitate cu dreptul Uniunii. 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 servicii publice.

(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 servicii publice 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 servicii publice.

Autoritățile competente și întreprinderile feroviare care prestează aceste servicii publice pun la dispoziția organismului sau organismelor de reglementare competente informațiile necesare în limite rezonabile pentru a putea lua o decizie. Organismul de reglementare analizează informațiile puse la dispoziție de aceste părți și, după caz, solicită orice informații relevante de la toate părțile implicate și inițiază consultarea acestora în termen de o lună de la primirea solicitării. Organismul de reglementare trebuie să consulte toate părțile implicate, după caz, și să informeze părțile cu privire la decizia sa motivată într-un termen predeterminat și rezonabil și, în orice caz, în maximum șase săptămâni de la primirea tuturor informațiilor relevante.

▼B

(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) Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare, de autoritățile competente și de întreprinderile feroviare și a activităților rețelei menționate la articolul 57 alineatul (1), Comisia adoptă până la 16 decembrie 2016 măsuri care să stabilească detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării alineatelor (1), (2) și (3) ale prezentului articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).

(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 de a prelevа 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 obligațiile de serviciu public 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

▼B

a acoperi în totalitate sau în parte costurile ocazionate de executarea obligațiilor de serviciu public relevante, ținând cont de încasările pertinente și de un nivel rezonabil de profit pentru executarea obligațiilor respective.

(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.

(5) Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare, de autoritățile competente și de întreprinderile feroviare și a activităților rețelei menționate la articolul 57 alineatul (1), Comisia adoptă măsuri care să stabilească detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării prezentului articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).

Articolul 13

Condițiile de acces la servicii

(1) Administratorii infrastructurii furnizează tuturor întreprinderilor feroviare, în mod nediscriminatoriu, setul minim de acces prevăzut la punctul 1 din anexa II.

(2) Operatorii infrastructurilor de servicii oferă în mod nediscriminatoriu tuturor întreprinderilor feroviare accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, la infrastructurile menționate la punctul 2 din anexa II și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri.

(3) Pentru a garanta transparența deplină și accesul nediscriminatoriu la infrastructurile de servicii menționate la punctul 2 literele (a), (b), (c), (d), (g) și (i) din anexa II, precum și furnizarea de servicii în cadrul acestor infrastructuri, în cazul în care operatorul unei astfel de infrastructuri de servicii se află sub controlul direct sau indirect al unui organism sau al unei firme care, de asemenea, activează și deține o poziție dominantă pe piețele naționale de servicii de transport feroviar pentru care se utilizează infrastructura, operatorii acestor infrastructuri de servicii trebuie să se organizeze într-o manieră independentă din punct de vedere organizatoric și decizional față de respectivul organism sau de respectiva firmă. Această independență nu implică cerința de instituire a unei entități juridice separate pentru infrastructurile de servicii și poate fi obținută prin organizarea unor departamente distincte în cadrul aceleiași entități juridice.

Pentru toate infrastructurile de servicii menționate la punctul 2 din anexa II, operatorul și respectivul organism sau respectiva firmă au conturi separate, inclusiv bilanțuri și conturi de profit și pierdere separate.

În cazul în care operarea infrastructurii de servicii este asigurată de un administrator al infrastructurii sau operatorul unei infrastructuri de

▼B

servicii se află sub controlul direct sau indirect al administratorului infrastructurii, îndeplinirea cerințelor stabilite în prezentul alineat se consideră demonstrată prin respectarea cerințelor stabilite la articolul 7.

(4) Cererile depuse de întreprinderile feroviare pentru acordarea accesului la servicii și furnizarea acestora în cadrul infrastructurii de servicii la care se face referire la punctul 2 din anexa II primesc răspuns într-un termen rezonabil stabilit de organismul de reglementare menționat la articolul 55. Aceste cereri pot fi respinse numai dacă există alternative viabile care le permit operarea serviciului respectiv de transport de marfă sau călători pe aceleași rute sau pe rute alternative în condiții acceptabile din punct de vedere economic. Acest lucru nu obligă operatorul infrastructurii de servicii să realizeze investiții în resurse sau infrastructuri pentru a răspunde tuturor cererilor depuse de întreprinderile feroviare.

În cazul în care solicitările întreprinderilor feroviare privesc accesul la servicii și furnizarea acestora în cadrul unei infrastructuri de servicii gestionate de un operator al infrastructurii de servicii menționat la alineatul (3), operatorul infrastructurii de servicii justifică, în scris, orice decizie de respingere și indică alternative viabile în cadrul altor facilități.

(5) În cazul în care un operator al infrastructurii de servicii menționate la punctul 2 din anexa II descoperă că există conflicte între diferite cereri, acesta trebuie să încerce să satisfacă, pe cât posibil, toate cererile. Dacă nu există nicio alternativă viabilă și nu se pot rezolva toate cererile de capacitate pentru infrastructura respectivă pe baza necesarului demonstrat, solicitantul poate depune o plângere pe lângă organismul de reglementare menționat la articolul 55 care examinează cazul și ia măsuri, după caz, pentru a asigura că o parte corespunzătoare din capacitate este dedicată respectivului solicitant.

(6) În cazul în care o infrastructură de servicii menționată la punctul 2 din anexa II nu a fost în folosință timp de cel puțin doi ani la rând, iar întreprinderile feroviare au informat operatorul respectivei infrastructuri de servicii cu privire la interesul lor legat de accesul la infrastructura respectivă, pe baza necesarului demonstrat, proprietarul acesteia trebuie să publice un anunț de concesionare sau închiriere pentru operarea infrastructurii de servicii feroviare, parțial sau integral, cu excepția cazului în care operatorul respectivei infrastructuri de servicii demonstrează faptul că un proces de reconversie aflat în desfășurare face imposibilă utilizarea acesteia de către o întreprindere feroviară.

(7) În cazul în care operatorul infrastructurii de servicii prestează oricare dintre serviciile menționate la punctul 3 din anexa II sub forma unui serviciu suplimentar, acesta îl furnizează la cerere întreprinderilor feroviare, într-o manieră nediscriminatorie.

(8) Întreprinderile feroviare pot cere, ca servicii auxiliare, administratorului infrastructurii sau altor operatori ai infrastructurii de servicii serviciile suplimentare menționate la punctul 4 din anexa II. Operatorul infrastructurii de servicii nu este obligat să presteze aceste servicii auxiliare. În cazul în care operatorul infrastructurii de servicii decide să presteze oricare dintre serviciile respective, acesta îl prestează la cerere întreprinderilor feroviare, într-o manieră nediscriminatorie.

▼B

(9) Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare și de operatorii de infrastructuri de servicii și a activităților rețelei menționate la articolul 57 alineatul (1), Comisia poate adopta măsuri care să stabilească detaliile procedurii și criteriile de urmat pentru a avea acces la serviciile care urmează să fie furnizate în cadrul infrastructurilor de servicii menționate la punctele 2-4 din anexa II. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).

SECȚIUNEA 5

Acorduri transfrontaliere

Articolul 14

Principii generale privind acordurile transfrontaliere

(1) Statele membre se asigură că dispozițiile incluse în acordurile transfrontaliere nu discriminează între întreprinderile feroviare și nu limitează libertatea întreprinderilor feroviare de a opera servicii transfrontaliere.

(2) Statele membre notifică Comisiei orice acord transfrontalier până la 16 iunie 2013, în ceea ce privește acordurile încheiate înaintea datei respective, și înaintea încheierii de acorduri noi sau revizuite între statele membre. Comisia decide dacă respectivele acorduri sunt în conformitate cu dreptul Uniunii în termen de nouă luni de la notificarea acordurilor încheiate înainte de 15 decembrie 2012 și în termen de patru luni de la notificarea acordurilor noi sau revizuite între statele membre. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 62 alineatul (2).

(3) Fără a aduce atingere repartizării competenței între Uniune și statele membre, în conformitate cu dreptul Uniunii, statele membre notifică Comisiei intenția lor de a începe negocierile și de a încheia acorduri transfrontaliere noi sau revizuite între state membre și țări terțe.

(4) Dacă, în termen de două luni de la primirea notificării privind intenția unui stat membru de a începe negocierile menționate la alineatul (2), Comisia consideră că negocierile pot aduce atingere obiectivelor negocierilor în desfășurare între Uniune și respectivele țări terțe și/sau pot duce la un acord care nu este compatibil cu dreptul Uniunii, aceasta informează statul membru în consecință.

Statele membre informează periodic Comisia cu privire la astfel de negocieri și, după caz, o invită să participe în calitate de observator.

(5) Statele membre sunt autorizate să aplice cu titlu provizoriu și/sau să încheie acorduri transfrontaliere noi sau revizuite cu țări terțe, cu condiția ca acestea să fie compatibile cu dreptul Uniunii și să nu aducă atingere politicii Uniunii în domeniul transporturilor. Comisia adoptă aceste decizii de autorizare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 62 alineatul (2).

▼B

SECȚIUNEA 6

Sarcinile de monitorizare ale comisiei

Articolul 15

Domeniul de aplicare al monitorizării pieței

(1) Comisia întreprinde măsurile necesare pentru monitorizarea condițiilor tehnice și economice și a evoluțiilor de pe piața transportului feroviar în Uniune.

(2) În acest context, Comisia cooperează îndeaproape în activitatea sa cu reprezentanții statelor membre, inclusiv cu reprezentanții organismelor de reglementare menționați la articolul 55, și cu reprezentanții sectoarelor implicate, inclusiv, după caz, cu partenerii sociali din sectorul feroviar, utilizatorii și reprezentanții autorităților locale și regionale, 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. Dacă este cazul, Comisia implică, de asemenea, Agenția Europeană a Căilor Ferate, în conformitate cu funcțiile sale prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 881/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2004 privind înființarea unei Agenții Europene a Căilor Ferate (Regulamentul privind agenția) ([1]).

(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 servicii publice, autorizarea, gradul de deschidere a pieței și de apropiere între statele membre, dezvoltarea ocupării forței de muncă și a condițiilor sociale din sectorul feroviar. Aceste activități de monitorizare nu aduc atingere activităților similare din statele membre și nici rolului partenerilor sociali.

(4) Comisia raportează o dată la doi ani Parlamentului European și Consiliului cu privire la:

(a) evoluția pieței interne a serviciilor feroviare și a serviciilor prestate întreprinderilor feroviare menționate în anexa II;

(b) condițiile-cadru menționate la alineatul (3), inclusiv pentru serviciile publice de transport de călători pe calea ferată;

(c) starea rețelei feroviare din Uniune;

(d) utilizarea drepturilor de acces;

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

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

▼B

(f) deficiențele infrastructurii;

(g) necesitățile legislative.

(5) În scopul monitorizării pieței de către Comisie, statele membre furnizează anual Comisiei informațiile necesare cu privire la utilizarea rețelelor și la evoluția condițiilor-cadru în sectorul feroviar, respectând totodată rolul partenerilor sociali.

(6) Comisia poate adopta măsuri în vederea asigurării consecvenței în ceea ce privește obligațiile de raportare ale statelor membre. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).

CAPITOLUL III

ACORDAREA DE LICENȚE ÎNTREPRINDERILOR FEROVIARE

SECȚIUNEA 1

Autoritatea de acordare a licențelor

Articolul 16

Autoritatea de acordare a licențelor

Fiecare stat membru desemnează o autoritate de acordare a licențelor care este responsabilă cu acordarea licențelor și cu îndeplinirea obligațiilor impuse de prezentul capitol.

Autoritatea de acordare a licențelor nu furnizează servicii de transport feroviar și este independentă de orice firmă sau entitate care furnizează astfel de servicii.

SECȚIUNEA 2

Condiții de obținere a licenței

Articolul 17

Cerințe generale

(1) O întreprindere are dreptul să solicite o licență în statul membru în care este stabilită.

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

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

(4) Nicio întreprindere 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 adoptă măsuri care să stabilească detaliile pentru utilizarea unui tipizat comun pentru licență și, dacă este necesar, pentru a asigura o concurență echitabilă și eficientă pe piețele transportului feroviar, detalii privind procedura care trebuie urmată în

▼B

vederea aplicării prezentului articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).

Articolul 18

Condiții pentru obținerea unei licențe

O întreprindere care solicită o licență 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 la articolele 19-22.

În aceste scopuri, fiecare întreprindere care solicită o licență furnizează 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 o întreprindere care solicită o licență sau persoanele responsabile cu administrarea respectivei 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 stabilite în legislația specifică aplicabilă în domeniul transporturilor;

(d) nu au fost sancționate pentru încălcări grave sau repetate cu privire la îndeplinirea obligațiilor impuse de legislația socială sau legislația muncii, inclusiv obligațiile impuse de 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;

▼M1

(e) nu au fost condamnate pentru infracțiuni grave care rezultă din obligațiile rezultate în conformitate cu dreptul intern din contractele colective cu caracter obligatoriu, după caz.

▼B

Articolul 20

Cerințe privind capacitatea financiară

(1) Cerințele privind capacitatea financiară sunt îndeplinite când o întreprindere 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 12 luni.

(2) Autoritatea de acordare a licențelor verifică capacitatea financiară în special prin intermediul conturilor anuale ale întreprinderii feroviare sau, în cazul întreprinderilor care solicită o licență care nu sunt în măsură să prezinte conturile anuale, pe baza unui bilanț. Fiecare întreprindere care solicită o licență pune la dispoziție cel puțin informațiile indicate în anexa III.

▼B

(3) Autoritatea de acordare a licențelor consideră că o întreprindere care solicită o licență nu are capacitatea financiară dacă există arierate substanțiale sau recurente în materie de impozite sau de contribuții la asigurările sociale, rezultate din activitatea întreprinderii.

(4) Autoritatea de acordare a licențelor poate solicita 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. Respectivele documente includ informațiile indicate în anexa III.

(5) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 60 în ceea ce privește anumite modificări aduse anexei III. Astfel, anexa III poate fi modificată, pentru a specifica informațiile care trebuie furnizate de întreprinderile care solicită o licență sau pentru a le completa în funcție de experiența dobândită de autoritățile de acordare a licențelor sau de evoluția pieței transportului feroviar.

Articolul 21

Cerințe privind competența profesională

Cerințele referitoare la competența profesională sunt îndeplinite dacă întreprinderea 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.

Articolul 22

Cerințe privind acoperirea pentru răspunderea civilă

Fără a aduce atingere normelor Uniunii privind ajutoarele de stat și în conformitate cu articolele 93, 107 și 108 din TFUE, o întreprindere feroviară este asigurată în mod corespunzător sau dispune de garanții adecvate, în condițiile pieței, pentru acoperirea, în conformitate cu legislația internă și internațională, a răspunderii sale civile în caz de accidente, în special în ceea ce privește pasagerii, bagajele, mărfurile, poșta și terții. În pofida acestei obligații, se poate ține seama de caracteristicile specifice și de riscurile diferitelor tipuri de servicii, în special pentru operațiunile feroviare cu scop cultural sau de patrimoniu.

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 de acordare a licențelor 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.

▼B

Articolul 24

Licența temporară, aprobarea, suspendarea și revocarea

(1) Dacă există dubii serioase în ceea ce privește respectarea cerințelor din prezentul capitol, în special a celor de la articolul 18, de către o întreprindere feroviară, autoritatea de acordare a licențelor poate să verifice în orice moment dacă acea întreprindere feroviară îndeplinește efectiv acele cerințe.

În cazul în care autoritatea de acordare a licențelor constată că o întreprindere feroviară nu mai îndeplinește cerințele, aceasta suspendă sau retrage licența.

(2) În cazul în care 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 de acordare a licențelor dintr-un alt stat membru, aceasta informează fără întârziere autoritatea din urmă.

(3) În pofida alineatului (1), în cazul în care o licență este suspendată sau retrasă din cauza nerespectării cerințelor privind capacitatea financiară, autoritatea de acordare a licențelor 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) În cazul în care 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.

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 de acordare a licențelor poate decide ca licența să facă din nou obiectul unei cereri de aprobare. Întreprinderea feroviară respectivă poate să-și continue activitatea dacă autoritatea de acordare a licențelor nu decide că siguranța este periclitată. Într-un astfel de caz, decizia trebuie motivată.

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

(7) Autoritatea de acordare a licențelor 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 rezonabilă.

(8) În cazul în care o autoritate de acordare a licențelor eliberează, suspendă, revocă sau modifică o licență, aceasta informează imediat Agenția Europeană a Căilor Ferate în acest sens. Agenția Europeană a Căilor Ferate informează apoi autoritățile de acordare a licențelor din celelalte state membre.

▼B

Articolul 25

Procedura de acordare a licențelor

(1) Procedurile de acordare a licențelor se fac publice de către statul membru în cauză, care informează Comisia 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 III. Autoritatea care acordă licențele ține seama de toate informațiile disponibile. Decizia se comunică de îndată întreprinderii care solicită o licență. Orice refuz trebuie să fie motivat.

(3) Statele membre se asigură că deciziile autorității de acordare a licențelor 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, administratorul infrastructurii stabilește și publică un document de referință al rețelei, care se obține după achitarea unei taxe care nu depășește costul de publicare a acestui document. Documentul de referință se publică în cel puțin două limbi oficiale ale Uniunii. Conținutul documentului de referință al rețelei va fi pus la dispoziție gratuit, în format electronic, pe portalul web al administratorului infrastructurii și este accesibil prin intermediul unui portal web comun. Acel portal web este creat de administratorii infrastructurii în temeiul cooperării acestora în conformitate cu articolele 37 și 40.

(2) Documentul de referință al rețelei stabilește caracteristicile infrastructurii puse la dispoziție întreprinderilor feroviare și conține informații care stabilesc condițiile de acces la infrastructura feroviară relevantă. Documentul de referință al rețelei conține de asemenea informații care stabilesc condițiile de acces la infrastructurile de servicii legate de rețeaua administratorului de infrastructură și de furnizare de servicii în cadrul acestor infrastructuri sau indică un site pe care astfel de informații sunt puse la dispoziție cu titlu gratuit în format electronic. Conținutul documentului de referință al rețelei este prevăzut în anexa IV.

▼B

(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 prezenta directivă.

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 respective, statele membre stabilesc și regulile specifice de tarifare sau transferă această competență administratorului infrastructurii.

Statele membre se asigură că documentul de referință al rețelei cuprinde regulile și cadrul de tarifare sau indică un site web în cadrul căruia sunt publicate regulile și cadrul de tarifare.

Administratorul infrastructurii calculează și percepe tariful pentru utilizarea infrastructurii în conformitate cu cadrul și regulile de tarifare stabilite.

Fără a aduce atingere independenței administrării prevăzută la articolul 4 și sub rezerva conferirii dreptului în mod direct prin dreptul constituțional înainte de 15 decembrie 2010, parlamentele naționale pot avea dreptul de a examina și, după caz, revizui nivelul tarifelor stabilite de administratorul rețelei. Orice astfel de revizuire asigură faptul că tarifele sunt în conformitate cu prezenta directivă și cu regulile și cadrul de tarifare stabilite.

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

(3) 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.

▼B

(4) 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) Fără a aduce atingere competențelor lor privind planificarea și finanțarea infrastructurii feroviare și principiului bugetar al anualității, atunci când acesta se aplică, statele membre se asigură că un acord de natură contractuală care respectă principiile și parametrii de bază din anexa V este încheiat între autoritatea competentă și administratorul infrastructurii pe o perioadă de cel puțin cinci ani.

Statele membre se asigură că acordurile de natură contractuală în curs la 15 decembrie 2012 se modifică, dacă este necesar, în vederea alinierii lor la dispozițiile prezentei directive cu ocazia reînnoirii acestora sau cel târziu până la 16 iunie 2015.

(3) Statele membre pun în aplicare stimulentele menționate la alineatul (1) prin intermediul acordului de natură contractuală menționat la alineatul (2) sau prin intermediul măsurilor de reglementare sau printr-o combinație de stimulente în vederea reducerii costurilor în cadrul acordului de natură contractuală și nivelul tarifelor prin intermediul măsurilor de reglementare.

(4) Dacă un stat membru decide să pună în aplicare stimulentele menționate la alineatul (1) prin intermediul măsurilor de reglementare, acesta se va baza pe analiza reducerilor de costuri care ar putea fi obținute. Aceste dispoziții nu aduc atingere competențelor organismului de reglementare de a revizui tarifele menționate la articolul 56.

(5) Clauzele acordului de natură contractuală menționat la alineatul (2) și structura plăților destinate asigurării fondurilor administratorului infrastructurii sunt convenite în avans și acoperă întreaga durată a contractului.

(6) Statele membre se asigură că solicitanții cunoscuți și solicitanții potențiali, la solicitarea acestora, sunt informați de către autoritatea competentă și administratorul infrastructurii și că li se oferă oportunitatea de a-și exprima punctele de vedere cu privire la conținutul acordului de natură contractuală înainte de semnarea acestuia. Acordul de natură contractuală se publică în termen de o lună de la data încheierii sale.

Administratorul infrastructurii asigură coerența dintre dispozițiile acordului și planul de afaceri.

(7) Administratorii infrastructurii elaborează și țin un registru al activelor lor și al activelor de administrarea cărora sunt răspunzători, care vor fi utilizate pentru a evalua finanțarea necesară pentru repararea sau înlocuirea acestora. Acesta este însoțit de informații privind cheltuielile cu reînnoirea și modernizarea infrastructurii.

(8) Administratorii infrastructurii stabilesc o metodă de repartizare a costurilor între diferitele categorii de servicii oferite întreprinderilor feroviare. Statele membre pot cere aprobarea prealabilă. Această metodă este actualizată periodic pe baza celor mai bune uzanțe internaționale.

▼B

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 pentru a permite organismului de reglementare să își îndeplinească funcțiile menționate la articolul 56. În acest scop, administratorul infrastructurii și operatorul infrastructurii de servicii trebuie să poată demonstra întreprinderilor 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 alineatului (4) sau (5) din prezentul articol sau articolului 32, tarifele pentru setul minim de prestații și pentru accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii sunt stabilite la costul direct imputabil operării serviciilor de transport feroviar.

Până la 16 iunie 2015, Comisia adoptă măsuri privind modalitățile de calcul al costurilor suportate în mod direct ca rezultat al operării unui tren. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).

Administratorul infrastructurii poate decide să efectueze adaptări graduale la aceste modalități în termen de cel mult patru ani după intrarea în vigoare a acestor acte de punere în aplicare.

(4) Tarifele de utilizare a infrastructurii menționate la alineatul (3) pot include un tarif care să reflecte deficitul de capacitate al secțiunii identificabile a infrastructurii pe durata perioadelor de saturare.

(5) Tarifele de utilizare a infrastructurii menționate la alineatul (3) pot fi modificate pentru a ține cont de costurile efectelor asupra mediului determinate de exploatarea feroviară. Orice astfel de modificare este diferențiată în funcție de amploarea efectelor produse.

Pe baza experienței acumulate de administratorii infrastructurii, de întreprinderile feroviare, de organismele de reglementare și de autoritățile competente și recunoscând regimurile privind diferențierea în funcție de zgomot existente, Comisia adoptă măsuri de punere în aplicare care să stabilească modalitățile de urmat în ceea ce privește aplicarea tarifării pentru costul efectelor produse de zgomot, inclusiv durata aplicării, și care permit ca diferențierea tarifelor pentru utilizarea infrastructurii să țină seama, după caz, de sensibilitatea zonei afectate, în special în ceea

▼B

ce privește numărul persoanelor afectate, și compunerea trenului cu un impact asupra nivelului de emisii sonore. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3). Acestea nu trebuie să aibă ca efect denaturarea nejustificată a concurenței între întreprinderile feroviare sau să afecteze competitivitatea globală a sectorului feroviar.

Orice modificare a tarifelor de utilizare a infrastructurii pentru a ține seama de costurile aferente efectelor produse de zgomot trebuie să sprijine modernizarea vagoanelor prin aplicarea celei mai viabile tehnologii din punct de vedere economic care permite frânarea cu un nivel scăzut de zgomot.

Tarifarea costurilor de mediu care determină o creștere a valorii globale a încasărilor ce revin administratorului infrastructurii este permisă doar dacă este aplicată în cazul transportului rutier de marfă, în conformitate cu dreptul Uniunii.

Dacă tarifarea în cazul costurilor de mediu determină venituri suplimentare, statele membre decid asupra modului de utilizare a acestora.

Statele membre se asigură că informațiile necesare sunt păstrate, că se poate identifica originea tarifării costurilor de mediu și că aplicarea acesteia poate fi urmărită. Statele membre pun, la cerere, aceste informații la dispoziția Comisiei.

(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) Tarifele impuse pentru accesul la calea ferată în cadrul infrastructurilor de servicii menționate la punctul 2 din anexa II și furnizarea de servicii în cadrul acestor infrastructuri nu trebuie să depășească costul furnizării lor, plus un profit rezonabil.

(8) În cazul în care serviciile menționate la punctele 3 și 4 din anexa II 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 la punctele 2, 3 și 4 din anexa II prezintă administratorului infrastructurii informațiile referitoare la tarifele care urmează a fi incluse în documentul de referință al rețelei sau indică un site pe care astfel de informații sunt puse la dispoziție cu titlu gratuit în format electronic 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 prețurile pe baza unor principii eficiente, transparente și nediscriminatorii, garantând totodată competitivitatea optimă a segmentelor pieței feroviare. Sistemul de tarifare respectă sporurile de productivitate realizate de întreprinderile feroviare.

▼B

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 operării serviciilor de transport feroviar, plus un indice de rentabilitate, dacă piața se pretează la aceasta.

Înainte să aprobe perceperea unor astfel de majorări, statele membre se asigură că administratorii infrastructurii evaluează relevanța acestora pentru segmente de piață specifice, luând în considerare cel puțin perechile prevăzute la punctul 1 din anexa VI și reținându-le pe cele relevante. Lista segmentelor de piață definită de administratorii infrastructurii cuprinde cel puțin următoarele trei segmente: serviciile de transport de mărfuri, serviciile de transport de călători în cadrul unui contract de servicii publice și alte servicii de transport de călători.

În plus, administratorii infrastructurii pot diferenția segmentele de piață în funcție de mărfurile sau de călătorii transportați.

De asemenea, se definesc segmentele de piață în cadrul cărora întreprinderile feroviare nu operează în prezent, dar pot furniza servicii în cursul perioadei de valabilitate a sistemului de tarifare. Administratorul infrastructurii nu include o majorare în cadrul sistemului de tarifare pentru aceste segmente de piață.

Lista segmentelor de piață se publică în documentul de referință al rețelei și se reînnoiește cel puțin o dată la cinci ani. Organismul de reglementare menționat la articolul 55 controlează lista respectivă în conformitate cu articolul 56.

(2) Pentru transportul de mărfuri dinspre și către țări terțe operate pe o rețea al cărei ecartament este diferit de cel al principalei rețele feroviare din cadrul Uniunii, administratorul infrastructurii poate stabili tarife mai ridicate pentru a recupera integral costurile suportate.

(3) 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.

▼M1

(4) Tarifele de utilizare a infrastructurii în cazul coridoarelor feroviare menționate în Regulamentul (UE) 2016/919 al Comisiei [1] pot fi diferențiate pentru a stimula echiparea trenurilor cu ETCS care respectă versiunea adoptată prin Decizia 2008/386/CE a Comisiei [2] și cu versiunile succesive. Această diferențiere nu trebuie să aibă ca rezultat o creștere globală a veniturilor administratorului de infrastructură.

---

[1] Regulamentul (UE) 2016/919 al Comisiei din 27 mai 2016 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemele de control-comandă și semnalizare ale sistemului feroviar în Uniunea Europeană (JO L 158, 15.6.2016, p. 1).

[2] Decizia 2008/386/CE a Comisiei din 23 aprilie 2008 de modificare a anexei A la Decizia 2006/679/CE privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul de control-comandă și semnalizare al sistemului feroviar transeuropean convențional și a anexei A la Decizia 2006/860/CE privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul de control-comandă și semnalizare al sistemului feroviar transeuropean de mare viteză (JO L 136, 24.5.2008, p. 11).

▼M1

Statele membre pot decide ca această diferențiere a tarifelor de utilizare a infrastructurii să nu se aplice liniilor de cale ferată menționate în Regulamentul (UE) 2016/919, pe care pot circula doar trenuri dotate cu ETCS.

Statele membre pot decide să extindă această diferențiere la liniile ferate care nu sunt menționate în Regulamentul (UE) 2016/919.

▼B

(5) Pentru a se evita orice discriminare, statele membre se asigură că tarifele medii și marginale ale unui administrator al infrastructurii percepute pentru utilizarea echivalentă a 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.

(6) Un administrator al infrastructurii care intenționează să modifice elementele esențiale ale sistemului de tarifare menționat la alineatul (1) din prezentul articol 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).

Articolul 33

Reduceri

(1) Fără a se aduce atingere articolelor 101, 102, 106 și 107 din TFUE 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 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 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.

▼B

(2) În cazul 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. Acest sistem 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 la punctul 2 din anexa VI se aplică întregii rețele.

(3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 60 privind modificări ale punctului 2 litera (c) din anexa VI. Astfel, punctul 2 litera (c) din anexa VI se poate modifica, în funcție de evoluția pieței feroviare și de experiența dobândită de organismele de reglementare menționate la articolul 55, de administratorii infrastructurii și de întreprinderile feroviare. Astfel de modificări adaptează categoriile de întârzieri la cele mai bune practici elaborate de sector.

Articolul 36

Tarifele de rezervare

Administratorii infrastructurilor pot percepe un tarif corespunzător pentru capacitatea alocată, dar neutilizată. Acest tarif de neutilizare încurajează utilizarea eficientă a capacităților. Încasarea acestui tarif de la solicitanții cărora li s-a alocat o trasă este obligatorie în cazul neutilizării repetate a traselor alocate sau a unei părți a acestora. În vederea impunerii acestui tarif, administratorii infrastructurii publică în documentul de referință al rețelei criteriile pentru stabilirea acestei neutilizări. Organismul de reglementare menționat la articolul 55 controlează aceste criterii, în conformitate cu articolul 56. Plățile aferente acestui tarif sunt suportate fie de către solicitant, fie de către întreprinderea feroviară desemnată în conformitate cu articolul 41 alineatul (1). 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

(1) Statele membre se asigură că administratorii infrastructurii colaborează pentru a permite aplicarea unor sisteme tarifare eficiente și se asociază pentru a coordona activitatea de tarifare sau pentru a tarifa operarea serviciilor de transport feroviar care utilizează mai multe

▼B

rețele de infrastructură ale sistemului feroviar din Uniune. Administratorii infrastructurii urmăresc garantarea în special a competitivității optime a serviciilor de transport feroviar internațional și asigurarea utilizării eficiente a rețelelor feroviare. În acest scop, administratorii infrastructurii stabilesc proceduri adecvate, care fac obiectul normelor stabilite prin prezenta directivă.

(2) În sensul alineatului (1) al prezentului articol, 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 a sistemului feroviar din Uniune.

SECȚIUNEA 3

Alocarea capacităților de infrastructură

Articolul 38

Drepturile asupra capacității

(1) Capacitățile de infrastructură sunt alocate de către un administrator al infrastructurii. Odată 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, acesta trebuie să informeze administratorii de infrastructură și organismele de reglementare respective. Pentru ca aceștia să poată evalua dacă scopul serviciului internațional este de a transporta călători pe o rută 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

▼B

servicii publice, toate celelalte autorități competente interesate care au dreptul de a limita accesul în temeiul articolului 11, 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 se asigură că administratorii infrastructurii colaborează pentru a permite crearea și alocarea eficientă a capacităților de infrastructură care străbat mai multe rețele de sisteme feroviare în cadrul Uniunii, 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 care traversează mai multe rețele 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 dreptul Uniunii în materie de rețele feroviare orientate spre transportul de marfă. Principiile și criteriile pentru alocarea capacității stabilite în cadrul acestei cooperări sunt publicate de către administratorii infrastructurii în documentul de referință al rețelei în conformitate cu punctul 3 din anexa IV. Reprezentanți corespunzători ai administratorilor de infrastructuri din țări terțe pot fi asociați acestor proceduri.

(2) Comisia este informată cu privire la organizarea principalelor întruniri care au ca temă elaborarea de principii și practici comune de alocare a capacităților de infrastructură și este invitată să participe la acestea în calitate de observator. Organismele de reglementare primesc informații suficiente cu privire la elaborarea de principii și practici comune pentru alocarea infrastructurii și din partea sistemelor de alocare bazate pe tehnologia informației încât să le permită să își desfășoare supravegherea reglementară în conformitate cu articolul 56.

(3) La orice ședință sau altă activitate inițiată pentru a permite alocarea capacităților de infrastructură pentru serviciile de transport feroviar transrețele, 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.

▼B

(5) Lucrând în cooperare, în conformitate cu alineatul (1), administratorii infrastructurilor evaluează necesitățile și, în cazul în care este necesar, 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. Pentru a utiliza aceste capacități de infrastructură, solicitanții desemnează o întreprindere feroviară pentru a încheia un acord cu administratorul infrastructurii în conformitate cu articolul 28. Aceasta nu aduce atingere dreptului solicitanților de a încheia acorduri cu administratorii infrastructurii în temeiul articolului 44 alineatul (1).

(2) Administratorul infrastructurii poate impune anumite cerințe solicitanților în vederea asigurării încasărilor previzionate și a utilizării viitoare a infrastructurii. Respectivele cerințe trebuie să fie corespunzătoare, transparente și nediscriminatorii. Acestea sunt specificate în documentul de referință al rețelei, astfel cum se menționează la punctul 3 litera (b) din anexa IV. Acestea 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) Până la 16 iunie 2015, Comisia adoptă măsuri de punere în aplicare care să stabilească detaliile criteriilor care trebuie urmate în vederea aplicării alineatului (2). Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).

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 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) Acordurile-cadru prevăd și modificarea sau limitarea clauzelor lor pentru a permite o mai bună utilizare a infrastructurii feroviare.

▼B

(4) Acordurile-cadru pot cuprinde penalități pentru cazul modificării sau încetării acestora.

(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 pusă 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 operau 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.

(8) Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare, de autoritățile competente și de întreprinderile feroviare și a activităților rețelei menționate la articolul 57 alineatul (1), Comisia poate adopta măsuri care să stabilească detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmărite pentru aplicarea prezentului articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).

Articolul 43

Calendarul procesului de alocare

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

(2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 60 cu privire la anumite modificări ale anexei VII. Astfel, în urma consultării tuturor administratorilor infrastructurii, anexa VII poate fi modificată pentru a ține seama de considerațiile operaționale ale procesului de alocare. Respectivele modificări se bazează pe necesități, ținând cont de experiența dobândită, în vederea asigurării unui proces de alocare eficient și pentru a răspunde preocupărilor operaționale ale administratorilor infrastructurii.

▼B

(3) 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.

Articolul 44

Cererile

(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 din capitolul IV secțiunea 2.

(2) Cererile în legătură cu graficul de circulație normal respectă termenele stabilite în anexa VII.

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

(4) Pentru trasele care străbat mai multe rețele, administratorii infrastructurilor se asigură că solicitanții se pot adresa unui ghișeu unic care este fie un organism comun instituit de administratorii infrastructurii, fie un singur administrator de infrastructură de pe o trasă. Respectivului administrator al infrastructurii i se permite să acționeze în numele solicitantului pentru a solicita capacitățile de la ceilalți administratori ai infrastructurii relevanți. Această cerință nu aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv ([1]).

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

([1]) JO L 276, 20.10.2010, p. 22.

▼B

Articolul 46

Procedura de coordonare

(1) În cazul în care, 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. Aceste consultări se bazează pe comunicarea gratuită în scris sau în format electronic a următoarelor informații într-un interval rezonabil:

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

(b) trasele alocate cu titlu preliminar tuturor celorlalți solicitanți pe aceleași rute;

(c) trase alternative propuse pe rutele relevante în conformitate cu alineatul (2);

(d) informații complete privind criteriile folosite în procesul de alocare a capacităților.

În conformitate cu articolul 39 alineatul (2), aceste informații sunt furnizate fără a divulga identitatea altor solicitanți, cu excepția cazului în care solicitanții vizați au fost de acord cu această divulgare.

(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 cazul 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, trebuie luată o decizie în termen de 10 zile lucrătoare.

Articolul 47

Infrastructura saturată

(1) În cazul în care, după coordonarea traselor solicitate și după consultarea solicitanților, nu se pot satisface în mod adecvat cererile pentru capacități de infrastructură, administratorul infrastructurii declară 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 cazul 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.

▼B

(3) În cazul 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 național și 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.

Statele membre pot, după caz, 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 și, în special, transportului internațional de marfă.

(6) Procedurile care trebuie urmate și criteriile care trebuie utilizate în cazul 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) Administratorii infrastructurilor întreprind, acolo unde este necesar, 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.

▼B

(2) În cazul 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 cazul 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 cazul 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. Analiza capacității stabilește cauzele saturării și măsurile care pot fi luate pe termen scurt și mediu pentru a o diminua.

(2) Analiza capacității ia în considerare infrastructura, procedurile de operare, natura diferitelor servicii operate 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.

▼B

Planul poate necesita aprobarea prealabilă a statului membru respectiv.

(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.

(4) În pofida alineatului (3) din prezentul articol, 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 solicitantului.

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 cât mai rapid posibil părțile interesate despre indisponibilitatea capacităților de infrastructură din cauza unor lucrări de întreținere neplanificate.

▼M1

Organismul de reglementare poate solicita administratorului de infrastructură să îi pună la dispoziție aceste informații, în cazul în care consideră necesar acest lucru.

▼B

Articolul 54

Măsuri speciale care trebuie luate în cazul unor perturbări

▼M1

(1) În cazul perturbării circulației trenurilor provocată de o problemă de natură tehnică sau de un accident, administratorul de infrastructură ia toate măsurile necesare pentru restabilirea situației normale. 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. În cazul unei perturbări care ar putea afecta traficul transfrontalier, administratorul de infrastructură comunică toate informațiile relevante altor administratori de infrastructură a căror rețea și al căror trafic pot fi afectate de această perturbare. Administratorii de infrastructură în cauză colaborează pentru a restabili traficul transfrontalier normal.

▼B

(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 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.

SECȚIUNEA 4

Organismul de reglementare

Articolul 55

Organismul de reglementare

(1) Fiecare stat membru înființează un organism național unic de reglementare în sectorul feroviar. Fără a aduce atingere alineatului (2), acest organism este o autoritate autonomă, distinctă din punct de vedere juridic și independentă de orice altă entitate publică sau privată 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 servicii publice.

(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) din prezentul articol. Organismul de reglementare din

▼B

sectorul feroviar se poate asocia din punct de vedere organizațional cu autoritatea națională din domeniul concurenței menționată la articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului din 16 decembrie 2002 privind punerea în aplicare a normelor de concurență prevăzute la articolele 101 și 102 din tratat ([1]), cu autoritatea de siguranță instituită în temeiul Directivei 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare ([2]) sau cu autoritatea de acordare a licențelor menționată în capitolul III din prezenta directivă, dacă acest organism comun îndeplinește cerințele de independență stabilite la alineatul (1) din prezentul articol.

(3) Statele membre se asigură că organismul de reglementare este dotat cu personal și administrat astfel încât să îi fie garantată independența. Statele membre se asigură în special că persoanele responsabile de deciziile care urmează a fi luate de organismul de reglementare în conformitate cu articolul 56, precum membrii comitetului său executiv, după caz, sunt numite pe baza unor reguli clare și transparente, care garantează transparența acestora, de către cabinetul sau consiliul de miniștri național sau de către orice autoritate publică ce nu exercită în mod direct drepturi de proprietate asupra unor întreprinderi reglementate.

Statele membre decid dacă aceste persoane sunt numite pentru un mandat fix și reînnoibil sau permanent și fără posibilitatea de a fi eliberate din funcție decât din motive disciplinare și fără legătură cu deciziile pe care le adoptă. Aceste persoane sunt selectate în cadrul unei proceduri transparente, pe merit, inclusiv pe baza deținerii competențelor corespunzătoare și a unei experiențe relevante, de preferință în domeniul feroviar sau în alte industrii de rețea.

Statele membre se asigură în special că aceste persoane acționează în mod independent față de orice interes al pieței legat de sectorul feroviar și, prin urmare, nu pot să aibă interese ori relații de afaceri cu întreprinderile sau entitățile reglementate. În acest sens, aceste persoane prezintă anual o declarație de angajament și o declarație de interese, indicând toate interesele directe sau indirecte care ar putea să le afecteze independența și să le influențeze îndeplinirea oricărei funcții. Persoanele respective se retrag din procesul decizional în cazurile care privesc o întreprindere cu care au avut o legătură directă sau indirectă în anul precedent lansării unei proceduri.

Aceste persoane nu solicită și nu acceptă instrucțiuni din partea niciunui guvern și din partea niciunei entități publice sau private în exercitarea funcțiilor organismului de reglementare și au autoritate deplină asupra recrutării și gestionării personalului organismului de reglementare.

La încheierea mandatului lor în organismul de reglementare, aceste persoane nu pot să dețină nicio poziție sau responsabilitate profesională în cadrul întreprinderilor sau entităților reglementate timp de cel puțin un an.

([1]) JO L 1, 4.1.2003, p. 1.
Notă: Titlul Regulamentului (CE) nr. 1/2003 a fost adaptat pentru a lua în considerare renumerotarea articolelor din Tratatul de instituire a Comunității Europene, în conformitate cu articolul 5 din Tratatul de la Lisabona; trimiterea inițială era la articolele 81 și 82 din tratat.

([2]) JO L 164, 30.4.2004, p. 44.

▼B

Articolul 56

Funcțiile organismului de reglementare

(1) Fără a aduce atingere articolului 46 alineatul (6), solicitantul are dreptul să conteste la 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 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 în versiunile provizorii și finale ale acestuia;

(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 10-13;

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

▼M1

(h) gestionarea traficului;

(i) planificarea lucrărilor de reînnoire și operațiunile de întreținere programate sau neprogramate;

(j) conformitatea cu cerințele, inclusiv cele privind conflictele de interese, prevăzute la articolul 2 alineatul (13) și la articolele 7, 7a, 7b, 7c și 7d.

(2) Fără a aduce atingere competențelor autorităților naționale din domeniul concurenței în ceea ce privește asigurarea concurenței pe piețele serviciilor feroviare, organismul de reglementare are competența de a monitoriza situația concurenței de pe piețele de servicii feroviare incluzând, în special, piața serviciilor de transport de călători de mare viteză, precum și activitățile administratorilor de infrastructură în ceea ce privește alineatul (1) literele (a)-(j). În special, organismul de reglementare verifică din proprie inițiativă respectarea alineatului (1) literele (a)-(j), în vederea prevenirii discriminării unor solicitanți. Organismul de reglementare verifică în special dacă documentul de referință al rețelei conține clauze discriminatorii sau creează puteri discreționare ale administratorului de infrastructură, care ar putea fi utilizate pentru discriminarea unor solicitanți.

▼B

(3) De asemenea, organismul de reglementare cooperează îndeaproape cu autoritatea națională în domeniul siguranței în sensul Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate [1], precum și cu autoritatea de acordare a licențelor în înțelesul prezentei directive.

Statele membre garantează că aceste autorități elaborează în comun un cadru pentru schimbul de informații și pentru cooperare vizând prevenirea efectelor negative asupra concurenței sau a siguranței pe

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

▼B

piața feroviară. Acest cadru include un mecanism prin care organismul de reglementare poate să furnizeze autorităților naționale în domeniul siguranței și autorităților naționale de acordare a licențelor recomandări privind aspectele care ar putea afecta concurența pe piața feroviară și prin care autoritatea națională în domeniul siguranței poate să furnizeze organismului de reglementare și autorității de acordare a licențelor recomandări privind aspectele care ar putea afecta siguranța. Fără a aduce atingere independenței vreunei autorități în sfera competențelor sale, autoritatea relevantă examinează orice astfel de recomandare înainte de adoptarea deciziilor sale. În cazul în care autoritatea în cauză se abate de la această recomandare, precizează motivele în cadrul deciziilor pe care le adoptă.

(4) Statele membre pot decide ca organismului de reglementare să i se încredințeze sarcina de a adopta avize fără caracter obligatoriu cu privire la versiunile provizorii ale planului de afaceri menționat la articolul 8 alineatul (3), ale acordului de natură contractuală și ale planului de consolidare a capacității pentru a indica în special dacă aceste instrumente sunt conforme cu situația concurenței în cadrul pieței serviciilor feroviare.

(5) Organismul de reglementare deține o capacitate organizațională suficientă în ceea ce privește resursele umane și materiale, care este proporțională cu importanța sectorului feroviar din statele membre.

(6) 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.

(7) Organismul de reglementare consultă cu regularitate și, în orice caz, cel puțin o dată la doi ani reprezentanții utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de mărfuri și călători, pentru a ține cont de opiniile acestora referitoare la piața feroviară.

(8) Organismul de reglementare are competența să ceară informații relevante administratorului infrastructurii, solicitanților și oricărei alte părți implicate din statul membru respectiv.

Informațiile solicitate se furnizează într-un termen rezonabil care se stabilește de către organismul de reglementare și care nu depășește o lună, cu excepția cazurilor în care, în circumstanțe excepționale, organismul de reglementare convine și autorizează o prelungire a termenului, care nu poate depăși două săptămâni. Organismul de reglementare este abilitat să aplice penalități 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 în scopuri statistice și de observare a pieței.

▼M1

(9) Organismul de reglementare analizează toate plângerile și, după caz, solicită informațiile relevante și inițiază consultări cu toate părțile implicate în termen de o lună de la primirea plângerii. Organismul de reglementare este obligat să ia hotărâri în privința plângerilor, să ia măsuri pentru a remedia situația și să informeze părțile cu privire la decizia sa motivată într-o perioadă de timp prestabilită, rezonabilă și, în orice caz, în termen de șase săptămâni de la primirea tuturor informațiilor relevante. Fără a aduce atingere competențelor autorităților naționale din domeniul concurenței în ceea ce privește asigurarea concurenței pe piețele serviciilor feroviare, organismul de reglementare decide, după caz, din proprie inițiativă cu privire la măsurile adecvate de corectare a discriminărilor împotriva solicitanților, a denaturărilor pieței și a altor tendințe nedorite înregistrate pe aceste piețe, în special cu trimitere la alineatul (1) literele (a)-(j).

▼B

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 este abilitat să aplice penalități 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.

(10) 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 efectul imediat al deciziei organismului de reglementare poate provoca daune ireparabile sau vădit excesive recurentului. Această dispoziție nu aduce atingere competențelor instanței de recurs conferite de dreptul constituțional, după caz.

(11) Statele membre se asigură că deciziile luate de organismul de reglementare sunt publicate.

▼M1

(12) Pentru a verifica conformitatea cu dispozițiile de separare contabilă prevăzute la articolul 6 și cu dispozițiile privind transparența financiară prevăzute la articolul 7d, organismul de reglementare are competența de a audita sau de a iniția audituri externe la administratorii de infrastructură, la operatorii de infrastructuri de servicii și, după caz, la întreprinderile feroviare. În cazul întreprinderilor integrate vertical, aceste competențe se extind la toate entitățile juridice. Organismul de reglementare are dreptul de a solicita orice informații relevante. În special, organismul de reglementare are competența de a solicita administratorului de infrastructură, operatorilor de infrastructuri de servicii și tuturor întreprinderilor ori entităților 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) și la articolul 13, să furnizeze integral sau parțial informațiile contabile enumerate în anexa VIII cu un nivel suficient de detaliere, după cum se consideră necesar și proporțional.

Fără a aduce atingere competențelor autorităților naționale responsabile cu ajutoarele de stat, organismul de reglementare poate de asemenea să tragă, pe baza conturilor, concluzii referitoare la ajutoarele de stat, pe care le raportează autorităților respective.

▼M1

Fluxurile financiare menționate la articolul 7d alineatul (1), împrumuturile menționate la articolul 7d alineatele (4) și (5), precum și creanțele menționate la articolul 7d alineatul (7) fac obiectul monitorizării de către organismul de reglementare.

În cazul în care un stat membru a desemnat organismul de reglementare ca fiind organismul competent independent menționat la articolul 7c alineatul (4), organismul de reglementare evaluează acordurile de cooperare menționate la articolul respectiv.

▼B

(13) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 60 cu privire la anumite modificări ale anexei VIII. Astfel, anexa VIII poate fi modificată pentru a fi adaptată evoluției practicilor contabile și de control și/sau pentru a fi suplimentată cu noi elemente necesare pentru a verifica separarea conturilor.

Articolul 57

Cooperarea între organismele de reglementare

(1) Organismele de reglementare fac schimb de informații în ceea ce privește activitatea, principiile și practicile decizionale, în special de informații cu privire la aspectele principale ale procedurilor lor și la problemele de interpretare a legislației Uniunii în domeniul feroviar. Organismele de reglementare colaborează și în alte privințe în scopul coordonării decizionale pe teritoriul Uniunii. În acest scop, ele participă și colaborează în cadrul unei rețele care se întrunește periodic. Comisia este membră a rețelei, coordonează și sprijină activitatea acesteia și face recomandări rețelei, după caz. Comisia asigură cooperarea activă a organismelor de reglementare corespunzătoare.

Sub rezerva normelor referitoare la protecția datelor prevăzute de Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date [1] și de Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organele comunitare și privind libera circulație a acestor date [2], Comisia sprijină schimbul de informații menționat anterior între membrii rețelei, eventual prin intermediul instrumentelor electronice, respectând confidențialitatea în ceea ce privește secretele profesionale divulgate de întreprinderile în cauză.

(2) Organismele 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 consulte organismele de reglementare ale tuturor celorlalte state membre prin care trece trasa respectivă și, dacă este cazul, Comisia și trebuie să solicite de la acestea toate informațiile necesare anterior luării unei decizii.

[1] JO L 281, 23.11.1995, p. 31.
[2] JO L 8, 12.1.2001, p. 1.

▼M1

(3a) În cazul în care chestiunile legate de un serviciu internațional necesită decizii din partea a două sau mai multe organisme de reglementare, organismele de reglementare în cauză cooperează la pregătirea deciziilor lor respective pentru a se ajunge la soluționarea chestiunii. În acest scop, organismele de reglementare în cauză își exercită funcțiile în conformitate cu articolul 56.

▼B

(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. Organismul de reglementare respectiv este abilitat să transfere astfel de informații referitoare la trasa internațională respectivă către organismele de reglementare menționate la alineatul (3).

(7) La cererea unui organism de reglementare, Comisia poate participa la activitățile menționate la alineatele (2)-(6), în vederea facilitării cooperării organismelor de reglementare, astfel cum se subliniază în alineatele respective.

▼M1

(8) Organismele de reglementare elaborează principii și practici comune pentru luarea deciziilor pe care sunt abilitate să le ia în temeiul prezentei directive. Aceste principii și practici comune includ mecanisme de soluționare a litigiilor care apar în cadrul alineatului (3a). Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare și a activităților rețelei menționate la alineatul (1) și dacă se dovedește necesar pentru a asigura cooperarea eficientă a organismelor de reglementare, Comisia poate să adopte acte de punere în aplicare care să stabilească aceste principii și practici comune. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).

▼B

(9) Organismele de reglementare revizuiesc deciziile și practicile asociațiilor de administratori de infrastructură, după cum se menționează la articolul 37 și articolul 40 alineatul (1), care pun în aplicare dispozițiile prezentei directive sau facilitează în alt mod transportul feroviar internațional.

▼M1

(10) În ceea ce privește deciziile referitoare la o infrastructură binațională, cele două state membre în cauză pot conveni în orice moment, după 24 decembrie 2016, să solicite coordonarea între organismele de reglementare în cauză, în vederea alinierii impactului deciziilor lor.

▼B

CAPITOLUL V

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 58

Norme privind achizițiile publice

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 aflat pe o 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 de la 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 stabilite la articolul 27, articolul 29 alineatul (2), articolele 38, 39 și 42, articolul 46 alineatele (4) și (6), articolul 47, articolul 49 alineatul (3), articolele 50-53, articolele 55 și 56, cu condiția ca hotărârile cu privire la alocarea capacităților de infrastructură sau perceperea de tarife să poată fi supuse unei căi de atac, 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 cazul 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 în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 62 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 a Regatului Unit, pentru întreprinderile feroviare care asigură servicii în Irlanda, derogările menționate la alineatul (1) nu se aplică.

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

▼B

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).

(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 motivată. Comisia analizează cererea respectivă și adoptă o decizie, în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 62 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 60

Exercitarea delegării de competențe

(1) Competența de a adopta acte delegate îi este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 20 alineatul (5), articolul 35 alineatul (3), articolul 43 alineatul (2) și articolul 56 alineatul (13) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 15 decembrie 2012. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 20 alineatul (5), articolul 35 alineatul (3), articolul 43 alineatul (2) și articolul 56 alineatul (13) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. 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) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 20 alineatul (5), al articolului 35 alineatul (3), al articolului 43 alineatul (2) și al articolului 56 alineatul (13) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

▼B

Articolul 61

Măsuri de aplicare

La cererea unui stat membru sau a unui organism de reglementare sau din proprie inițiativă, Comisia examinează măsurile specifice adoptate de autoritățile naționale cu privire la aplicarea prezentei directive referitoare la condițiile de acces la infrastructura și serviciile feroviare, acordarea de licențe întreprinderilor feroviare, tarifarea infrastructurii și alocarea capacităților în termen de 12 luni de la adoptarea măsurilor respective. Comisia decide, în conformitate cu procedura menționată la articolul 62 alineatul (2), în termen de patru luni de la primirea unei astfel de cereri dacă măsura aferentă poate continua să fie aplicată.

Articolul 62

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de un comitet. Respectivul comitet este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

(3) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. Atunci când comitetul nu emite un aviz privind proiectul de act de punere în aplicare care urmează să se adopte în conformitate cu articolul 10 alineatul (4), articolul 11 alineatul (4), articolul 12 alineatul (5), articolul 13 alineatul (9), articolul 17 alineatul (5), articolul 31 alineatele (3) și (5), articolul 32 alineatul (4) și articolul 57 alineatul (8), Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 63

Raportare

▼M1

(1) Până la 31 decembrie 2024, Comisia evaluează impactul prezentei directive asupra sectorului feroviar și transmite Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regiunilor un raport privind aplicarea directivei.

În special, raportul evaluează dezvoltarea serviciilor feroviare de mare viteză și verifică dacă există practici discriminatorii în ceea ce privește accesul la liniile de mare viteză. Comisia analizează necesitatea prezentării unor propuneri legislative.

Până la aceeași dată, Comisia analizează dacă persistă practici discriminatorii sau alte tipuri de denaturare a concurenței în raport cu administratorii de infrastructură care fac parte dintr-o întreprindere integrată vertical. Dacă este oportun, Comisia prezintă propuneri legislative.

▼B

(2) Pe baza experienței dobândite prin rețeaua de organisme de reglementare, Comisia prezintă Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regiunilor, până la 16 decembrie 2014, un raport privind cooperarea dintre organismele de

▼B

reglementare. Dacă este cazul, Comisia propune măsuri suplimentare pentru a asigura o supraveghere reglementară mai integrată a pieței feroviare europene, în special în cazul serviciilor internaționale. În acest scop se va analiza și posibilitatea adoptării unor măsuri legislative, după caz.

Articolul 64

Transpunere

(1) Statele membre adoptă actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive, inclusiv în ceea ce privește respectarea de către întreprinderi, operatori, solicitanți, autorități și alte entități vizate, până la 16 iunie 2015. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele respectivelor acte.

Atunci când statele membre adoptă respectivele acte, acestea 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 capitolelor II și IV din prezenta directivă nu se aplică Ciprului și Maltei atât timp cât pe teritoriul lor nu s-a instituit un sistem feroviar.

Articolul 65

Abrogare

Directivele 91/440/CEE, 95/18/CE și 2001/14/CE, astfel cum au fost modificate prin directivele enumerate în partea A din anexa IX, ►C1 se abrogă cu efect de la 17 iunie 2015, ◄ fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre privind termenele de transpunere în dreptul intern a directivelor prevăzute în anexa IX partea B.

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

Articolul 66

Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 67

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

▼B

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, inclusiv în gări pentru călători și în terminale de marfă; 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 pe șosea și acces pentru pietoni care vin și pleacă pe jos;

— 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, inclusiv o parte din instalațiile pentru colectarea taxelor pentru transport.

▼B

ANEXA II

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 infrastructurii feroviare, inclusiv a macazurilor 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) toate celelalte informații necesare introducerii sau operării serviciilor pentru care au fost acordate capacitățile.

2. Se acordă accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, la următoarele infrastructuri de servicii, în cazul în care acestea există, și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri:

   (a) gările pentru călători, clădirile acestora și celelalte instalații, inclusiv afișarea informațiilor despre călătorie și amplasamentul adecvat pentru serviciile de emitere a biletelor;

   (b) terminalele de marfă;

   (c) stațiile de triaj și stațiile de formare a trenurilor, inclusiv infrastructuri de manevrare;

   (d) grupa de primiri;

   (e) facilități de întreținere, cu excepția infrastructurilor de întreținere capitală dedicate trenurilor de mare viteză sau altor tipuri de material rulant care necesită facilități specifice;

   (f) alte infrastructuri tehnice, inclusiv instalații de curățare și de spălare;

   (g) infrastructurile portuare maritime și interioare legate de activități feroviare;

   (h) infrastructurile de intervenție;

   (i) infrastructuri de alimentare cu combustibil și furnizarea de combustibil în aceste infrastructuri, tarifele aferente trebuind să figureze separat pe facturi.

3. Serviciile suplimentare pot cuprinde:

   (a) curentul pentru tracțiune, tarifele aferente trebuind să figureze pe facturi separat de tarifele pentru utilizarea echipamentelor de alimentare electrică, fără a se aduce atingere aplicării Directivei 2009/72/CE;

   (b) preîncălzirea trenurilor de călători;

   (c) contracte specifice pentru:

      — controlul transportului mărfurilor periculoase;

      — asistență în operarea trenurilor speciale.

▼B

4. Serviciile auxiliare pot conține:

(a) accesul la rețelele de telecomunicații;

(b) furnizarea de informații suplimentare;

(c) inspecția tehnică a materialului rulant;

(d) servicii de emitere a biletelor în gările pentru călători;

(e) serviciile de întreținere capitală furnizate în cadrul infrastructurilor dedicate trenurilor de mare viteză sau altor tipuri de material rulant care necesită facilități specifice.

▼B

ANEXA III

CAPACITATEA FINANCIARĂ

(menționată la articolul 20)

Informațiile care trebuie furnizate de către întreprinderile care solicită o licență, în conformitate cu articolul 20, acoperă următoarele aspecte:

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

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

(c) capitalul circulant;

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

(e) sarcinile instituite asupra activelor unei întreprinderi;

(f) impozitele și contribuțiile la asigurările sociale.

▼B

ANEXA IV

CONȚINUTUL DOCUMENTULUI DE REFERINȚĂ AL REȚELEI

(menționat la articolul 27)

Documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 trebuie să conțină următoarele informații:

1. un capitol care stabilește natura infrastructurii disponibile pentru întreprinderile feroviare și condițiile de acces la aceasta. Informațiile din prezenta secțiune trebuie să fie armonizate anual cu registrele de infrastructură feroviară care se publică în conformitate cu articolul 35 din Directiva 2008/57/CE sau să facă trimitere la acestea;

2. un capitol cu privire la principiile de tarifare și la tarife. Acesta 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 II, asigurate de un singur furnizor. Detaliază metodologia, regulile și, după caz, baremurile utilizate pentru aplicarea articolelor 31-36, atât pentru taxe, cât și pentru costuri. Conține informații asupra modificărilor tarifelor deja stabilite sau prevăzute în următorii cinci ani, dacă sunt disponibile;

3. un capitol asupra principiilor și criteriilor pentru alocarea capacităților. Acesta 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:

   (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 și procedurile de planificare a unor lucrări de întreținere programate sau neprevăzute;

   (d) 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 din prezenta directivă și la certificatele de siguranță feroviară emise în conformitate cu Directiva 2004/49/CE sau care indică un site web unde aceste informații sunt disponibile gratuit în format electronic;

▼B

5. un capitol referitor la informațiile despre procedurile de soluționare a litigiilor și de introducere a căilor de atac în chestiuni ce privesc accesul la infrastructura și serviciile feroviare, precum și sistemul de îmbunătățire a performanțelor menționat la articolul 35;

6. un capitol referitor la informațiile despre accesul la infrastructurile de servicii menționate în anexa II 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 sau indică un site web unde aceste informații sunt disponibile gratuit în format electronic;

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

▼B

ANEXA V

PRINCIPIILE ȘI PARAMETRII DE BAZĂ AI ACORDURILOR CONTRACTUALE ÎNTRE AUTORITĂȚILE COMPETENTE ȘI ADMINISTRATORII DE INFRASTRUCTURĂ

(menționate la articolul 30)

Acordul de natură contractuală precizează dispozițiile articolului 30 și include cel puțin următoarele elemente:

1. domeniul de aplicare al acordului în ceea ce privește infrastructura și infrastructurile de servicii, structurat conform anexei II. Acesta vizează toate aspectele administrării infrastructurii, inclusiv întreținerea și reînnoirea infrastructurii aflate deja în exploatare. Dacă este cazul, se poate include și construcția de noi infrastructuri;
2. structura plăților sau a fondurilor alocate serviciilor de infrastructură enumerate în anexa II, întreținerii și reînnoirii și tratării restanțelor în activitatea de întreținere și de reînnoire. Dacă este cazul, se poate include și structura plăților sau a fondurilor alocate infrastructurilor noi;
3. obiective de performanță focalizate pe utilizator, sub forma unor indicatori și a unor criterii de calitate care acoperă elemente precum:
   (a) performanța feroviară, cum ar fi din punct de vedere al vitezei pe linie și al fiabilității, și satisfacția clientului;
   (b) capacitatea rețelei;
   (c) gestionarea activelor;
   (d) volumele de activitate;
   (e) nivelurile de siguranță; și
   (f) protecția mediului;
4. volumul posibilelor restanțe în activitatea de întreținere și activele care urmează a fi eliminate din uz și care, prin urmare, determină fluxuri financiare diferite;
5. stimulentele menționate la articolul 30 alineatul (1), cu excepția celor puse în aplicare prin măsuri de reglementare în conformitate cu articolul 30 alineatul (3);
6. obligațiile minime de raportare ale administratorului infrastructurii în ceea ce privește conținutul și frecvența rapoartelor, inclusiv informațiile care trebuie publicate anual;
7. durata convenită a acordului, care va fi sincronizată și va corespunde duratei planului de afaceri, concesionării sau licenței administratorului infrastructurii, după caz, și cadrul și regulile de tarifare stabilite de stat;
8. reguli de abordare a întreruperilor majore ale operațiunilor și a situațiilor de urgență, inclusiv planuri de urgență și de reziliere anticipată a acordului de natură contractuală, precum și informarea la timp a utilizatorilor;
9. măsuri de remediere, care se iau în situația în care una dintre părți își încalcă obligațiile contractuale sau în situații excepționale care afectează disponibilitatea finanțării publice. Acestea includ condițiile și procedurile de renegociere și reziliere anticipată.

▼B

ANEXA VI

CERINȚE APLICABILE COSTURILOR ȘI TARIFELOR AFERENTE INFRASTRUCTURII FEROVIARE

[menționate la articolul 32 alineatul (1) și articolul 35]

1. Elementele pereche care trebuie avute în vedere de administratorii infrastructurii atunci când definesc o listă de segmente de piață în vederea introducerii de majorări în sistemul de tarifare, în conformitate cu articolul 32 alineatul (1), includ cel puțin următoarele:

   (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.

2. 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 performanței și pentru a nu periclita viabilitatea economică a unui serviciu, administratorul infrastructurii convine cu solicitanții 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 dată;

   (b) administratorul infrastructurii comunică întreprinderilor feroviare graficul de circulație, pe baza căruia se calculează întârzierile, cu cel puțin cinci zile înainte de cursă. Administratorul infrastructurii poate aplica o perioadă de preaviz mai redusă în caz de forță majoră sau de modificări tardive ale graficului de circulație;

   (c) toate întârzierile se încadrează în una dintre 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

▼B

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

▼B

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 56, în cazul unor diferende în legătură cu sistemul de îmbunătățire a performanțelor, se pune la dispoziție un sistem de soluționare a diferendelor pentru a rezolva rapid astfel de situații. Acest sistem de soluționare a diferendelor trebuie să fie imparțial față de părțile implicate. Dacă se aplică acest sistem, trebuie luată o decizie în termen de 10 zile lucrătoare;

(h) o dată pe an, administratorul infrastructurii publică nivelul mediu anual al performanței serviciilor realizat de întreprinderile feroviare pe baza principalilor parametri convenți în sistemul de îmbunătățire a performanțelor.

▼B

ANEXA VII

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, după caz, 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 grafic de circulație.

▼B

ANEXA VIII

INFORMAȚIILE CONTABILE CARE TREBUIE TRANSMISE LA CERERE ORGANISMULUI DE REGLEMENTARE

[menționate la articolul 56 alineatul (12)]

1. Separarea contabilă

   (a) 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) informații detaliate despre sursele individuale, utilizările fondurilor publice și alte forme de compensare, într-o manieră transparentă și detaliată, cuprinzând inclusiv 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) categorii de costuri și profit, permițând să se determine dacă au existat subvenții încrucișate între aceste activități diferite, conform cerințelor organismului de reglementare;

   (d) metodologia utilizată la repartizarea costurilor între diferite activități;

   (e) în cazul în care întreprinderea reglementată face parte dintr-o structură de grup, detalii complete ale plăților efectuate între întreprinderi.

2. Monitorizarea tarifelor de acces la calea ferată

   (a) 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) 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) 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

   (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, după caz.

▼B

ANEXA IX

PARTEA A

DIRECTIVE ABROGATE ȘI LISTA MODIFICĂRILOR ULTERIOARE

(menționate la articolul 65)

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

PARTEA B

LISTA TERMENELOR DE TRANSPUNERE ÎN DREPTUL INTERN

(menționată la articolul 65)

Directiva	Data limită 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

▼B

ANEXA X

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 alineatele (4)-(9)
Articolul 2 alineatul (4)			Articolul 2 alineatul (10)
			Articolul 2 alineatul (11)
Articolul 3			Articolul 3 alineatele (1)-(8)
			Articolul 3 alineatele (9)-(13)
	Articolul 2 literele (b) și (c)		Articolul 3 alineatele (14) și (15)
			Articolul 3 alineatele (16) și (17)
		Articolul 2	Articolul 3 alineatele (18)-(28)
			Articolul 3 alineatele (29) și (30)
Articolul 4			Articolul 4
Articolul 5			Articolul 5 alineatele (1)-(3)
			Articolul 5 alineatul (4)
Articolul 6 alineatele (1) și (2)			Articolul 6 alineatele (1) și (2)
Articolul 9 alineatul (4)			Articolul 6 alineatul (3)
Articolul 6 alineatul (1) paragraful al doilea			Articolul 6 alineatul (4)
Articolul 6 alineatul (3) și anexa II			Articolul 7 alineatul (1)
		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)

▼B

Directiva 91/440/CEE	Directiva 95/18/CE	Directiva 2001/14/CE	Prezenta directivă
Articolul 9 alineatele (1) și (2)			Articolul 9 alineatele (1) și (2)
Articolul 10 alineatele (3) și (3a)			Articolul 10 alineatele (1) și (2)
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 alineatele (1)-(4)
			Articolul 12 alineatul (5)
		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 alineatul (1)		Articolul 20 alineatul (1)
	Anexă, partea I punctul 1		Articolul 20 alineatul (2)
			Articolul 20 alineatul (3)
	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) paragraful al doilea	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

▼B

Directiva 91/440/CEE	Directiva 95/18/CE	Directiva 2001/14/CE	Prezenta directivă
		Articolul 8	Articolul 32
		Articolul 9	Articolul 33
		Articolul 10	Articolul 34
		Articolul 11	Articolul 35
		Articolul 12	Articolul 36
			Articolul 37
		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 34 alineatul (2)	Articolul 61

▼B

Directiva 91/440/CEE	Directiva 95/18/CE	Directiva 2001/14/CE	Prezenta directivă
Articolul 11a		Articolul 35 alineatele (1), (2) și (3)	Articolul 62
Articolul 10 alineatul (9)			Articolul 63
		Articolul 38	Articolul 64
			Articolul 65
	Articolul 17	Articolul 39	Articolul 66
Articolul 16	Articolul 18	Articolul 40	Articolul 67
			Anexa I
		Anexa II	Anexa II
	Anexă		Anexa III
		Anexa I	Anexa IV
			Anexa V
			Anexa VI
		Anexa III	Anexa VII
			Anexa VIII