

32001L0014

15.3.2001

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

L 75/29

**DIRECTIVA 2001/14/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
din 26 februarie 2001
privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și
certificarea în materie de siguranță**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 71,

având în vedere propunerea Comisiei ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social ⁽²⁾,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽³⁾,

în conformitate cu procedura menționată la articolul 251 din tratat ⁽⁴⁾, având în vedere proiectul comun aprobat de comitetul de conciliere la 22 noiembrie 2000,

întrucât:

- (1) O mai mare integrare a sectorului feroviar al Comunității reprezintă un element esențial pentru realizarea pieței interne și un progres în realizarea mobilității durabile.
- (2) Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare ⁽⁵⁾ prevede anumite drepturi de acces la transportul feroviar internațional pentru întreprinderile feroviare și grupurile internaționale de întreprinderi feroviare; aceste drepturi se referă la faptul că infrastructura feroviară poate fi folosită de mai mulți utilizatori.
- (3) Directiva 95/19/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii ⁽⁶⁾ a stabilit

un cadru general pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară.

- (4) Aceste directive nu au împiedicat o diferență importantă a structurii și nivelului tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare și a formei și duratei procedurilor de alocare a capacităților.
- (5) Pentru a asigura transparența și accesul nediscriminatoriu la infrastructura feroviară a tuturor întreprinderilor feroviare, toate informațiile necesare utilizării drepturilor de acces sunt publicate într-un document de referință al rețelei.
- (6) Sistemele corespunzătoare de alocare a capacităților de infrastructură feroviară combinate cu existența operatorilor competitivi determină un echilibru mai bun între diferitele moduri de transport.
- (7) Încurajarea utilizării optime a infrastructurii feroviare conduce la o scădere a costurilor de transport pentru societate.
- (8) Un sector eficient de transport al mărfurilor, mai ales transfrontalier, necesită acțiuni de deschidere a pieței.
- (9) Trebuie ca statele membre să aibă posibilitatea să permită cumpărătorilor de servicii de transport feroviar să participe în mod direct la procesul de alocare a capacităților.
- (10) Revitalizarea căilor ferate europene printr-un acces mai mare al transportului internațional de marfă pe Rețeaua Transeuropeană de Transport Feroviar de Marfă necesită o concurență loială între transportul feroviar și cel rutier, mai ales ținându-se cont în mod adecvat de diferitele efecte externe; sistemele corespunzătoare de tarifare a infrastructurii feroviare, împreună cu sistemele corespunzătoare ale altor infrastructuri de transport și cu operatorii concurenți determină un echilibru optim între diversele moduri de transport.
- (11) Sistemele de tarifare și de alocare a capacităților trebuie să permită accesul egal și nediscriminatoriu al tuturor întreprinderilor și să încerce, pe cât posibil, să satisfacă nevoile tuturor utilizatorilor și modurilor de transport într-o manieră corectă și nediscriminatorie.

⁽¹⁾ JO C 321, 20.10.1998, p. 10 și JO C 116 E, 26.4.2000, p. 40.

⁽²⁾ JO C 209, 22.7.1999, p. 22.

⁽³⁾ JO C 57, 29.2.2000, p. 40.

⁽⁴⁾ Avizul Parlamentului European din 10 martie 1999 (JO C 175, 21.6.1999, p. 120). Aviz confirmat la 27 octombrie 1999 (JO C 154, 5.6.2000, p. 22). Poziția comună a Consiliului din 28 martie 2000 (JO C 178, 27.6.2000, p. 28) și Decizia Parlamentului European din 5 iulie 2000 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial), Decizia Parlamentului European din 1 februarie 2001 și Decizia Consiliului din 20 decembrie 2000.

⁽⁵⁾ JO L 237, 24.8.1991, p. 25. Directivă modificată de Directiva 2001/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 75, 15.3.2001, p. 1).

⁽⁶⁾ JO L 143, 27.6.1995, p. 75.

- (12) Sistemele de tarifare și de alocare a capacităților trebuie, în cadrul stabilit de statele membre, să încurajeze administratorii infrastructurii feroviare să optimizeze utilizarea acesteia.
- (13) Sistemele de alocare a capacităților trebuie să ofere semnale clare și coerente întreprinderilor feroviare, care să le permită acestora să ia hotărâri corecte.
- (14) Pentru a ține seama de nevoile utilizatorilor sau ale potențialilor utilizatori ai capacităților de infrastructură feroviară de a-și planifica operațiunile și de nevoile clienților și ale finanțatorilor, este important ca administratorul infrastructurii să asigure alocarea capacităților de infrastructură într-un mod care să reflecte necesitatea de menținere și îmbunătățire a nivelului de siguranță al serviciilor.
- (15) Este de dorit ca întreprinderilor feroviare și administratorului infrastructurii să li se ofere stimulente pentru a diminua perturbările și pentru a îmbunătăți performanțele rețelei.
- (16) Sistemele de tarifare și de alocare a capacităților trebuie să permită concurența loială în furnizarea serviciilor de transport feroviar.
- (17) Este important să se acorde atenție atât cerințelor comerciale ale solicitanților, cât și celor ale administratorului infrastructurii.
- (18) Este important să se îmbunătățească flexibilitatea administratorilor infrastructurii în ceea ce privește alocarea capacităților de infrastructură, dar aceasta trebuie să fie compatibilă cu satisfacerea cerințelor rezonabile ale solicitantului.
- (19) Procesul de alocare a capacităților trebuie să împiedice impunerea unor constrângeri excesive asupra dezvoltării afacerilor altor întreprinderi care dețin sau vor să dețină drepturi de utilizare a infrastructurii.
- (20) Este de dorit să se acorde un anumit grad de flexibilitate administratorilor infrastructurii, pentru a permite realizarea unei utilizări mai eficiente a infrastructurii rețelei.
- (21) Pentru sistemele de alocare a capacităților și de tarifare poate apărea necesitatea de a ține cont de faptul că diferitele componente ale rețelei de infrastructură feroviară ar fi putut fi proiectate pentru anumiți utilizatori principali.
- (22) Cerințele serviciilor pentru transportul de călători pot fi de multe ori în contradicție cu cele ale serviciilor pentru transportul de marfă; cerințele serviciilor pentru transportul de călători pot rezulta într-o rețea ale cărei construcție și întreținere sunt mai costisitoare decât în cazul unei rețele proiectate numai pentru transportul de marfă;
- creșterea diferenței dintre viteza materialului rulant pentru pasageri și cel pentru marfă poate duce la agravarea conflictului dintre aceste două tipuri de trafic.
- (23) Utilizatorii diferiți și diversele tipuri de utilizatori au în mod frecvent o influență diferită asupra capacităților de infrastructură, iar nevoia de servicii diverse trebuie echilibrată în mod corespunzător.
- (24) Serviciile exploatate în baza unui contract cu o autoritate publică pot necesita reguli speciale pentru a-și menține gradul de atractivitate față de utilizatori.
- (25) Sistemele de tarifare și de alocare a capacităților trebuie să țină seama de efectele saturării tot mai mari a capacităților de infrastructură și, în cele din urmă, de capacitatea deficitară.
- (26) Termenele diferite alocate pentru planificarea tipurilor de trafic au rolul de a semnaliza că este de dorit să se asigure că pot fi satisfăcute cererile pentru capacități de infrastructură formulate după încheierea procesului de stabilire a graficului de circulație.
- (27) Utilizarea tehnologiei informației poate mări viteza și receptivitatea procesului de stabilire a graficului de circulație și poate îmbunătăți posibilitățile solicitanților de a cere capacități de infrastructură, precum și îmbunătățirea capacității de stabilire a traselor care străbat rețelele mai multor administratori ai infrastructurii.
- (28) Pentru garantarea rezultatelor optime din partea întreprinderilor feroviare, este de dorit să se ceară o examinare a utilizării capacităților de infrastructură atunci când coordonarea cererilor de capacitate este necesară pentru a satisface necesarul utilizatorilor.
- (29) Datorită poziției de monopol a administratorilor infrastructurii, este de dorit să se ceară examinarea capacităților de infrastructură disponibile și a măsurilor de creștere a acesteia atunci când procesul de alocare a capacităților nu poate satisface cerințele utilizatorilor.
- (30) Lipsa informațiilor despre cererile celorlalte întreprinderi feroviare, precum și despre constrângerile din cadrul sistemului, poate îngreuna încercarea întreprinderilor feroviare de a-și îmbunătăți propriile cereri cu privire la capacitățile de infrastructură.
- (31) Este important să se asigure o mai bună coordonare a sistemelor de alocare pentru a se asigura creșterea atractivității căii ferate pentru traficul care utilizează rețelele mai multor administratori feroviari, în special pentru traficul internațional.

- (32) Este important să se reducă denaturările concurenței, care pot apărea între infrastructurile feroviare ori între diversele moduri de transport, ca urmare a diferențelor importante între principiile de tarifare.
- (33) Este de dorit să se definească acele componente ale serviciilor de infrastructură care sunt esențiale pentru a permite operatorului să presteze serviciul și care trebuie oferite în schimbul unor tarife de acces minime.
- (34) Este de dorit să se facă investiții în infrastructura feroviară, iar sistemele de tarifare a utilizării infrastructurii trebuie să ofere stimulente administratorilor acesteia pentru realizarea investițiilor adecvate acolo unde acestea sunt avantajoase din punct de vedere economic.
- (35) Orice sistem de tarifare emite semnale economice către utilizatori. Este important ca aceste semnale către întreprinderile feroviare să fie coerente și să îi determine să ia hotărâri raționale.
- (36) Pentru a permite stabilirea unor niveluri adecvate și corecte ale tarifelor de utilizare a infrastructurii, administratorii acesteia trebuie să consemneze și să stabilească valoarea activelor lor și să manifeste o înțelegere clară a factorilor de cost în administrarea infrastructurii.
- (37) Este de dorit să se asigure că se ține seama de costurile externe în situația în care se iau hotărâri cu privire la transport.
- (38) Este important să se asigure că tarifele aplicate traficului internațional sunt stabilite astfel încât să permită transportului feroviar să satisfacă necesarul pieței; în consecință, tarifarea infrastructurii trebuie stabilită la nivelul costurilor determinate în mod direct de operarea trenurilor.
- (39) Nivelul global de recuperare a costurilor prin tarifele de utilizare a infrastructurii afectează nivelul contribuției guvernamentale; statele membre pot cere niveluri diferite de recuperare a costurilor globale prin tarife, inclusiv creșteri sau o rată de recuperare, care pot fi suportate de către piață, asigurându-se un echilibru între recuperarea costurilor și competitivitatea integrată a transportului feroviar de marfă. Totuși, este de dorit ca orice sistem de tarifare al infrastructurii să permită utilizarea rețelei feroviare de către un trafic care poate acoperi cel puțin costurile suplimentare pe care le determină.
- (40) O infrastructură feroviară reprezintă un monopol natural. De aceea este necesar ca administratorii infrastructurii să fie stimulați pentru a reduce costurile și a-și administra infrastructura în mod eficient.
- (41) Trebuie să se țină cont de faptul că multă vreme nivelul investițiilor în infrastructură și tehnologie nu a permis crearea condițiilor pentru o dezvoltare reală a transportului feroviar. De aceea este recomandabil ca, în ciuda situației enunțate, să se realizeze o dezvoltare corespunzătoare, mai ales în contextul creării Rețelei Transeuropene de Transport Feroviar de Marfă, prin utilizarea *inter alia* a instrumentelor puse la dispoziție de Comunitate, fără să se aducă atingere priorităților deja stabilite.
- (42) Reducerile permise a fi acordate întreprinderilor feroviare trebuie corelate cu reducerile efective ale costurilor administrative; reducerile pot fi folosite și pentru încurajarea utilizării eficiente a infrastructurii.
- (43) Este de dorit să se ofere întreprinderilor feroviare și administratorului infrastructurii stimulente pentru a reduce la minim perturbările din rețea.
- (44) Alocarea capacităților se asociază cu un cost pentru administratorul infrastructurii, cost care trebuie recuperat.
- (45) Sunt necesare măsuri care să asigure că tuturor întreprinderilor feroviare autorizate în baza dreptului comunitar li se cere să posede un certificat de siguranță corespunzător înainte de a opera pe teritoriul unui stat membru; acordarea certificatelor de siguranță trebuie să se conformeze dreptului comunitar.
- (46) Administrarea eficientă și utilizarea echitabilă și nediscriminatorie a infrastructurii feroviare necesită înființarea unui organism de control care să supravegheze aplicarea prezentelor reguli comunitare și care să acționeze ca un organism de reglementare, fără a elimina posibilitatea unui control juridicțional.
- (47) Sunt necesare măsuri specifice pentru a se ține seama de situația concretă din punct de vedere geopolitic și geografic a anumitor state membre, precum și de organizarea specifică a sectorului feroviar în diverse state membre, asigurându-se totodată integritatea pieței interne.
- (48) Măsurile necesare pentru aplicarea prezentei directive trebuie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor pentru exercitarea competențelor de punere în aplicare conferite Comisiei ⁽¹⁾.
- (49) În conformitate cu principiile subsidiarității și proporționalității stabilite în articolul 5 din tratat, obiectivele prezentei directive, și anume coordonarea sistemelor statelor membre care reglementează alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifele de utilizare a acesteia, precum și certificarea în materie de siguranță nu pot fi în totalitate atinse de către statele membre dată fiind nevoia de asigurare a condițiilor echitabile și nediscriminatorii de acces la infrastructură, precum și nevoia de a ține seama de dimensiunile vădit internaționale implicate în operarea elementelor importante ale rețelelor feroviare și care, astfel,

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

datorită nevoii de acțiuni coordonate transnaționale, aceste obiective pot fi mai bine atinse de către Comunitate. Prezentă directivă nu depășește limitele necesare realizării acestor obiective.

- (50) Regulamentul (CEE) nr. 2830/77 al Consiliului din 12 decembrie 1977 privind măsurile necesare realizării comparabilității dintre sistemele contabile și conturile anuale ale întreprinderilor feroviare ⁽¹⁾, Regulamentul (CEE) nr. 2183/78 al Consiliului din 19 septembrie 1978 de stabilire a principiilor unitare de calcul al costurilor pentru întreprinderile feroviare ⁽²⁾, Decizia 82/529/CEE a Consiliului din 19 iulie 1982 privind stabilirea tarifelor pentru transportul internațional de mărfuri pe calea ferată ⁽³⁾, Decizia 83/418/CEE a Consiliului din 25 iulie 1983 privind autonomia comercială a căilor ferate în administrarea traficului internațional de călători și bagaje ⁽⁴⁾ și Directiva 95/19/CE sunt înlocuite de prezenta directivă și trebuie abrogate,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII INTRODUCATIVE

Articolul 1

Domeniu de aplicare

(1) Prezenta directivă se referă la principiile și procedurile ce trebuie aplicate în privința stabilirii și percepției tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare și în privința alocării capacităților de infrastructură feroviară.

Statele membre trebuie să asigure 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.

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

⁽¹⁾ JO L 334, 24.12.1977, p. 13. Regulament modificat ultima dată de Actul de aderare din 1994.

⁽²⁾ JO L 258, 21.9.1978, p. 1. Regulament modificat ultima dată de Actul de aderare din 1994.

⁽³⁾ JO L 234, 9.8.1982, p. 5. Regulament modificat ultima dată de Actul de aderare din 1994.

⁽⁴⁾ JO L 237, 26.8.1983, p. 32. Regulament modificat ultima dată de Actul de aderare din 1994.

(3) Statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al prezentei directive:

- (a) rețelele locale și regionale autonome destinate serviciilor pentru transportul de călători pe infrastructura feroviară;
- (b) rețelele destinate doar pentru prestarea serviciilor de transport urban sau suburban de călători;
- (c) rețelele regionale utilizate pentru transportul regional de marfă numai de către o întreprindere feroviară, nereglementat de domeniul de aplicare al Directivei 91/440/CEE 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.

(4) Operațiunile de transport sub forma serviciilor de navetă pentru transportul vehiculelor rutiere prin tunelul Canalului Mânecii nu fac obiectul prezentei directive.

Articolul 2

Definiții

În înțelesul prezentei directive:

- (a) „alocare” înseamnă repartizarea capacității de infrastructură feroviară de către administratorul infrastructurii;
- (b) „solicitant” înseamnă o întreprindere feroviară și/sau un grup internațional de întreprinderi feroviare titulari ai unei licențe și, în statele membre care prevăd o astfel de posibilitate, alte persoane fizice sau juridice sau entități care pentru activități publice sau din interes comercial doresc să obțină capacități de infrastructură, ca de exemplu autoritățile publice prevăzute în Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 ⁽⁵⁾ și încărcătorii, expeditorii și operatorii de transport combinat, în vederea efectuării de servicii de transport feroviar pe teritoriile lor respective;
- (c) „infrastructură saturată” înseamnă o secțiune a 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;

⁽⁵⁾ Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 al Consiliului din 26 iunie 1969 privind acțiunea statelor membre în ceea ce privește obligațiile inerente noțiunii de serviciu public în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căile navigabile interioare (JO L 156, 28.6.1969, p. 1). Regulament modificat ultima dată de Regulamentul (CE) nr. 1893/91 (JO L 169, 29.6.1991, p. 1).

- (d) „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 unei secțiuni de infrastructură drept „infrastructură saturată”;
- (e) „coordonare” înseamnă procedura prin care organismul de alocare și solicitanții încearcă să rezolve situațiile cererilor de rezervare concurente pentru capacitatea de infrastructură;
- (f) „acord-cadru” înseamnă un acord general obligatoriu din punct de vedere juridic, încheiat în baza dreptului public sau privat, care stabilește drepturile și obligațiile unui solicitant și ale administratorului infrastructurii sau organismului de alocare 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;
- (g) „capacitate de infrastructură” înseamnă posibilitatea de programare a traselor cerute pentru un segment de infrastructură pe o anumită perioadă;
- (h) „administratorul infrastructurii” înseamnă orice organism sau întreprindere responsabilă în special de realizarea și întreținerea infrastructurii feroviare. Acest termen poate include și administrarea sistemelor de control și siguranță ale infrastructurii. Atribuțiile administratorului infrastructurii în ceea ce privește o rețea sau o parte a unei rețele pot fi atribuite unor organisme sau întreprinderi diferite;
- (i) „rețea” înseamnă întreaga infrastructură feroviară deținută și/sau administrată de un administrator al infrastructurii;
- (j) „document de referință al rețelei” înseamnă documentul prin care se precizează în mod detaliat regulile generale, termenele, procedurile și criteriile cu privire la sistemele de tarifare și de alocare a capacităților. Conține, de asemenea, orice alte informații necesare pentru a permite introducerea cererilor de capacități de infrastructură;
- (k) „întreprindere feroviară” înseamnă orice întreprindere publică sau privată care a obținut o licență în conformitate cu legislația comunitară aplicabilă, al cărei principal obiect de activitate constă în furnizarea de servicii de transport de marfă și/sau călători pe calea ferată, tracțiunea fiind asigurată obligatoriu de această întreprindere; acest termen include, de asemenea, și întreprinderile care asigură numai tracțiunea;
- (l) „trasă” înseamnă capacitatea de infrastructură necesară pentru a permite circulația unui tren între două puncte ale rețelei, în cursul unei perioade determinate;
- (m) „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.

Articolul 3

Documentul de referință al rețelei

- (1) După consultarea părților interesate, administratorul infrastructurii stabilește și publică un document de referință al rețelei, care se poate obține după achitarea unei taxe care nu poate depăși costul de publicare a acestui document.
- (2) Documentul de referință al rețelei stabilește caracteristicile infrastructurii puse la dispoziție întreprinderilor feroviare. Acesta conține informații care stabilesc condițiile de acces pe infrastructura feroviară relevantă. Conținutul documentului de referință al rețelei este prevăzut în anexa I.
- (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.

CAPITOLUL II

TARIFELE DE UTILIZARE A INFRASTRUCTURII

Articolul 4

Stabilirea, calcularea și perceperea tarifelor

- (1) Statele membre stabilesc un cadru de tarifare cu respectarea independenței administrării prevăzute la articolul 4 din Directiva 91/440/CEE.

Sub rezerva amintitei condiții de independență a administrării, statele membre stabilesc și regulile specifice de tarifare sau transferă această competență administratorului infrastructurii. Calcularea tarifului pentru utilizarea infrastructurii și perceperea acestuia sunt realizate de administratorul infrastructurii.

- (2) În situația în care administratorul infrastructurii, prin cadrul legal, organizatoric sau decizional nu este independent față de toate întreprinderile feroviare, atribuțiile expuse în prezentul capitol, cu excepția percepției tarifelor, sunt preluate de un organism de tarifare independent prin cadrul legal, organizatoric și decizional.

- (3) Administratorii infrastructurii colaborează pentru a asigura exploatarea eficientă a serviciilor de transport feroviar care utilizează mai multe rețele de infrastructură. Aceștia urmăresc garanțarea în special a competitivității optime a transportului internațional feroviar de marfă și asigurarea utilizării eficiente a Rețelei Transeuropene de Transport Feroviar de Marfă. Ei pot înființa organizațiile comune necesare în scopul realizării acestui obiectiv. Orice formă de colaborare sau organizare comună este supusă normelor prevăzute în prezenta directivă.

(4) Cu excepția situației în care sunt adoptate dispoziții speciale în conformitate cu articolul 8 alineatul (2), administratorii infrastructurii se asigură că sistemul de tarificare utilizat se bazează pe aceleași principii valabile pentru întreaga lor rețea.

(5) Administratorii infrastructurii se asigură că aplicarea sistemelor de tarificare 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 respectă regulile stabilite în documentul de referință al rețelei.

(6) Administratorul infrastructurii sau organismul de tarificare respectă confidențialitatea din punct de vedere comercial a informațiilor care îi sunt comunicate de solicitanți.

Articolul 5

Servicii

(1) Întreprinderile feroviare au dreptul, în mod nediscriminatoriu, la setul minim de prestații și de acces, prin intermediul rețelei la infrastructurile de servicii prevăzute în anexa II. Furnizarea serviciilor menționate la anexa II alineatul (2) se realizează în mod nediscriminatoriu, iar cererile întreprinderilor feroviare pot fi respinse doar dacă există alte opțiuni viabile în condițiile pieței. Dacă serviciile nu sunt asigurate de către un singur administrator al infrastructurii, furnizorul „infrastructurii principale” depune toate eforturile rezonabile pentru a facilita furnizarea acestor servicii.

(2) În situația în care un administrator al infrastructurii asigură oricare dintre serviciile descrise în anexa II alineatul (3) sub forma unui serviciu suplimentar, acesta îl furnizează la cererea întreprinderii feroviare.

(3) Întreprinderile feroviare pot cere administratorului infrastructurii sau altor furnizori o gamă mai largă de servicii auxiliare, enumerate în anexa II alineatul (4). Administratorul infrastructurii nu este obligat să presteze aceste servicii auxiliare.

Articolul 6

Costurile infrastructurii și contabilitatea

(1) Statele membre stabilesc condițiile corespunzătoare, inclusiv plățile în avans dacă este cazul, care să asigure că, în condiții normale de activitate și pe o perioadă de timp acceptabilă, conturile unui administrator al infrastructurii prezintă cel puțin un echilibru între venitul rezultat din tarifele de utilizare a infrastructurii, excedentul rezultat din alte activități comerciale și finanțările de la stat, pe de o parte, și cheltuielile infrastructurii, pe de altă parte.

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, în situația în care transportul feroviar poate concura cu alte moduri de transport, în cadrul de tarificare prevăzut la articolele 7 și 8, un stat membru poate cere administratorului infrastructurii să-și echilibreze conturile fără a apela la finanțarea statului.

(2) 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.

(3) Statele membre se asigură că dispoziția de la alineatul (2) se aplică fie în cadrul unui contract încheiat între autoritatea competentă și administratorul infrastructurii pe o perioadă de cel puțin trei ani care să prevadă finanțare de la stat, fie prin stabilirea unor măsuri de reglementare corespunzătoare, care să prevadă competențele necesare.

(4) În situația în care a fost încheiat un contract, termenii contractului și structura plăților destinate asigurării fondurilor administratorului infrastructurii sunt convenite în avans și acoperă întreaga durată a contractului.

(5) Trebuie elaborată o metodă de imputare a costurilor. Statele membre pot cere aprobarea prealabilă. Această metodă trebuie actualizată periodic în funcție de cele mai bune uzanțe internaționale.

Articolul 7

Principii de tarificare

(1) Tarifele de utilizare a infrastructurii feroviare se plătesc administratorului infrastructurii, iar acesta le utilizează la finanțarea activităților sale.

(2) Statele membre pot solicita administratorului infrastructurii să furnizeze toate informațiile necesare asupra tarifelor impuse. În acest scop, administratorul infrastructurii trebuie să poată dovedi că tarifele de utilizare a infrastructurii facturate în fapt fiecărui utilizator, în conformitate cu articolele 4-12, respectă metodologia, reglementarea și, dacă este cazul, baremurile stabilite în documentul de referință al rețelei.

(3) Fără să aducă atingere dispozițiilor de la alineatele (4) sau (5) sau de la articolul 8, tarifele pentru setul minim de prestații și accesul pe rețea la serviciile infrastructurii sunt stabilite la costul direct imputabil exploatarii serviciilor de transport feroviar.

(4) Tarifal de utilizare a infrastructurii poate include un tarif care să reflecte deficitul de capacitate al segmentului identificabil al infrastructurii pe durata perioadelor de saturare.

(5) Tariful de utilizare a infrastructurii poate fi modificat pentru a ține cont de costurile efectelor asupra mediului determinate de exploatarea feroviară. Modificarea este diferențiată în funcție de amploarea efectelor produse.

Tarifarea costurilor de mediu care determină o creștere a valorii globale a încasărilor ce revin administratorului infrastructurii este permisă doar dacă se aplică la un nivel comparabil modurilor de transport concurente.

În absența unui nivel comparabil de tarifare a costurilor de mediu aplicabil altor moduri de transport concurente, modificarea respectivă nu determină o schimbare totală a veniturilor administratorului infrastructurii. Dacă a fost introdus un nivel comparabil de tarifare a costurilor de mediu pentru transportul feroviar și pentru celelalte moduri de transport concurente determinând venituri suplimentare, statele membre decid asupra utilizării acestora.

(6) Pentru evitarea fluctuațiilor nedorite și disproporționate, 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 tarifelor de utilizare a infrastructurii trebuie raportată la costurile imputabile diferitelor servicii.

(7) Furnizarea serviciilor menționate la anexa II punctul (2) nu face obiectul prezentului articol. Fără să aducă atingere celor menționate mai sus, în stabilirea prețurilor pentru serviciile menționate la anexa II punctul (2) se ține cont de situația concurenței în cadrul transportului feroviar.

(8) În situația în care serviciile menționate la anexa II punctele (3) și (4) ca prestații suplimentare și auxiliare sunt oferite doar de un singur furnizor, tariful perceput pentru respectivul serviciu trebuie raportat la costul prestației, calculat pe baza nivelului real de utilizare.

(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.

Articolul 8

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 în special competitivitatea optimă a transportului feroviar internațional de marfă. Sistemul de tarifare respectă sporurile de productivitate realizate de întreprinderile feroviare.

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

(2) Pentru proiectele de investiții specifice care se vor realiza sau care au fost realizate cu cel mult 15 ani înainte de intrarea în vigoare a prezentei directive, 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 și/sau rentabilitatea și care, în caz contrar, nu ar putea sau nu ar fi putut fi puse în aplicare. O astfel de înțelegere tarifară poate conține și acorduri asupra împărțirii riscului asociat cu noile investiții.

(3) Pentru a se evita orice discriminare se procedează astfel încât tarifele medii și marginale ale unui administrator al infrastructurii percepute pentru utilizarea 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.

(4) Un administrator al infrastructurii care intenționează să modifice elementele esențiale ale sistemului de tarifare menționat la alineatul (1) anunță acest lucru în mod public cu cel puțin trei luni înainte.

Articolul 9

Reduceri

(1) Fără să aducă atingere articolelor 81, 82, 86 și 87 din tratat și prin excepție de la articolul 7 alineatul (3) din prezenta directivă, orice reducere acceptată a tarifelor percepute unei întreprinderi feroviare de către administratorul infrastructurii, pentru orice serviciu, respectă criteriile stabilite în prezentul articol.

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

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

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

(5) Pentru servicii asemănătoare se aplică sisteme de reduceri similare.

Articolul 10

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

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

(2) În situația în care un operator 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 planul respectiv este compatibil cu articolele 73, 87 și 88 din tratat.

Articolul 11

Sistemul de creștere a performanței

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

(2) Principiile de bază ale planului de performanță se aplică întregii rețele.

Articolul 12

Tarifele de rezervare

Administratorii infrastructurilor pot percepe un tarif corespunzător pentru capacitatea solicitată, dar neutilizată. Acest tarif încurajează utilizarea eficientă a capacităților.

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

CAPITOLUL III

ALOCAREA CAPACITĂȚILOR DE INFRASTRUCTURĂ

Articolul 13

Drepturile asupra capacității

(1) Capacitățile de infrastructură sunt alocate de către un administrator al infrastructurii și, o dată alocate unui solicitant, nu pot fi 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 acordări 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 17 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 legislație.

Articolul 14

Alocarea capacităților

(1) Statele membre pot stabili un cadru de alocare a capacităților de infrastructură respectând independența administrării prevăzută la articolul 4 din Directiva 91/440/CEE. 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 comunitar.

(2) În situația în care administratorul infrastructurii nu este independent pe plan juridic, organizatoric sau decizional de orice întreprindere feroviară, funcțiile prevăzute la alineatul (1) și descrise în prezentul capitol sunt îndeplinite de către un organism de alocare independent pe plan juridic, organizatoric sau decizional de orice întreprindere feroviară.

(3) Administratorii infrastructurilor și organismele de alocare respectă confidențialitatea comercială a informațiilor care le-au fost comunicate.

Articolul 15

Colaborarea în vederea alocării capacităților de infrastructură pe mai multe rețele

(1) Administratorii infrastructurii colaborează pentru a permite crearea și alocarea eficientă a capacităților de infrastructură care străbat mai multe rețele. Aceștia organizează trase internaționale, în special în cadrul Rețelei Transeuropene de Transport Feroviar de Marfă. Ei stabilesc proceduri adecvate pentru a permite acest lucru. Aceste proceduri se supun normelor stabilite de prezenta directivă.

Procedura stabilită pentru coordonarea alocării capacităților de infrastructură la nivel internațional reunește reprezentanți ai administratorilor infrastructurii din partea tuturor infrastructurilor feroviare ale căror hotărâri de alocare au impact asupra mai multor administratori infrastructurii. Reprezentanți corespunzători ai administratorilor infrastructurilor din afara Comunității se pot asocia în cadrul acestor proceduri. Comisia este informată și invitată să participe în calitate de observator.

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

(3) Participanții la grupul de colaborare prevăzut 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.

(4) Lucrând în colaborare, în conformitate cu alineatul (1), administratorii infrastructurilor evaluează necesitățile și, în situația în care este cazul, pot propune și organiza trase internaționale pentru a facilita operarea trenurilor de marfă care fac obiectul unei cereri *ad hoc*, prevăzute la articolul 23.

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

Articolul 16

Solicitanții

(1) Cererile pentru obținerea unor capacități de infrastructură pot fi făcute de către întreprinderile feroviare și grupurile internaționale ale acestora și, pe teritoriul statelor membre care permit acest lucru, de către alți solicitanți care corespund definiției de la articolul 2 litera (b). Statele membre pot permite, pe teritoriile lor, și altor solicitanți să depună cereri pentru acordarea de capacități de infrastructură.

(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. Cerințele sunt publicate ca parte a principiilor de alocare în documentul de referință al rețelei, iar Comisia trebuie informată.

(3) Cerințele de la alineatul (2) 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.

Articolul 17

Acordurile-cadru

(1) Fără să aducă atingere articolelor 81, 82 și 86 din tratat, se poate încheia un acord-cadru cu un solicitant. Un astfel de acord-cadru precizează caracteristicile capacităților de infrastructură cerute de solicitant și oferite solicitantului pe o perioadă de timp care depășește valabilitatea unui grafic de circulație. Acordul-cadru nu va specifica trasa în mod detaliat dar trebuie realizat astfel încât să urmărească să răspundă nevoilor comerciale ale solicitantului. Un stat membru poate pretinde aprobarea prealabilă a unui astfel de acord-cadru de către organismul de control prevăzut la articolul 30 din prezenta directivă.

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

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

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

(5) În principiu, acordurile cadru se încheie pe o perioadă de cinci ani. În anumite situații, administratorul infrastructurii poate conveni asupra unei perioade mai scurte sau mai lungi. Orice perioadă mai lungă de cinci ani se justifică prin contracte comerciale, investiții speciale sau riscuri.

O perioadă mai lungă de 10 ani este posibilă 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 obligații contractuale.

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

Articolul 18

Calendarul procesului de alocare

(1) Administratorul infrastructurii respectă calendarul procesului de alocare stabilit la anexa III.

(2) Administratorii infrastructurii convin de comun acord cu ceilalți administratori ai infrastructurii în cauză asupra traseelor 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 19

Cererea

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

(2) Cererile în legătură cu graficul de circulație normal trebuie să respecte termenii prevăzuți în anexa III.

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

(4) Solicitanții pot cere capacități de infrastructură care străbat mai multe rețele adresând o cerere unui singur administrator al infrastructurii. Respectivului administrator al infrastructurii i se permite astfel să acționeze în numele solicitantului pentru a căuta capacitățile împreună cu ceilalți administratori ai infrastructurii în cauză.

(5) Administratorii infrastructurii se asigură că, în cazul capacităților de infrastructură care traversează mai multe rețele, solicitanții pot adresa cererea oricărei autorități comune pe care administratorii infrastructurii o pot înființa.

Articolul 20

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 în cazurile menționate la articolele 22 și 24.

(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 îi includ pe toți cei care au solicitat capacități de infrastructură, precum 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.

Articolul 21

Procedura de coordonare

(1) Dacă, în timpul procesului de planificare prevăzut la articolul 20, administratorul infrastructurii constată existența unor conflicte între diferite cereri, încearcă, prin coordonarea cererilor, să asigure cea mai bună concordanță a tuturor cerințelor.

(2) În situația 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 interesați, să soluționeze orice conflicte.

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

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

(6) Fără să aducă atingere căilor de atac existente și dispozițiilor de la articolul 30, în cazul conflictelor în legătură cu alocarea capacităților de infrastructură, este pus la punct un sistem de soluționare a conflictelor pentru a rezolva rapid astfel de conflicte. Dacă se aplică acest sistem, trebuie luată o decizie în termen de 10 zile lucrătoare.

Articolul 22

Infrastructura saturată

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

(2) În situația în care infrastructura a fost declarată saturată, administratorul infrastructurii efectuează o analiză a capacității, conform articolului 25, dacă nu a fost deja introdus un plan de sporire a capacității conform articolului 26.

(3) În situația în care tarifele prevăzute la articolul 7 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, în acest cadru, dezvoltarea unor servicii de transport corespunzătoare, în special pentru a satisface cerințele de serviciu public sau pentru a promova dezvoltarea transportului feroviar de marfă, 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, în situațiile adecvate, să acorde compensații administratorului infrastructurii pentru orice pierdere financiară determinată de necesitatea alocării unei anumite capacități mai multor servicii conform alineatului anterior.

Trebuie să se 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 celui internațional.

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

Articolul 23

Cererile ad hoc

(1) Administratorul infrastructurii răspunde cererilor *ad hoc* pentru trasele individuale cât mai repede posibil, dar nu mai târziu de

cinci zile lucrătoare. Informațiile cu privire la capacitățile libere disponibile sunt aduse la cunoștință tuturor solicitanților care doresc să utilizeze aceste capacități.

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

Articolul 24

Infrastructura specializată

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

(2) În situația în care există alte rute alternative potrivite, după consultarea părților interesate, administratorul infrastructurii poate desemna o anumită infrastructură pentru a fi utilizată pentru tipurile speciale de trafic. Fără să aducă atingere articolelor 81, 82 și 86 din Tratat, în situația în care a avut loc o astfel de desemnare, administratorul infrastructurii poate acorda prioritate acestui tip de trafic la alocarea capacităților de infrastructură.

Respectiva desemnare nu va împiedica utilizarea acelei infrastructuri și pentru alte tipuri de trafic în situația în care sunt disponibile capacități și materialul rulant se conformează caracteristicilor tehnice necesare exploatarea liniei.

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

Articolul 25

Analiza capacității

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

(2) Analiza ia în considerare infrastructura, procedurile de exploatare, natura diferitelor servicii exploatate și efectul tuturor acestor factori asupra capacităților de infrastructură. Măsurile considerate vor conține în special redirectionarea și replanificarea serviciilor, modificări de viteză și îmbunătățirea infrastructurii.

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

Articolul 26

Planul de sporire a capacității

(1) În termen de șase luni de la încheierea analizei capacității, administratorul infrastructurii va elabora 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 ce acțiuni trebuie întreprinse pentru sporirea capacității infrastructurii, precum și un calendar pentru punerea în practică a măsurilor.

Planul poate necesita aprobarea prealabilă a statului membru respectiv.

(3) Administratorul infrastructurii nu mai percepe tarifele prevăzute la articolul 7 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 planului de acțiune identificat în planul de sporire a capacității.

Cu toate acestea, cu aprobarea organismului de control prevăzut la articolul 30, administratorul infrastructurii poate continua să perceapă aceste tarife dacă:

- (a) planul de sporire a capacității nu poate fi realizat din cauze ce nu țin de voința sa sau
- (b) soluțiile oferite nu sunt viabile din punct de vedere economic sau financiar.

Articolul 27

Utilizarea traselor

(1) 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 nivelul care trebuie stabilit în documentul de referință al rețelei, dacă aceasta nu s-a datorat unor cauze de altă natură decât cea economică, ce nu țin de voința operatorului.

(2) Administratorul infrastructurii poate stabili în documentul de referință al rețelei condițiile conform cărora ține cont de nivelurile anterioare de utilizare a traselor în determinarea priorităților pentru procesul de alocare a capacităților.

Articolul 28

Capacitățile de infrastructură pentru întreținerea programată 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 întreținerea planificată a căii le pot avea asupra solicitanților.

Articolul 29

Măsuri speciale ce trebuie luate în cazul unor perturbări

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

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

Dacă crede de cuviință, administratorul infrastructurii poate cere întreprinderilor feroviare să îi pună la dispoziție resursele pe care el 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 propriilor standarde și reguli de siguranță.

CAPITOLUL IV

Dispoziții generale*Articolul 30***Organismul de control**

(1) Fără să aducă atingere articolului 21 alineatul (6), statele membre înființează câte un organism de control. Acest organism, care poate fi ministerul responsabil cu problemele de transport sau orice alt organism, este independent în ceea ce privește organizarea internă, deciziile financiare, structura juridică și decizională față de orice administrator al infrastructurii, organism de tarifare sau alocare ori solicitant. Organismul funcționează conform principiilor evidențiate în prezentul articol, prin care dreptul la o cale de atac și funcțiile de control pot fi acordate unor organisme separate.

(2) Solicitantul are dreptul să sesizeze organismul de control în cazul în care consideră că nu a fost tratat echitabil, a fost discriminat sau a fost nedreptățit în orice fel și, în special, împotriva deciziilor adoptate de către administratorul infrastructurii sau de către întreprinderea feroviară în ceea ce privește:

- (a) documentul de referință al rețelei;
- (b) criteriile conținute în aceasta;
- (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) certificatul de siguranță, aplicarea și monitorizarea standardelor și regulilor de siguranță.

(3) Organismul de control se asigură că tarifele stabilite de către administratorul infrastructurii sunt în conformitate cu capitolul II și sunt nediscriminatorii. Negocierile dintre solicitant și administratorul infrastructurii cu privire la nivelul tarifelor de utilizare a infrastructurii sunt permise numai dacă sunt purtate sub supravegherea organismului de control. Organismul de control intervine dacă negocierile sunt susceptibile să contravină cerințelor prezentei directive.

(4) Organismul de control are capacitatea să ceară informații relevante administratorului infrastructurii, solicitanților și oricărei alte părți implicate din statul membru respectiv. Aceste informații trebuie furnizate fără întârziere.

(5) Organismul de control este obligat să ia hotărâri în privința plângerilor și să acționeze pentru a remedia situația în termen de maxim două luni de la primirea tuturor informațiilor.

Fără a aduce atingere alineatului (6), o hotărâre a organismului de control este obligatorie pentru toate părțile interesate de aceasta.

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

(6) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că hotărârile luate de organismul de control sunt supuse unei reexaminări judiciare.

*Articolul 31***Colaborarea între organismele de control**

Organismele de control de drept intern fac schimb de informații în ceea ce privește activitatea, principiile și practicile decizionale în scopul coordonării principiilor decizionale pe teritoriul Uniunii. Comisia trebuie să le sprijine în această privință.

*Articolul 32***Certificatul de siguranță**

(1) Dispozițiile privind certificarea siguranței pentru întreprinderile feroviare existente sau care urmează să fie înființate în cadrul Comunității și pentru grupurile internaționale pe care acestea le formează sunt în conformitate cu prezentul articol.

(2) Pentru a se asigura siguranța serviciilor pe rutele în cauză, statele membre prevăd, pe teritoriile lor respective, necesitatea prezentării unui certificat de siguranță în care sunt stabilite condițiile de siguranță pentru întreprinderile feroviare.

(3) Pentru a obține certificatul de siguranță, întreprinderea feroviară trebuie să respecte reglementările prevăzute de legile naționale, compatibile cu dreptul comunitar și aplicate în mod nediscriminatoriu, de stabilire a condițiilor tehnice și de exploatare specifice serviciilor de transport feroviar și cerințele de siguranță aplicabile personalului, materialului rulant și organizării interne a întreprinderii.

Aceasta trebuie să facă dovada în special că personalul angajat pentru operarea și însoțirea trenurilor are pregătirea necesară pentru a respecta regulile de circulație impuse de administratorul infrastructurii și pentru a îndeplini cerințele de siguranță impuse în interesul circulației trenurilor.

De asemenea, întreprinderea feroviară trebuie să facă dovada că materialul rulant care alcătuiește trenurile a fost aprobat de către autoritatea publică sau de către administratorul infrastructurii și că a fost verificat conform normelor de exploatare aplicabile infrastructurii utilizate. Certificatul de siguranță este emis de oricare dintre organismele înființate în acest scop de către statul membru în care se află situată infrastructura utilizată.

Articolul 33

Derogări

(1) Pentru o perioadă de cinci ani, începând cu 15 martie 2003, următoarele state membre:

- Irlanda, ca stat membru aflat pe o insulă, având o legătură feroviară doar cu un alt stat membru;
- Regatul Unit, în ceea ce privește Irlanda de Nord, pe aceeași bază;
- Grecia, ca stat membru care nu are legătură feroviară directă cu nici un alt stat membru,

nu trebuie să aplice condițiile stabilite la:

(a) articolele 3, 4 alineatul (2), 13, 14, 17, 21 alineatul (4), 21 alineatul (6), 22, 24 alineatul (3), 25 – 28 și 30 pe considerentul că hotărârile cu privire la alocarea capacităților de infrastructură sau perceperea de tarife pot fi supuse apelului, în situația în care 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 reexaminării judiciare, și

(b) articolul 32, în măsura în care sunt afectate serviciile de transport care nu fac obiectul articolului 10 din Directiva 91/440/CEE.

(2) Totuși, în situația în care:

(a) mai multe întreprinderi feroviare sunt autorizate conform articolului 4 din Directiva 95/18/CE 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, Irlanda de Nord sau Grecia, continuarea aplicabilității prezentei derogări este hotărâtă conform procedurii consultative prevăzute la articolul 35 alineatul (2) sau

(b) o întreprindere feroviară care asigură servicii în Irlanda, Irlanda de Nord și Grecia înaintează o cerere oficială pentru asigurarea serviciilor de transport feroviar pe, spre și dinspre teritoriul unui alt stat membru (în cazul Irlandei sau al Regatului Unit, în ceea ce privește Irlanda de Nord, sau al ambelor, un alt stat membru din afara teritoriilor lor) derogările la care se referă alineatul (1) nu se aplică.

În termen de un an de la primirea fie a hotărârii prevăzute la litera (a), adoptată conform procedurii consultative la care se face referire în articolul 35 alineatul (2), fie a înștiințării despre cererea oficială prevăzută la litera (b), statul sau statele membre interesate

(Irlanda, Regatul Unit, în ceea ce privește Irlanda de Nord, sau Grecia) modifică legislația pentru a introduce articolele prevăzute la alineatul (1).

(3) Derogarea prevăzută la alineatul (1) poate fi reînnoită pe perioade de până la cinci ani. Cu cel mult 12 luni înainte de expirarea datei derogării, un stat membru care a beneficiat de o astfel de derogare poate înainta o cerere Comisiei pentru o reînnoire a derogării. Orice astfel de cerere trebuie să fie justificată. Comisia analizează cererea respectivă și adoptă o decizie, în conformitate cu procedura consultativă prevăzută la articolul 35 alineatul (2). Procedura consultativă menționată 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.

(4) Luxemburg, ca stat membru cu o rețea feroviară relativ mică, nu trebuie să aplice până la 31 august 2004 cerința de acordare către un organism independent a funcțiilor care determină accesul echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură, așa cum se prevede la articolele 4 și 14, în măsura în care acestea obligă statele membre să înființeze organisme independente care să îndeplinească funcțiile prevăzute în aceste articole.

CAPITOLUL V

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 34

Măsuri de aplicare

(1) Statele membre pot supune atenției Comisiei orice problemă care privește aplicarea prezentei directive. Deciziile corespunzătoare sunt adoptate în conformitate cu procedura consultativă prevăzută la articolul 35 alineatul (2).

(2) La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă Comisia examinează, în cazuri speciale, aplicarea și respectarea dispozițiilor cu privire la tariful, alocarea capacităților și certificarea siguranței și, în termen de două luni de la primirea cererii respective, decide, conform procedurii consultative prevăzute la articolul 35 alineatul (2), dacă aplicarea măsurii asociate poate continua.

Fără să aducă atingere articolului 226 din tratat, orice stat membru poate supune atenției Consiliului decizia Comisiei, în termen de o lună. Consiliul, în urma votului majorității calificate, poate lua, în împrejurări excepționale, o decizie diferită în termen de o lună.

(3) Modificările necesare adaptării anexelor sunt adoptate în conformitate cu procedura de reglementare prevăzută la articolul 35 alineatul (3).

Articolul 35

Procedurile Comitetului

- (1) Comisia este sprijinită de un Comitet.
- (2) În situația în care se face trimitere la prezentul alineat se aplică articolele 3 și 7 din Decizia 1999/468/CE, cu respectarea dispozițiilor articolului 8.
- (3) În situația în care se face trimitere la prezentul alineat se aplică articolele 5 și 7 ale Deciziei 1999/468/CE, cu respectarea dispozițiilor articolului 8.

Perioada de timp prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Directiva 1999/468/CE este de trei luni.

- (4) Comitetul adoptă propriul său regulament de procedură.

Articolul 36

Raportul

Până la 15 martie 2005 Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport asupra aplicării prezentei directive, însoțit, dacă este cazul, de propuneri pentru acțiuni suplimentare ale Comunității.

Articolul 37

Abrogări

Se abrogă Regulamentul (CEE) nr. 2830/77, Regulamentul (CEE) nr. 2183/78, Decizia 82/529/CEE, Decizia 83/418/CEE și Directiva 95/19/CE.

Articolul 38

Aplicare

Până la 15 martie 2003, statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma cu prezenta directivă. Statele membre informează Comisia cu privire la aceasta.

La momentul adoptării de către statele membre, aceste dispoziții vor conține o trimitere la prezenta directivă sau vor fi însoțite de o astfel de trimitere în momentul publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri

Articolul 39

Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în ziua publicării în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

Articolul 40

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 26 februarie 2001.

Pentru Parlamentul European

Președintele

N. FONTAINE

Pentru Consiliu

Președintele

A. LINDH

ANEXA I

Conținutul documentului de referință al rețelei

Documentul de referință al rețelei prevăzut la articolul 3 trebuie să conțină următoarele informații:

1. Un capitol care stabilește natura infrastructurii disponibile pentru întreprinderile feroviare și condițiile de acces la aceasta.
2. Un capitol cu privire la principiile de tarificare și la tarife. Aceasta conține detalii adecvate asupra sistemului de tarificare, precum și informații suficiente asupra tarifelor care se aplică serviciilor enumerate în anexa II, asigurate de un singur furnizor. Detaliază metodologia, regulile și, unde este cazul, baremurile utilizate pentru aplicarea articolului 7 alineatele (4) și (5) și articolelor 8 și 9. Conține informații asupra modificărilor tarifelor deja stabilite sau prevăzute.
3. Un capitol asupra principiilor și criteriilor pentru alocarea capacităților. Aceasta 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;
 - (d) principiile ce reglementează procesul de coordonare;
 - (e) procedurile care trebuie urmate și criteriile utilizate în situația în care infrastructura este saturată;
 - (f) detalii asupra restricțiilor impuse utilizării infrastructurii;
 - (g) orice 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*.

ANEXA II

Serviciile care trebuie prestate către întreprinderile feroviare

1. Pachetul minim de acces cuprinde:
 - (a) soluționarea cererilor pentru acordarea de capacități de infrastructură;
 - (b) dreptul de utilizare a capacităților acordate;
 - (c) utilizarea macazelor și a diagonalelor căilor de rulare;
 - (d) controlul feroviar, inclusiv semnalizarea, regularizarea, dispecerizarea și comunicarea și furnizarea de informații privitoare la circulația trenurilor;
 - (e) toate celelalte informații necesare introducerii sau exploatării serviciilor pentru care au fost acordate capacitățile.
 2. Accesul pe calea ferată la infrastructurile de servicii și serviciile furnizate cuprind:
 - (a) utilizarea echipamentelor de alimentare cu energie electrică pentru tracțiunea obișnuită, în situația în care sunt disponibile;
 - (b) infrastructura de realimentare cu combustibil;
 - (c) gările pentru călători, clădirile acestora și celelalte dependențe;
 - (d) terminalele de marfă;
 - (e) stațiile de triaj;
 - (f) stațiile de formare a trenurilor;
 - (g) grupa de primiri;
 - (h) întreținerea și celelalte infrastructuri tehnice.
 3. Serviciile suplimentare pot cuprinde:
 - (a) Curentul pentru tracțiune;
 - (b) preîncălzirea trenurilor de pasageri;
 - (c) furnizarea de combustibil, manevrarea și toate celelalte servicii menționate mai sus în cazul accesului la infrastructurile de servicii;
 - (d) contracte specifice pentru:
 - controlul transportului mărfurilor periculoase;
 - asistență în operarea trenurilor speciale.
 4. Serviciile auxiliare pot conține:
 - (a) accesul la rețeaua de telecomunicații;
 - (b) furnizarea de informații suplimentare;
 - (c) inspecția tehnică a materialului rulant.
-

ANEXA III

Calendarul procesului de alocare

1. Graficul de circulație este stabilit o dată la un an calendaristic.
 2. Schimbarea graficului de circulație se efectuează la miezul nopții, în ultima sâmbătă a lunii mai. În situația în care se efectuează schimbarea sau modificarea de toamnă, aceasta are loc la miezul nopții în ultima sâmbătă a lunii septembrie a fiecărui an, precum și la oricare alte momente între aceste date, conform cererii. Administratorii infrastructurilor pot aproba alte date și, în acest caz, informează Comisia.
 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, în conformitate cu articolul 15, administratorii infrastructurii, în colaborare cu celelalte organisme de alocare implicate, se asigură că au fost stabilite trasele internaționale provizorii. Administratorii infrastructurii se asigură că aceste trase provizorii sunt respectate cât mai repede posibil în timpul procedurilor ulterioare.
 5. La cel mult patru luni de la termenul limită de predare a ofertelor de către solicitanți, administratorul infrastructurii pregătește un proiect de mers de tren.
-