

DIRECTIVE

DIRECTIVA 2007/58/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 23 octombrie 2007

de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea căilor ferate comunitare și a Directivei 2001/14/CE privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat, având în vedere proiectul comun aprobat de Comitetul de conciliere la 31 iulie 2007 ⁽³⁾,

întrucât:

(1) Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare ⁽⁴⁾ a fost menită să faciliteze adaptarea căilor ferate comunitare la cerințele pieței unice și pentru a le spori eficiența.

(2) 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 ⁽⁵⁾ se referă la principiile și procedurile care urmează a fi aplicate în stabilirea și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și alocarea capacităților de infrastructură feroviară.

(3) În Cartea albă privind politica europeană a transporturilor în perspectiva anului 2010: momentul deciziilor, Comisia și-a anunțat intenția de a continua realizarea pieței interne a serviciilor de transport feroviar propunând deschiderea pieței serviciilor de transport internațional de călători.

(4) Prezenta directivă are scopul de a reglementa deschiderea pieței serviciilor de transport internațional de călători în cadrul Comunității, iar serviciile dintre un stat membru și o țară terță nu trebuie, în consecință, să facă parte din domeniul său de aplicare. În plus, statele membre trebuie să poată să excludă din domeniul de aplicare al prezentei directive serviciile care tranzitează Comunitatea.

(5) În prezent, imaginea serviciilor de transport feroviar internațional prezintă numeroase contraste. Serviciile pe distanțe lungi (de exemplu, trenurile de noapte) se află în dificultate, iar, pentru a limita pierderile, mai multe dintre acestea au fost retrase recent de întreprinderile feroviare care le exploatează. Pe de altă parte, piața serviciilor internaționale de mare viteză a înregistrat o creștere accentuată a traficului și își va continua dezvoltarea puternică o dată cu dublarea și interconectarea rețelei transeuropene de mare viteză până în 2010. Cu toate acestea, în ambele cazuri se manifestă o presiune concurențială puternică din partea liniilor aeriene cu costuri reduse. În consecință, se impune stimularea unor noi inițiative prin promovarea concurenței dintre întreprinderile feroviare.

⁽¹⁾ JO C 221, 8.9.2005, p. 56.

⁽²⁾ JO C 71, 22.3.2005, p. 26.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 28 septembrie 2005 (JO C 227 E, 21.9.2006, p. 460), Poziția comună a Consiliului din 24 iulie 2006 (JO C 289 E, 28.11.2006, p. 30), Poziția Parlamentului European din 18 ianuarie 2007 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial), Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 25 septembrie 2007 și Decizia Consiliului din 26 septembrie 2007.

⁽⁴⁾ JO L 237, 24.8.1991, p. 25. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/103/CE (JO L 363, 20.12.2006, p. 344).

⁽⁵⁾ JO L 75, 15.3.2001, p. 29. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2004/49/CE (JO L 164, 30.4.2004, p. 44).

- (6) Deschiderea pieței serviciilor de transport internațional de călători nu este posibilă în absența unor dispoziții detaliate privind accesul la infrastructură, a progresului substanțial în domeniul interoperabilității și a unui cadru strict privind siguranța feroviară la nivel național și european. În prezent, toate aceste elemente există ca urmare a transpunerii Directivei 2001/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾ de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului, a Directivei 2004/51/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾ de modificare a Directivei 91/440/CEE, a Directivei 2001/13/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽³⁾ de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului, a Directivei 2001/14/CE și a Directivei 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁴⁾ privind siguranța pe căile ferate comunitare. Este necesar ca, până la data propusă pentru deschiderea pieței serviciilor de transport internațional de călători, noul cadru legal să fie susținut printr-o practică consacrată și consolidată. Acest lucru necesită timp. În consecință, data-țintă prevăzută pentru deschiderea pieței trebuie să fie 1 ianuarie 2010.
- (7) Numărul serviciilor feroviare fără opriri intermediare este foarte limitat. În cazul curselor feroviare cu opriri intermediare, este esențial ca noii intrați pe piață să fie autorizați să îmbarce și să debarce călători pe traseu pentru a oferi operațiunilor respective o șansă reală de viabilitate economică și pentru a evita dezavantajarea potențialilor concurenți în comparație cu operatorii existenți care au dreptul de îmbarcare și debarcare a călătorilor pe traseu. Acest drept nu ar trebui să aducă atingere reglementărilor comunitare și naționale privind politica în domeniul concurenței.
- (8) Introducerea noilor servicii internaționale cu acces deschis și opriri intermediare nu trebuie folosită într-un mod care să ducă la deschiderea pieței pentru serviciile de transport intern de călători, ci ar trebui să se limiteze numai la opririle conexe rutei internaționale. Astfel, introducerea lor trebuie să privească numai serviciile al căror scop principal îl reprezintă transportul călătorilor într-o cursă internațională. Pentru a determina dacă acesta este scopul principal al serviciului, ar trebui să se țină seama de criterii precum proporția din cifra de afaceri și din volumul de călători, în raport cu transportul intern sau internațional de călători, și vechimea serviciilor. Determinarea ar trebui să se facă de către organismul național de control, la cererea unei părți interesate.
- (9) Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile de transport în comun de călători, feroviar și rutier ⁽⁵⁾ autorizează statele membre și autoritățile locale să atribuie contracte de servicii publice. Aceste contracte pot include drepturi exclusive de exploatare a unor servicii. În consecință, este necesar să se asigure că dispozițiile regulamentului respectiv respectă principiul deschiderii pentru concurență a serviciilor de transport internațional de călători.
- (10) Deschiderea pentru concurență a serviciilor de transport internațional de călători, care includ dreptul de a îmbarca pasageri în orice stație situată pe ruta unui serviciu internațional și de a-i debarca într-o altă stație, inclusiv în stații situate în același stat membru, poate avea implicații asupra organizării și finanțării serviciilor feroviare de transport de călători prestate pe baza unui contract de servicii publice. Statele membre ar trebui să poată limita dreptul de acces pe piață în situația în care acesta ar periclita echilibrul economic al contractelor de servicii publice respective și în situația în care organismul de control responsabil menționat la articolul 30 din Directiva 2001/14/CE își exprimă acordul în acest sens, pe baza unei analize economice obiective și în urma unei cereri din partea autorităților competente care au atribuit contractul de servicii publice.
- (11) Anumite state membre au făcut deja pași în direcția deschiderii pieței serviciilor de transport de călători, prin proceduri de achiziții publice transparente și competitive pentru prestarea unor astfel de servicii. Statele membre în cauză nu ar trebui să fie obligate să ofere accesul deschis complet serviciilor de transport internațional de călători, deoarece concurența pentru dreptul de utilizare a anumitor rute feroviare a implicat un test suficient al valorii de piață a operării serviciilor respective.
- (12) Evaluarea posibilității de periclitate a echilibrului economic al contractului de servicii publice trebuie să țină seama de criterii predeterminate, precum impactul asupra profitabilității oricăror servicii incluse într-un contract de servicii publice, inclusiv efectul indirect asupra costului net suportat de autoritatea publică responsabilă care a atribuit contractul, cererea din partea călătorilor, stabilirea prețului biletelor, regimul de eliberare a biletelor, poziția și numărul de opriri de ambele părți ale frontierei, stabilirea orarului și a frecvenței noului serviciu propus. Respectând evaluarea respectivă și decizia organismului de control competent, statele membre pot autoriza, modifica sau refuza accesul solicitat la servicii de transport internațional de călători, inclusiv prin perceperea unui tarif de la operatorul unui nou serviciu de transport internațional de călători, urmând analiza economică și în conformitate cu dreptul comunitar și principiile egalității și nediscriminării.

(1) JO L 75, 15.3.2001, p. 1.

(2) JO L 164, 30.4.2004, p. 164.

(3) JO L 75, 15.3.2001, p. 26.

(4) JO L 164, 30.4.2004, p. 44.

(5) A se vedea pagina 1 a prezentului Jurnal Oficial.

- (13) Pentru a contribui la prestarea unor servicii de transport de călători pe linii care îndeplinesc o misiune de serviciu public, statele membre ar trebui să poată să autorizeze autoritățile responsabile cu aceste servicii să preleve un tarif pentru serviciile de transport de călători care intră în competența lor. Acest tarif ar trebui să contribuie la finanțarea obligațiilor de serviciu public, stabilite în contractele de servicii publice atribuite în conformitate cu dreptul comunitar. Tariful ar trebui să fie stabilit în conformitate cu dreptul comunitar, în special cu principiile echității, transparenței, nediscriminării și proporționalității.
- (14) Organismul de control ar trebui să funcționeze într-un mod care să evite orice conflict de interese și orice posibilă implicare în atribuirea contractului de servicii publice în cauză. În special, dacă din motive organizatorice sau juridice, organismul de control este strâns legat de autoritatea competentă implicată în atribuirea contractului de servicii publice în cauză, ar trebui asigurată independența funcțională a acestuia. Competența organismului de control ar trebui extinsă pentru a permite evaluarea scopului unui serviciu internațional și, după caz, a impactului economic potențial al acestuia asupra contractelor de servicii publice existente.
- (15) Prezenta directivă marchează o nouă fază în deschiderea pieței serviciilor feroviare. Anumite state membre au deschis deja piața serviciilor de transport internațional de călători pe teritoriul lor. În acest context, prezenta directivă nu ar trebui considerată a crea obligații pentru statele membre respective în sensul oferirii, înaintea datei de 1 ianuarie 2010, drepturi de acces pentru întreprinderile feroviare titulare ale unei autorizații într-un stat membru în care nu sunt acordate drepturi de acces asemănătoare.
- (16) Pentru a încuraja investițiile în servicii care utilizează infrastructuri specializate, cum ar fi căi ferate de mare viteză, solicitanții au nevoie să poată planifica și să dispună de o securitate juridică de natură să reflecte respectivele investiții substanțiale pe termen lung. În consecință, întreprinderilor ar trebui să li se permită să încheie, în mod normal, acorduri-cadru pe un termen de 15 ani.
- (17) În temeiul articolului 31 din Directiva 2001/14/CE, autoritățile naționale de reglementare ar trebui să facă schimb de informații și, acolo unde este relevant în cazuri individuale, să coordoneze principiile și practica de examinare a situațiilor în care echilibrul economic al unui contract de servicii publice este periclitat. Acestea ar trebui să dezvolte, în mod progresiv, orientări pe baza experienței acumulate.
- (18) Aplicarea prezentei directive ar trebui să fie evaluată pe baza unui raport prezentat de Comisie la doi ani după data deschiderii pieței serviciilor de transport internațional de călători. Acest raport ar trebui să evalueze, de asemenea, dezvoltarea pieței, inclusiv stadiul pregătirii pentru deschiderea în continuare a pieței serviciilor feroviare pentru călători. În acest raport, Comisia ar trebui, de asemenea, să analizeze diferitele modele de organizare a acestei piețe, precum și impactul prezentei directive asupra contractelor de servicii publice și asupra finanțării acestora. În acest scop, Comisia ar trebui să ia în considerare punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, precum și diferențele intrinsece dintre statele membre (densitatea rețelilor, numărul de călători, distanța medie a călătoriei). În raportul său, Comisia ar trebui să propună, dacă este cazul, măsuri complementare pentru a facilita o astfel de deschidere și ar trebui să evalueze impactul oricărei astfel de măsuri.
- (19) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a Directivelor 91/440/CEE și 2001/14/CE ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ⁽¹⁾.
- (20) Comisia ar trebui, în special, să fie împuternicită să adapteze anexele. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale directivelor respective, acestea trebuie să fie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control, prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (21) Un stat membru care nu are un sistem feroviar și nici o perspectivă imediată de a avea vreunul ar fi supus unei obligații disproporționate și inutile dacă ar trebui să transpună și să pună în aplicare Directivele 91/440/CEE și 2001/14/CE. În consecință, astfel de state membre ar trebui să fie exonerate de obligația de a transpune și de a pune în aplicare directivele în cauză, atât timp cât nu au un sistem feroviar.
- (22) Întrucât obiectivul prezentei directive, și anume dezvoltarea căilor ferate comunitare, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și, dată fiind nevoia de a asigura condiții echitabile și nediscriminatorii de acces la infrastructură și de a se ține seama de dimensiunea internațională evidentă implicată în modul în care sunt exploatate părți importante ale rețelilor feroviare, precum și de nevoia unor acțiuni transnaționale coordonate, poate fi realizat mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.
- (23) În conformitate cu punctul 34 din Acordul interinstituțional pentru o legislație mai bună ⁽²⁾, statele membre sunt încurajate să elaboreze, pentru ele însele și în interesul Comunității, propriile tabele care să ilustreze cât mai mult posibil corespondența dintre prezenta directivă și măsurile de transpunere, precum și să le facă publice.

(1) JO L 184, 17.7.1999, p. 23. Decizie modificată prin Decizia 2006/512/CE (JO L 200, 22.7.2006, p. 11).

(2) JO C 321, 31.12.2003, p. 1.

- (24) Prin urmare, directivele 91/440/CEE și 2001/14/CE ar trebui modificate în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Directiva 91/440/CEE se modifică și va avea următorul cuprins:

1. La articolul 2 se adaugă următorul alineat:

„(4) Statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al prezentei directive orice serviciu feroviar prestat în tranzit prin Comunitate și care începe și se încheie în afara teritoriului comunitar.”

2. La articolul 3, a patra liniuță se elimină.

3. La articolul 3, după a cincea liniuță se introduce următoarea liniuță:

„— «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;”.

4. La articolul 3 se introduce următoarea liniuță după a șasea liniuță:

„— «tranzit» înseamnă traversarea teritoriului comunitar, realizată fără încărcare sau descărcare de bunuri și/sau fără îmbarcarea sau debarcarea călătorilor pe teritoriul comunitar.”

5. La articolul 5 alineatul (3), prima liniuță se elimină.

6. La articolul 8 alineatul (1), sintagma „și grupările internaționale” se elimină.

7. La articolul 10, alineatul (1) se elimină.

8. La articolul 10 se introduc următoarele alineate:

„(3a) Întreprinderile feroviare care fac obiectul articolului 2 vor primi până la 1 ianuarie 2010 dreptul de acces la infrastructura tuturor statelor membre în scopul exploatarei unui serviciu de transport internațional de călători. Pe parcursul derulării unui serviciu de transport internațional de călători, întreprinderile feroviare au dreptul să îmbarce călători din orice stație situată pe ruta internațională respectivă și să îi debarce în altă stație, inclusiv în stații situate în același stat membru.

În statele membre în care ponderea transportului feroviar internațional de călători constituie mai mult de jumătate din cifra aferentă fluctuației călătorilor clienți ai întreprinderilor feroviare, dreptul de acces la infrastructură trebuie acordat până la 1 ianuarie 2012.

În urma unei solicitări înaintate de către autoritățile competente și/sau de către întreprinderile feroviare interesate, organismul sau organismele de control competente menționate la articolul 30 din Directiva 2001/14/CE trebuie să stabilească dacă scopul principal al serviciului prestat este acela de a transporta călători între stații situate în state membre diferite.

(3b) Statele membre pot limita dreptul de acces definit la alineatul (3a) la serviciile exploatate între un punct de plecare și o destinație, care fac obiectul unuia sau mai multor contracte de servicii publice care respectă legislația comunitară în vigoare. O astfel de limitare poate să nu aibă 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.

Organismul sau organismele de control menționate la articolul 30 din Directiva 2001/14/CE trebuie să stabilească, pe baza unei analize economice obiective și a unor criterii predefinite, dacă echilibrul economic respectiv ar fi periclitat, în urma unei solicitări din partea:

- autorității sau autorităților competente care au atribuit contractul de servicii publice;
- oricărei alte autorități competente interesate care are dreptul de a limita accesul în înțelesul prezentului articol;
- administratorului infrastructurii; sau
- întreprinderii feroviare care execută contractul de servicii publice.

Autoritățile competente și întreprinderile feroviare care prestează aceste servicii publice trebuie să pună la dispoziția organismului sau organismelor de control competente informațiile necesare în limite rezonabile pentru a putea lua o decizie. Organismul de control trebuie să analizeze informațiile puse la dispoziție, cu consultarea tuturor părților implicate, după caz, și să informeze părțile cu privire la decizia sa motivată într-un termen predefinit și rezonabil, și, în orice caz, în maximum două luni de la primirea tuturor informațiilor relevante. Organismul de control trebuie să prezinte motivele care stau la baza deciziei sale și să specifice termenul și condițiile în care

- autoritatea sau autoritățile competente în materie relevante;
- administratorul infrastructurii;

— întreprinderea feroviară care execută contractul de servicii publice, sau

— întreprinderea feroviară care solicită accesul

pot solicita reconsiderarea deciziei.

(3c) 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 comunitar. Această limitare poate continua fie pe durata inițială a contractului, fie pe un termen de 15 ani, oricare dintre aceste două termene este cel mai scurt.

(3d) Dispozițiile prezentei directive nu impun statelor membre să acorde, înainte de 1 ianuarie 2010, dreptul de acces menționat la alineatul (3a) întreprinderilor feroviare și filialelor lor controlate direct sau indirect, titulare ale unei autorizații într-un stat membru în care nu sunt acordate drepturi de acces asemănătoare.

(3e) Statele membre trebuie să ia măsurile necesare pentru a se asigura că deciziile menționate la alineatele (3b), (3c) și (3d) sunt supuse controlului judecătoresc.

(3f) Fără a aduce atingere prevederilor alineatului (3b), statele membre pot acorda autorității responsabile pentru transportul feroviar de călători dreptul a preleva un tarif de la întreprinderile feroviare care oferă servicii pentru călători pentru exploatarea rutelor care intră în competența autorității respective, între două stații pe teritoriul respectivului stat membru, în condițiile prevăzute de prezentul articol.

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

Tariful are scopul de a compensa autoritatea pentru obligațiile de serviciu public stabilite în contracte de servicii publice atribuite în conformitate cu dreptul comunitar. Venitul obținut din aceste tarife și plătit cu titlu de compensație nu poate depăși ceea ce este necesar pentru a acoperi în tot 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.

Tariful respectiv trebuie să fie stabilit în conformitate cu dreptul comunitar și să respecte 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 periclitaze viabilitatea economică a serviciului de transport feroviar internațional de călători căruii îi sunt aplicate.

Autoritățile competente trebuie să păstreze informațiile necesare pentru a se asigura că pot identifica originea și utilizarea tarifelor. Statele membre trebuie să pună aceste informații la dispoziția Comisiei.”

9. Articolul 10 alineatul (8) se înlocuiește cu următorul text:

„(8) Până la 1 ianuarie 2009, Comisia prezintă Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regiunilor un raport cu privire la punerea în aplicare a prezentei directive.

Acest raport abordează:

- punerea în aplicare a prezentei directive în statele membre, în special impactul său în statele membre, astfel cum este menționat la alineatul (3a) al doilea paragraf și funcționarea efectivă a diferitelor organisme implicate;
- dezvoltarea pieței, în special tendințele în materie de trafic internațional, activități și cotă de piață ale tuturor actorilor de pe piață, inclusiv ale noilor intrați.”

10. La articolul 10 se adaugă următorul alineat:

„(9) Până la 31 decembrie 2012, Comisia prezintă Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social și Comitetului Regiunilor un raport cu privire la punerea în aplicare a dispozițiilor de la alineatele (3a)-(3f).

Aplicarea prezentei directive trebuie să fie evaluată pe baza unui raport prezentat de Comisie la doi ani după data deschiderii pieței serviciilor de transport internațional de călători.

Acest raport ar trebui să evalueze, de asemenea, dezvoltarea pieței, inclusiv stadiul pregătirii pentru deschiderea în continuare a pieței serviciilor feroviare pentru călători. În raportul său, Comisia ar trebui, de asemenea, să analizeze diferitele modele de organizare a acestei piețe precum și impactul prezentei directive asupra contractelor de servicii publice și asupra finanțării acestora. În acest scop, Comisia ar trebui să ia în considerare punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 [privind serviciile de transport în comun de călători, feroviar și rutier] (*) precum și diferențele intrinsece dintre statele membre (densitatea rețelelor, numărul de călători, distanța medie a călătoriei). În raportul său, Comisia propune, dacă este cazul, măsuri complementare pentru a facilita o astfel de deschidere, și evaluează impactul oricăreia dintre aceste măsuri.

(*) JO L 315, 3.12.2007, p. 1”.

11. Articolul 11 alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Măsurile destinate să modifice elementele neesențiale ale prezentei referitoare la adaptarea anexelor se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 11a alineatul (3).”

12. Articolul 11a alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8.”

13. La articolul 15 se adaugă următorul paragraf:

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

Articolul 2

Directiva 2001/14/CE se modifică după cum urmează:

1. La articolul 1 alineatul (3) se adaugă următoarea literă:

„(e) operațiuni de transport sub forma serviciilor feroviare care sunt prestate în tranzit pe teritoriul Comunității.”

2. La articolul 2 se adaugă următoarea literă:

„(n) «tranzit» înseamnă traversarea teritoriului comunitar, realizată fără încărcare sau descărcare de bunuri și/sau fără îmbarcarea sau debarcarea călătorilor pe teritoriul comunitar.”

3. La articolul 13 se adaugă următorul alineat:

„(4) În cazul în care un solicitant intenționează să solicite o capacitate de infrastructură în vederea prestării unui serviciu de transport internațional de călători conform definiției de la articolul 3 al Directivei 91/440/CEE, acesta trebuie să informeze administratorii de infrastructură și organismele de control respective. Pentru a înlesni evaluarea scopului serviciului internațional de a transporta călători între stații situate în state membre diferite, precum și a potențialului impact economic asupra contractelor de servicii publice existente, organismele de control trebuie să se asigure că sunt informate toate autoritățile competente care au atribuit un serviciu feroviar de călători definit într-un contract de servicii publice, toate celelalte autorități competente interesate care au dreptul de a limita accesul conform articolului 10 alineatul (3) litera (b) din Directiva 91/440/CEE, precum și toate întreprinderile feroviare care execută contractul de servicii publice pe ruta serviciului de transport internațional de călători.”

4. Articolul 17 alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„(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.

(5a) Pentru serviciile care utilizează o infrastructură specializată menționată la articolul 24 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 poate fi 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 acest caz, cerințele solicitantului pot viza descrierea amănunțită a caracteristicilor capacității respective, inclusiv frecvența, volumul și calitatea traseelor, care urmează să fie puse la dispoziția solicitantului pe durata acordului-cadru. Administratorul infrastructurii poate reduce capacitățile rezervate care, pe o perioadă de cel puțin o lună, au fost utilizate sub pragul stabilit la articolul 27.

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 exploatează serviciile înaintea datei de 1 ianuarie 2010, cu scopul de a ține cont de investițiile specializate sau de existența contractelor comerciale. Organismul de control menționat la articolul 30 este responsabil cu autorizarea intrării în vigoare a unui astfel de acord.”

5. La articolul 30, alineatul (1) înaintea ultimei teze se introduce următoarea teză:

„Mai mult, este independent din punct de vedere funcțional de orice autoritate competentă implicată în atribuirea unui contract de servicii publice.”

6. Articolul 34 alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive referitoare la adaptarea anexelor se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 35 alineatul (3).”

7. Articolul 35 alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a, alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8.”

8. La articolul 38 se adaugă următorul paragraf:

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

Articolul 3

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 4 iunie 2009. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor măsuri.

Atunci când statele membre adoptă aceste măsuri, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(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.

(3) Dispozițiile de la punctele 2, 5, 6 și 7 de la articolul 1 se aplică de la 1 ianuarie 2010.

Articolul 4

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

Articolul 5

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 23 octombrie 2007.

Pentru Parlamentul European,
Președintele
H.-G. PÖTTERING

Pentru Consiliu
Președintele
M. LOBO ANTUNES