

## II

(Acte fără caracter legislativ)

## REGULAMENTE

## REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2016/545 AL COMISIEI

din 7 aprilie 2016

**privind proceduri și criterii referitoare la acordurile-cadru pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară**

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

Având în vedere Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european <sup>(1)</sup>, în special articolul 42 alineatul (8),

întrucât:

- (1) În momentul încheierii de acorduri-cadru, administratorii de infrastructură ar trebui să utilizeze capacitatea de infrastructură disponibilă în cel mai eficace mod posibil. În același timp, pentru a investi în servicii, solicitanții de capacitate-cadru ar putea necesita o mai mare securitate juridică în ceea ce privește capacitatea de infrastructură disponibilă, pentru un timp mai îndelungat decât o singură perioadă din graficul de circulație.
- (2) Administratorii de infrastructură trebuie să rezerve capacitate pentru procedura de stabilire a graficului de circulație anual, pentru a organiza trase prestabilite în conformitate cu articolul 14 alineatele (3) și (5) din Regulamentul (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(2)</sup>. În plus, aceștia ar putea fi nevoiți să furnizeze capacitate de rezervă pentru solicitări ad-hoc în conformitate cu articolul 48 alineatul (2) din Directiva 2012/34/UE. De asemenea, acordurile-cadru nu ar trebui să împiedice stabilirea graficelor de circulație anuale în conformitate cu articolul 42 din Directiva 2012/34/UE. Prin urmare, administratorii de infrastructură ar trebui cel puțin să planifice aceste rezerve de capacitate și să ia în considerare aceste limitări, înainte de a alocă o parte a capacității reziduale prin intermediul unor acorduri-cadru.
- (3) Potențialii solicitanți necesită transparență în ceea ce privește capacitatea-cadru alocată și capacitatea reziduală indicativă pe o linie. Pentru a se evita sarcina administrativă legată de acordurile-cadru, potențialii solicitanți ar trebui să-și poată forma o primă impresie cu privire la șansele pe care le au ca cererea lor să fie aprobată. Prin urmare, administratorii de infrastructură ar trebui să publice declarația de referință privind capacitatea-cadru în documente lor de referință ale rețelei. Declarația de referință privind capacitatea-cadru ar trebui să specifice, atunci când este cazul, dacă acordurile-cadru vizează transportul de marfă, transportul de pasageri sau ambele.
- (4) Administratorii de rețea și solicitanții ar trebui să beneficieze de o anumită flexibilitate în ceea ce privește termenul de depunere a cererilor de capacitate-cadru. În același timp, criteriile de asigurare a unei utilizări optime a capacității de infrastructură disponibile sunt cu atât mai eficiente, cu cât sunt aplicate simultan unui număr cât mai mare de cereri. Prin urmare, înainte de a încheia un acord-cadru, administratorii de infrastructură care nu aplică un termen fix anual sau multianual ar trebui să-i consulte pe solicitanții care ar putea fi interesați de încheierea unui acord-cadru.

<sup>(1)</sup> JO L 343, 14.12.2012, p. 32.

<sup>(2)</sup> Regulamentul (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv (JO L 276, 20.10.2010, p. 22).

- (5) Solicitanții ar trebui să fie conștienți de faptul că administratorii de infrastructură au obligația de a utiliza capacitatea de infrastructură disponibilă în cel mai eficace mod posibil, atât în rețelele lor individuale, cât și în comun, în întreg spațiul feroviar unic european. Această obligație ar trebui să se aplice pe întreaga durată a unui acord-cadru și ar trebui să vizeze, de asemenea, trasele alocate în temeiul acordurilor-cadru. În consecință, atunci când hotărâsc să încheie un nou acord-cadru, ambele părți la acord ar trebui să fi luat deja în considerare criteriile stabilite în prezentul regulament, pentru a asigura o utilizare optimă a capacității de infrastructură disponibile.
- (6) Acordurile-cadru nu ar trebui să specifice o anumită trasă, ci ar trebui să furnizeze un interval de timp care să permită o flexibilitate suficientă, până la planificarea anuală a traselor. În același timp, trenurile deservite pot necesita precizii diferite raportate la momentul circulației lor, care trebuie reflectate în mărimea diferită a intervalelor de timp.
- (7) Introducerea de noi servicii feroviare necesită fie obținerea în prealabil a unor autorizații tehnice și a unor autorizații de siguranță, fie achiziționarea de material rulant, fie ambele, iar aceste demersuri pot dura mai mulți ani. Investitorii au nevoie de certitudine în ceea ce privește capacitatea disponibilă înainte de a lua decizii în legătură cu astfel de investiții. De aceea, solicitanții ar trebui să dispună de un anumit timp, între încheierea acordului-cadru și începerea serviciilor prevăzute de acesta, care să le permită, printre altele, să obțină autorizațiile și certificatele necesare și să achiziționeze materialul rulant. Solicitanții care au evidentă nevoie de acest timp înainte de începerea activității, nu ar trebui să fie penalizați prin scurtarea duratei respectivelor acorduri-cadru.
- (8) Stabilirea criteriilor pentru încheierea acordurilor-cadru ar trebui să permită administratorului de infrastructură să introducă pe piață și să utilizeze capacitățile de infrastructură disponibile în cel mai eficace mod posibil în conformitate cu articolul 26 din Directiva 2012/34/UE.
- (9) Acordurile-cadru ar trebui să permită coordonarea cu succes a cererilor concurente și, prin urmare, ar trebui să îndeplinească anumite criterii în ceea ce privește alocarea capacității disponibile către alți solicitanți, modificarea și restituirea capacității-cadru.
- (10) Coordonarea și consultările cu solicitanții care sunt deja parte la un acord-cadru pot crea o sarcină pentru administratorii de infrastructură și pentru solicitanți. Această sarcină ar putea fi disproporționată în cazul unor linii și momente ale zilei în care utilizarea capacității prin acorduri-cadru este oricum cu mult sub nivelul maxim. În astfel de cazuri, administratorii de infrastructură ar trebui să aibă deci posibilitatea de a deroga de la procedurile sau criteriile stabilite în prezentul regulament. În același timp, atunci când calcularea unei astfel de valori maxime sau punerea în aplicare a limitelor se dovedește a fi dificilă sau arbitrară, statele membre ar putea dori ca administratorii de infrastructură să nu utilizeze o astfel de derogare. În cel din urmă caz, organismul de reglementare ar trebui să aprobe toate acordurile-cadru înainte ca acestea să fie încheiate, într-un efort de a reduce sarcina administrativă.
- (11) Pot apărea conflicte între cererile de noi acorduri-cadru și acordurile-cadru existente sau între trasele solicitate în temeiul unui acord-cadru și trasele solicitate în afara unui acord-cadru, în temeiul planificării anuale. În astfel de cazuri, administratorul de infrastructură ar trebui să asigure coordonarea între părți, invitându-le să-și modifice cerințele, pentru a le reconcilia. Reconcilierea poate include o modificare a intervalelor de timp sau o modificare a rutei. Articolul 46 din Directiva 2012/34/UE prevede o procedură de soluționare a cererilor de trase concurente și ar trebui, de asemenea, să servească drept model pentru acordurile-cadru.
- (12) Atunci când criteriile de prioritate în temeiul graficului de circulație, definite și publicate în conformitate cu articolul 47 alineatele (3)-(6) din Directiva 2012/34/UE, prevalează asupra obligației de a prezenta sau nu o cerere în temeiul unui acord-cadru, în cadrul procedurii de stabilire a graficului de circulație anual, administratorul de infrastructură nu ar trebui să aibă obligația de a aplica criteriile definite pentru acorduri-cadru, ci ar trebui să aplice mai degrabă criteriile de prioritate definite pentru procedura de stabilire a graficului de circulație anual.
- (13) Este important să se maximizeze flexibilitatea de care dispun administratorii de infrastructură în ceea ce privește alocarea capacității de infrastructură, dar această flexibilitate ar trebui să rămână compatibilă cu satisfacerea cerințelor rezonabile ale solicitanților. Administratorii de infrastructură ar trebui să aibă în vedere criterii transparente înainte de a încheia noi acorduri-cadru.
- (14) Solicitanții ar trebui să ceară doar capacitatea-cadru de care au cu adevărat nevoie. Dacă întreaga capacitate-cadru solicitată sau o parte a acesteia nu este utilizată într-o anumită perioadă de timp, acordul-cadru ar trebui să fie revizuit în vederea restituirii de către solicitant a capacității neutilizate (principiul „folosești sau pierzi”), cu excepția cazului în care acesta poate demonstra că neutilizarea capacității a fost cauzată de motive independente de voința sa.

- (15) Administratorii de infrastructură ar trebui să-și dezvolte cooperarea astfel încât acordurile-cadru privind serviciile care utilizează mai multe rețele să fie coerente și să asigure o calitate a serviciilor feroviare la care solicitanții au dreptul să se aștepte, în mod rezonabil. O astfel de coerență este necesară de la încheierea acordului-cadru și până la momentul alocării traselor.
- (16) Stabilirea unor sancțiuni rezonabile ar putea crea un stimulent pentru ca solicitanții să depună cereri realiste privind acordurile-cadru și să comunice orice modificare a capacității necesare în temeiul unui acord-cadru, de îndată ce au cunoștință de aceasta.
- (17) Atunci când sunt convenite între părți, sancțiunile pentru modificarea sau rezilierea acordurilor-cadru ar trebui să fie nediscriminatorii. Ele ar trebui să fie stabilite la un nivel adecvat pentru atingerea obiectivelor urmărite și ar trebui să fie plătite efectiv, prin executare silită atunci când este cazul. Pentru a menține efectul de stimulare și a evita discriminarea, acordul-cadru nu ar trebui să-i permită administratorului de infrastructură să ridice o sancțiune, atunci când solicitantul încheie un alt acord-cadru.
- (18) În plus, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a nu aplica, pentru o perioadă limitată de timp, anumite dispoziții ale prezentului regulament în ceea ce privește acordurile-cadru încheiate după data de 15 martie 2003 inclusiv, și anume data stabilită pentru transpunerea Directivei 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(1)</sup> sau, în cazul statelor membre care au aderat la Uniunea Europeană după această dată, în ceea ce privește acordurile-cadru încheiate după data aderării lor la Uniunea Europeană. Cu toate acestea, întrucât articolul 17 alineatul (3) din Directiva 2001/14/CE prevede posibilitatea de a modifica acordurile-cadru sau de a limita termenii acestora, pentru a permite o mai bună utilizare a infrastructurii feroviare, respectivele dispoziții ale prezentului regulament ar trebui să se aplice modificărilor aduse acestor acorduri-cadru, dacă modificările sunt substanțiale și au fost convenite după data intrării în vigoare a prezentului regulament.
- (19) Comisia ar putea revizui prezentul regulament în lumina experienței dobândite prin aplicarea sa ori prin aplicarea Regulamentului (UE) nr. 913/2010 privind coridoarele feroviare de marfă europene.
- (20) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit prin articolul 62 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### Articolul 1

##### Obiect

Prezentul regulament stabilește proceduri și criterii care trebuie urmate pentru încheierea de acorduri-cadru.

#### Articolul 2

##### Definiții

În sensul prezentului regulament și pe lângă definițiile menționate la articolul 3 din Directiva 2012/34/UE, se aplică următoarele definiții:

1. „capacitate-cadru” înseamnă capacitatea de infrastructură alocată în temeiul unui acord-cadru;
2. „declarație de referință privind capacitatea-cadru” înseamnă atât o prezentare a capacității-cadru alocate liniilor unei anumite rețele, cât și o descriere a volumului și naturii capacității disponibile pe respectivele linii, ea putând să includă și o imagine grafică, cu scopul de a informa potențialii solicitanți de acorduri-cadru;

<sup>(1)</sup> Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tariful de utilizare a infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță (JO L 75, 15.3.2001, p. 29).

3. „interval de timp” înseamnă o perioadă de timp specificată într-un acord-cadru, pe parcursul căreia urmează să fie alocate una sau mai multe trase, în cadrul procedurii de stabilire a graficului de circulație;
4. „perioadă de control” înseamnă o perioadă de timp de maximum două ore definită de administratorul de infrastructură pentru a compara capacitatea-cadru alocată și capacitatea reziduală liberă, cu scopul de a informa potențialii solicitanți de acorduri-cadru în legătură cu capacitatea-cadru indicativă alocată și capacitatea disponibilă.

### Articolul 3

#### **Declarația de referință privind capacitatea-cadru**

(1) Administratorul de infrastructură elaborează o declarație de referință privind capacitatea-cadru, indicând, pentru fiecare secțiune de linie, per perioadă de control și, dacă este cazul, per tip de serviciu, următoarele informații:

- (a) capacitatea-cadru deja alocată și numărul de trase;
- (b) capacitatea indicativă rămasă disponibilă pentru încheierea de acorduri-cadru pe o infrastructură care face deja obiectul unor acorduri-cadru;
- (c) capacitatea maximă disponibilă pentru încheierea de acorduri-cadru, pentru fiecare secțiune de linie, după caz.

(2) Declarația de referință privind capacitatea-cadru respectă confidențialitatea comercială.

(3) În conformitate cu articolul 42 alineatul (7) din Directiva 2012/34/UE, administratorul de infrastructură include o declarație de referință privind capacitatea-cadru în documentul de referință al rețelei sau furnizează un link în documentul de referință al rețelei spre un site web public, care pune la dispoziție fie declarația de referință privind capacitatea-cadru menționată, fie cel puțin o prezentare a caracterului general al fiecărui acord-cadru încheiat. Articolul 27 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE referitor la taxele și limbile de publicare ale documentului de referință al rețelei se aplică și declarației de referință privind capacitatea-cadru.

(4) Administratorul de infrastructură actualizează declarația de referință privind capacitatea-cadru cel târziu la trei luni de la încheierea sau modificarea substanțială a unui acord-cadru sau de la anularea acestuia. El pune la dispoziție informațiile respective într-un mod care respectă confidențialitatea comercială.

### Articolul 4

#### **Alinierea documentelor de referință ale rețelei**

Administratorii de infrastructură își aliniază documentele de referință ale rețelei cu cerințele prezentului regulament și publică declarația de referință privind capacitatea-cadru la data primei modificări a mersului trenurilor, ulterioră datei publicării regulamentului în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

### Articolul 5

#### **Alocarea capacității-cadru**

(1) Administratorul de infrastructură poate invita potențialii solicitanți să depună cereri de acorduri-cadru, cu respectarea unui termen anual sau multianual. După expirarea termenului relevant, acesta prelucrează fără întârziere cererile depuse. Dacă alege să aplice un termen-limită multianual, administratorul de infrastructură publică termenele-limită anuale până la care va prelucra cererile primite, după termenul-limită multianual, fără întârzieri nejustificate.

(2) Atunci când administratorul de infrastructură nu impune un termen-limită anual sau multianual și primește o cerere de încheiere sau de modificare a unui acord-cadru, el ia măsuri rezonabile pentru a-i informa pe ceilalți solicitanți potențiali în legătură cu intenția sa de a încheia un acord-cadru și le acordă acestora un termen cuprins între una și patru luni pentru a răspunde. Administratorul de infrastructură poate decide să nu-i informeze pe ceilalți solicitanți potențiali, în cazul în care primește o cerere pentru o modificare minoră a unui acord-cadru, care nu are impact asupra altor acorduri-cadru.

Administratorul de infrastructură decide fără întârziere în privința cererilor de acorduri-cadru.

(3) Dacă sunt depuse două sau mai multe cereri noi de acorduri-cadru pentru aceeași capacitate, administratorul de infrastructură le examinează și decide în privința acestora simultan.

(4) Dacă un acord-cadru care urmează să fie încheiat sau modificat în mod substanțial se referă la liniile de cale ferată ale unui coridor feroviar de marfă, iar consiliul de administrație a solicitat să fie informat în legătură cu aceasta, administratorul de infrastructură informează consiliul de administrație al coridorului feroviar de marfă vizat, conform prevederilor articolului 13 din Regulamentul (UE) nr. 913/2010. Administratorul de infrastructură furnizează informațiile respective cel puțin cu o lună înainte de a încheia sau de a modifica în mod substanțial acordul-cadru.

(5) Fără a aduce atingere unei decizii de a încheia acorduri-cadru, administratorul de infrastructură poate decide, pe baze nediscriminatorii și, după caz, cu aprobarea prealabilă a organismului de reglementare, să nu ofere acorduri-cadru pentru toate liniile care au fost declarate ca fiind saturate, în conformitate cu articolul 47 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE. Administratorul de infrastructură indică, în declarația de referință privind capacitatea-cadru, liniile pentru care nu oferă acorduri-cadru, înainte de a invita solicitanții să depună cereri de acorduri-cadru pentru alte linii în conformitate cu alineatul (1). Aprobarea organismului de reglementare, atunci când este aplicabilă, este valabilă pentru o perioadă de maximum doi ani și nu poate fi reînnoită în mod automat.

(6) Administratorul de infrastructură își justifică decizia de a refuza, de a încheia sau de a modifica un acord-cadru. Motivele sunt comunicate în scris solicitantului care a cerut încheierea sau modificarea acordului-cadru.

#### Articolul 6

#### **Încheierea de acorduri-cadru**

(1) Înainte de a încheia un nou acord-cadru sau de a extinde sau mări în mod substanțial capacitatea-cadru a unui acord-cadru existent, administratorul de infrastructură are în vedere, printre altele, următoarele elemente:

- (a) asigurarea utilizării optime a capacității de infrastructură disponibile, inclusiv utilizarea altor rețele, ținând cont de restricțiile de capacitate planificate;
- (b) nevoile comerciale legitime ale solicitantului, dacă acesta a demonstrat că într-adevăr intenționează și este capabil să utilizeze capacitatea prevăzută în acordul-cadru;
- (c) nevoile pasagerilor, ale sectorului transportului de marfă și ale investitorilor, inclusiv ale entităților de stat și ale altor entități publice și private;
- (d) asigurarea unui acces nediscriminatoriu la infrastructură și luarea în calcul a disponibilității instalațiilor și a serviciilor conexe furnizate în cadrul acestor instalații, în măsura în care aceste informații sunt puse la dispoziția administratorului de infrastructură;
- (e) finanțarea administratorului de infrastructură și dezvoltarea viitoare a rețelei;
- (f) promovarea eficienței în exploatarea infrastructurii și, în măsura posibilului, a instalațiilor conexe, inclusiv în ceea ce privește întreținerea planificată, extinderea și reînnoirea;
- (g) cerințele de capacitate ale coridoarelor internaționale feroviare de marfă, conform prevederilor articolului 14 din Regulamentul (UE) nr. 913/2010;
- (h) asigurarea unei gestionări a rețelei care să fie proporționată, orientată, transparentă, corectă și dotată cu suficiente resurse;

- (i) neutilizarea în trecut a capacității-cadru, dacă este cazul, și motivele care au stat la baza acesteia, conform prevederilor articolului 11 alineatele (2) și (3) din prezentul regulament;
- (j) criteriile de prioritate care se aplică alocării de trase în cadrul procedurii de stabilire a graficului de circulație, după cum se menționează la articolul 47 din Directiva 2012/34/UE și în declarațiile de saturare a infrastructurii;
- (k) după caz, necesitatea de a asigura performanța financiară pe termen lung a transportului public furnizat în temeiul unui contract de servicii publice.

Pe lângă elementele enumerate la literele (a)-(k), administratorul de infrastructură publică în documentul de referință al rețelei celelalte elemente pe care intenționează să le ia în considerare.

(2) Un acord-cadru conține următoarele:

- (a) dispoziții care să permită formularea de cereri de modificare a capacității-cadru în condițiile prevăzute la articolele 8-11 și la articolul 13 din prezentul regulament;
- (b) dispoziții care să permită formularea de cereri de modificare a capacității-cadru în cazul unor modificări permanente ale infrastructurii, necesare pentru a asigura o mai bună utilizare a infrastructurii feroviare;
- (c) dispoziții care să permită restituirea capacității-cadru sau reprogramarea acesteia, în mod voluntar.

Un acord-cadru nu conține dispoziții care ar împiedica administratorul de infrastructură să-i acorde unui alt solicitant drepturi de acces la una sau mai multe linii din rețeaua sa, atunci când există capacitate disponibilă.

(3) Solicitanții pot cere ca utilizarea capacității-cadru alocate în conformitate cu acordul-cadru să înceapă în orice moment, dar nu mai târziu de cinci ani de la data cererii. Administratorii de infrastructură nu resping aceste cereri, atunci când perioada de timp necesară înainte de preluarea serviciului este justificată de unul dintre următoarele motive:

- (a) acordul-cadru reprezintă o condiție prealabilă pentru finanțarea de material rulant necesar prestării unui nou serviciu;
- (b) trebuie îndeplinite formalitățile legate de autorizarea materialului rulant, conform prevederilor de la litera (a);
- (c) modul în care este planificată începerea exploatării punctelor de expediție sau a terminalelor de încărcare, ori deschiderea unui element de conectare a infrastructurii;
- (d) trebuie efectuate investiții pentru a se obține o creștere necesară a capacității infrastructurii;
- (e) o prevedere dintr-un contract de servicii publice existent.

Administratorul de infrastructură sau solicitantul pot cere organismului de reglementare să aprobe o perioadă mai lungă decât cea menționată în prima teză de la primul paragraf. Organismul de reglementare poate acorda aprobarea pe baza altor motive decât cele expuse la literele (a)-(e) de la primul paragraf. Capacitatea care a fost alocată în temeiul unui acord-cadru, dar nu este încă utilizată din cauza timpului necesar înainte de preluarea serviciului, rămâne disponibilă pentru a fi utilizată de alți solicitanți.

(4) O cerere de acord-cadru nu poate fi respinsă pe motiv că administratorul de infrastructură a primit cererea după expirarea termenului-limită menționat la articolul 5 alineatul (1); ea trebuie să fie prelucrată în cadrul procedurii următoare, pe o bază nediscriminatorie, în conformitate cu articolul 5. Dacă administratorul de infrastructură invită solicitanții potențiali să depună cereri de acorduri-cadru cu termen-limită multianual și primește aceste cereri după expirarea termenului respectiv, el le prelucrează fie până la un termen-limită anual în conformitate cu articolul 5 alineatul (1), fie în conformitate cu articolul 5 alineatul (2).

În ceea ce privește cererile care îndeplinesc criteriile prevăzute la alineatul (3) de la prezentul articol, data primirii cererii de acord-cadru nu este luată în considerare pentru stabilirea duratei acordului-cadru. Acest lucru nu se aplică solicitanților cărora le-au fost deja alocate alte capacități-cadru sau alte trase pe linia în cauză.

*Articolul 7***Acord privind intervalul de timp**

Administratorul de infrastructură convine împreună cu solicitantul asupra unui interval de timp, de la caz la caz. Acest interval de timp trebuie să fie corelat cât mai bine posibil cu perioada de control, pentru a facilita alocarea capacității-cadru vizate. Intervalul de timp reflectă necesitățile serviciului de transport feroviar.

Intervalul de timp este de până la 24 de ore. În cazuri excepționale, la cererea solicitantului și sub rezerva aprobării prealabile de către organismul de reglementare, administratorul de infrastructură poate conveni asupra unui interval de timp de peste 24 de ore.

În cazul unui interval de timp de peste două ore, administratorul de infrastructură alocă capacitatea-cadru cât mai aproape posibil de o perioadă de control de două ore.

Intervalele de timp convenite în temeiul aceluiași acord-cadru sau în temeiul unor acorduri-cadru diferite se pot suprapune. Părțile la un acord-cadru pot conveni asupra unei frecvențe a serviciului.

*Articolul 8***Plafoane pentru alocarea de capacitate-cadru**

(1) Administratorul de infrastructură împarte fiecare perioadă de 24 de ore în perioade de control de cel mult două ore fiecare. La alocarea capacității-cadru, administratorul de rețea alocă intervalele de timp unor perioade de control.

(2) Atunci când administratorul de infrastructură alocă pe o linie o capacitate-cadru de până la 70 % din capacitatea maximă, în orice perioadă de control, el poate decide să nu aplice articolul 9 alineatele (3)-(6), articolul 10 și articolul 11 alineatul (1) în ceea ce privește respectivele perioade de control. Capacitatea maximă se calculează pe baza intervalelor de circulație existente și a intervalelor de circulație planificate ale trenurilor, precum și pe baza numărului estimat de trenuri pe linia în cauză. Administratorul de infrastructură publică în documentul de referință al rețelei metoda sa de calcul al capacității maxime în sensul prezentului alineat.

(3) Atunci când este necesară aprobarea prealabilă a acordurilor-cadru de către organismul de reglementare în conformitate cu articolul 42 alineatul (1) al doilea paragraf din Directiva 2012/34/UE, un stat membru poate decide să nu aplice toate sau o parte dintre alineatele și articolele următoare: alineatul (2) de la prezentul articol, articolul 9 alineatele (3)-(6) și articolul 10.

*Articolul 9***Coordonarea în caz de cereri concurente de acorduri-cadru privind orice moment ulterior încheierii următoarei perioade din graficul de circulație**

(1) Dacă administratorul de infrastructură constată existența unor conflicte, fie între acordurile-cadru existente și cererile de acorduri-cadru noi sau modificate, fie între cererile de noi acorduri-cadru, se aplică principiile procedurii de coordonare a cererilor de trase, prevăzute la articolul 46 alineatele (3) și (4) din Directiva 2012/34/UE.

(2) În cadrul primei runde de coordonare, administratorul de infrastructură urmărește să asigure cea mai bună corespondență posibilă între cererile concurente sau între o cerere și acordurile-cadru existente.

(3) Dacă acordurile-cadru existente și cererile de noi acorduri-cadru sau cererile de modificare a acordurilor nu pot fi conciliate după o primă rundă de coordonare, din cauza respingerii de către părțile interesate a soluției propuse de administratorul de infrastructură, acesta din urmă trebuie să evalueze respectivele cereri și, dacă este relevant, acordurile-cadru existente, ținând seama de criteriile prevăzute la articolul 10 alineatele (2)-(4).

(4) Pe baza evaluării efectuate în conformitate cu alineatul (3), administratorul de infrastructură procedează la o a doua rundă de coordonare. Dacă cea de-a doua rundă de coordonare eșuează și dacă acordul-cadru cerut prevede o utilizare mai bună a infrastructurii, administratorul de infrastructură cere modificarea capacitații-cadru alocate în temeiul acordurilor-cadru existente.

(5) Dacă cea de-a doua rundă de coordonare eșuează și dacă un acord-cadru solicitat nu prevede o utilizare mai bună a infrastructurii decât unul sau mai multe acorduri-cadru contradictorii existente, administratorul de infrastructură respinge cererea.

(6) Administratorul de infrastructură poate respinge un acord-cadru solicitat atunci când veniturile suplimentare generate prin încheierea noului acord-cadru nu ar compensa cel puțin posibilele sancțiuni prevăzute la articolul 13, în urma modificării menționate la alineatul (4) din prezentul articol.

(7) Dacă nu este posibil să se dea curs cererilor de acorduri-cadru, din motive de lipsă reală sau preconizată a capacității de infrastructură, administratorul de infrastructură poate declara secțiunea de infrastructură în cauză ca fiind saturată, în conformitate cu articolul 47 din Directiva 2012/34/UE.

#### Articolul 10

#### **Coordonarea cererilor concurente de trase prezentate în temeiul unor acorduri-cadru pe parcursul procedurii de planificare**

(1) Atunci când, din cauza unui conflict cu un acord-cadru existent, cererile de trase nu pot fi satisfăcute în conformitate cu planificarea prevăzută la articolul 45 din Directiva 2012/34/UE, administratorul de infrastructură procedează la o primă rundă de coordonare în conformitate cu articolul 46 din Directiva 2012/34/UE. Această coordonare trebuie să aibă loc chiar și atunci când părțile la un acord-cadru au renunțat la propriile intervale de timp sau și le-au modificat în mod voluntar. Dacă administratorul de infrastructură nu poate concilia cererile, acesta evaluează acordurile-cadru și cererile de trase conform criteriilor prevăzute la alineatele (2) și (3).

Dacă, pe baza criteriilor respective, trasele solicitate ar asigura o utilizare mai bună a infrastructurii și dacă veniturile suplimentare generate din alocarea traselor ar compensa cel puțin posibilele sancțiuni prevăzute la articolul 13, generate de modificarea sau de rezilierea unuia sau a mai multor acorduri-cadru, administratorul de infrastructură solicită modificarea acordurilor-cadru existente pentru următoarea perioadă din graficul de circulație.

(2) Administratorul de infrastructură ține cont de următoarele criterii:

- (a) modificarea nu trebuie să periclitaze viabilitatea modelului de afaceri al solicitantului care deține capacitatea-cadru sau modelul economic al unui contract de servicii publice;
- (b) modificarea nu trebuie să periclitaze viabilitatea modelului de afaceri al administratorului de infrastructură, dacă acesta administrează doar linia în cauză;
- (c) performanța acordului-cadru este mai scăzută, dacă ea este evaluată pe baza criteriilor de prioritate aplicate alocării de trase în cadrul procedurii de stabilire a graficului de circulație în conformitate cu normele privind alocarea capacității menționate la articolul 39 din Directiva 2012/34/UE, inclusiv cu normele stabilite la articolele 47 și 49 din Directiva 2012/34/UE;
- (d) capacitatea totală deținută sau solicitată de către un solicitant pe linia în cauză trebuie să fie semnificativă;
- (e) nevoile comerciale legitime ale solicitantului, atunci când acesta din urmă a demonstrat că într-adevăr intenționează și este capabil să utilizeze capacitatea solicitată în acordul-cadru;
- (f) distanța acoperită de serviciul uneia dintre cererile concurente, inclusiv parcursurile pe alte rețele, este semnificativ mai mică decât distanța acoperită de serviciul celeilalte cereri concurente;
- (g) perioada de valabilitate reziduală a acordului-cadru sau a planului de afaceri este scurtă, iar investițiile au fost în totalitate sau în mare parte amortizate.



Statele membre pot defini o ordine a importanței acestor criterii, prin intermediul cadrului de alocare a capacității menționat la articolul 39 din Directiva 2012/34/UE.

(3) Sub rezerva aprobării de către organismul de reglementare, administratorul de infrastructură poate decide să introducă și alte criterii suplimentare, în afara celor enumerate la literele (a)-(g). Dacă administratorul de infrastructură decide să acorde criteriilor importanțe diferite, această ordine a importanței trebuie să fie aprobată de organismul de reglementare.

(4) În ceea ce privește traficul transfrontalier, administratorii de infrastructură vizați pot decide de comun acord să aplice criterii suplimentare și să modifice importanța acestora.

(5) Prin derogare de la alineatele (1), (2) și (3), administratorul de infrastructură poate decide că, în cazul cererilor de trase concurente, normele privind alocarea capacității, menționate la articolul 39 din Directiva 2012/34/UE, inclusiv criteriile de prioritate aplicate în temeiul procedurii de stabilire a graficului de circulație anual în conformitate cu articolele 47 și 49 din Directiva 2012/34/UE, se aplică atât traselor solicitate în temeiul unui acord-cadru, cât și tuturor celorlalte cereri de trase. Dacă decide în acest sens și dacă cererile concurente nu pot fi soluționate în cadrul primei runde de coordonare menționate la alineatul (1), administratorul de infrastructură aplică și în acest caz normele privind alocarea capacității, menționate la articolul 39 din Directiva 2012/34/UE, inclusiv criteriile de prioritate stabilite în conformitate cu articolele 47 și 49 din Directiva 2012/34/UE. În cazul în care administratorul de infrastructură decide să aplice prezentul alineat, el trebuie să indice acest lucru în mod transparent în acordul-cadru convenit.

#### Articolul 11

##### **Ajustarea capacității-cadru în acordul-cadru**

(1) Administratorul de infrastructură revizuieste periodic acordul-cadru împreună cu solicitanții, pentru a examina capacitatea-cadru. Solicitanții informează administratorul de infrastructură fără întârziere cu privire la orice intenție permanentă de a nu utiliza în totalitate sau parțial capacitatea-cadru.

(2) Dacă pe parcursul planificării anuale, solicitantul nu cere să i se aloce trase pe baza acordului-cadru în conformitate cu articolul 44 alineatul (3) din Directiva 2012/34/UE, administratorul de infrastructură reduce, în mod corespunzător, capacitatea-cadru pentru perioada curentă de stabilire a graficului de circulație, cu excepția cazului în care solicitantul justifică fără întârziere absența cererii de trase, iar motivele invocate sunt independente de voința sa.

(3) Administratorul de infrastructură stabilește și publică în documentul de referință al rețelei cerințele privind procentul de capacitate-cadru utilizat de părțile la acordurile-cadru. Acest procentul este adecvat, ținând cont de capacitatea utilizată pe linie. În caz contrar, organismul de reglementare poate solicita modificarea respectivului procent.

Dacă partea la acordul-cadru nu are intenția de a utiliza acest procent de capacitate-cadru timp de peste o lună, ea informează administratorul de infrastructură fără întârziere și cu cel puțin o lună în avans.

Dacă partea la acordul-cadru nu utilizează în totalitate sau parțial capacitatea-cadru timp de peste o lună și nu a informat administratorul de infrastructură, cu cel puțin o lună în avans, cu privire la intenția sa de a nu utiliza capacitatea, administratorul de infrastructură reduce capacitatea alocată părții respective pentru perioada curentă din graficul de circulație, cu excepția cazului în care neutilizarea capacității este cauzată de motive independente de voința părții. Administratorul de infrastructură poate reduce capacitatea-cadru alocată părții respective pentru perioada ulterioară perioadei curente din graficul de circulație.

Administratorul de infrastructură propune unui solicitant capacitatea-cadru, în pofida unui eventual drept al părții la acord de a solicita capacitatea respectivă în conformitate cu dispozițiile privind cererile ad hoc prevăzute la articolul 48 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE.

(4) Atunci când propune o nouă capacitate-cadru unui solicitant, administratorul de infrastructură ia în considerare orice neutilizare a capacității-cadru sau orice absență a cererilor de trase pe baza unui acord-cadru, precum și motivele care stau la baza acestora.

## Articolul 12

**Cooperarea în caz de alocare de capacitate-cadru pe mai multe rețele**

(1) Administratorii de infrastructură vizați de un serviciu care utilizează mai multe rețele ale sistemului feroviar de pe teritoriul Uniunii se asigură, în măsura posibilului, că:

- (a) dacă pentru respectivul serviciu feroviar au fost încheiate unul sau mai multe acorduri-cadru, intervalele de timp solicitate sunt în concordanță cu cele convenite în temeiul acordului-cadru sau solicitate în temeiul acestuia și că capacitățile disponibile, anticipate în cadrul fiecărui acord-cadru, sunt în concordanță unele cu celelalte;
- (b) pe parcursul planificării traseelor, acestea sunt în concordanță unele cu celelalte.

Când un acord-cadru este solicitat sau se aplică unui serviciu feroviar care utilizează mai multe rețele, administratorii de infrastructură vizați desemnează, la cererea solicitantului, unul dintre administratorii de infrastructură vizați, pentru a coordona cererile de acorduri-cadru sau cererile de modificare a acordurilor-cadru.

(2) Dacă intervalele de timp și traseele nu pot fi puse în concordanță, administratorii de infrastructură vizați se coordonează pentru a furniza o alternativă corespunzătoare sau pentru a justifica în scris motivul pentru care nu se poate oferi o alternativă corespunzătoare. Solicitantul informează administratorii de infrastructură care au primit cererea cu privire la orice cerere posibilă sau reală privind un alt acord-cadru referitor la același serviciu feroviar.

Pe parcursul coordonării, administratorii de infrastructură iau în considerare restricțiile de capacitate de tipul celor rezultate în urma lucrărilor de întreținere, imediat ce acestea le sunt cunoscute.

(3) În scopul punerii în aplicare a prezentului regulament, administratorii de infrastructură vizați cooperează în conformitate cu articolul 40 din Directiva 2012/34/UE, inclusiv atunci când unul sau mai mulți dintre aceștia nu propun acorduri-cadru și atunci când se asociază în scopul alocării de capacitate.

## Articolul 13

**Sancțiuni**

(1) Dacă una dintre părți solicită ca în acordul-cadru să se prevadă sancțiuni în conformitate cu articolul 42 alineatul (4) din Directiva 2012/34/UE, ea nu respinge sancțiunile comparabile, solicitate de cealaltă parte.

(2) Acordul-cadru nu prevede sancțiuni al căror nivel depășește costurile, pierderile directe și cheltuielile (inclusiv pierderile de venituri) suportate în mod rezonabil sau care se preconizează în mod rezonabil că vor fi suportate de partea despăgubită, drept consecință a modificării sau a rezilierii acordului. Partea despăgubită ia toate măsurile necesare pentru a preveni sau a reduce modificările aduse acordului, pentru a preveni rezilierea acordului sau a reduce impactul acesteia, precum și pentru a-și recupera toate costurile, pierderile și cheltuielile sau pentru a-și diminua în alte moduri costurile, pierderile directe și cheltuielile (inclusiv pierderile de venituri).

(3) Administratorul de infrastructură nu solicită plata unor sancțiuni care depășesc costurile administrative de modificare sau de reziliere a acordului-cadru în niciunul dintre următoarele cazuri:

- (a) cauza care stă la baza modificării sau a rezilierii acordului a fost independentă de voința solicitantului, iar administratorul de infrastructură a fost informat fără întârziere în acest sens;
- (b) solicitantului i s-a respins o cerere complementară de capacitate-cadru, iar viabilitatea serviciului feroviar avut în vedere depindea de cererea respinsă;
- (c) administratorul de infrastructură a fost în măsură să realoce traseele și capacitatea-cadru în așa fel încât pierderile suferite ca urmare a modificării sau a rezilierii acordului-cadru au fost deja recuperate.

(4) Acordul-cadru nu conține dispoziții privind ridicarea unei sancțiuni, în cazul în care solicitantul depune o cerere distinctă pentru o capacitate, alta decât cea anulată. Dacă o modificare implică doar o variație marginală a capacității convenite, nu se impun sancțiuni.

(5) La cererea organismului de reglementare, administratorul de infrastructură furnizează dovezi care să ateste că plata sancțiunilor a fost efectuată la timp.

#### *Articolul 14*

##### **Derogare**

Articolele 1-11 și articolul 13 nu se aplică rețelei unui administrator de infrastructură, dacă acesta nu propune acorduri-cadru și nu are astfel de acorduri în derulare. În documentul de referință al rețelei se publică o declarație în acest sens.

Statele membre pot decide să nu aplice articolele 1-11 în cazul acordurilor-cadru încheiate înainte de 15 martie 2003.

#### *Articolul 15*

##### **Neaplicarea anumitor prevederi**

Pentru acordurile-cadru încheiate înainte de 28 aprilie 2016 statele membre pot decide să nu aplice articolul 6 alineatul (2), articolele 7, 8, 9, 10, 11 sau articolul 13, pentru o perioadă de maximum cinci ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

Prin derogare de la primul paragraf, statele membre nu au posibilitatea menționată în prima teză, în ceea ce privește modificarea acordurilor-cadru care sunt convenite după 28 aprilie 2016 și care ar implica o creștere a capacității-cadru alocate sau o prelungire a duratei acordului-cadru.

#### *Articolul 16*

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

Se aplică de la 1 decembrie 2016.

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

Adoptat la Bruxelles, 7 aprilie 2016.

*Pentru Comisie*

*Președintele*

Jean-Claude JUNKER