

RO

RO

RO



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 17.9.2010
COM(2010) 475 final

2010/0253 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

privind instituirea spațiului feroviar unic european

(Reformare)

SEC(2010) 1043
SEC(2010) 1042

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

1.1. Istoricul dosarului

După ce s-a bucurat de o perioadă foarte prosperă în secolul al XIX-lea și în prima jumătate a secolului XX, sectorul transporturilor feroviare a decăzut din cauza creșterii popularității autoturismelor și a transporturilor aeriene, în special după 1970. Pentru a opri acest declin, Comunitatea Europeană a adoptat o serie de măsuri legislative care vizau revitalizarea transporturilor feroviare prin crearea etapizată a unui „spațiu feroviar unic european”. Primul pachet legislativ adresat sectorului feroviar, prezentat de Comisie în 1998 și adoptat la finele anului 2000, a semnalat dorința factorilor de decizie, atât la nivel național, cât și la nivel european, de a reforma cadrul de reglementare astfel încât să se asigure integrarea acestui sector la nivel european și să i se consolideze cât mai mult poziția în fața concurenței reprezentate de alte moduri de transport.

Primul pachet feroviar este format din trei directive:

- Directiva 2001/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001¹ de modificare a unei directive anterioare a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea rețelei feroviare comunitare²;
- Directiva 2001/13/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001³ de modificare a unei directive anterioare a Consiliului din 27 iunie 1995 privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare⁴; și
- Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare⁵.

Intrarea în vigoare a acestor directive în 2003 a avut un impact important asupra modului în care se desfășoară activitatea feroviară în Uniunea Europeană (UE). Este vorba, în principal, despre doi actori distincți – întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură. Întreprinderile feroviare cărora li se acordă licențe în conformitate cu criteriile UE trebuie să

¹ JO L 75, 15.3.2001, p.1, modificată prin Directiva 2004/51/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 (JO L 164, 30.4.2004, p.164), prin Directiva 2006/103/CE a Consiliului din 20 noiembrie 2006 (OJ L 363, 20.12.2006, p.344), prin Directiva 2007/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 (JO L 315, 3.12.2007, p.44) și prin Actul privind condițiile de aderare a Republicii Cehe, a Republicii Estonia, a Republicii Cipru, a Republicii Letonia, a Republicii Lituania, a Republicii Ungare, a Republicii Malta, a Republicii Polone, a Republicii Slovenia și a Republicii Slovace și adaptările tratatelor care stau la baza Uniunii Europene (JO L 236, 23.9.2003, p.33).

² Directiva 91/440/CEE a Consiliului (JO L 237, 24.8.1991, p. 25).

³ JO L 75, 15.3.2001, p.26, modificată prin Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 (JO L 220, 21.6.2004, p.16).

⁴ Directiva 95/18/CE a Consiliului (JO L 143, 27.6.1995, p. 70).

⁵ JO L 75, 15.3.2001, modificată prin Decizia 2002/844/CE a Comisiei din 23 octombrie 2002 (JO L 289, 26.10.2002, p.30), prin Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 (JO L 164, 30.4.2004, p.44) și prin Directiva 2007/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 (JO L 315, 3.12.2007, p. 44).

poată avea acces la infrastructura feroviară în condiții echitabile și nediscriminatorii și să presteze servicii paneuropene. Administratorii de infrastructură pot percepe tarife pentru utilizarea rețelelor lor și trebuie să presteze un nivel minim de servicii, inclusiv accesul la anumite infrastructuri. Directivele definesc dreptul de acces pentru serviciile de transport feroviar de marfă și călători și prevăd anumite garanții în ceea ce privește administrarea întreprinderilor feroviare, pentru a asigura că întreprinderile concurente beneficiază de acces nediscriminatoriu la rețea. Directivele prevăd de asemenea principii orientative pentru instituirea organismelor de reglementare naționale independente, care să asigure accesul nediscriminatoriu și să monitorizeze concurența de pe piețele feroviare.

Odată cu acest nou cadru de reglementare, industria feroviară a reușit să stabilizeze volumele transportate și, în unele state membre, să recupereze cota de piață preluată anterior de transportul rutier. De asemenea, înainte de criză încetinise ritmul de scădere a numărului locurilor de muncă. Totuși, creșterea transportului feroviar de marfă în termeni de tone transportate în anii anteriori nu a fost suficient de puternică pentru a recupera cota de piață de 2,3 puncte procentuale pierdute între 1995 și 2003. Dacă tendința constatată se va propaga, ponderea transportului feroviar în totalul modurilor de transport de marfă nu se va îmbunătăți. Cât privește transportul feroviar de călători, declinul din ultimele trei decenii a fost mai puțin dramatic decât în cazul transportului de marfă. Din totalul pieței de transport pasageri, ponderea transportului feroviar a scăzut de la 10,2% în 1970 la 6,1% în 2003 în UE-15 (în termeni de pasageri-kilometri). În UE-27, ponderea transportului feroviar de pasageri a scăzut de la 6,6% în 1995 la 5,9% în 2003. De atunci, a înregistrat o redresare ușoară și s-a stabilizat.

Climatul economic actual nu face decât să accentueze slaba performanță a pieței feroviare. Serviciile de transport marfă (inclusiv feroviar) au înregistrat recent o scădere semnificativă a activității (între 20% și 50% în funcție de segmentul de piață), iar activitatea de transport călători a fost mai puțin dinamică. Părțile interesate au precizat că planurile naționale de redresare nu generează investiții la fel de rapid cum se preconizase și că se anticipează restructurări masive, în special în sectorul transportului de marfă.

1.2. Probleme care trebuie abordate

Dezvoltarea sectorului feroviar și capacitatea sa de a concura viabil cu alte moduri de transport încă se confruntă cu probleme grave legate de (a) finanțarea și prețurile inadecvate pentru infrastructură, (b) barierele greu de urnit în calea concurenței și (c) lipsa unei supravegheri reglementare corespunzătoare.

- (a) Nivelul investițiilor în dezvoltarea și întreținerea infrastructurii feroviare rămâne insuficient într-un număr mare de state membre. În multe cazuri, calitatea infrastructurii existente se află într-un declin constant. Investițiile insuficiente constatate la nivel național se datorează în parte absenței unor planuri clare de investiții și a unor strategii pe termen lung. Întreținerea deficitară, modernizarea lentă și numărul tot mai mare de blocaje ale rețelei au un efect direct asupra întreprinderilor feroviare, care nu reușesc să țină pasul cu alte moduri de transport și nici să atragă investiții. Nivelul și structura necorespunzătoare a tarifelor de acces la infrastructură în multe state membre tind să agraveze aceste dificultăți.
- (b) Concurența dintre întreprinderile feroviare este limitată de diverși factori. Transparența insuficientă a condițiilor de piață și un cadru instituțional cu deficiențe de funcționare continuă să provoace dificultăți nou intraților în a presta servicii feroviare competitive. Un alt element important este discriminarea constantă la care

sunt supuși nou intrații care încearcă să obțină accesul la servicii conexe transportului feroviar, adeseori deținute și exploatare de întreprinderile feroviare istorice. Discriminarea este încă prezentă în condițiile de acces la infrastructură (alocarea traselor și tarifare).

Problemele de mai sus sunt agravate de dificultățile cu care se confruntă organismele de reglementare în desfășurarea activității de supraveghere, în special în vederea asigurării nediscriminării între întreprinderile feroviare, a verificării aplicării corecte a principiilor de tarifare și a respectării depline a separării contabile. Aceste dificultăți sunt adesea generate de lipsa personalului calificat și a altor resurse. În mai multe cazuri, independența insuficientă față de administratorii de infrastructură, de întreprinderile feroviare istorice sau de ministerul care exercită drepturi de proprietate asupra operatorului istoric este un factor agravant.

Implementarea completă a legislației existente va contribui categoric la rezolvarea acestor probleme. Prin urmare, Comisia a trecut la etapa de asigurare a implementării legislației existente, prin deschiderea unor proceduri de infringement împotriva statelor membre care au transpus-o incorect sau incomplet.

Însă actualul cadru de reglementare rămâne marcat de slăbiciuni, ambiguități și lacune care trebuie remediate în scopul îndeplinirii obiectivelor inițiale ale legislației. Reformarea primului pachet legislativ feroviar este considerată de Comisie drept una din modalitățile de remediere.

2. OBIECTIVELE PROPUNERII

2.1. Obiective generale

Principalul obiectiv al politicii de transport a Uniunii Europene este instituirea unei piețe interne prin elaborarea de politici comune care să promoveze un nivel ridicat de competitivitate și o dezvoltare armonioasă, echilibrată și durabilă a activităților economice. Completând și consolidând măsurile existente adoptate la nivelul UE în sectorul feroviar, propunerea de reformare a primului pachet legislativ feroviar va contribui la acest obiectiv prin facilitarea integrării și dezvoltării pieței feroviare europene.

Crearea unei veritabile piețe interne este esențială pentru revitalizarea sectorului feroviar și va contribui la accelerarea competitivității serviciilor de transport feroviar de marfă și călători, crescându-le astfel atractivitatea și ponderea modală. Deoarece transportul feroviar are o eficiență energetică mai mare (în special față de transportul rutier), transferul de pondere dinspre transportul rutier către cel feroviar va conduce la reducerea emisiilor de CO₂ și a altor poluanți.

2.2. Obiective orizontale

Obiectivul de a simplifica, clarifica și moderniza mediul de reglementare din Europa se află în centrul preocupărilor Comisiei. Având ca reper acest obiectiv strategic transversal, Comisia urmărește realizarea agendei extinse pentru o mai bună legiferare și, prin aceasta, realizarea unor progrese în direcția strategiei Europa 2020.

Simplificarea juridică prin consolidare și unificare reprezintă primul obiectiv orizontal al acestei inițiative de reformare. Eliminarea trimiterilor încrucișate din cele trei directive prin

restructurare și unificare într-un cod unic privind accesul feroviar este vitală pentru atingerea acestui obiectiv.

În al doilea rând, Comisia este de părere că **clarificarea** anumitor dispoziții ale legislației în materie de acces feroviar este de natură să faciliteze transpunerea corectă și implementarea eficientă a dreptului Uniunii Europene în toate statele membre. După cum s-a remarcat mai sus, unele dispoziții din primul pachet feroviar sunt ambigue și nu definesc suficient mijloacele de implementare.

În cele din urmă, este necesară **modernizarea** legislației prin eliminarea dispozițiilor depășite (care în trecut erau pertinente înainte de deschiderea completă a pieței și care pot avea legătură cu fuzionarea tradițională a operatorului și administratorului infrastructurii) și prin introducerea de noi dispoziții care să răspundă mai bine modalității actuale de funcționare a pieței (de exemplu, referitor la nou intrați și la proprietatea, integrală sau parțială, a statului asupra infrastructurii).

2.3. Obiective specifice

Propunerea de reformare a primului pachet feroviar vizează (a) finanțarea și tarifarea adecvată a infrastructurilor feroviare, (b) condițiile de concurență de pe piața feroviară și (c) reformele organizatorice necesare pentru asigurarea unei supravegheri optime a pieței.

- (a) Asigurarea unei finanțări adecvate, transparente și sustenabile a infrastructurii și, datorită unei mai bune previzibilități a dezvoltării infrastructurii și a condițiilor de acces, facilitarea realizării de investiții de către întreprinderile feroviare, împreună cu un nivel și o structură mai potrivite ale tarifării infrastructurii, îmbunătățirea competitivității operatorilor feroviari față de alte moduri de transport și contribuirea la internalizarea costurilor de mediu constituie primul obiectiv al propunerii de reformare.
- (b) Evitarea denaturării concurenței din cauza utilizării fondurilor de stat pentru activități comerciale, prevenirea culegerii unor informații sensibile din punct de vedere comercial de către întreprinderile istorice și a utilizării lor împotriva potențialilor concurenți, eliminarea conflictelor de interese în administrarea serviciilor conexe transportului feroviar și creșterea disponibilității acestora pentru nou intrați, precum și o mai mare transparență la nivelul pieței pentru asigurarea unei reale concurențe reprezintă un al doilea set de obiective.
- (c) În ceea ce privește supravegherea reglementară, propunerea de reformare dorește să asigure că organismele de reglementare se află în poziția de a-și îndeplini sarcinile în mod eficace, datorită unei mai mari independențe, a unor competențe extinse și a unor mijloace suplimentare puse la dispoziția lor.

3. IDENTIFICAREA MODIFICĂRILOR PROPUSE

3.1. Examinarea prealabilă

Pe baza unor cercetări și evaluări ample, Comisia a identificat un set de măsuri care ar putea contribui la realizarea fiecărui obiectiv prezentat în secțiunea de mai sus. Pe baza unor studii

efectuate în decursul mai multor ani⁶ și ținând cont de informațiile primite de la părțile interesate, Comisia a identificat 37 de măsuri. În urma unei examinări prealabile amănunțite a acestor 37 de măsuri, s-a ajuns la selectarea unui pachet de 26 de măsuri. Procesul de examinare prealabilă a presupus două etape – prima, luarea în calcul a rezultatelor consultării cu părțile interesate și a doua, efectuarea unei evaluări independente a măsurilor, pe baza a cinci criterii (eficacitate, durata implementării, eficiență, fezabilitate administrativă și coerență cu cadrul legal existent).

3.2. Expertiza externă și consultările cu părțile interesate

Ca urmare a deciziei de efectuare a unei evaluări a impactului pentru inițiativa de reformare a primului pachet legislativ feroviar, a fost comandată realizarea unui studiu extern de către PriceWaterhouseCoopers Advisory (PWC) în contextul Contractului-cadru TREN/A2/143-2007 al DG TREN cu privire la studiile și evaluările de impact.

În contextul studiului extern realizat de PWC, s-a desfășurat o consultare a părților interesate, care a implicat aproape 380 de organizații din UE-25 (UE-27 cu excepția Ciprului și a Maltei, care nu au căi ferate). Părților interesate li s-a solicitat să atragă atenția asupra obstacolelor care, din punctul lor de vedere, împiedică deschiderea totală a pieței feroviare internaționale și dezvoltarea serviciilor conexe transportului feroviar. În plus, părțile interesate au fost rugate să identifice domeniile în care cadrul legislativ al UE poate fi îmbunătățit și să își prezinte opiniile pe tema potențialei eficacități a măsurilor avute în vedere.

3.3. Evaluarea impactului

Pe baza studiului extern menționat mai sus, precum și a concluziilor trase în urma procesului de consultare a părților interesate, Comisia a realizat o evaluare cantitativă și calitativă a impactului întregului pachet de măsuri preselecționate. Cu această ocazie, în cazul măsurilor care nu au făcut anterior obiectul unei evaluări a impactului, s-au analizat opțiunile alternative pentru noile măsuri avute în vedere pentru modernizarea cadrului de reglementare existent.

3.4. Subsidiaritate

Problemele care afectează sectorul feroviar prezintă aspecte transnaționale care necesită luarea de măsuri la nivelul UE. Lipsa coordonării în relațiile dintre statele membre și alți actori reduce eficiența transportului feroviar internațional, prezentând riscul trecerii de la transportul feroviar la cel rutier, ceea ce conduce către creșterea gradului de congestionare a traficului și de poluare. Clarificarea cadrului de reglementare pentru accesul pe piața feroviară pentru a facilita intrarea pe piață și a concurența, precum și pentru a dezvolta piețele de servicii feroviare, inclusiv cele legate de furnizarea transportului feroviar poate fi realizată mai bine de Uniune decât de statele membre individual.

⁶ Respectiv, Raportul Comisiei privind punerea în aplicare a primului pachet legislativ feroviar (citată mai sus), Comunicarea Comisiei privind monitorizarea evoluției pieței feroviare, studiile asupra contractelor multianuale și serviciile conexe transportului feroviar.

4. COMENTARIILE PE MARGINEA PRINCIPALELOR MODIFICĂRI PROPUSE

4.1. Separarea contabilă (articolul 6)

Noile dispoziții clarifică separarea necesară a conturilor întreprinderilor feroviare pentru a asigura un nivel adecvat de transparență. Ele fac obligatorie separarea conturilor pentru activitățile care dispun de un monopol legal, spre deosebire de activitățile aflate în regim de concurență. Această măsură este o garanție împotriva deturnării fondurilor publice destinate unor activități care nu generează profit către subvenționarea unor activități comerciale și, prin urmare, este necesară pentru a evita denaturarea concurenței.

4.2. Independența funcțiilor esențiale (articolul 7)

Prin eliminarea propusă se anulează posibilitatea de însărcinare a întreprinderilor feroviare cu colectarea tarifelor de infrastructură feroviară. Această măsură ar contribui la concurența loială prin aceea că împiedică anumite întreprinderi feroviare (istorice) să obțină accesul la informații sensibile din punct de vedere comercial despre specificațiile traselor prin intermediul facturilor întreprinderilor feroviare concurente (nou intrați). Ea oferă în egală măsură stimulente suplimentare pentru gestionarea financiară bună și nediscriminatorie a infrastructurii.

4.3. Strategia de dezvoltare a infrastructurii (articolul 8)

În temeiul acestui articol, statele membre vor fi obligate să publice strategii de dezvoltare pe termen lung a sectorului feroviar, care să facă posibilă satisfacerea necesităților viitoare în materie de mobilitate și care să se bazeze pe o finanțare solidă și sustenabilă a sistemului feroviar. Strategia va stimula investiții cu ciclu de viață lung, pe care se bazează industria feroviară. Sunt necesare angajamente pe termen lung pentru a atrage noi actori pe piață și pentru a dezvolta noi servicii.

4.4. Servicii conexe transportului feroviar (articolul 13)

Schimbările propuse sunt legate de modernizarea serviciilor conexe transportului feroviar și au două fațete.

Mai întâi, cerințele de independență (juridică, organizatorică și decizională) pentru administrarea infrastructurilor de servicii și pentru furnizarea de transport feroviar sunt introduse pentru a elimina conflictele de interese dintre prestatorii de servicii conexe transportului feroviar sau proprietarii infrastructurilor de servicii, pe de o parte, și întreprinderile feroviare istorice, pe de altă parte. Măsura va contribui la asigurarea accesului nediscriminatoriu la infrastructurile de servicii.

Cea de-a doua măsură propusă la articolul 13 este introducerea unor dispoziții de tipul „utilizare obligatorie sub sancțiunea pierderii” pentru administrarea infrastructurilor de servicii conexe transportului feroviar. Dacă o infrastructură de servicii nu este folosită, ea trebuie pusă, de către proprietar, la dispoziția altei părți interesate, în sistem de închiriere sau concesionare. Măsura crește nivelul de disponibilitate a infrastructurilor de pe piață prin evitarea problemelor legate de saturarea artificială.

4.5. Acorduri transfrontaliere (articolul 14)

Dispozițiile propuse clarifică principiile generale care se aplică acordurilor bilaterale dintre întreprinderile feroviare, dintre statele membre și dintre statele membre și țările terțe. Ele prevăd de asemenea proceduri de cooperare și notificare prin care Comisia i se permite să asigure că acordurile respectă legislația Uniunii Europene.

4.6. Monitorizarea pieței (articolul 15)

Scopul este de a clarifica faptul că sarcinile de monitorizare a pieței feroviare ale Comisiei vizează elemente precum investițiile în infrastructura feroviară, evoluția prețurilor și calitatea serviciilor de transport feroviar, precum și obligațiile de serviciu public pentru transportul feroviar de călători și că, în consecință, datele relevante trebuie transmise de statele membre după cum se prevede în noua anexă IV. Această măsură va ajuta la identificarea blocajelor de pe piața serviciilor.

4.7. Publicarea documentului de referință al rețelei (articolul 27)

Dispozițiile propuse clarifică modalitățile și mijloacele adecvate pentru publicarea documentelor de referință ale rețelei de către administratorii infrastructurii. Publicarea documentelor de referință ale rețelei într-o a două limbă oficială a UE și în formă electronică pe portalul Agenției Feroviare Europene (ERA) va crește accesibilitatea documentelor de referință ale rețelei și, prin aceasta, va îmbunătăți transparența.

4.8. Informații referitoare la sistemele de tarifare (articolul 29)

Pentru a crește transparența utilizării fondurilor publice, se propune publicarea obligatorie de către statele membre, în documentele de referință, a cadrelor și regulilor de tarifare.

4.9. Contractele dintre autoritățile competente și administratorii infrastructurii (Articolul 30)

Schimbările propuse detaliază procesul de dezvoltare și gestionare a acordurilor contractuale dintre autoritățile naționale competente și administratorii infrastructurii referitoare la costurile infrastructurii și tarifele de acces. În special, organismul de reglementare este împuternicit să evalueze dacă pachetul bugetar avut în vedere pe termen mediu și lung este adecvat pentru rezultatele de nivel înalt specificate pentru infrastructură (obiective de performanță) pentru aceeași perioadă. O atare evaluare independentă poate diminua riscul ca întreprinderile feroviare istorice să își folosească puterea „politică” pentru a influența acordurile.

4.10. Principii de tarifare (articolul 31)

Conținutul articolului 31 se modifică pentru a introduce două măsuri separate:

Prima măsură este legată de diferențierea tarifelor de acces la calea ferată pe baza caracteristicilor emisiilor de zgomot ale materialului rulant care formează trenul. Aceasta va reprezenta un stimul clar pentru modernizarea infrastructurii și în special pentru realizarea de investiții în tehnologii feroviare mai durabile.

Pentru a îmbunătăți transparența tarifelor, se precizează că prestatorii de servicii trebuie să furnizeze informații și despre tarifele pentru serviciile conexe transportului feroviar,

informații care urmează a fi publicate de administratorii de infrastructură în documentul lor de referință al rețelei.

4.11. Excepții de la principiile de tarificare (articolul 32)

Pentru a îmbunătăți coerența sistemelor de tarificare a accesului la căile ferate naționale, se propune introducerea unor criterii comune pentru identificarea „segmentelor de piață” pe care serviciile ar putea plăti majorări. Criteriile respective sunt stabilite în anexa VIII punctul 3.

Pentru a scurta perioada de tranziție în timpul căreia liniile vor fi echipate atât cu sisteme naționale, cât și cu sistemul european de control al trenurilor (ETCS), contribuind astfel la reducerea costurilor de întreținere a infrastructurii, se propune scăderea tarifelor de acces la infrastructură pentru trenurile echipate cu ETCS.

4.12. Cooperarea dintre administratorii de infrastructură (articolul 37)

Cât privește alocarea capacităților de infrastructură în temeiul articolului 40, noul articol 37 propune introducerea de noi măsuri pentru a asigura că administratorii de infrastructură cooperează pentru stabilirea unor sisteme de tarificare în mai multe rețele.

4.13. Organismele de reglementare (articolul 55)

Se propune modernizarea dispozițiilor referitoare la independența organismelor de reglementare prin sublinierea fermă a caracterului lor independent de orice altă autoritate publică. Asigurarea independenței organismelor de reglementare, în special față de autoritatea publică care exercită drepturile de proprietate asupra întreprinderii feroviare istorice, va reduce posibilitatea apariției unui conflict de interese și, prin urmare, este de natură să consolideze capacitatea de supraveghere și credibilitatea acestora.

4.14. Funcțiile organismelor de reglementare (articolul 56)

Trei măsuri propuse la articolul 56 constau în extinderea competențelor organismelor de reglementare. (1) Competențele acestora vor acoperi explicit deciziile legate de accesul la serviciile conexe transportului feroviar și de tarificarea acestora, esențiale pentru a permite intrarea pe piață și pentru a asigura concurența loială. (2) Îmbunătățirea separării contabile și împiedicarea deturnării de fonduri publice dinspre activități care nu generează profit către activități comerciale și, prin acestea, evitarea concurenței neloiale; organismele de reglementare vor fi totodată împuternicite să efectueze audituri sau să inițieze audituri externe la întreprinderile feroviare și la administratorii de infrastructură pentru a verifica respectarea dispozițiilor în materie de separare contabilă. (3) În cele din urmă, pentru a permite organismelor de reglementare să funcționeze mai eficace, datele de contabilizare a costurilor trebuie furnizate de administratorii de infrastructură într-un format agregat și standardizat, sub formă de „situații financiare”.

4.15. Cooperarea dintre organismele de reglementare (articolul 57)

Pentru a consolida cooperarea transfrontalieră și pentru a îmbunătăți condițiile de intrare pe piață, organismele de reglementare vor trebui să coopereze la adoptarea deciziilor referitoare la accesul sau tarificarea serviciilor internaționale. În acest context, proesul decizional trebuie să permită organismelor de reglementare să facă schimb de informații în timp util.

4.16. Clasificarea serviciilor conexe transportului feroviar (anexa III)

Definiția utilizării echipamentelor de alimentare cu energie electrică pentru curentul de tracțiune ca parte a unui pachet minim de acces este de natură să asigure că aceste servicii fac obiectul unor cerințe nediscriminatorii. În plus, obligația de evidențiere separată a tarifelor pentru utilizarea echipamentelor de alimentare cu energie electrică și pentru curentul de tracțiune va genera mai multă transparență a costurilor de operare a rețelei și, prin urmare, va oferi administratorilor de infrastructură mai multe stimulente în scopul reducerii costurilor de furnizare a infrastructurii.

4.17. Conținutul documentului de referință al rețelei (anexa VI)

Măsurile propuse în anexa VI clarifică conținutul documentelor de referință ale rețelei pentru a crește eficacitatea acestora și transparența pe piața feroviară. Noile dispoziții prevăd în special că administratorii de infrastructură trebuie să publice (1) un formular tipizat pentru cererile de capacitate, (2) informații detaliate despre procedurile de alocare a traselor internaționale, (3) informații cu privire la cererile de acordare a licențelor feroviare și de eliberare a certificatelor de siguranță feroviară, (4) informații despre procedurile de soluționare a litigiilor și de apel aplicabile accesului pe piață și (5) informații despre accesul la infrastructurile de servicii conexe transportului feroviar (în plus față de informațiile tarifare obligatorii în prezent).

4.18. Acorduri contractuale (anexa VII)

Noua anexă VII clarifică funcționarea și conținutul acordurilor contractuale prevăzute la articolul 30 în scopul stimulării introducerii unor strategii pe termen lung pentru dezvoltarea sectorului feroviar.

4.19. Cerințe referitoare la costurile și tarifele pentru infrastructură (anexa VIII)

Pentru a contribui la o finanțare solidă și sustenabilă a sistemelor feroviare, noua anexă VIII clarifică anumite dispoziții ale articolului 31. Printre acestea se numără detalierea (1) costurilor care nu trebuie incluse în calculul costurilor directe ale pachetului de acces minim și ale serviciilor de acces pe calea ferată (conform definițiilor din anexa III punctele 1 și 2) și a criteriilor de identificare a segmentelor de piață pentru care serviciile ar putea plăti majorări, (2) a cerințelor pentru diferențierea tarifelor de acces pe calea ferată în funcție de caracteristicile emisiilor de zgomot, (3) a modului în care administratorii de infrastructură definesc segmentele de piață pentru a evalua posibilitatea introducerii de majorări și (4) a principalelor caracteristici și a principiilor generale ale sistemelor de performanță.

4.20. Situațiile financiare (anexa X)

Noua anexă X detaliază formatul standardizat comun pentru transmiterea situațiilor financiare. Această măsură este de natură să asigure că organismele de reglementare sunt în măsură să analizeze în detaliu informațiile provenite de la administratorii de infrastructură și să le faciliteze activitățile de supraveghere.

↓ 2004/49/CE articolul 30
alineatul (1) (adaptat)

2010/0253 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

☒ privind instituirea spațiului feroviar unic european ☒

(Reformare)

(Text cu relevanță pentru SEE)

↓ 2001/14/CE (adaptat)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul ☒ privind funcționarea Uniunii Europene ☒, în special articolul ☒ 91 ☒,

având în vedere propunerea Comisiei ☒ Europene ☒,

☒ după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale, ☒

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social ☒ European ☒⁷

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁸,

☒ hotărând ☒ în conformitate cu procedura ☒ legislativă ordinară ☒,

întrucât:

↓ nou

(1) Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare⁹, Directiva 95/18/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare¹⁰ și Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare¹¹ au fost modificate substanțial în 2004 și în 2007. Deoarece sunt necesare modificări

⁷ JO C [...], [...], [...].

⁸ JO C [...], [...], [...].

⁹ JO L 237, 24. 8.1991, p. 25.

¹⁰ JO L 143, 27.6.1995, p. 70.

¹¹ JO L 75, 15.3.2001, p. 29.

suplimentare și dată fiind legătura dintre aceste dispoziții legale, directivele susmenționate trebuie reformate și unificate într-un singur act, din motive de claritate.

↓ 91/440/CEE considerent 1
(adaptat)

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

↓ 91/440/CEE considerent 2

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

↓ 95/18/CE considerent 5
(adaptat)

- (4) Serviciile regionale, urbane și suburbane, precum și activitățile de transport sub forma serviciilor de tren-navetă prin tunelul de sub Canalul Mânecii trebuie să fie excluse din domeniul de aplicare al prezentei directivei.
-

↓ 91/440/CEE considerent 3
(adaptat)

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

↓ 91/440/CEE considerent 4
(adaptat)

- (6) Pentru a asigura dezvoltarea viitoare și funcționarea eficientă a sistemului feroviar, trebuie să se facă distincția între furnizarea de servicii de transport și funcționarea infrastructurii. Dată fiind această situație, este necesar ca cele două activități să fie gestionate separat și să aibă conturi separate.
-

↓ 95/18/CE considerent 2

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

↓ 91/440/CEE considerent 5
(adaptat)

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

↓ 91/440/CEE considerent 6
(adaptat)

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

↓ 91/440/CEE considerent 7
(adaptat)

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

↓ 2001/14/CE considerent 8
(adaptat)

- (11) Un sector eficient de transport al mărfurilor, mai ales transfrontalier, necesită acțiuni pentru deschiderea pieței.
-

↓ 95/18/CE considerent 4
(adaptat)

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

↓ 2007/58/CE considerent 7
(adaptat)

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

↓ 2007/58/CE considerent 8
(adaptat)

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

↓ 2007/58/CE considerent 9
(adaptat)

- (15) Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători¹² autorizează statele membre și autoritățile locale să atribuie contracte de servicii publice ☒ care ☒ pot include drepturi exclusive de exploatare a unor servicii. În consecință, este necesar să se asigure că dispozițiile regulamentului respectiv respectă principiul deschiderii pentru concurență a serviciilor de transport internațional de călători.
-

↓ 2007/58/CE considerent 10
(adaptat)

- (16) Deschiderea pentru concurență a serviciilor de transport internațional de călători poate avea implicații asupra organizării și finanțării serviciilor feroviare de transport de călători prestate pe baza unui contract de servicii publice. Statele membre trebuie să ☒ aibă opțiunea de a limita ☒ dreptul de acces pe piață în situația în care acesta ar periclita echilibrul economic al contractelor de servicii publice respective și în situația în care organismul de ☒ reglementare ☒ responsabil menționat la articolul 55 din prezenta Directivă își dă aprobarea în acest sens, pe baza unei analize economice obiective și ca urmare a unei cereri din partea autorităților competente care au atribuit contractul de servicii publice.
-

↓ 2007/58/CE considerent 12
(adaptat)

- (17) Evaluarea posibilității de periclitate a echilibrului economic al contractului de servicii publice trebuie să țină seama de criteriile predeterminate, precum impactul asupra profitabilității oricăror servicii incluse într-un contract de servicii publice, inclusiv efectul indirect asupra costului net suportat de autoritatea publică responsabilă care a atribuit contractul, al cererii din partea călătorilor, stabilirii prețului biletelor,

¹² JO L 315, 3.12.2007, p. 1.

regimului de eliberare a biletelor, poziției și numărului de opriri de ambele părți ale frontierei, stabilirii orarului și frecvenței noului serviciu propus. ☒ În conformitate cu evaluarea ☒ respectivă și decizia organismului de ☒ reglementare ☒ competent, statele membre pot autoriza, modifica sau refuza accesul solicitat la servicii de transport internațional de călători, inclusiv prin perceperea unui tarif de la operatorul unui nou serviciu de transport internațional de călători, urmând analiza economică și în conformitate cu dreptul ☒ Uniunii ☒ și principiile egalității și nediscriminării.

↓ 2007/58/CE considerent 13
(adaptat)

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

↓ 2007/58/CE considerent 14
(adaptat)

- (19) Organismul de ☒ reglementare ☒ trebuie să funcționeze într-un mod care să evite orice conflict de interese și orice posibilă implicare în atribuirea contractului de servicii publice în cauză. Competența organismului de ☒ reglementare ☒ trebuie extinsă pentru a permite evaluarea scopului unui serviciu internațional și, după caz, a impactului economic potențial al acestuia asupra contractelor de servicii publice existente.
-

↓ 2007/58/CE considerent 16
(adaptat)

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

↓ 2007/58/CE considerent 17
(adaptat)

- (21) Organismele de ☒ reglementare ☒ naționale trebuie să facă schimb de informații, iar în situațiile particulare unde este cazul, să își coordoneze principiile și practicile pe baza cărora se evaluează o posibilă periclitate a echilibrului economic al unui contract de servicii publice. Acestea trebuie să dezvolte, în mod progresiv, orientări pe baza experienței acumulate.
-

↓ nou

- (22) Pentru a asigura concurența loială între întreprinderile feroviare, trebuie făcută o distincție între prestarea de servicii de transport și operarea infrastructurilor de servicii. Dată fiind această situație, este necesar ca aceste două tipuri de activități să fie administrate independent, sub forma unor entități juridice distincte. Această

independență nu presupune înființarea unui organism sau unei firme separate pentru fiecare infrastructură de servicii.

↓ 95/18/CE considerent 9
(adaptat)

- (23) Pentru a asigura servicii fiabile și adecvate, este necesar ca întreprinderile feroviare să îndeplinească , permanent, cerințele în materie de bună reputație, capacitate financiară și competență profesională.
-

↓ 95/18/CE considerent 10

- (24) Pentru protecția clienților și părților terțe implicate, este important să se garanteze că întreprinderile feroviare sunt asigurate la un nivel suficient pentru răspundere civilă.
-

↓ 95/18/CE considerent 12
(adaptat)

- (25) O întreprindere feroviară trebuie de asemenea să respecte dispozițiile interne și ale Uniunii privind prestarea de servicii feroviare, aplicate într-o manieră nediscriminatorie, destinate să asigure că aceasta poate să-și desfășoare activitatea în condiții de deplină siguranță și cu respectarea sănătății, a condițiilor sociale și a drepturilor muncitorilor și consumatorilor , pe tronsoane specifice.
-

↓ 95/18/CE considerent 14
(adaptat)

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

↓ 2001/14/CE considerent 5
(adaptat)

- (27) Pentru a asigura transparența și accesul nediscriminatoriu la infrastructura feroviară și la serviciile aferente transportului feroviar al tuturor întreprinderilor feroviare, toate informațiile necesare utilizării drepturilor de acces se publică într-un document de referință al rețelei.
-

↓ 2001/14/CE considerent 6

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

↓ 2001/14/CE considerent 7

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

↓ 2001/14/CE considerent 10
(adaptat)

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

↓ 2001/14/CE considerent 11

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

↓ 2001/14/CE considerent 16

- (32) Sistemele de tarifare și de alocare a capacităților trebuie să permită concurența loială în furnizarea serviciilor de transport feroviar.
-

↓ 2001/14/CE considerent 12

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

↓ 2001/14/CE considerent 13

- (34) Sistemele de alocare a capacităților trebuie să ofere semnale clare și coerente întreprinderilor feroviare, care să le permită acestora să ia hotărâri raționale .
-

↓ 2001/14/CE considerent 35

- (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.
-

↓ 2001/14/CE considerent 14

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

↓ 2001/14/CE considerent 15

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

↓ 2001/14/CE considerent 9
(adaptat)

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

↓ 2001/14/CE considerent 17

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

↓ 2001/14/CE considerent 18

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

↓ 2001/14/CE considerent 19

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

↓ 2001/14/CE considerent 21

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

↓ 2001/14/CE considerent 23
(adaptat)

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

↓ 2001/14/CE considerent 24

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

↓ 2001/14/CE considerent 25

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

↓ 2001/14/CE considerent 26
(adaptat)

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

↓ 2001/14/CE considerent 28

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

↓ 2001/14/CE considerent 29
(adaptat)

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

↓ 2001/14/CE considerent 30
(adaptat)

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

↓ 2001/14/CE considerent 31
(adaptat)

- (50) Este important să se asigure o mai bună coordonare a sistemelor de alocare pentru a îmbunătăți atractivitatea căilor ferate pentru traficul care utilizează rețelele mai multor administratori de infrastructură , în special pentru traficul internațional.
-

↓ 2001/14/CE considerent 32

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

↓ 2001/14/CE considerent 33

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

↓ 2001/14/CE considerent 34
(adaptat)

- (53) Este necesar să se facă investiții în infrastructura feroviară, iar sistemele de tarifare a utilizării infrastructurii trebuie să ofere stimulente administratorilor acesteia pentru ca realizarea investițiilor adecvate să fie avantajoasă din punct de vedere economic.
-

↓ 2001/14/CE considerent 36
(adaptat)

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

↓ 2001/14/CE considerent 37
⇒ nou

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

↓ 2001/14/CE considerent 38
⇒ nou

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

↓ 2001/14/CE considerent 39
(adaptat)

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

↓ 2001/14/CE considerent 40

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

↓ 2001/14/CE considerent 41
(adaptat)

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

↓ 2001/14/CE considerent 42
(adaptat)

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

↓ 2001/14/CE considerent 43

- (61) Este de dorit să se ofere întreprinderilor feroviare și administratorului infrastructurii stimulente pentru a reduce la minim perturbările din rețea.
-

↓ 2001/14/CE considerent 44

- (62) Alocarea capacităților se asociază cu un cost pentru administratorul infrastructurii, cost care trebuie recuperat.
-

↓ 2001/14/CE considerent 46
(adaptat)

- (63) Administrarea eficientă și utilizarea echitabilă și nediscriminatorie a infrastructurii feroviare necesită înființarea unui organism de ☒ reglementare ☒ care să supravegheze aplicarea regulilor ☒ prevăzute de prezenta directivă ☒ și care să acționeze ca un organism de ☒ apel ☒, fără a elimina posibilitatea unui control judecătoresc.
-

↓ 2001/14/CE considerent 47
(adaptat)

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

↓ nou

(65) Comisia trebuie să fie împuternicită să modifice anexele la prezenta directivă. Deoarece măsurile respective au un domeniu de aplicare general și sunt concepute pentru modificarea unor elemente neesențiale ale prezentei directive, acestea trebuie adoptate ca acte delegate, în conformitate cu articolul 290 din tratat.

↓ 2001/14/CE considerent 48

(66) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei¹³.

↓ 2001/13/CE considerent 7
(adaptat)

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

↓ nou

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

↓ 2007/58/CE considerent 21
(adaptat)

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

¹³ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

↓ 2007/58/CE considerent 23
(adaptat)

- (70) În conformitate cu punctul 34 din Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare¹⁴, statele membre sunt încurajate să elaboreze, pentru ele însele și în interesul ☒ Uniunii ☒, propriile tabele care să ilustreze, în măsura posibilității, corespondența dintre prezenta directivă și măsurile de transpunere și să le facă publice.
-

↓ nou

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII ☒ GENERALE ☒

↓ 91/440/CEE (adaptat)

Articolul 1

☒ Obiect și domeniu de aplicare ☒

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

↓ 2001/13/CE articolul 1
alineatul (1) (adaptat)

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

¹⁴ JO C 321, 31.12.2003, p. 1.

↓ 2001/14/CE (adaptat)

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

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

↓ Rectificare, JO L 305,
6.11.1991, p. 22 (adaptat)

☒ *Articolul 2* ☒

☒ **Excluderi din domeniul de aplicare** ☒

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

↓ 2001/13/CE
articolul 1 alineatul (1) (adaptat)

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

↓ 2001/13/CE articolul 1
alineatul (1)

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

↓ 2001/13/CE articolul 1
alineatul (1) (adaptat)

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

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

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)

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

- (a) rețelele locale și regionale independente destinate serviciilor pentru transportul de călători pe infrastructura feroviară;
- (b) rețelele destinate doar pentru prestarea serviciilor feroviare de transport urban sau suburban de călători;
- (c) rețelele regionale utilizate pentru transportul regional de marfă numai de către o întreprindere feroviară, nevizată la alineatul (1) până când un alt solicitant cere utilizarea capacității respectivei rețele;

↓ 2001/14/CE

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

↓ 2007/58/CE articolul 2
alineatul (1) (adaptat)

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

↓ 2001/12/CE articolul 1
alineatul (3) (adaptat)

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

↓ 2007/58/CE articolul 1
alineatul (1) (adaptat)

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

↓ 91/440/CEE (adaptat)

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentei directive , se aplică următoarele definiții :

↓ 2001/12/CE articolul 1
alineatul 4 litera (a) (adaptat)

1. „întreprindere feroviară” înseamnă orice întreprindere publică sau privată autorizată în conformitate cu prezenta directivă , a cărei activitate principală constă în

furnizarea serviciilor pentru transportul feroviar de mărfuri și/sau călători, cu obligativitatea ca întreprinderea să asigure tracțiunea; sunt incluse de asemenea întreprinderile care asigură doar tracțiunea;

2. „administratorul infrastructurii” înseamnă orice organism sau ☒ firmă ☒ responsabilă, în special, de realizarea, ☒ administrarea ☒ și întreținerea infrastructurii feroviare, ☒ inclusiv gestionarea traficului, control-comandă și semnalizare ☒. Funcțiile administratorului infrastructurii în legătură cu o rețea sau o parte a unei rețele pot fi atribuite unor organisme sau ☒ firme ☒ diferite;

↓ 91/440/CEE (adaptat)

⇒ nou

3. „infrastructură feroviară” înseamnă toate articolele cuprinse în lista din anexa I.A la Regulamentul (CEE) nr. 2598/70 al Comisiei din 18 decembrie 1970 de precizare a posturilor ce se vor înscrie la diferite poziții din situația contabilă, prezentate în anexa I la Regulamentul (CEE) nr. 1108/70 din 4 iunie 1970¹⁵ ⇒ , care, din motive de claritate, sunt incluse în anexa I la prezenta directivă ⇐ ~~cu excepția ultimei liniuțe, care, numai în sensul prezentei directive, se interpretează după cum urmează: „Clădirile folosite de departamentul de infrastructură”~~;

↓ 2001/12/CE articolul 1

alineatul (4) litera (b) (adaptat)

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

↓ 2007/58/CE articolul 1

alineatul (3)

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

↓ 91/440/CEE (adaptat)

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

¹⁵ JO L 278, 23.12.1970, p. 1.

7. „servicii regionale” înseamnă serviciile de transport prestate pentru a răspunde cerințelor de transport ale unei regiuni;
-

↓ 2007/58/CE articolul 1
alineatul (4) (adaptat)

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

↓ 95/18/CE (adaptat)

9. „licență” înseamnă autorizația acordată de un stat membru unei întreprinderi, prin care i se recunoaște calitatea ☒ de a presta servicii de transport feroviar ☒ ; această calitate poate să fie limitată la prestarea de anumite tipuri de servicii;
10. „autoritate de acordare a licențelor” ☒ înseamnă ☒ organismul însărcinat cu eliberarea ☒ acordarea ☒ licențelor ☒ într-un stat membru ☒ ;
-

↓ 2001/14/CE

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)

12. „solicitant” înseamnă o întreprindere feroviară și=alte persoane fizice sau juridice sau entități, ca de exemplu autoritățile ☒ competente ☒ prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și încărcătorii, expeditorii și operatorii de transport combinat ☒ care doresc să obțină capacități de infrastructură pentru activități publice sau în interes comercial ☒;
13. „infrastructură saturată” înseamnă ☒ un element ☒ al infrastructurii pentru care cererile de capacitate de infrastructură nu pot fi satisfăcute în totalitate în anumite perioade, chiar și după coordonarea diferitelor cereri de rezervare a acestor capacități;
14. „plan de sporire a capacității” înseamnă o măsură sau o serie de măsuri însoțite de un calendar de punere în aplicare, vizând ameliorarea restricțiilor de capacitate care au condus la declararea ☒ unui element ☒ de infrastructură drept „infrastructură saturată”;
15. „coordonare” înseamnă procedura prin care ☒ administratorul infrastructurii ☒ și solicitanții încearcă să rezolve situațiile cererilor de rezervare concurente pentru capacitatea de infrastructură;
16. „acord-cadru” înseamnă un acord general obligatoriu din punct de vedere juridic, încheiat ☒ în temeiul ☒ dreptului public sau privat, care stabilește drepturile și obligațiile unui solicitant și ale administratorului infrastructurii cu privire la

capacitățile de infrastructură care trebuie alocate și la tarifarea care se aplică pe o durată care depășește o singură perioadă de valabilitate a graficului de circulație;

↓ 2001/14/CE

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)

18. „rețea” înseamnă întreaga infrastructură feroviară administrată de un administrator al infrastructurii;
19. „document de referință al rețelei” înseamnă documentul prin care se precizează în mod detaliat regulile generale, termenele, procedurile și criteriile pentru sistemele de tarifare și de alocare a capacităților, inclusiv orice alte informații de acest fel necesare pentru a permite introducerea cererilor de capacități de infrastructură;
20. „trasă” înseamnă capacitatea de infrastructură necesară pentru a permite circulația unui tren între două puncte ale rețelei, în cursul unei perioade determinate;
-

↓ 2001/14/CE

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

↓ 91/440/CEE (adaptat)

⊠ CAPITOLUL II ⊠

⊠ DEZVOLTAREA CĂILOR FERATE ÎN UNIUNE ⊠

SECȚIUNEA 1

↓ 2001/12/CE articolul 1
alineatul (5)

INDEPENDENȚA ADMINISTRĂRII

↓ 2001/12/CE articolul 1
alineatul (6) (adaptat)

Articolul 4

⊠ Independența întreprinderilor feroviare și a administratorilor infrastructurii ⊠

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

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

↓ 91/440/CEE (adaptat)

Articolul 5

⊠ Administrarea întreprinderilor feroviare conform principiilor comerciale ⊠

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

Întreprinderile feroviare sunt administrate conform principiilor care se aplică ⊠ societăților ⊠ comerciale ⊠, indiferent de cine sunt deținute ⊠. Acest lucru este valabil, de asemenea, și pentru obligațiile de serviciu public ⊠ care le sunt impuse ⊠ de

☒ statele membre ☒ și pentru contractele de serviciu public pe care le încheie cu autoritățile competente ale statului.

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

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

↓ 91/440/CEE

- (a) să își stabilească organizarea internă, fără să aducă atingere dispozițiilor articolelor 7, 29 și 39;
- (b) să controleze furnizarea și scoaterea pe piață a serviciilor și să fixeze prețurile acestora, fără să aducă atingere dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007,
- (c) să ia decizii privind personalul, activele și achizițiile proprii;

↓ 91/440/CEE (adaptat)

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

↓ 91/440/CEE

- (e) să stabilească noi activități în domeniul asociat domeniului feroviar.

↓ nou

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

↓ 91/440/CEE (adaptat)
⇒ nou

SECȚIUNEA 2

SEPARAREA ÎNTRE ADMINISTRAREA INFRASTRUCTURII ȘI OPERAȚIUNILE DE TRANSPORT ⇒ ȘI DIFERITELE TIPURI DE OPERAȚIUNI DE TRANSPORT ⇐

↓ 2001/12/CE articolul 1
alineatul (7) (adaptat)

Articolul 6

Separarea conturilor

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

(2) Statele membre pot prevedea, de asemenea, ca această separare să necesite organizarea unor departamente distincte în cadrul aceleiași întreprinderi sau ca infrastructura și serviciile de transport să fie administrate de entități separate.

↓ 2001/12/CE articolul 1
alineatul (10) (adaptat)

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

↓ 2001/12/CE articolul 1
alineatul (7) (adaptat)
⇒ nou

(4) Conturile diferitelor sectoare de activitate menționate la alineatele (1) și (3) se țin în așa fel încât să ~~reflecte această interdicție~~ ⇒ permită monitorizarea interdicției de transfer al fondurilor publice plătite unui sector de activitate la un altul ⇐.

Articolul 7

☒ Independența funcțiilor esențiale ale unui administrator de infrastructură ☒

1) Statele membre se asigură că funcțiile care determină accesul echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură enumerate în anexa II sunt încredințate unor organisme sau firme care nu sunt ☒ ele însele ☒ furnizoare de servicii de transport feroviar. Indiferent de structura organizatorică, trebuie ☒ demonstrat ☒ că acest obiectiv a fost realizat.

↓ nou

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

↓ 2001/12/CE articolul 1 alineatul (7) (adaptat)

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

~~4. Aplicarea alineatului (3) face obiectul unui raport al Comisiei, în conformitate cu articolul 10b, care trebuie prezentat până la 15 martie 2006.~~

↓ 2001/14/CE (adaptat)

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

⇒ nou

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

SECȚIUNEA 3

ÎMBUNĂȚIREA SITUAȚIEI FINANCIARE

↓ 2001/12/CE articolul 1
alineatul (8) (adaptat)
⇒ nou

Articolul 8

⊗ Finanțarea solidă a administratorului infrastructurii ⊗

(1) Statele membre ⊗ dezvoltă infrastructura ⊗ lor națională de cale ferată, ținând cont, dacă este cazul, de nevoile generale ale ⊗ Uniunii ⊗. ⇒ În acest scop, statele membre publică, cel târziu la doi ani după intrarea în vigoare a prezentei directive, o strategie de dezvoltare a infrastructurii feroviare în vederea satisfacerii necesităților viitoare de mobilitate, pe baza unei finanțări solide și sustenabile a sistemului feroviar. Strategia acoperă o perioadă de cel puțin cinci ani și este reînnoibilă. ⇐

(2) Având în vedere articolele ⊗ 93, 107 și 108 ⊗ din tratat, statele membre pot ⊗ de asemenea ⊗ acorda administratorului infrastructurii finanțări la un nivel corespunzător cu sarcinile ⊗ acestuia ⊗, cu dimensiunea ⊗ infrastructurii ⊗ și cu necesitățile financiare, în special pentru acoperirea investițiilor noi.

(3) În cadrul politicii generale stabilite de stat ⇒ și ținând cont de strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare menționată la alineatul (1) ⇐, administratorul infrastructurii ⊗ adoptă ⊗ un plan de afaceri care să includă programele de investiții și de finanțare. Planul se întocmește astfel încât să asigure utilizarea ⊗, furnizarea ⊗ și dezvoltarea optimă și eficientă a infrastructurii, concomitent cu asigurarea unui echilibru financiar și punerea la dispoziție a mijloacelor necesare pentru realizarea acestor obiective. ⇒ Administratorul infrastructurii se asigură că solicitanții sunt consultați înainte de aprobarea planului de afaceri. Organismul de reglementare menționat la articolul 55 emite un aviz cu caracter neobligatoriu, referitor la capacitatea acestui plan de afaceri de a realiza obiectivele stabilite. ⇐

↓ 2001/14/CE (adaptat)
⇒ nou

(4) Statele membre trebuie să se asigure că, în condiții normale de activitate și pe o perioadă de timp acceptabilă ⇒ care nu depășește trei ani ⇐, conturile unui administrator al infrastructurii prezintă cel puțin un echilibru între venitul rezultat din tarifele de utilizare a infrastructurii, excedentul rezultat din alte activități comerciale și finanțările de la stat, pe de o parte, și cheltuielile infrastructurii, pe de altă parte, ⊗ incluzând plățile în avans de la stat, dacă este cazul. ⊗

↓ 2001/14/CE (adaptat)

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

↓ 91/440/CEE

~~Articolul 78~~

~~Administratorul infrastructurii fixează o taxă pentru folosirea infrastructurii feroviare de care răspunde, care trebuie plătită de întreprinderile feroviare care folosesc acea infrastructură. După consultarea administratorului, statele membre stabilesc normele de determinare a taxei respective.~~

~~Taxa de utilizator, care se calculează astfel încât să se evite orice discriminare între întreprinderile feroviare, poate să țină cont, în special, de numărul de kilometri, de compunerea trenurilor și de orice cerințe specifice legate de factori cum ar fi viteza, sarcina pe osie și gradul sau perioada de utilizare a infrastructurii.~~

↓ 91/440/CEE (adaptat)

⇒ nou

Articolul 9

☒ Reducerea transparentă a datoriilor ☒

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

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

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

↓ nou

(3) Alineatele (1) și (2) nu se aplică datoriiilor sau dobânzilor generate de datoriile contractate de întreprinderi după 15 martie 2001 sau după data aderării la Uniune în cazul statelor membre care au aderat după 15 martie 2001.

↓ 2001/12/CE articolul 1
alineatul (9)

~~3. Ajutorul oferit de statele membre pentru anularea datoriilor menționat în prezentul articol se acordă în conformitate cu articolele 73, 87 și 88 din tratat.~~

↓ 91/440/CEE (adaptat)

SECȚIUNEA 4

ACCESUL LA INFRASTRUCTURA ȘI SERVICIILE FERROVIARE

↓ 2001/12/CE articolul 1
alineatul (11) (adaptat)

Articolul 10

Condițiile de acces la infrastructura feroviară

~~2. Întreprinderile feroviare care intră în domeniul de aplicare a articolul 2 beneficiază, în condiții echitabile, de acces la infrastructură în alte state membre pentru a efectua servicii internaționale de transport combinat de mărfuri.~~

↓ 2004/51/CE articolul 1 alineatul
(2) litera (a) (adaptat)
⇒ nou

~~3. Întreprinderilor feroviare care fac obiectul articolului 2 li se acordă, în condiții echitabile, dreptul de acces la rețeaua transeuropeană de transport feroviar de mărfuri definită la articolul 10 a și în anexa I și, până la 1 ianuarie 2006, la întreaga rețea feroviară, în vederea exploatării de servicii de transport internațional de mărfuri.~~

(1) ~~În afară de aceasta, până la 1 ianuarie 2007, î~~Întreprinderilor feroviare care fac obiectul prezentei directive li se acordă, în condiții echitabile, nediscriminatorii și transparente, dreptul de acces la infrastructurile tuturor statelor membre, în vederea exploatării oricărui tip de servicii de transport feroviar de mărfuri. ~~⇒ Acesta include accesul pe cale ferată în porturi ⇐.~~

↓ 2007/58/CE articolul 1 alineatul (8) (adaptat)
⇒ nou

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

↓ 2007/58/CE articolul 1 alineatul (8)

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

↓ 2007/58/CE articolul 1 alineatul (8) (adaptat)

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

↓ nou

Comisia poate adopta măsuri de punere în aplicare care să stabilească detaliile procedurii și criteriilor care trebuie urmate în vederea punerii în aplicare a prezentului alineat. Aceste măsuri, concepute a asigura punerea în aplicare a prezentei directive în condiții unitare, se adoptă ca acte de punere în aplicare, în conformitate cu articolul 63 alineatul (3).

↓ 2007/58/CE articolul 1 alineatul (8) (adaptat)

☒ *Articolul 11* ☒

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

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

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

↓ 2007/58/CE articolul 1
alineatul (8) (adaptat)

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

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

↓ 2007/58/CE articolul 1
alineatul (8) (adaptat)

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

↓ 2007/58/CE articolul 1
alineatul (8)

- (a) autoritatea sau autoritățile competente în materie;
 - (b) administratorul infrastructurii;
 - (c) întreprinderea feroviară care execută contractul de servicii publice;
 - (d) întreprinderea feroviară care solicită accesul.
-

↓ nou

(4) Comisia poate adopta măsuri de punere în aplicare care să stabilească detaliile procedurii și criteriilor care trebuie urmate în vederea punerii în aplicare a alineatelor 1, 2 și 3 ale prezentului articol. Aceste măsuri, concepute a asigura punerea în aplicare a prezentei directive în condiții unitare, se adoptă ca acte de punere în aplicare, în conformitate cu articolul 63 alineatul (3).

↓ 2007/58/CE articolul 1
alineatul (8) (adaptat)

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

~~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.~~

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

Articolul 12

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

↓ 2007/58/CE articolul
1 alineatul (8)

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

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

↓ 2007/58/CE articolul 1
alineatul (8) (adaptat)

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

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

↓ 2007/58/CE articolul
1 alineatul (8) (adaptat)

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

↓ 2001/12/CE articolul 1
alineatul (11)

~~4. La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia examinează, în cazuri speciale, aplicarea și respectarea prezentului articol și decide, în două luni de la primirea unei astfel de cereri și după consultarea comitetului prevăzut la articolul 11a alineatul (2), dacă se poate aplica în continuare măsura respectivă. Comisia comunică decizia adoptată Parlamentului European, Consiliului și statelor membre.~~

~~Fără a aduce atingere articolului 226 din tratat, orice stat membru poate supune decizia atenției Consiliului în maxim o lună. Consiliul, hotărând cu majoritate calificată, poate să adopte, în cazuri excepționale, o decizie diferită în decurs de o lună.~~

↓ 2004/51/CE articolul 1
alineatul (2) litera (c)

~~6. Accesul prin intermediul rețelei de căi ferate la serviciile privind activitățile feroviare menționate la alineatele (1), (2) și (3), precum și furnizarea acestor servicii în terminalele și porturile care deservesc sau care pot deservi mai mult de un client final, sunt asigurate tuturor întreprinderilor feroviare în mod nediscriminatoriu și transparent, iar solicitările întreprinderilor feroviare pot fi supuse unor restricții, cu excepția cazului în care există alte soluții viabile pe calea ferată, în condițiile pieței.~~

↓ 2001/14/CE (adaptat)
⇒ nou

Articolul 13

☒ Condițiile de acces la servicii ☒ Servicii

(1) Întreprinderile feroviare au dreptul, în mod nediscriminatoriu, la setul minim de acces prevăzut în anexa III punctul 1.

(2) Serviciile menționate la anexa III punctul 2 se ☒ prestează ☒ ⇒ de către toți operatorii infrastructurilor de servicii ⇐ 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.~~

↓ nou

În cazul în care operatorul infrastructurii de servicii aparține unui organism sau unei firme care, de asemenea, activează și deține o poziție dominantă pe cel puțin una din piețele de servicii de transport feroviar pentru care se utilizează infrastructura, acesta trebuie să se organizeze într-o manieră independentă din punct de vedere juridic, organizatoric și decizional față de respectivul organism sau de respectiva firmă.

Cererile depuse de întreprinderile feroviare pentru acordarea accesului la infrastructura de servicii pot fi respinse numai dacă există alternative viabile care le permit operarea serviciului respectiv de transport de marfă sau călători pe aceeași rută în condiții acceptabile din punct de vedere economic. Sarcina de a dovedi existența unei alternative viabile revine operatorului infrastructurii de servicii.

Atunci când descoperă că există conflicte între diferite cereri, operatorul infrastructurii de servicii trebuie să încerce să satisfacă cât mai bine toate cererile. Dacă nu există nicio alternativă viabilă și nu se pot rezolva toate cererile de capacitate pentru infrastructura respectivă pe baza necesarului demonstrat, organismul de reglementare menționat la articolul 55, din proprie inițiativă sau în urma unei plângeri, ia măsurile necesare pentru a asigura că o parte corespunzătoare din capacitate este dedicată altor întreprinderi feroviare decât celor care fac parte din organismul sau firma de care aparține și operatorul infrastructurii. Cu toate acestea, infrastructurile de întreținere și alte infrastructuri tehnice nou construite pentru un anumit material rulant nou pot fi rezervate pentru utilizarea de către o întreprindere feroviară pentru o perioadă de cinci ani de la începerea exploatării (lor).

În cazul în care infrastructura de servicii nu a fost în folosință timp de cel puțin doi ani la rând, proprietarul acesteia trebuie să publice un anunț de concesiune sau închiriere a operării infrastructurii.

↓ 2001/14/CE (adaptat)

(3) În situația în care un administrator al infrastructurii asigură oricare dintre serviciile descrise în anexa III punctul3 sub forma unui serviciu suplimentar, acesta îl furnizează la cerere întreprinderilor~~lor~~ feroviare , într-o manieră nediscriminatorie .

↓ 2001/14/CE

(4) Întreprinderile feroviare pot cere administratorului infrastructurii sau altor furnizori o gamă mai largă de servicii auxiliare, enumerate în anexa III punctul4. Administratorul infrastructurii nu este obligat să presteze aceste servicii auxiliare.

↓ nou

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

↓ 2001/12/CE articolul 1
alineatul (12)

~~Articolul 10a~~

~~1. Rețeaua Transeuropeană de Transport Feroviar de Marfă este compusă din următoarele elemente:~~

~~a) liniile de cale ferată arătate în hărțile din anexa I;~~

~~b) rutele ocolitoare, unde este cazul, în special în jurul infrastructurii congestionate în înțelesul Directivei 2000/14/CE. Dacă sunt propuse astfel de rute, durata totală a călătoriei se respectă în măsura posibilului;~~

~~c) accesul pe calea ferată la terminalele care deservește sau pot deserveți unul sau mai mulți clienți finali și la alte locuri și infrastructuri, inclusiv la liniile de acces către și dinspre acestea;~~

~~d) accesul spre porturile și dinspre porturile enumerate în anexa I, inclusiv liniile de acces;~~

~~2. Liniile de acces prevăzute la alineatul (1) literele (c) și (d) acoperă la fiecare capăt al călătoriei 50 km sau 20 % din lungimea călătoriei pe liniile de cale ferată prevăzute la alineatul (1) litera (a), fiind reținută distanța cea mai lungă.~~

~~Belgia și Luxemburg, ca state membre cu o rețea feroviară relativ mică sau concentrată, își pot limita lungimea liniilor de acces în primul an după 15 martie 2003 la cel puțin 20 km și până la sfârșitul celui de al doilea an la cel puțin 40 km.~~

↓ nou

SECȚIUNEA 5

ACORDURI TRANSFRONTALIERE

Articolul 14

Principii generale privind acordurile transfrontaliere

(1) Orice dispoziție inclusă în acordurile transfrontaliere între state membre, care discriminează între întreprinderile feroviare sau care limitează libertatea întreprinderilor feroviare de a opera servicii transfrontaliere, este caducă.

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

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

Comisia poate adopta măsuri de punere în aplicare care să stabilească detaliile procedurii care trebuie urmată în vederea punerii în aplicare a prezentului alineat. Aceste măsuri, concepute a asigura punerea în aplicare a prezentei directive în condiții unitare, se adoptă ca acte de punere în aplicare, în conformitate cu articolul 63 alineatul (3).

↓ 2001/12/CE articolul 1
alineatul (13) (adaptat)
⇒ nou

SECȚIUNEA 6

SARCINILE DE MONITORIZARE ALE COMISIEI

Articolul 15

⊗ Domeniul de aplicare al monitorizării pieței ⊗

(1) ~~Cel târziu la 15 septembrie 2001~~ Comisia întreprinde măsurile necesare pentru monitorizarea condițiilor tehnice și economice și a evoluțiilor de pe piața transportului feroviar european. ~~Comisia asigură disponibilizarea resurselor corespunzătoare care să permită monitorizarea eficientă a acestui sector.~~

(2) În acest context, Comisia cooperează îndeaproape în activitatea sa cu reprezentanții statelor membre și ai sectoarelor implicate, inclusiv cu utilizatorii, astfel încât aceștia să poată urmări mai bine dezvoltarea sectorului feroviar și evoluția pieței, să evalueze efectul măsurilor adoptate și să analizeze impactul măsurilor planificate de Comisie.

(3) Comisia monitorizează utilizarea rețelelor și evoluția condițiilor cadru în sectorul feroviar, în special regimul de tarifare aferent infrastructurii, repartizarea capacităților, ~~reglementările în domeniul siguranței~~ ⇒ investițiile în infrastructura feroviară, evoluția prețurilor și a calității serviciilor de transport feroviar, serviciile de transport feroviar vizate de contracte de serviciu public, ⇐ autorizarea, precum și gradul de ⊗ apropiere între statele membre ⊗ . Comisia asigură cooperarea activă între organismele de reglementare din statele membre.

↓ 2001/12/CE articolul 1
alineatul (13)
⇒ nou

(4) Comisia raportează ⇒ periodic ⇐ Parlamentului European și Consiliului cu privire la:

(a) evoluția pieței interne a serviciilor feroviare;

↓ 2001/12/CE articolul 1
alineatul (13) (adaptat)

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

↓ 2004/51/CE articolul 1
alineatul (3)

(c) starea rețelei feroviare europene;

↓ 2001/12/CE articolul 1 alineatul
(13)

(d) utilizarea drepturilor de acces;

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

↓ 2001/12/CE articolul 1 alineatul
(13)

(f) deficiențele infrastructurii;

(g) necesitățile legislative.

↓ nou

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

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

↓ 2001/13/CE articolul 1
alineatul (3) (adaptat)

⊗ CAPITOLUL III ⊗

⊗ ACORDAREA DE LICENȚE ÎNTREPRINDERILOR FEROVIARE ⊗

⊗ SECȚIUNEA 1 ⊗

⊗ ORGANISMUL RESPONSABIL CU ACORDAREA LICENȚELOR ⊗

Articolul 16

⊗ Organismul responsabil cu acordarea licențelor ⊗

↓ 2001/13/CE articolul 1
alineatul (3) (adaptat)

Fiecare stat membru ⊗ desemnează ⊗ organismul responsabil cu acordarea licențelor și cu îndeplinirea obligațiilor impuse de prezentul capitol .

↓ 2001/13/CE articolul 1
alineatul (3) (adaptat)

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

↓ 95/18/CE (adaptat)

SECȚIUNEA 2

⊗ CONDIȚII DE OBTINERE A LICENȚEI ⊗

Articolul 17

⊗ Cerințe generale ⊗

↓ 95/18/CE

⇒ nou

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

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

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

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

↓ 95/18/CE (adaptat)

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

↓ nou

(5). Comisia poate adopta măsuri de punere în aplicare care să stabilească detaliile procedurii care trebuie urmată în vederea punerii în aplicare a prezentului articol, inclusiv utilizarea unui tipizat comun pentru licență. Aceste măsuri, concepute a asigura punerea în aplicare a prezentei directive în condiții unitare, se adoptă ca acte de punere în aplicare, în conformitate cu articolul 63 alineatul (3).

↓ 95/18/CE (adaptat)

Articolul 18

☒ Condiții pentru obținerea unei licențe ☒

↓ 95/18/CE (adaptat)

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

↓ 95/18/CE articolul 5 și articolul 6 (adaptat)

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

Articolul 19

☒ Cerințe privind buna reputație ☒

↓ 95/18/CE

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

↓ 95/18/CE articolul 5 și articolul 6 (adaptat)

- (a) nu au suferit o condamnare penală gravă, inclusiv pentru infracțiuni comise în domeniul comercial;
 - (b) nu au ☒ fost declarate falimentare ☒ ;
 - (c) nu au suferit o condamnare pentru infracțiuni grave de încălcare a legislației specifice aplicabile în domeniul transporturilor,
-

↓ 2001/13/CE articolul 1 alineatul (5) (adaptat)

- (d) nu au fost sancționate pentru ☒ încălcări ☒ grave sau repetate cu privire la îndeplinirea obligațiilor impuse de legislația socială sau legislația muncii, inclusiv obligațiile impuse de protecția muncii și de legislația privind asigurările de sănătate, precum și de legislația vamală, în cazul unei companii care dorește să opereze transporturi transfrontaliere de mărfuri supuse procedurilor vamale.
-

↓ 95/18/CE (adaptat)

Articolul 20

☒ Cerințe privind capacitatea financiară ☒

↓ 95/18/CE (adaptat)

Cerințele privind capacitatea financiară sunt îndeplinite dacă o întreprindere feroviară care solicită o licență poate demonstra că va fi în măsură să îndeplinească obligațiile sale ☒ prezente ☒ și potențiale, stabilite pe bază de ipoteze realiste, pe o perioadă de douăsprezece luni.

↓ 95/18/CE articolul 7 (adaptat)

În ☒ aceste scopuri ☒ , fiecare solicitant pune la dispoziție cel puțin informațiile indicate în anexa V.

↓ nou

⇒ Anexa V poate fi modificată, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la articolul 60. ⇐

↓ 2004/49/CE articolul 29
alineatul (1) (adaptat)

Articolul 21

☒ Cerințe privind competența profesională ☒

Cerințele referitoare la competența profesională sunt îndeplinite dacă întreprinderea feroviară care solicită o licență ☒ poate să demonstreze că ☒ are sau va avea o organizație de gestionare care posedă cunoștințele sau experiența necesare pentru exercitarea unui control operațional și a unei supravegheri sigure și eficiente a tipului de operații specificate în licență.

↓ 95/18/CE (adaptat)

Articolul 22

☒ Cerințe privind răspunderea civilă ☒

↓ 95/18/CE (adaptat)

⇒ nou

⇒ Fără a aduce atingere dispozițiilor capitolului III din Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁶, ⇐ o întreprindere feroviară ☒ este ☒ asigurată în mod corespunzător sau să adopte dispoziții echivalente pentru acoperirea, în conformitate cu legislația internă și internațională, a răspunderii sale civile în caz de accidente, în special în ceea ce privește călătorii, bagajele, mărfurile, poșta și ☒ terții ☒ .

¹⁶ JO L 315, 3.12.2007, p. 14.

↓ 95/18/CE (adaptat)

SECȚIUNEA 3

VALABILITATEA LICENȚEI

Articolul 23

☒ Valabilitatea teritorială și temporală ☒

↓ 2001/13/CE articolul 1
alineatul (4) (adaptat)

(1) Licența este valabilă pe întreg teritoriul ☒ Uniunii ☒ .

↓ 95/18/CE (adaptat)

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

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

↓ 95/18/CE (adaptat)

Articolul 24

☒ Licența temporară, suspendarea și aprobarea ☒

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

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

↓ 95/18/CE

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

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

↓ 95/18/CE articolul 11 (adaptat)

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

↓ 95/18/CE

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

↓ 95/18/CE (adaptat)

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

↓ 95/18/CE

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

↓ 95/18/CE articolul 11

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

↓ 2001/13/CE articolul 1
alineatul (6) (adaptat)

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

↓ 2001/13/CE articolul 1 alineatul
(7)

~~Articolul 12~~

~~1. În completarea cerințelor prezentei directive, o întreprindere feroviară trebuie să se conformeze dreptului intern și normelor administrative compatibile cu legislația comunitară și se aplică în mod nediscriminatoriu, în special:~~

~~(a) specificațiile tehnice și de operare pentru serviciile feroviare;~~

~~(b) condițiile de siguranță aplicabile personalului, materialului rulant și organizării interne a întreprinderii;~~

~~(c) dispozițiile privind sănătatea, siguranța, condițiile sociale și drepturile muncitorilor și ale consumatorilor;~~

~~(d) cerințele aplicabile tuturor întreprinderilor din sectorul feroviar, menite să ofere beneficii sau protecție consumatorilor.~~

~~2. O întreprindere feroviară poate oricând supune Comisiei problema compatibilității cerințelor de drept intern cu legislația comunitară, precum și problema dacă aceste cerințe se aplică în mod nediscriminatoriu.~~

~~În cazul în care Comisia consideră că dispozițiile prezentei directive nu au fost respectate, își dă avizul cu privire la interpretarea corectă a directivei fără să aducă atingere articolului 226 din tratat.~~

~~Articolul 13~~

~~Întreprinderile feroviare trebuie să respecte acordurile aplicabile transportului feroviar internațional în vigoare în statele membre în care operează. Acestea trebuie să respecte prevederile vamale și fiscale relevante.~~

↓ 95/18/CE (adaptat)
⇒ nou

Articolul 25

⊗ Procedura de acordare a licențelor ⊗

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

(2) Autoritatea care acordă licențele adoptă o decizie cu privire la cererea de acordare a unei licențe cât mai curând posibil, ~~ținând seama de toate informațiile de care dispune~~, dar nu mai târziu de trei luni de la data la care i-au fost prezentate toate informațiile relevante, în special datele menționate în anexa V. ⊗ Autoritatea care acordă licențele ține seama de toate

informațiile disponibile. ☒ Decizia se comunică ⇒ de îndată ⇐ întreprinderii feroviare solicitante. Orice refuz trebuie să fie motivat.

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

↓ 2001/14/CE articolul 1 (adaptat)

CAPITOLUL IV

☒ PERCEPEREA DE TARIFE PENTRU UTILIZAREA INFRASTRUCTURII FERROVIARE ȘI ALOCAREA CAPACITĂȚII DE INFRASTRUCTURĂ FERROVIARĂ ☒

SECȚIUNEA 1

☒ PRINCIPII GENERALE ☒

☒ *Articolul 26* ☒

☒ **Utilizarea efectivă a capacității de infrastructură** ☒

↓ 2001/14/CE (adaptat)

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)

⇒ nou

Articolul 27

Documentul de referință al rețelei

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

↓ 2001/14/CE
⇒ nou

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

↓ nou

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

↓ 2001/14/CE

(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.

↓ 2004/51/CE articolul 1 alineatul
(2) litera (b) (adaptat)

⊗ Articolul 28 ⊗

⊗ Acorduri între întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură ⊗

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)

SECȚIUNEA 2

TARIFE DE UTILIZARE A INFRASTRUCTURII ⊗ ȘI PENTRU SERVICII ⊗

↓ 2001/14/CE

Articolul 29

Stabilirea, calcularea și perceperea tarifelor

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

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

↓ nou

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)

⇒ nou

☒ Administratorul infrastructurii calculează și percepe ☒ tariful pentru utilizarea infrastructurii.

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

↓ nou

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

↓ 2001/14/CE

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

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

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)

Articolul 30

Costurile infrastructurii și contabilitatea

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

(2) Statele membre se asigură că alineatul (1) se aplică ~~se~~ în cadrul unui acord contractual încheiat între autoritatea competentă și administratorul infrastructurii pe o perioadă de cel puțin cinci ani, care să prevadă finanțare de la stat, ~~fie prin stabilirea unor măsuri de reglementare corespunzătoare, care să prevadă competențele necesare.~~

(3) ~~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.

↓ nou

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

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

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

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

Dacă intenționează să devieze de la aceste recomandări, autoritatea competentă trebuie să își justifice poziția în fața organismului de reglementare.

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)

⇒ nou

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)
⇒ nou

Articolul 31

Principii de tarificare

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

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

(3) Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatelor (4) sau (5) din prezentul articol sau articolului 32, tarifele pentru setul minim de prestații și accesul pe rețea la serviciile infrastructurii sunt stabilite la costul direct imputabil exploatării serviciilor de transport feroviar ☒ , conform anexei VIII punctul 1 ☒ .

↓ nou

⇒ Anexa VIII punctul 1 poate fi modificată, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la articolul 60. ⇐

↓ 2001/14/CE (adaptat)

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

↓ nou

(5) Atunci când tarificarea pentru costul efectelor produse de zgomot este permisă de legislația Uniunii în materie de transport rutier, tarifele de utilizare a infrastructurii trebuie modificate pentru a se ține seama de costul efectelor zgomotului provocat de funcționarea trenului, în conformitate cu anexa VIII punctul 2.

Anexa VIII punctul 2 poate fi modificată, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la articolul 60, în special pentru a specifica elementele de tarificare diferențiate pentru infrastructuri.

↓ 2001/14/CE (adaptat)

⇒ nou

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

Tarifarea ⇒ altor ⇐ costuri de mediu care determină o creștere a valorii globale a încasărilor ce revin administratorului infrastructurii este permisă doar dacă se aplică ⇒ este permisă de legislația Uniunii ⇐ ⇒ în cazul transportului rutier de marfă ⇐ ~~la un nivel comparabil modurilor de transport concurente.~~ ☒ Dacă ☒ tarifarea ☒ acestor ☒ costuri de mediu ~~aplicabil altor moduri de transport concurente,~~ ⇒ pentru transportul rutier de marfă nu este permisă de legislația Uniunii ⇐ modificarea respectivă nu determină nicio schimbare totală a veniturilor administratorului infrastructurii.

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

↓ nou

Autoritățile competente păstrează informațiile necesare pentru a se asigura că se poate identifica originea tarifării costurilor de mediu și că utilizarea acestora poate fi urmărită. Statele membre pun, în mod regulat, aceste informații la dispoziția Comisiei.

↓ 2001/14/CE

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)

⇒ nou

(7) Furnizarea serviciilor menționate în anexa III punctul 2 nu face obiectul prezentului articol. ☒ În orice caz ☒ , ⇒ tariful perceput pentru aceste servicii nu trebuie să depășească costul furnizării lor, plus un profit rezonabil ⇐ ~~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 în anexa III punctele 3 și 4 ca prestații suplimentare și auxiliare sunt oferite de un singur furnizor, tariful perceput pentru respectivul serviciu ⇒ nu depășește ⇐ ~~trebuie raportat la~~ costul prestației, ⇒ plus un profit rezonabil ⇐ ~~calculat pe baza nivelului real de utilizare.~~

↓ 2001/14/CE

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

↓ nou

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

↓ 2001/14/CE

Articolul 32

Excepții de la principiile de tarifare

(1) Pentru recuperarea în totalitate a costurilor suportate de către administratorul infrastructurii, dacă piața permite, un stat membru poate majora prețurile pe baza unor principii eficiente, transparente și nediscriminatorii, garantând totodată 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 exploatării serviciilor de transport feroviar, plus un indice de rentabilitate dacă piața se pretează la aceasta.

↓ nou

⇒ Aceste segmente de piață sunt stabilite în conformitate cu criteriile prevăzute în anexa VIII punctul 3, sub rezerva aprobării prealabile a organismului de reglementare. În cazul segmentelor de piață unde nu există trafic, majorările nu se includ în sistemul de tarifare.

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)

⇒ nou

(2) Pentru proiectele de investiții specifice ☒ viitoare ☒ sau ☒ pentru proiectele de investiții specifice ☒ care au fost realizate ~~cu cel mult 15 ani înainte de intrarea în vigoare a prezentei directive~~ ⇒ după 1988 ⇐ , administratorul infrastructurii poate stabili sau poate menține tarife mai mari pe baza costurilor pe termen lung ale unor astfel de proiecte, în măsura în care aceste proiecte cresc eficiența sau rentabilitatea ☒ ori ambele ☒ și care, în caz contrar, nu ar putea sau nu ar fi putut fi puse în aplicare. O astfel de înțelegere tarifară poate conține și acorduri asupra împărțirii riscului asociat cu noile investiții.

↓ nou

(3) Trenurile echipate cu sistemul european de control al trenurilor (ETCS), care circulă pe linii echipate cu sisteme naționale de control-comandă și de semnalizare, beneficiază de o reducere temporară a tarifului de utilizare a infrastructurii, în conformitate cu anexa VIII punctul 5.

Punctul 5 al anexei VIII poate fi modificat, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la articolul 60.

↓ 2001/14/CE articolul 8 (adaptat)

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

↓ 2001/14/CE
⇒ nou

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)

Articolul 33

Reduceri

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

↓ 2001/14/CE
⇒ nou

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

(3) Administratorii infrastructurii pot introduce, pentru toți utilizatorii infrastructurii, sisteme de reduceri pentru fluxuri de circulație determinate, prin care acordă reduceri pe o perioadă de

timp limitată pentru a încuraja dezvoltarea unor noi servicii de transport feroviar sau reduceri care favorizează utilizarea unor linii folosite mult sub capacitatea lor.

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

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

Articolul 34

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

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)

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

↓ 2001/14/CE

(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.

↓ 2001/14/CE (adaptat)

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)

Articolul 35

Sistemul de îmbunătățire a performanțelor

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)

⇒ nou

(2) Principiile de bază ale sistemului de performanță enumerate în anexa VIII punctul 4 se aplică întregii rețele.

↓ nou

⇒ Punctul 4 al anexei VIII poate fi modificat, în funcție de experiența dobândită, în conformitate cu procedura menționată la articolul 60

↓ 2001/14/CE (adaptat)

⇒ nou

Articolul 36

Tarifele de rezervare

Administratorii infrastructurilor pot percepe un tarif corespunzător pentru capacitatea alocată , dar neutilizată. Acest tarif încurajează utilizarea eficientă a capacităților. Dacă există mai mult de un solicitant pentru o trasă ce urmează a fi alocată în cadrul exercițiului de stabilire a graficului anual, se percepe un tarif de rezervare.

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

↓ nou

Articolul 37

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

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

↓ 2001/14/CE

SECȚIUNEA 3

ALOCAREA CAPACITĂȚILOR DE INFRASTRUCTURĂ

↓ 2001/14/CE (adaptat)

Articolul 38

Drepturile asupra capacității

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

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

↓ 2001/14/CE

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

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

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)

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

↓ 2007/58/CE articolul 2 alineatul (3) (adaptat)

(4) În cazul în care un solicitant intenționează să solicite o capacitate de infrastructură în vederea prestării unui serviciu de transport internațional de călători, astfel cum este definit la articolul 2, acesta trebuie să informeze administratorii de infrastructură și organismele de reglementare respective. Pentru ca aceștia să poată evalua dacă scopul serviciului internațional este de a transporta călători între stații situate în state membre diferite și care este potențialului impact economic asupra contractelor de servicii publice existente, organismele de reglementare trebuie să se asigure că sunt informate

toate autoritățile competente care au atribuit un serviciu feroviar de călători pe ruta respectivă, definit într-un contract de servicii publice, toate celelalte autorități competente interesate care au dreptul de a limita accesul în temeiul articolului 9 alineatul (3) , precum și toate întreprinderile feroviare care execută contractul de servicii publice pe ruta serviciului de transport internațional de călători ☒ respectiv ☒ .

↓ 2001/14/CE (adaptat)

Articolul 39

Alocarea capacităților

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

↓ 2001/14/CE

~~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.~~

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

Articolul 40

Colaborarea în vederea alocării capacităților de infrastructură pe mai multe rețele

↓ 2001/14/CE (adaptat)

⇒ nou

(1) ☒ Statele membre asigură că ☒ administratorii infrastructurii colaborează pentru a permite crearea și alocarea eficientă a capacităților de infrastructură care străbat mai multe rețele ⇒ inclusiv în temeiul acordurilor cadru menționate la articolul 42 ⇐. ~~Aceștia organizează trase internaționale, în special în cadrul Rețelei Transeuropene de Transport Feroviar de Marfă. Ei~~ ☒ Administratorii infrastructurii ☒ stabilesc proceduri adecvate, care se supun normelor stabilite prin prezenta directivă ⇒ și organizează trasele internaționale în consecință ⇐ .

⇒ Statele membre se asigură că reprezentanții administratorilor de infrastructură ale căror decizii de alocare au impact asupra altor administratori de infrastructură se asociază pentru ⇐ coordonarea alocării ☒ sau pentru alocarea tuturor ☒ capacităților de infrastructură ☒ relevante ☒ la nivel internațional ⇒ , fără a aduce atingere reglementărilor specifice din legislația Uniunii în materie de rețele feroviare orientate pe transportul de marfă ⇐ ~~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 de infrastructuri din ☒ țări terțe pot fi asociați acestor ☒ proceduri.

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

↓ 2001/14/CE

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)

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

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

↓ 2001/14/CE

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)

Articolul 41

Solicitanții

(1) Cererile pentru obținerea unor capacități de infrastructură pot fi făcute de către solicitanți ☒ în sensul prezentei directive ☒.

↓ 2001/14/CE

(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.~~

↓ nou

(3) Comisia poate adopta măsuri de punere în aplicare care să stabilească detaliile procedurii care trebuie urmată în vederea punerii în aplicare a alineatului (2). Aceste măsuri, concepute a asigura punerea în aplicare a prezentei directive în condiții unitare, se adoptă ca acte de punere în aplicare, în conformitate cu articolul 63 alineatul (3).

↓ 2001/14/CE (adaptat)

Articolul 42

Acorduri-cadru

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

↓ 2001/14/CE

(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.

↓ 2007/58/CE articolul 2 alineatul (4) (adaptat)

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

(6) Pentru serviciile care utilizează o infrastructură specializată menționate la articolul 49 și care necesită investiții substanțiale și pe termen lung, justificate în mod corespunzător de către solicitant, acordurile-cadru pot avea un termen de 15 ani. Orice termen mai lung de 15 ani ~~☒~~ este ~~☒~~ permis doar în situații excepționale, în special în cazul unor investiții de mare

anvergură și pe termen lung și mai ales în situația în care aceste investiții fac obiectul unor angajamente contractuale, inclusiv al unui plan multianual de amortizare.

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

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

↓ 2001/14/CE

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

↓ 2001/14/CE

Articolul 43

Calendarul procesului de alocare

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

↓ nou

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)

(2) Administratorii infrastructurii convin de comun acord cu ceilalți administratori ai infrastructurii interesați asupra traselor internaționale ce urmează să fie incluse în graficul de circulație, înainte de a începe consultările asupra proiectului graficului de circulație. Se vor aduce modificări doar dacă este absolut necesar.

↓ 2001/14/CE (adaptat)

Articolul 44

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

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)

⇒ nou

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

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

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

Articolul 45

Planificarea

↓ 2001/14/CE

(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.

↓ 2001/14/CE Art. 20 (adaptat)

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)

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

↓ nou

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

- (a) trasele solicitate de toți ceilalți solicitanți pe aceleași rute;
- (b) trasele alocate tuturor celorlalți solicitanți și cererile de trase restante depuse de toți ceilalți solicitanți pe aceleași rute;
- (c) trasele alocate tuturor celorlalți solicitanți pe aceleași rute ca în graficul de circulație anterior;
- (d) capacitatea restantă disponibilă pe rutele relevante;
- (e) detalii complete privind criteriile folosite în procesul de alocare a capacităților.

↓ 2001/14/CE

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

Articolul 46

Procedura de coordonare

↓ 2001/14/CE (adaptat)

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

↓ 2001/14/CE articolul 21

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)

⇒ nou

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

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

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

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

Articolul 47

Infrastructura saturată

↓ 2001/14/CE (adaptat)

(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~~ poate avea o capacitate insuficientă în viitorul apropiat.

↓ 2001/14/CE

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

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)

Pentru a se asigura dezvoltarea unor servicii de transport corespunzătoare în acest cadru , în special pentru a satisface cerințele de serviciu public sau pentru a promova dezvoltarea transportului feroviar de marfă, 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 celui de-al doilea paragraf .

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

(5) Pentru determinarea criteriilor de prioritate se acordă atenția necesară importanței transportului de marfă și în special ☒ transportului internațional de marfă ☒ .

↓ 2001/14/CE

(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.

↓ 2001/14/CE

Articolul 48

Cererile *ad hoc*

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

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

Articolul 49

Infrastructura specializată

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)

(2) În situația în care există alte rute alternative potrivite, după consultarea părților interesate, administratorul infrastructurii poate desemna o anumită infrastructură pentru a fi utilizată pentru tipurile ☒ specificate ☒ de trafic. Fără să aducă atingere articolelor ☒ 101, 102 și 106 ☒ din 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.

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

Articolul 50

Analiza capacității

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

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

↓ 2001/14/CE

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

Articolul 51

Planul de sporire a capacității

↓ 2001/14/CE articolul 26
(adaptat)

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

↓ 2001/14/CE

(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.

↓ 2001/14/CE (adaptat)
⇒ nou

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

Planul poate necesita aprobarea prealabilă a statului membru respectiv. ⇒ Organismul de reglementare menționat la articolul 55 poate să emită un aviz referitor la adecvarea acțiunilor identificate în plan. ⇐

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

- (a) nu elaborează un plan de sporire a capacității; sau
- (b) nu face progrese în aplicarea ☒ acțiunilor ☒ identificate în planul de sporire a capacității.

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

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

↓ 2001/14/CE

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)

Articolul 52

Utilizarea traselor

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

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

Articolul 53

Capacitățile de infrastructură pentru ☒ lucrările de ☒ întreținere 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 lucrările de întreținere planificată a căii le pot avea asupra solicitanților.

↓ nou

(3) Administratorul infrastructurii trebuie să informeze în timp util părțile interesate despre lucrările de întreținere neplanificate.

↓ 2001/14/CE (adaptat)

Articolul 54

Măsuri speciale care trebuie luate în cazul unor perturbări

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

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

Dacă crede de cuviință, administratorul infrastructurii poate cere întreprinderilor feroviare să îi pună la dispoziție resursele pe care acesta le consideră corespunzătoare pentru restabilirea cât mai rapidă a situației normale.(3) Statele membre pot cere întreprinderilor feroviare să se implice în aplicarea și monitorizarea conformității lor cu standardele și regulile de siguranță.

SECȚIUNEA 4

⊗ ORGANISMUL DE REGLEMENTARE ⊗

↓ 2001/14/CE (adaptat)
⇒ nou
→₁ 2007/58/CE articolul 2
alineatul (5)

Articolul 55

Organismul de ⊗ reglementare ⊗

(1) ⊗ Fiecare ⊗ stat membru înființează un organism ⇒ național unic ⇐ de ~~control~~ ⊗ reglementare ⊗ ⇒ în sectorul feroviar ⇐ . Acest organism, ~~care poate fi ministerul responsabil cu problemele de transport sau orice alt organism,~~ este ⇒ o autoritate autonomă, distinctă din punct de vedere juridic și independentă de orice altă autoritate publică în termeni organizatorici, funcționali, ierarhici și decizionali. În egală măsură, acesta ⇐ este independent, în ceea ce privește organizarea, deciziile de finanțare, structura juridică și luarea de decizii, de ⊗ orice administrator de ⊗ infrastructură, de organismul de tarifare, de organismul de alocare sau de orice ⊗ solicitant ⊗ . →₁ În plus, organismul trebuie să fie independent din punct de vedere funcțional față de orice autoritate competentă implicată în acordarea unui contract de serviciu public. ← ~~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.~~

↓ nou

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

(3) Președintele și consiliul de conducere al organismului de reglementare din sectorul feroviar sunt numiți pentru un mandat fix, cu posibilitatea de reînnoire, în temeiul unor reguli clare care garantează independența organismului. Aceștia sunt selectați dintre persoane care nu au deținut și nu dețin, direct sau indirect, pe o perioadă de trei ani înainte de numirea lor pe post și pe toată durata mandatului lor, nicio poziție sau responsabilitate profesională, interese ori relații de afaceri cu întreprinderile sau entitățile reglementate. După încheierea mandatului, aceștia nu trebuie să dețină nicio poziție sau responsabilitate profesională, interese ori relații de afaceri cu întreprinderile sau entitățile reglementate timp de cel puțin trei ani. Aceștia au autoritate deplină asupra recrutării și gestionării personalului organismului de reglementare.

↓ 2001/14/CE (adaptat)
⇒ nou

⊗ Articolul 56 ⊗

⊗ Funcțiile organismului de reglementare ⊗

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

↓ 2001/14/CE

(a) documentul de referință al rețelei;

↓ 2001/14/CE (adaptat)

(b) criteriile ⊗ stabilite ⊗ în acesta;

↓ 2001/14/CE

(c) procedura de alocare și rezultatul său;

(d) sistemul de tarificare;

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

↓ 2004/49/CE articolul 30
alineatul 2

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

↓ nou

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

(2) Organismul de reglementare are și competența de a monitoriza concurența de pe piețele de servicii feroviare și de a revizui literele (a) - (g) de la alineatul (1) din proprie inițiativă, în vederea prevenirii discriminării unor solicitanți. Organismul va verifica în special dacă documentul de referință al rețelei conține clauze discriminatorii sau creează puteri discreționare ale administratorului infrastructurii, care ar putea fi utilizate pentru discriminarea unor solicitanți. Organismul de reglementare deține o capacitate organizatorică suficientă pentru a îndeplini aceste sarcini.

↓ 2001/12/CE articolul 1 alineatul (11)

~~7. Fără a aduce atingere reglementărilor comunitare și interne privind politica în domeniul concurenței și instituțiile cu responsabilități în acest sector, organismul de reglementare, înființat în conformitate cu articolul 30 din Directiva 2000/14/CE sau oricare alt organism care dispune de același grad de independență supraveghează concurența pe piețele serviciilor feroviare, inclusiv pe piața de transport feroviar de mărfuri.~~

~~Organismul se înființează în conformitate cu dispozițiile articolului 30 alineatul (1) din directiva menționată. Orice solicitant sau parte interesată poate depune plângere la acest organism dacă se consideră tratate injust, dacă au fost discriminate sau dacă au fost nedreptățite în vreun fel. Pe baza plângerii și, unde este cazul, din proprie inițiativă, organismul de reglementare decide, cât mai repede cu putință, cu privire la măsurile ce se impun pentru a remedia evoluțiile negative de pe aceste piețe. Pentru a asigura posibilitatea necesară a unui control jurisdicțional și a cooperării necesare dintre organismele de reglementare la nivel național, în acest context se aplică articolul 30 alineatul (6) și articolul 31 din directiva menționată.~~

↓ 2001/14/CE (adaptat)

⇒ nou

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

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

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

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

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

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

↓ nou

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

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

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

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)
⇒ nou

Articolul 57

Colaborarea dintre organismele de ☒ reglementare ☒

(1) Organismele de ☒ reglementare ☒ naționale fac schimb de informații în ceea ce privește activitatea, principiile și practicile decizionale ☒ și colaborează și în alte privințe ☒ în scopul coordonării decizionale pe teritoriul Uniunii. ⇒ În acest scop, ele colaborează în cadrul unui grup de lucru care se întrunește periodic. ⇐ Comisia ☒ sprijină organismele de reglementare ☒ în această privință.

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

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

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

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

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

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

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

↓ 91/440/CEE

CAPITOLUL V

DISPOZIȚII FINALE

↓ 2001/12/CE articolul 1
alineatul (14)

~~Articolul 11~~

~~1. Statele membre pot supune atenției Comisiei orice chestiune cu privire la aplicarea prezentei directive. Deciziile corespunzătoare se adoptă prin aplicarea procedurii consultative prevăzută la articolul 11a alineatul (2).~~

↓ 2007/58/CE articolul 1 alineatul
(11)

~~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).~~

↓ 91/440/CEE (adaptat)

Articolul 58

Dispozițiile prezentei directive nu aduc atingere Directivei 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului a Consiliului din 17 septembrie 1990 privind procedura de achiziționare a entităților care funcționează în sectoarele apei, energiei, transportului și telecomunicațiilor¹⁷.

~~Articolul 13~~

~~Decizia 75/327/CEE se abrogă începând din 1 ianuarie 1993.~~

~~Trimiterile la decizia abrogată se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă.~~

¹⁷ JO L 134, 30.4.2004, p. 1.

Articolul 59

Derogări

(1) ~~Pentru o perioadă de cinci ani, începând cu~~ ⇒ Până la ⇐ 15 martie ~~2003~~ ⇒ 2013 ⇐ , ~~următoarele state membre~~ Irlanda, ca stat membru aflat pe o insulă, având o legătură feroviară doar cu un alt stat membru; ☒ și ☒ Regatul Unit, în ceea ce privește Irlanda de Nord, pe același temei,

~~Grecia, ca stat membru care nu are legătură feroviară directă cu nici un alt stat membru.~~

- ☒(a) nu trebuie să încredințeze unui organism independent funcțiile de stabilire a accesului echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură, conform dispozițiilor din articolul 7 alineatul (1) primul paragraf, în măsura în care acel articol obligă statele membre să înființeze organisme independente care să îndeplinească sarcinile menționate la articolul 7 alineatul (2); ☒
- (b) ☒ nu trebuie să aplice cerințele de la ☒ articolele 27 , 29 alineatul (2), 38 , 39 , 42 , 46 alineatul (4), 46 alineatul (6), 47 , 49 alineatul (3), 50 - 53, 55 și 56 ☒ cu condiția ca ☒ hotărârile cu privire la alocarea capacităților de infrastructură sau perceperea de tarife să poată fi ☒ dacă ☒ acest lucru se cere în scris de către o întreprindere feroviară, la un organism independent care ia o hotărâre în termen de două luni de la primirea tuturor informațiilor relevante și a cărei hotărâre este supusă ☒ controlului jurisdicțional ☒ . și

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

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

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

(3) Derogarea ☒ menționată ☒ la alineatul (1) poate fi reînnoită pe perioade de până la cinci ani. ☒ Cel mai târziu ☒ cu 12 luni înainte de expirarea derogării, statul membru care

beneficiază de ☒ respectiva ☒ derogare poate prezenta Comisiei o cerere pentru reînnoirea acesteia. O astfel de cerere trebuie fundamentată. Comisia analizează cererea respectivă și adoptă o decizie, în conformitate cu procedura ☒ menționată ☒ la articolul 64 alineatul (2). Procedura ☒ respectivă ☒ se aplică oricărei decizii care vizează cererea.

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

↓ 2001/14/CE

~~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.~~

↓ nou

Articolul 60

Exercitarea delegării

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

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

(3). Comisiei îi sunt conferite competențele de adoptare a actelor delegate în condițiile prevăzute la articolele 61 și 62.

Articolul 61

Revocarea delegării

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

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

(3) Decizia de revocare pune capăt delegării competenței specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte imediat sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu

aduce atingere validității actelor delegate deja în vigoare. Aceasta se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 62

Obiecții la actele delegate

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

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

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)

Articolul 63

Măsuri de punere în aplicare

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

↓ 2004/49/CE articolul 30
alineatul (4) (adaptat)

(2) La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia examinează, într-un caz specific, aplicarea și respectarea dispozițiilor din prezenta directivă , iar în termen de două luni de la primirea unei astfel de cereri decide în conformitate cu procedura menționată la articolul 64 alineatul (2) dacă măsura aferentă poate continua să fie aplicată. Comisia își comunică decizia Parlamentului European, Consiliului și statelor membre.

↓ 2001/14/CE (adaptat)

Fără să aducă atingere articolului 258 din tratat, orice stat membru poate supune atenției Consiliului decizia Comisiei, în termen de o lună de la data deciziei . Consiliul, hotărând cu majoritate calificată , poate lua, în împrejurări excepționale, o decizie diferită în termen de o lună de la data sesizării .

↓ 2007/58/CE articolul 2 alineatul (6) (adaptat)

(3) Măsurile destinate să ☒ asigure punerea în aplicare a directivei în condiții unitare ☒ se adoptă ☒ de către Comisie ca acte de punere în aplicare ☒ în conformitate cu procedura ~~eu~~ ~~control~~ menționată la articolul 64 alineatul (3).

↓ 2001/14/CE

Articolul 64

Procedurile comitetului

(1) Comisia este sprijinită de un Comitet.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 3 și 7 din Decizia 1999/486/CE, cu respectarea dispozițiilor articolului 8.

↓ 2007/58/CE articolul 2 alineatul (7)

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, cu respectarea dispozițiilor articolului 8.

↓ 2001/14/CE

Articolul 65

Raportare

~~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.~~

↓ 2007/58/CE articolul 1 alineatul (9)

~~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 cota de piață ale tuturor actorilor de pe piață, inclusiv ale noilor intrați.~~

↓ 2007/58/CE articolul 1
alineatul (10) (adaptat)

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

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

Articolul 66

⊠ Transpunere ⊠

↓ nou

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

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

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

↓ 2007/58/CE articolul 2
alineatul (8)

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.

↓ nou

Articolul 67

Abrogare

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

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

↓ 2001/14/CE (adaptat)

Articolul 68

Intrarea în vigoare

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

↓ nou

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

↓ 2001/14/CE

Articolul 69

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la [...]

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele

↓ 2001/12/CE anexa I

~~ANEXA I~~

~~PORTURI~~

~~BELGIE/BELGIQUE~~

~~Antwerpen/Anvers~~

~~Gent/Gand~~

~~Zeebrugge/Zeebruges~~

↓ 2006/103/CE articolul 1 și
anexa B

~~БЪЛГАРИЯ~~

~~Варна~~

~~Бургас~~

~~Русе~~

~~Лом~~

~~Видин~~

↓ Actul de Aderare (JO L
2003/236)
articolul 20 și anexa II, p. 456

~~ČESKÁ REPUBLIKA~~

↓ 2001/12/CE anexa I

~~DANMARK~~

~~Ålborg~~

~~Århus~~

~~Esbjerg~~

~~Fredericia~~

~~København~~

Nyborg

Odense

DEUTSCHLAND

Brake

Bremen/Bremerhaven

Brunsbüttel

Cuxhaven

Emden

Hamburg

Kiel

Lübeck

Nordenham

Puttgarden

Rostock

Sassnitz

Wilhelmshaven

Wismar

↓ Actul de Aderare
(JO L 2003/236)
articolul 20 și anexa II, p. 456

EESTI

Muuga sadam

Paljassaare sadam

Vanasadam

Paldiski põhjasadam

Paldiski lõunasadam

Kopli põhjasadam

~~Kopli-Iõunasadam~~

~~Bekkeri-sadam~~

~~Kunda-sadam~~

↓ 2001/12/CE anexa I

~~ΕΛΛΑΣ~~

~~Αλεξανδρούπολη~~

~~Ελευσίνα~~

~~Ηάτρα~~

~~Πειραιάς~~

~~Θεσσαλονίκη~~

~~Βόλος~~

~~ESPAÑA~~

~~Algeciras~~

~~Almería~~

~~Barcelona~~

~~Bilbao~~

~~Cartagena-Escombreras~~

~~Gijón~~

~~Huelva~~

~~Tarragona~~

~~Valencia~~

~~Vigo~~

~~FRANCE~~

~~Bayonne~~

~~Bordeaux~~

~~Boulogne~~

~~Calais~~

~~Cherbourg~~

~~Dunkerque~~

~~Fos-Marseille~~

~~La Rochelle~~

~~Le Havre~~

~~Nantes~~

~~Port-la-Nouvelle~~

~~Rouen~~

~~Sète~~

~~St-Nazaire~~

~~IRELAND~~

~~Cork~~

~~Dublin~~

~~ITALIA~~

~~Ancona~~

~~Bari~~

~~Brindisi~~

~~C. Vecchia~~

~~Genova~~

~~Gioia Tauro~~

~~La Spezia~~

~~Livorno~~

~~Napoli~~

~~Piombino~~

~~Ravenna~~

~~Salerno~~

~~Savona~~

~~Taranto~~

~~Trieste~~

~~Venezia~~

↓ Actul de Aderare
(JO L 2003/236)
articolul 20 și anexa II, p. 456

~~KYΠΡΟΣ~~

~~LATVIJA~~

~~Rīga~~

~~Ventspils~~

~~Liepāja~~

~~LIETUVA~~

~~Klaipėda~~

↓ 2001/12/CE anexa I

~~LUXEMBOURG~~

↓ Actul de Aderare
(JO L 2003/236)
articolul 20 și anexa II, p. 456

~~MAGYARORSZÁG~~

~~MALTA~~

↓ 2001/12/CE anexa I

~~NEDERLAND~~

~~Amsterdam-Zeehaven~~

~~Delfzijl/Eemshaven~~

~~Vlissingen~~

~~Rotterdam-Zeehaven~~

~~Terneuzen~~

~~ÖSTERREICH~~

↓ Actul de Aderare
(JO L 2003/236)
articolul 20 și anexa II, p. 456

~~POLSKA~~

~~Szczecin~~

~~Świnoujście~~

~~Gdańsk~~

~~Gdynia~~

↓ 2001/12/CE anexa I

~~PORTUGAL~~

~~Leixões~~

~~Lisboa~~

~~Setúbal~~

~~Sines~~

↓ 2006/103/CE articolul 1 și
anexa B

~~ROMÂNIA~~

~~Constanța~~

~~Mangalia~~

~~Midia~~

~~Tulcea~~

Galati

Braila

Medgidia

Oltenița

Giurgiu

Zimnicea

Calafat

Turnu Severin

Orșova

↓ Actul de Aderare
(JO L 2003/236)
articolul 20 și anexa II, p. 456

SLOVENIJA

Koper

SLOVENSKO

↓ 2001/12/CE anexa I

SUOMI/FINLAND

Hamina

Hanko

Helsinki

Kemi

Kokkola

Kotka

Oulu

Pori

Rauma

~~Tornio~~

~~Turku~~

~~SVERIGE~~

~~Göteborg-Varberg~~

~~Helsingborg~~

~~Luleå~~

~~Malmö~~

~~Norrköping~~

~~Oxelösund~~

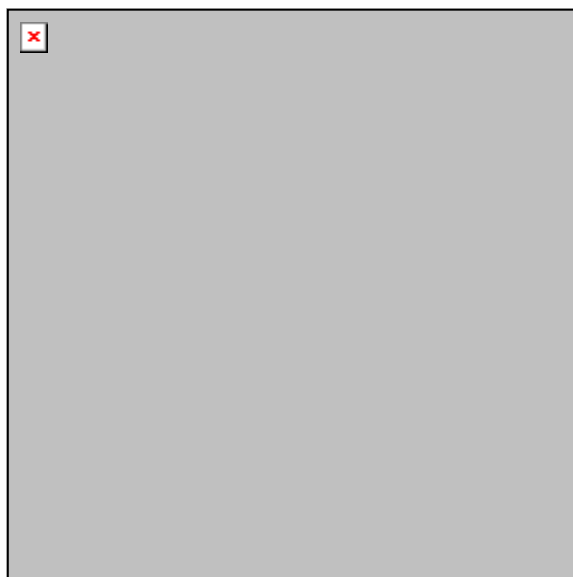
~~Stockholm~~

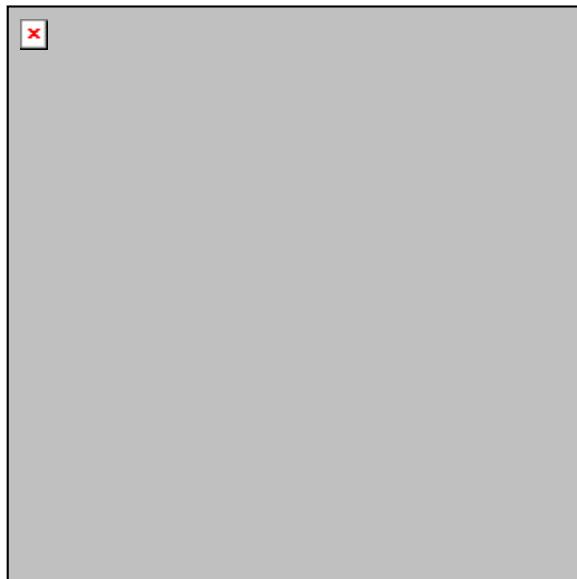
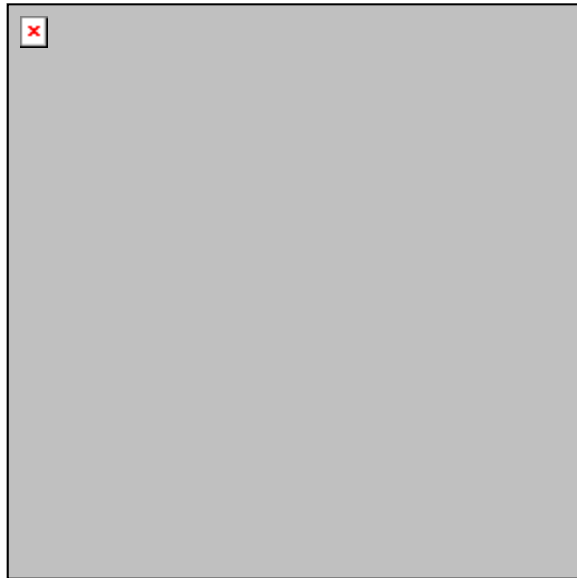
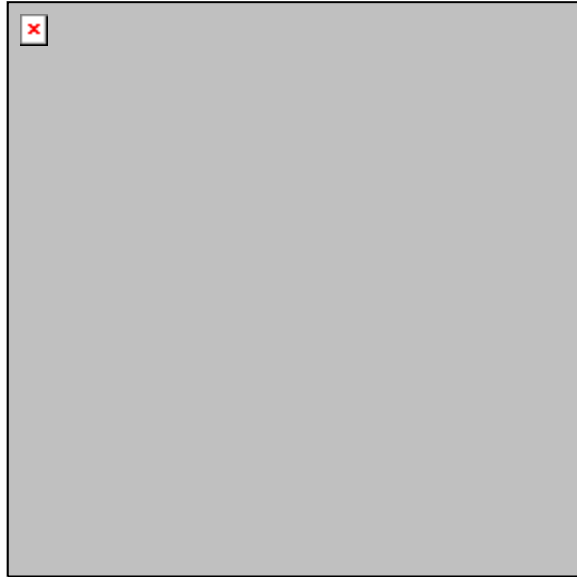
~~Trelleborg-Ystad~~

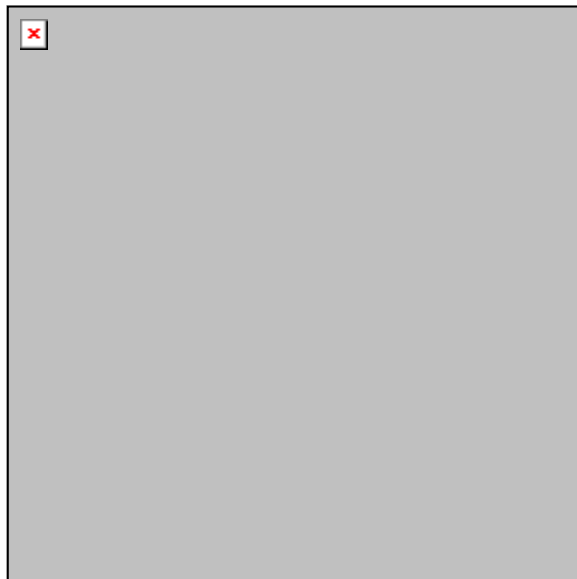
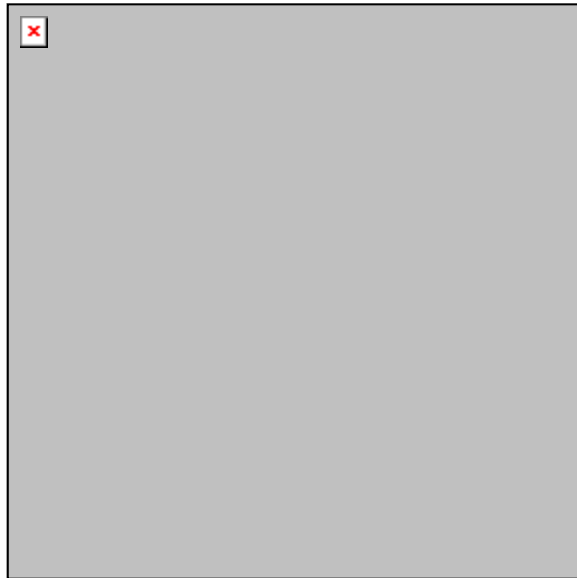
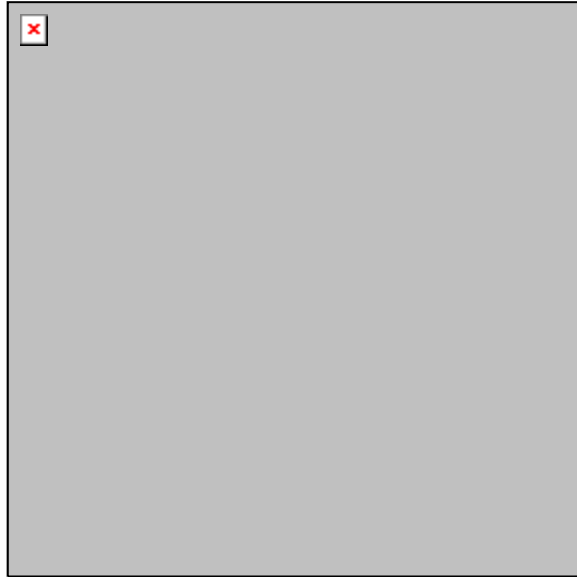
~~Umeå~~

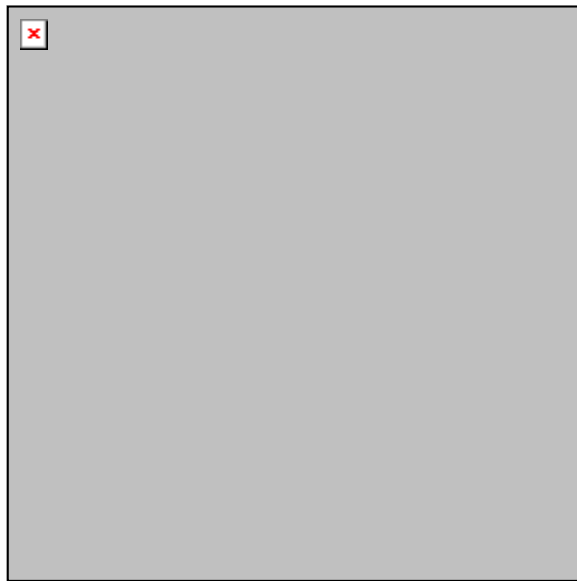
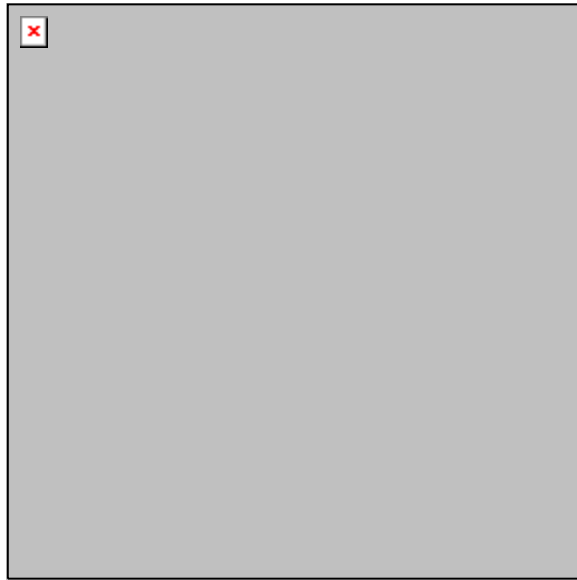
~~REGATUL UNIT~~

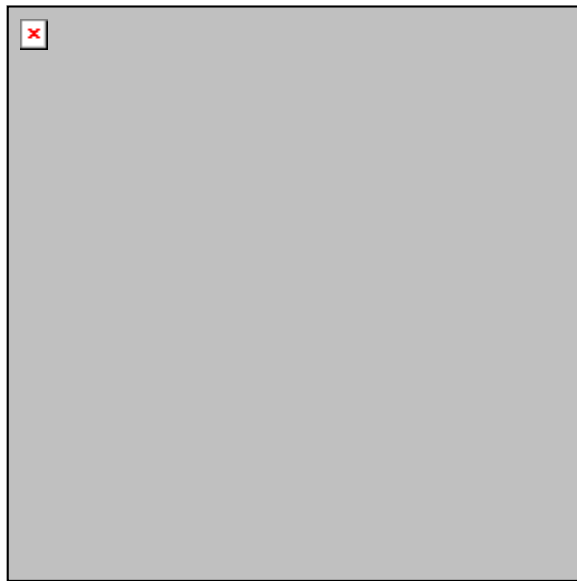
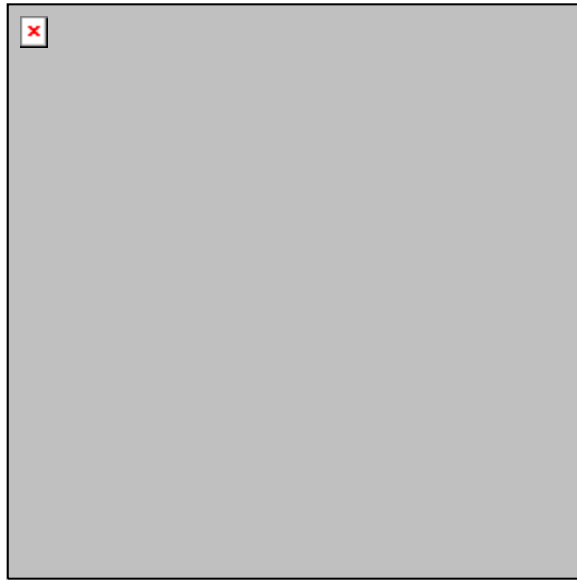
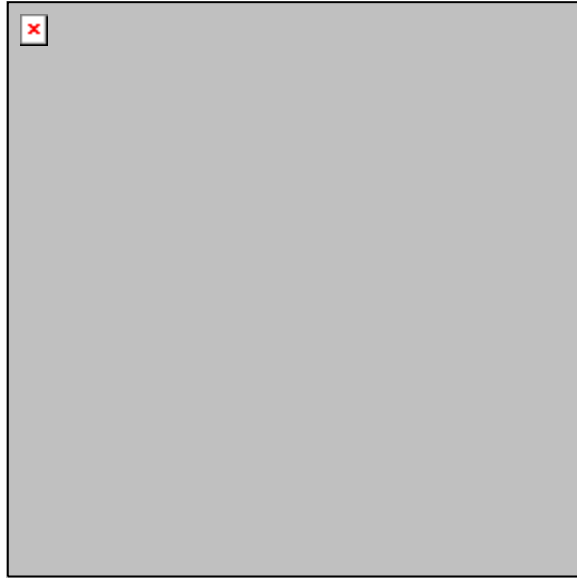
~~Toate porturile conectate la calea ferată~~

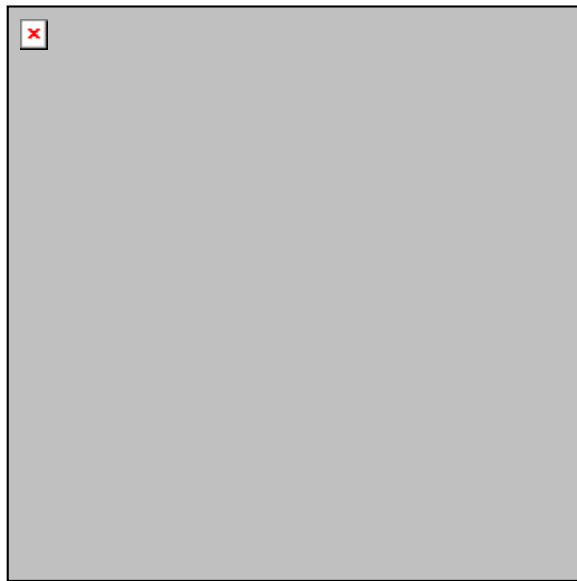
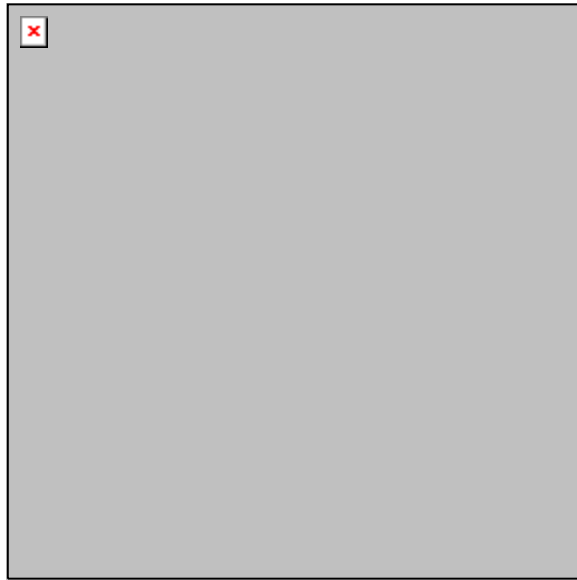


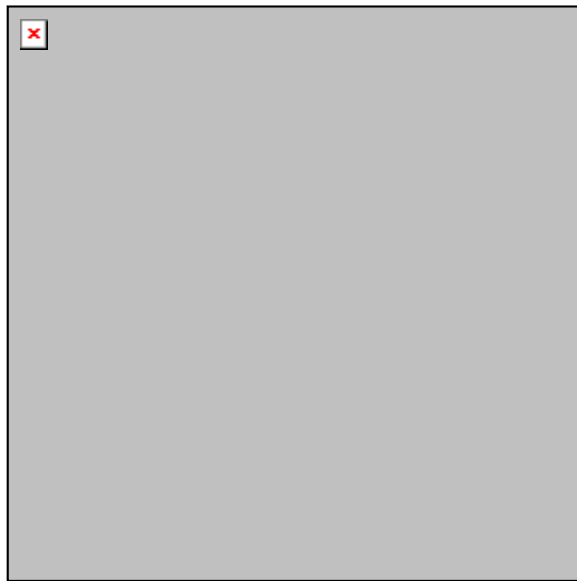
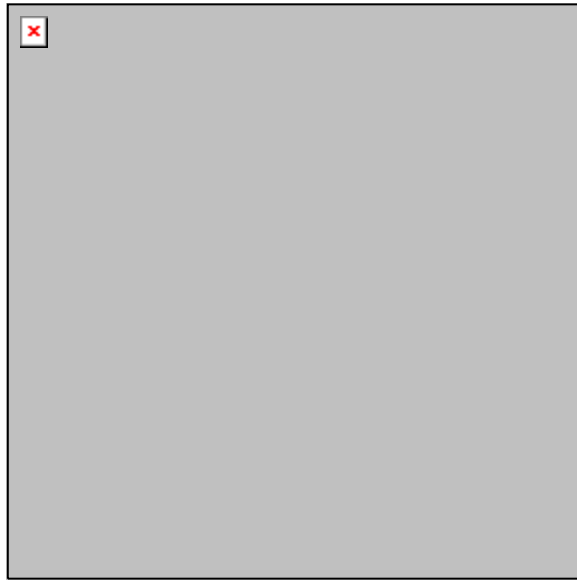


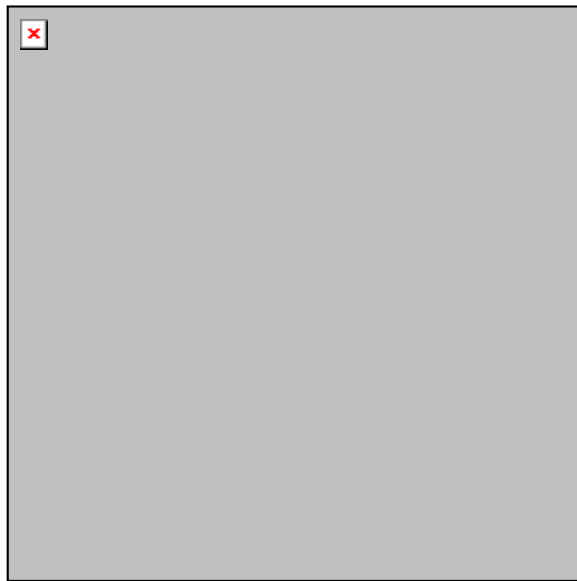
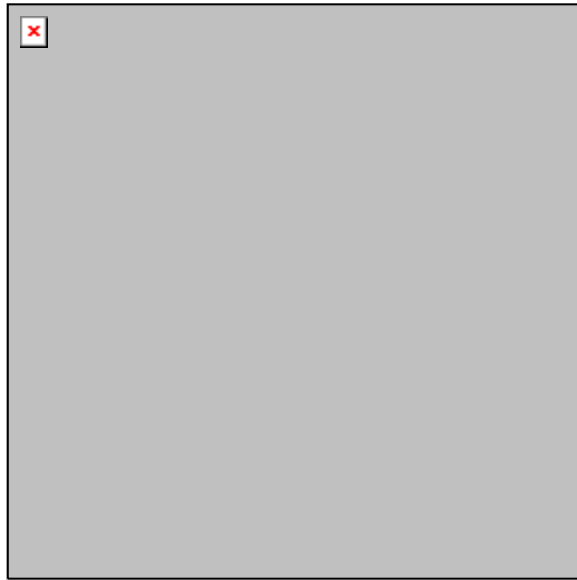


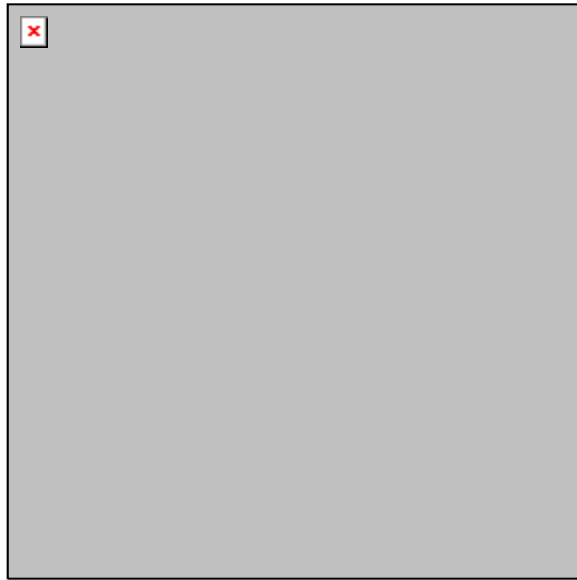
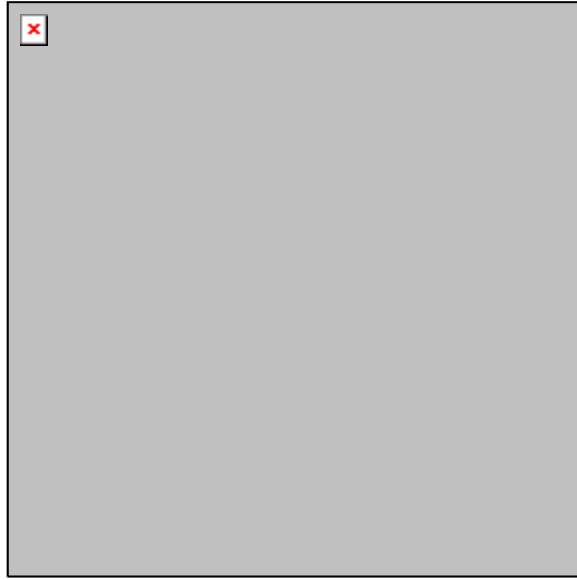












ANEXA I**Lista elementelor infrastructurii feroviare**

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

– Terenuri;

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

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

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

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

– Căi de acces pentru călători și mărfuri, inclusiv acces pe șosea;

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

– Instalații de iluminat pentru trafic și siguranța acestuia;

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

– Clădiri utilizate de departamentul pentru infrastructură.



↓ 2001/12/CE articolul 1
alineatul (7) (adaptat)

ANEXA II

⊗ Funcțiile esențiale ale administratorului infrastructurii ⊗

⊗ (menționate la articolul 7) ⊗

↓ 2001/12/CE articolul 1 alineatul
(7)

Lista funcțiilor esențiale prevăzute la articolul 7:

~~– pregătirea și luarea deciziilor în legătură cu autorizarea întreprinderilor feroviare, inclusiv acordarea autorizațiilor individuale;~~

↓ 2001/12/CE Art. 1 alineatul (7)
(adaptat)
⇒ nou

- luarea deciziilor ~~în legătură cu~~ ⊗ pentru ⊗ repartizarea ⊗ traselor ⊗ , inclusiv definirea și evaluarea disponibilității traselor, precum și repartizarea efectivă a traselor individuale;
 - luarea deciziilor ~~cu privire la~~ ⊗ pentru ⊗ tarifarea infrastructurii, ⇒ inclusiv stabilirea și colectarea tarifelor; ⇐
-

↓ 2001/12/CE articolul 1 alineatul
(7)

~~– supravegherea îndeplinirii obligațiilor de serviciu public cerute în furnizarea anumitor servicii;~~

↓ 2001/14/CE anexa II (adaptat)

ANEXA III

Serviciile care trebuie prestate către întreprinderile feroviare

⊠ (menționate la articolul 13) ⊠

↓ 2001/14/CE

1. Pachetul minim de acces cuprinde:

↓ 2001/14/CE (adaptat)

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

↓ 2001/14/CE

- (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;

↓ nou

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

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

↓ 2001/14/CE

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

↓ 2001/14/CE

⇒ nou

2. Accesul ⇒ se acordă de asemenea ⇐ infrastructurilor de servicii și furnizării de servicii ⇒ în următoarele infrastructuri ⇐ cuprinde:

↓ 2001/14/CE (adaptat)

⇒ nou

~~(a) utilizarea echipamentelor de alimentare cu energie electrică pentru tracțiunea obișnuită, în situația în care sunt disponibile;~~

~~(b) infrastructura de realimentare cu combustibil;~~

- (a) gările pentru călători, clădirile acestora și celelalte ☒ instalații ☒, ⇒ inclusiv de ticketing și de informare ⇐ ;
- (b) terminalele de marfă;
- (c) stațiile de triaj;
- (d) stațiile de formare a trenurilor;
- (e) grupa de primiri;
- (f) întreținerea și celelalte infrastructuri tehnice;

↓ nou

(g) infrastructurile portuare legate de activități feroviare;

(h) infrastructurile de intervenție, inclusiv de remorcare.

↓ 2001/14/CE

⇒ nou

3. Serviciile suplimentare pot cuprinde:

- (a) curentul pentru tracțiune ⇒ , tarifele aferente trebuind să figureze pe facturi separat de tarifele pentru utilizarea echipamentelor de alimentare electrică ⇐ ;
- (b) preîncălzirea trenurilor de pasageri;
- (c) furnizarea de combustibil, ⇒ tarifele aferente trebuind să figureze pe facturi separat de tarifele pentru utilizarea infrastructurilor de alimentare cu combustibil ⇐ ~~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 rețelele de telecomunicații;
- (b) furnizarea de informații suplimentare;
- (c) inspecția tehnică a materialului rulant.

↓ nou

ANEXA IV

Informații pentru monitorizarea pieței feroviare

(menționate la articolul 15)

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

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

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

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

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

3. Organisme de reglementare:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10. Restanțe estimate la întreținerea infrastructurii la sfârșitul anului trecut

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

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

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

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

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

13. Tarife de acces pe calea ferată anul trecut.

Categoria trenului	Tarif mediu în EUR/tren km cu excepția costurilor pentru utilizarea energiei electrice
Tren marfă 1000 tone brute	
Tren călători intercity 500 tone brute	
Tren călători suburban 140 tone brute	

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

15. Numărul de licențe active emise de autoritatea națională competentă

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

16. Statutul implementării ERTMS.

17. Alte progrese relevante în domeniu



ANEXA V

☒ Capacitatea financiară ☒

☒ (menționată la articolul 20) ☒

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

- (a) resursele financiare disponibile, inclusiv soldul bancar, provizioane pentru descoperit de cont și împrumuturi;
 - (b) fondurile și activele disponibile cu titlul de garanție;
 - (c) capital ☒ circulant ☒ ;
 - (d) costurile relevante, inclusiv costurile de achiziție a vehiculelor, a terenurilor, a clădirilor, a instalațiilor și a materialului rulant;
 - (e) sarcinile instituite asupra activelor unei întreprinderi.
2. În special, se consideră că solicitantul nu are capacitatea financiară dacă există arierate substanțiale în materie de impozite sau contribuții la asigurările sociale, rezultate din activitatea întreprinderii.
3. Autoritatea poate cere cu precădere prezentarea unui raport de audit și a documentelor corespunzătoare emise de o bancă, de o casă de economii, de un contabil sau de un auditor. Aceste documente trebuie să conțină informațiile privind elementele prevăzute la punctul 1.

↓ 2001/14/CE (adaptat)

ANEXAVI

Conținutul documentului de referință al rețelei

⊗ (menționat la articolul 27) ⊗

↓ 2001/14/CE (adaptat)

⇒ nou

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

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

↓ 2001/14/CE anexa I

⇒ nou

2. Un capitol cu privire la principiile de tarifare și la tarife. Acesta conține detalii adecvate asupra sistemului de tarifare și informații suficiente asupra tarifelor ⇒ , precum și alte informații relevante referitoare la acces, ⇐ care se aplică serviciilor enumerate în anexa III, asigurate de un singur furnizor. Detaliază metodologia, regulile și, unde este cazul, baremurile utilizate pentru aplicarea articolului 31 alineatele (4) și (5) și a articolelor ~~32-35~~ 31-36, atât pentru taxe, cât și pentru costuri. Conține informații asupra modificărilor tarifelor deja stabilite sau prevăzute ⇒ în următorii cinci ani. ⇐
-

↓ 2001/14/CE

⇒ nou

3. Un capitol asupra principiilor și criteriilor pentru alocarea capacităților. Acesta stabilește caracteristicile generale ale capacităților de infrastructură disponibile pentru întreprinderile feroviare și orice restricții în legătură cu utilizarea ei, inclusiv condițiile probabile pentru întreținerea capacităților. De asemenea, specifică procedurile și termenele limită în legătură cu procesul de alocare a capacităților. Conține criteriile speciale utilizate în timpul procesului, în special:
 - (a) procedurile conform cărora solicitanții pot cere capacități de la administratorul infrastructurii;
 - (b) condițiile pe care trebuie să le îndeplinească solicitanții;
 - (c) planificarea proceselor de depunere a cererilor și de alocare ⇒ , precum și procedurile care sunt urmate pentru solicitarea de informații referitoare la planificare, în conformitate cu articolul 45 alineatul (4) ⇐ ;

- (d) principiile care reglementează procedura de coordonare și sistemul de soluționare a litigiilor disponibil ca parte a acestei proceduri;
- (e) procedurile care trebuie urmate și criteriile utilizate în situația în care infrastructura este saturată;
- (f) detalii asupra restricțiilor impuse utilizării infrastructurii;
- (g) condiții prin care se ține seama de nivelurile anterioare de utilizare a capacităților în determinarea priorităților pentru procesul de alocare.

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

↓ nou

4. Un capitol referitor la informațiile despre licența menționată la articolul 25 și la certificatele de siguranță feroviară emise în conformitate cu Directiva 2004/49/CE¹⁸.
5. Un capitol referitor la informațiile despre procedurile de soluționare a litigiilor și de apel în chestiuni ce privesc accesul la infrastructura și serviciile feroviare, precum și sistemul de îmbunătățire a performanțelor menționat la articolul 35.
6. Un capitol referitor la informațiile despre accesul la infrastructurile de servicii menționate în anexa III și despre tarifarea acestora,. Operatorii infrastructurilor de servicii care nu se află sub controlul administratorului infrastructurii furnizează informații despre tarifele pentru accesul la infrastructură și pentru prestarea de servicii, precum și despre condițiile tehnice de acces pentru includerea în documentul de referință al rețelei.
7. Un model de acord pentru încheierea acordurilor-cadru între administratorul infrastructurii și un solicitant, în conformitate cu articolul 42.

¹⁸ JO L 164, 30.4.2004, p. 44.

ANEXA VII

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

(menționați la articolul 30)

Acordul contractual precizează dispozițiile articolului 30, inclusiv:

1. domeniul de aplicare al acordului în ceea ce privește infrastructura și infrastructurile de servicii, structurat conform anexei III. Acesta vizează toate aspectele dezvoltării infrastructurii, inclusiv întreținerea și reînnoirea infrastructurii aflate deja în exploatare. Construcția de noi infrastructuri poate fi inclusă ca element separat;
2. structura plăților convenite, repartizate serviciilor de infrastructură enumerate în anexa III, întreținerii, construcției de noi infrastructuri și tratării restanțelor în activitatea de întreținere;
3. obiective de performanță focalizate pe utilizator, sub forma unor indicatori și a unor criterii de calitate care acoperă:
 - (a) performanța feroviară și satisfacția clientului;
 - (b) capacitatea rețelei;
 - (c) gestionarea activelor;
 - (d) volumele de activitate;
 - (e) nivelurile de siguranță și
 - (f) protecția mediului;
4. volumul posibilelor restanțe în activitatea de întreținere, cheltuielile destinate acestei activități și activele care urmează a fi eliminate din uz și care, prin urmare, determină fluxuri financiare diferite;
5. stimulentele în conformitate cu articolul 30 alineatul (1);
6. obligațiile minime de raportare ale administratorului infrastructurii în ceea ce privește conținutul și frecvența rapoartelor, inclusiv informațiile care trebuie publicate anual;
7. un mecanism care să asigure că o parte importantă a reducerilor costurilor se reflectă la nivelul utilizatorilor printr-un nivel redus al tarifelor;
8. durata convenită a acordului, care va fi sincronizată și va corespunde duratei planului de afaceri, concesiunii sau licenței administratorului infrastructurii, și cadrul și regulile de tarifare stabilite de stat;

9. reguli de abordare a întreruperilor majore de trafic și a situațiilor de urgență, inclusiv nivelul minim al serviciilor asigurate în caz de grevă, (dacă se aplică,) și de reziliere anticipată a acordului contractual, precum și informarea utilizatorilor;
10. măsuri de remediere, care se iau în situația în care una din părți își încalcă obligațiile contractuale. Acestea includ condițiile și procedurile de renegociere și reziliere anticipată, inclusiv rolul organismului de reglementare.



ANEXA VIII

Cerințe aplicabile costurilor și tarifelor aferente infrastructurii feroviare

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

1. Costurile directe ale serviciilor de transport feroviar menționate la articolul 31 alineatul (3), aferente uzurii fizice a infrastructurii, exclud următoarele elemente:
 - (a) cheltuielile de regie ale întregii rețele, inclusiv salariile și pensiile;
 - (b) dobânzile plătibile pentru capital;
 - (c) mai mult de o zecime din costurile aferente programării, alocării de trase, gestionării traficului, activității de dispecerat și semnalizare a unei curse;
 - (d) uzura echipamentelor informatice, de comunicații sau telecomunicații;
 - (c) costurile legate de gestionarea imobiliară, în special de achiziționare, vânzare, dezmembrare, decontaminare, recultivare sau închiriere a terenurilor sau a altor mijloace fixe;
 - (d) servicii sociale, școli, grădinițe, restaurante;
 - (e) costuri legate de cazuri de forță majoră, accidente, întreruperi ale serviciilor.

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

2. Tarifele de infrastructură diferențiate în funcție de nivelul de zgomot, menționate la articolul 31 alineatul (5) trebuie să întrunească următoarele criterii:
 - (a) Tariful trebuie diferențiat pentru a reflecta compunerea unui tren din vagoane care respectă valorile limită de zgomot stabilite de Decizia 2006/66/CE a Comisiei¹⁹ (STI privind zgomotul).
 - (b) Se acordă prioritate vagoanelor de marfă.
 - (c) Diferențierea în funcție de nivelurile de emisii de zgomot ale vagoanelor de marfă trebuie să permită recuperarea investițiilor într-un termen rezonabil pentru echiparea vagoanelor cu tehnologia cea mai viabilă din punct de vedere economic, care să permită frânarea la un nivel scăzut de zgomot.
 - (d) La diferențierea tarifelor se pot lua în considerare și alte elemente precum:
 - i) momentul din zi, în special noaptea (pentru emisiile de zgomot);

¹⁹ JO L 37, 8.2.2006, p. 1.

- ii) o compunere a trenului care are impact asupra nivelului de emisii de zgomot;
- iii) sensibilitatea zonei afectate de emisii locale;
- iv) alte clase de emisii de zgomot, semnificativ mai mici decât cea menționată la punctul (a).

3. Administratorul infrastructurii trebuie să demonstreze organismului de reglementare capacitatea unui serviciu feroviar de a plăti majorările în conformitate cu articolul 32 alineatul (1), fiecare dintre serviciile enumerate la fiecare dintre punctele de mai jos aparținând unor segmente de piață diferite:

- (a) Servicii călători/marfă
- (b) Trenuri care transportă mărfuri periculoase/alte mărfuri
- (c) Servicii internaționale/interne
- (d) Transport combinat/trenuri directe
- (e) Servicii transport de călători urban ori regional/interurban
- (f) Trenuri complete/vagoane separate
- (g) Servicii transport feroviar regulate/ocasionale

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

- (a) Pentru a atinge un nivel convenit al calității serviciilor și pentru a nu periclita viabilitatea economică a unui serviciu, administratorul infrastructurii convine cu solicitanții, după obținerea aprobării organismului de reglementare, asupra parametrilor sistemului de îmbunătățire a performanțelor, în special asupra valorii întârzierilor, asupra limitelor plăților datorate în temeiul sistemului de îmbunătățire a performanțelor, atât în ceea ce privește cursele individuale, cât și totalitatea curselor unei întreprinderi feroviare într-o perioadă de timp dată.
- (b) Administratorul infrastructurii comunică întreprinderilor feroviare graficul pe baza căruia se calculează întârzierile, cu cel puțin cinci zile înainte de cursă.
- (c) Toate întârzierile se încadrează într-una din următoarele clase și subclase de întârziere:
 - 1. Gestionarea operării/planificării, imputabilă administratorului infrastructurii
 - 1.1. Compilarea graficului
 - 1.2. Formarea trenului
 - 1.3. Greșeli în procedura de operațiuni

- 1.4. Aplicarea eronată a regulilor de prioritate
- 1.5. Personalul
- 1.6. Alte cauze
- 2. Instalații de infrastructură imputabile administratorului infrastructurii
 - 2.1. Instalații de semnalizare
 - 2.2. Instalații de semnalizare la trecerile la nivel
 - 2.3. Echipamente de telecomunicații
 - 2.4. Echipamente de alimentare cu energie electrică
 - 2.5. Linie
 - 2.6. Structuri
 - 2.7. Personalul
 - 2.8. Alte cauze
- 3. Cauze legate de ingineria civilă, imputabile administratorului infrastructurii
 - 3.1. Lucrări planificate de construcții
 - 3.2. Neregularități în executarea lucrărilor de construcție
 - 3.3. Restricții de viteză din cauza liniilor defecte
 - 3.4. Alte cauze
- 4. Cauze imputabile altor administratori de infrastructură
 - 4.1. Provocate de administratorul de infrastructură anterior
 - 4.2. Provocate de administratorul de infrastructură următor
- 5. Cauze comerciale imputabile întreprinderii feroviare
 - 5.1. Depășirea timpului de oprire
 - 5.2. Cererea întreprinderii feroviare
 - 5.3. Operațiuni de încărcare
 - 5.4. Neregularități la încărcare
 - 5.5. Pregătirea comercială a trenului
 - 5.6. Personalul

- 5.7. Alte cauze
- 6. Material rulant imputabil întreprinderii feroviare
 - 6.1. Planificarea turnusului/ reorganizarea turnusului
 - 6.2. Formarea trenului de către întreprinderea feroviară
 - 6.3. Probleme la vagoane (transport călători)
 - 6.4. Probleme la vagoane (transport marfă)
 - 6.5. Probleme care afectează vagoanele, locomotivele și automotoarele
 - 6.6. Personalul
 - 6.7. Alte cauze
- 7. Cauze imputabile altor întreprinderi feroviare
 - 7.1. Provocate de întreprinderea feroviară următoare
 - 7.2. Provocate de întreprinderea feroviară anterioară
- 8. Cauze externe, neimputabile nici administratorului de infrastructură, nici întreprinderii feroviare
 - 8.1. Grevă
 - 8.2. Formalități administrative
 - 8.3. Influență exterioară
 - 8.4. Efecte meteorologice și cauze naturale
 - 8.5. Întârziere datorată unor motive exterioare în rețeaua următoare
 - 8.6. Alte cauze
- 9. Cauze secundare, neimputabile nici administratorului de infrastructură, nici întreprinderii feroviare
 - 9.1. Incidente periculoase, accidente și pericole
 - 9.2. Ocuparea liniei din cauza întârzierii aceluiași tren
 - 9.3. Ocuparea liniei din cauza întârzierii altui tren
 - 9.4. Întoarcere
 - 9.5. Legături
 - 9.6. Anchetă suplimentară necesară

- (d) Oricând este posibil, întârzierile se impută unei singure organizații, luându-se în seamă atât responsabilitatea pentru provocarea întreruperii, cât și capacitatea de restabilire a condițiilor normale de trafic.
- (e) La calculul plăților se ține seama de întârzierea medie a serviciilor feroviare care se supun unor cerințe similare de punctualitate.
- (f) Administratorul infrastructurii comunică întreprinderilor feroviare un calcul al plăților datorate în temeiul sistemului de îmbunătățire a performanțelor, de îndată ce acest lucru este posibil. Acest calcul trebuie să înglobeze toate cursele întârziate dintr-o perioadă de cel mult o lună.
- (g) Fără să aducă atingere căilor de atac existente și dispozițiilor de la articolul 50, în cazul conflictelor în legătură cu sistemul de îmbunătățire a performanțelor, se pune la dispoziție un sistem de soluționare a conflictelor pentru a rezolva rapid astfel de situații. Dacă se aplică acest sistem, trebuie luată o decizie în termen de 10 zile lucrătoare.
- (h) O dată pe an, administratorul infrastructurii publică nivelul mediu anual al calității serviciilor realizat de întreprinderile feroviare pe baza principalilor parametri conveniți în sistemul de îmbunătățire a performanțelor.

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

Pentru transportul de marfă

Anul	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Reducere	5%	5%	5%	5%	5%	5%	4%	3%	2%	1%

Pentru transportul de călători:

Anul	2020	2021	2022	2023	2024
Reducere	5%	5%	5%	5%	5%

↓ 2001/14/CE (adaptat)

ANEXA IX

Calendarul procesului de alocare

⊗ (menționat la articolul 43) ⊗

↓ 2001/14/CE

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

↓ 2002/844/CE articolul 1

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

↓ 2001/14/CE

⇒ nou

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 înainte de intrării în vigoare a graficului de circulație ~~în conformitate cu articolul 15~~, administratorii infrastructurii, în colaborare cu ceilalți ⇒ administratori de infrastructură relevanți ⇐ ~~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.
-

ANEXA X**Situația financiară care trebuie transmisă organismului de reglementare**

(menționată la articolul 56 alineatul (8))

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

1. Separarea contabilă

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

- (a) să includă conturi de profit și pierderi și bilanțuri contabile separate pentru activitățile de administrare a transportului de marfă, a transportului de călători și a infrastructurii;
- (b) să dea informații detaliate despre sursele individuale, utilizările fondurilor publice și alte forme de compensare, într-o manieră transparentă și detaliată, inclusiv să cuprindă o prezentare detaliată a fluxurilor de numerar ale întreprinderilor, pentru a determina modul în care au fost cheltuite aceste fonduri publice sau alte forme de compensare;
- (c) să includă categorii de costuri și profit, permițând să se determine dacă au existat subvenții încrucișate între aceste activități diferite, conform cerințelor organismului de reglementare;
- (d) să conțină un nivel suficient de detalii, după cum se consideră necesar și proporțional de către organismul de reglementare;
- (e) să fie însoțite de un document care stabilește metodologia utilizată la repartizarea costurilor între diferite activități.

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

2. Monitorizarea tarifelor de acces la calea ferată

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

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

- (b) să prezinte suficiente informații pentru a permite monitorizarea tarifelor individuale plătite pentru servicii (sau grupe de servicii); la cererea organismului de reglementare, aceste informații trebuie să conțină date referitoare la volumele serviciilor individuale, la prețurile serviciilor individuale și la veniturile totale aferente serviciilor individuale plătite de clienții interni și externi.
- (c) să prezinte costurile și veniturile aferente serviciilor individuale (sau grupelor de servicii) cu ajutorul unei metodologii pertinente, conform cerințelor organismului de reglementare, prin care să se identifice prețurile potențial anticoncurențiale (subvenții încrucișate, prețuri de ruinare și prețuri excesive).

3. Indicarea performanței financiare

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

- (a) o declarație de performanță financiară
- (b) o declarație sumară de cheltuieli
- (c) o declarație de cheltuieli de întreținere
- (d) o declarație de cheltuieli de operare
- (e) o declarație de venit;
- (f) note justificative care dezvoltă și explică declarațiile, dacă este cazul.

4. Alte aspecte

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

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



ANEXA XI

Partea A

Directive abrogate și lista modificărilor ulterioare (menționată la articolul 67)

Directiva 91/440/CEE a Consiliului
(JO L 237, 24.8.1991, p. 25)

Directiva 2001/12/CE a Parlamentului European
și a Consiliului
(JO L 75, 15.3.2001, p. 1)

Directiva 2004/51/CE a Parlamentului European
și a Consiliului
(JO L 164, 30.4.2004, p. 164)

Directiva 2006/103/CE a Consiliului
(JO L 363, 20.12.2006, p. 344) Numai punctul B din anexă

Directiva 2007/58/CE a Parlamentului European
și a Consiliului
(JO L 315, 3.12.2007, p. 44) Numai articolul 1

Directiva 95/18/CE a Consiliului
(JO L 143, 27.6.1995, p. 70)

Directiva 2001/13/CE a Parlamentului European
și a Consiliului
(JO L 75, 15.3.2001, p. 26)

Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European
și a Consiliului
(JO L 164, 30.4.2004, p. 44) Numai articolul 29

Directiva 2001/14/CE a Parlamentului
European și a Consiliului
(JO L 75, 15.3.2001, p. 29)

Decizia 2002/844/CE a Comisiei
(JO L 289, 26.10.2002, p. 30)

Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European
și a Consiliului
(JO L 164, 30.4.2004, p. 44) Numai articolul 30

Directiva 2007/58/CE a Parlamentului European Numai articolul 2
și a Consiliului
(JO L 315, 3.12.2007, p. 44)

Partea B

Lista termenelor de transpunere în dreptul intern (menționată la articolul 67)

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

ANEXA XII

TABEL DE CORESPONDENȚĂ

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

Articolul 6
alineatul (3)

Articolul 7,
alineatele (1), (3) și
(4)

Articolul 9 alineatele
(1) și (2)

Articolul 10 alineatele
(3) și (3a)

Articolul 10 alineatul
(3b)

Articolul 10 alineatele
(3c) și (3e)

Articolul 10 alineatul
(3f)

Articolul 10b

Articolul 3

Articolul 4 alineatele
(1) – (4)

Articolul 5

Articolul 6

Articolul 7

Articolul 4
alineatul (2) și
articolul 14
alineatul (2)

Articolul 6 alineatul
(1)

Articolul 5

Articolul 7 alineatul
(1)

Articolul 7 alineatul
(2)

Articolul 8, alineatele
(1), (2) și (3)

Articolul 8 alineatul
(4)

Articolul 9 alineatele
(1) și (2)

Articolul 10 alineatul
(1) și alineatul (2)
primul, al doilea și al
treilea paragraf

Articolul 11 alineatele
(1), (2) și (3)

Articolul 11 alineatul
(4)

Articolul 11 alineatele
(5) și (6)

Articolul 12

Articolul 13

Articolul 14

Articolul 15

Articolul 16

Articolul 17 alineatele
(1) – (4)

Articolul 18

Articolul 19

Articolul 20

	Articolul 8	Articolul 21
	Articolul 9	Articolul 22
	Articolul 4 alineatul (5)	Articolul 23 alineatul (1)
	Articolul 10	Articolul 23 alineatele (2) și (3)
	Articolul 11	Articolul 24
	Articolul 15	Articolul 25
		Articolul 26
	Articolul 1 alineatul (1) al doilea paragraf	Articolul 27
	Articolul 3	Articolul 28
		Articolul 29
	Articolul 4 alineatul (1) și alineatele (3) - (6)	Articolul 30
	Articolul 6, alineatele (2) – (5)	Articolul 31
	Articolul 7	Articolul 32
	Articolul 8	Articolul 33
	Articolul 9	Articolul 34
	Articolul 10	Articolul 35
	Articolul 11	Articolul 36
	Articolul 12	Articolul 38
	Articolul 13	Articolul 39
	Articolul 14 alineatele (1) și (3)	Articolul 40
	Articolul 15	Articolul 41
	Articolul 16	Articolul 42
	Articolul 17	Articolul 43
	Articolul 18	
Articolul 10 alineatul (5)		

	Articolul 19	Articolul 44
	Articolul 20 alineatele (1), (2) și (3)	Articolul 45 alineatele (1), (2) și (3)
		Articolul 45 alineatul (4)
	Articolul 20 alineatul (4)	Articolul 45 alineatul (5)
	Articolul 21	Articolul 46
	Articolul 22	Articolul 47
	Articolul 23	Articolul 48
	Articolul 24	Articolul 49
	Articolul 25	Articolul 50
	Articolul 26	Articolul 51
	Articolul 27	Articolul 52
	Articolul 28	Articolul 53
	Articolul 29	Articolul 54
	Articolul 30 alineatul (1)	Articolul 55
	Articolul 30 alineatul (2)	Articolul 56 alineatul (1)
	Articolul 31	Articolul 57
Articolul 12		Articolul 58
Articolul 14a	Articolul 33,alineatele (1), (2) și (3)	Articolul 59
		Articolul 60
		Articolul 61
		Articolul 62
Articolul 11	Articolul 34	Articolul 63
Articolul 11a	Articolul 35 alineatele (1), (2) și (3)	Articolul 64

Articolul 10 alineatul
(9)

Articolul 16

Anexa II

Articolul 17

Articolul 18

Anexa

Articolul 38

Articolul 39

Articolul 40

Anexa II

Anexa I

Anexa III

Articolul 65

Articolul 66

Articolul 67

Articolul 68

Articolul 69

Anexa I

Anexa II

Anexa III

Anexa IV

Anexa V

Anexa VI

Anexa VII

Anexa VIII

Anexa IX

Anexa X