

Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

► **B**

DIRECTIVA CONSILIULUI
din 29 iulie 1991
privind dezvoltarea căilor ferate comunitare
 (91/440/CEE)
 (JO L 237, 24.8.1991, p. 25)

Astfel cum a fost modificată prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
► <u>M1</u>	Directiva 2001/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001	L 75	1	15.3.2001
► <u>M2</u>	Directiva 2004/51/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004	L 164	164	30.4.2004
► <u>M3</u>	Directiva 2006/103/CE a Consiliului din 20 noiembrie 2006	L 363	344	20.12.2006
► <u>M4</u>	Directiva 2007/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007	L 315	44	3.12.2007

Astfel cum a fost modificată prin:

► <u>A1</u>	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	L 236	33	23.9.2003
--------------------	---	-------	----	-----------

**DIRECTIVA CONSILIULUI****din 29 iulie 1991****privind dezvoltarea căilor ferate comunitare****(91/440/CEE)**

CONSILIUL COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 75,

având în vedere propunerea Comisiei ⁽¹⁾,având în vedere avizul Parlamentului European ⁽²⁾,având în vedere avizul Comitetului Economic și Social ⁽³⁾,

întrucât o mai mare integrare a sectorului de transport comunitar este un element esențial al pieței interne și întrucât căile ferate reprezintă o parte vitală a sectorului de transport comunitar;

întrucât ar trebui îmbunătățită eficiența sistemului feroviar pentru a-l integra pe o piață concurențială, ținându-se, în același timp, cont de caracteristicile speciale ale căilor ferate;

întrucât, pentru a face transportul feroviar eficient și competitiv în raport cu alte modalități de transport, statele membre trebuie să garanteze că întreprinderile feroviare au statut de operatori independenți care se comportă în manieră comercială și se adaptează la nevoile pieței;

întrucât dezvoltarea viitoare și funcționarea eficientă a sistemului feroviar poate fi facilitată dacă se face distincția între furnizarea de servicii de transport și funcționarea infrastructurii; întrucât, dată fiind această situație, este necesar ca cele două activități să fie gestionate separat și să aibă conturi separate;

întrucât, pentru a încuraja concurența în gestionarea serviciului feroviar în ceea ce privește confortul sporit și serviciile furnizate utilizatorilor, ar trebui ca statele membre să-și asume responsabilitatea generală pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare corespunzătoare;

întrucât, în lipsa unor norme comune privind alocarea costurilor pentru infrastructură, statele membre, după consultarea administrației infrastructurii, stabilesc norme care să asigure efectuarea plății de către întreprinderile și grupările feroviare pentru folosirea infrastructurii feroviare; întrucât aceste plăți trebuie să respecte principiul nediscriminării între întreprinderile feroviare;

întrucât statele membre ar trebui să se asigure, în special, că întreprinderile de transport feroviar existente, aflate în proprietate publică sau sub control public, beneficiază de o structură financiară corespunzătoare, asigurându-se, în același timp, ca orice reorganizare financiară necesară să fie făcută în conformitate cu normele relevante prevăzute în tratat;

întrucât, pentru a facilita transportul între statele membre, întreprinderile feroviare ar trebui să fie libere să formeze grupări cu întreprinderile feroviare cu sediul în alte state membre;

întrucât asemenea grupări internaționale ar trebui să beneficieze de dreptul de acces și de tranzit prin statele membre în care își au sediul

⁽¹⁾ JO C 34, 14.2.1990, p. 8 și
JO C 87, 4.4.1991, p. 7.

⁽²⁾ JO C 19, 28.1.1991, p. 254.

⁽³⁾ JO C 225, 10.9.1990, p. 27.

▼B

întreprinderile afiliate, precum și de dreptul de tranzit în alte state membre conform cerințelor serviciului internațional respectiv;

întrucât, în vederea încurajării transportului combinat, ar trebui să li se acorde întreprinderilor feroviare angajate în transportul internațional combinat de mărfuri dreptul de acces la infrastructura feroviară a celorlalte state membre;

întrucât este necesar să se instituie un comitet consultativ care să monitorizeze și să ofere consultanță Comisiei pentru a pune în aplicare prezenta directivă;

întrucât, prin urmare, Directiva 75/327/CEE a Consiliului din 20 mai 1975 privind îmbunătățirea situației întreprinderilor feroviare și armonizarea normelor care reglementează relațiile financiare dintre aceste întreprinderi și state ⁽¹⁾ ar trebui abrogată,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

SECȚIUNEA I

▼M1**Domeniu de aplicare și definiții****▼B***Articolul 2*

(1) Prezenta directivă se aplică 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.

(2) Statele membre pot exclude din domeniul de aplicare a prezentei directive întreprinderile feroviare a căror activitate este limitată la furnizarea de servicii urbane, suburbane sau regionale.

▼M1

(3) Întreprinderile ale căror operațiuni feroviare se limitează doar la asigurarea serviciilor de navetă pentru vehicule rutiere prin tunelul Canalului Mânecii sunt excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive, cu excepția articolelor 6 alineatul (1), 10 și 10a.

▼M4

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

▼B*Articolul 3*

În sensul prezentei directive:

▼M1

— „întreprindere feroviară” înseamnă orice întreprindere publică sau privată autorizată în conformitate cu legislația comunitară aplicabilă, 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 numai tracțiunea;

— „administratorul infrastructurii” înseamnă orice organism sau întreprindere responsabilă, în special, de realizarea și întreținerea infrastructurii feroviare. Aceasta poate include, de asemenea, administrarea sistemelor de control și de siguranță ale infrastructurii.

⁽¹⁾ JO L 152, 12.6.1975, p. 3.

▼M1

Funcțiile administratorului infrastructurii în legătură cu o rețea sau o parte a unei rețele pot fi atribuite unor organisme sau întreprinderi diferite;

▼B

- „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 al Consiliului ⁽¹⁾, cu excepția ultimei liniuțe, care, numai în sensul prezentei directive, se interpretează după cum urmează: „Clădirile folosite de departamentul de infrastructură”;
- „grupare internațională” înseamnă orice asociere de cel puțin două întreprinderi feroviare, având sediul în țări membre diferite, în scopul furnizării de servicii internaționale de transport între statele membre;

▼M1

- „serviciu internațional de transport de marfă” înseamnă serviciile de transport în care trenul traversează cel puțin o frontieră a unui stat membru; trenul poate fi compus și/sau separat, iar diferitele secțiuni pot avea origini sau destinații diferite, cu condiția ca toate vagoanele să traverseze cel puțin o frontieră;

▼M4

- „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;

▼B

- „servicii urbane și suburbane” înseamnă servicii de transport care funcționează pentru a satisface nevoile de transport ale unui centru urban sau ale unei conurbații și ale zonelor din proximitate;

▼M4

- „tranzit” înseamnă traversarea teritoriului comunitar, realizată fără încărcare sau descărcare de bunuri și/sau fără îmbarcarea sau debarcarea călătorilor pe teritoriul comunitar;

▼B

- „servicii regionale” înseamnă servicii de transport care funcționează pentru a satisface nevoile de transport ale unei regiuni.

SECȚIUNEA II

▼M1**Independența administrării***Articolul 4*

(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că, în ceea ce privește conducerea, administrarea și controlul intern al problemelor administrative, economice și contabile, întreprinderile feroviare au statut independent în baza căruia ceea ce dețin, în mod special active, bugete și conturi, sunt separate de cele ale statului.

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

⁽¹⁾ JO L 278, 23.12.1970, p. 1, Regulament modificat prin Regulamentul (CEE) nr. 2116/78 (JO L 246, 8.9.1978, p. 7).

▼B

Articolul 5

(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a le permite 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 întreprinderilor comerciale; acest lucru este valabil, de asemenea, și pentru obligațiile de a presta servicii publice impuse de stat și pentru contractele de servicii publice pe care le încheie cu autoritățile competente ale statului membru.

(2) Întreprinderile feroviare își întocmesc planurile de afaceri, inclusiv programele de investiții și de finanțare. Respectivul planuri sunt concepute pentru a realiza, la nivelul întreprinderii, echilibrul financiar și alte obiective tehnice, comerciale și financiare ale gestiunii; întreprinderile stabilesc, de asemenea, metodele de punere în aplicare ale acestora.

(3) În contextul orientărilor de politică generală stabilite de stat 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:

- să formeze împreună cu una sau mai multe întreprinderi feroviare o grupare internațională;
- să își stabilească organizarea internă, fără să aducă atingere dispozițiilor din Secțiunea III;
- să controleze furnizarea și scoaterea pe piață a serviciilor și să fixeze prețurile acestora, fără să aducă atingere Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 al Consiliului din 26 iunie 1969 privind acțiunea statelor membre referitoare la obligația inerentă în conceperea unui serviciu public în transportul pe calea ferată, șosea sau căi navigabile interioare ⁽¹⁾;
- să ia decizii privind personalul, activele și achizițiile proprii;
- să își extindă segmentul de piață, să dezvolte noi tehnologii și noi servicii și să adopte orice tehnică managerială inovatoare;
- să stabilească noi activități în domenii asociate domeniului feroviar.

SECȚIUNEA III

Separarea dintre gestiunea infrastructurii și operațiunile de transport

▼M1

Articolul 6

(1) Statele membre iau măsurile necesare prin care să se asigure 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 pot fi transferate între ele.

Conturile celor două sectoare de activitate se țin în așa fel încât să reflecte această interdicție.

⁽¹⁾ JO L 156, 28.6.1969, p. 1, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CEE) nr. 1893/91 (JO L 169, 29.6.1991, p. 1).

▼ M1

(2) Statele membre pot prevedea, de asemenea, ca această separare să necesite organizarea unor departamente distincte în cadrul aceleiași întreprinderi sau ca infrastructura să fie administrată de o entitate separată.

(3) Statele membre adoptă măsurile necesare pentru a asigura că funcțiile care determină accesul echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură enumerate în anexa II sunt încredințate unor organisme sau firme care nu sunt furnizoare de servicii de transport feroviar. Indiferent de structurile organizatorice, trebuie arătat că acest obiectiv a fost realizat.

Cu toate acestea, statele membre pot încredința întreprinderilor feroviare sau oricărui alt organism sarcina de a colecta sumele reprezentând tarifele și responsabilitatea de administrare a infrastructurii feroviare, cum ar fi investițiile, întreținerea și finanțarea.

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

Articolul 7

(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru dezvoltarea infrastructurii lor naționale de cale ferată ținând cont, dacă este cazul, de nevoile generale ale Comunității.

▼ M2**▼ M1**

(3) De asemenea, având în vedere articolele 73, 87 și 88 din tratat, statele membre pot acorda administratorului infrastructurii finanțări la un nivel corespunzător cu sarcinile, dimensiunea și necesitățile financiare, în special pentru acoperirea investițiilor noi.

(4) În cadrul politicii generale stabilită de stat, administratorul infrastructurii întocmește un plan de afaceri care să includă programele de investiții și de finanțare. Planul se întocmește astfel încât să asigure utilizarea și dezvoltarea optimă și eficientă a infrastructurii, concomitent cu asigurarea unui echilibru financiar și punerea la dispoziție a mijloacelor necesare pentru realizarea acestor obiective.

▼ B*Articolul 8*

Administratorul infrastructurii fixează o taxă pentru folosirea infrastructurii feroviare de care răspunde, care trebuie plătită de întreprinderile feroviare și grupările internaționale 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.

SECȚIUNEA IV

Îmbunătățirea situației financiare*Articolul 9*

(1) Împreună cu întreprinderile feroviare existente, aflate în proprietate publică sau sub control public, statele membre instituie

▼B

mecanismele adecvate care să contribuie la reducerea îndatorării acestor întreprinderi la un nivel care nu afectează o bună gestiune financiară și pentru a le îmbunătăți situația financiară.

(2) În acest scop, statele membre pot lua măsurile necesare pentru a solicita 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 împrumu-turile 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 pot să nu fie luate în considerație.

▼M1

(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.

(4) În cazul întreprinderilor feroviare, conturile de profit și pierderi și fie bilanțurile, fie situațiile anuale ale activelor și pasivelor se țin și se publică în legătură cu activitățile privind furnizarea serviciilor de transport feroviar de mărfuri. Fondurile plătite pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport de călători ca servicii publice trebuie prezentate separat în contabilitatea aferentă și nu pot fi trans-ferate activităților legate de furnizarea altor servicii de transport sau altor activități.

▼B

SECȚIUNEA V

Accesul la infrastructura feroviară**▼M1***Articolul 10*

(1) Grupurile internaționale beneficiază de acces și drepturi de tranzit în statele membre în care sunt stabilite întreprinderile feroviare care fac parte din aceste grupuri, precum și de drepturi de tranzit în alte state membre, pentru servicii internaționale între statele membre în care au fost înființate întreprinderile care alcătuiesc grupurile menționate.

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

▼M2

(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 10a și în anexa I și, până la 1 ianuarie 2006, la întreaga rețea feroviară, în vederea exploatării de servicii de transport internațional de mărfuri.

În afară de aceasta, până la 1 ianuarie 2007, întreprinderilor feroviare care fac obiectul articolului 2 li se acordă, în condiții echitabile, dreptul de acces la infrastructurile tuturor statelor membre, în vederea exploatării oricărui tip de servicii de transport feroviar de mărfuri.

▼M4

(3a) Întreprinderile feroviare care fac obiectul articolului 2 vor primi până la 1 ianuarie 2010 dreptul de acces la infrastructura tuturor statelor membre în scopul 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.

▼M4

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

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

(3b) Statele membre pot limita dreptul de acces definit la alineatul (3a) la serviciile exploatate între un punct de plecare și o destinație, care fac obiectul unui sau mai multor contracte de servicii publice care respectă legislația comunitară în vigoare. O astfel de limitare poate să nu aibă efectul de a restrânge dreptul de îmbarcare a călătorilor în orice stație situată pe ruta unui serviciu internațional și de debarcare a acestora în altă stație, inclusiv în stațiile situate în același stat membru, cu excepția cazului în care exercitarea acestui drept ar periclita echilibrul economic al unui contract de servicii publice.

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

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

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

- autoritatea sau autoritățile competente în materie relevante;
- administratorul infrastructurii;
- întreprinderea feroviară care execută contractul de servicii publice, sau
- întreprinderea feroviară care solicită accesul

pot solicita reconsiderarea deciziei.

(3c) De asemenea, statele membre pot limita dreptul de îmbarcare și de debarcare a călătorilor în stațiile situate în același stat membru pe ruta unui serviciu de transport internațional de călători în cazul în care a fost acordat dreptul exclusiv de a transporta călători între stațiile respective conform unui contract de concesiune atribuit înainte de 4 decembrie 2007 pe baza unei proceduri competitive de atribuire desfășurată în condiții de competitivitate și echitate și în conformitate cu principiile aplicabile de drept comunitar. Această limitare poate continua fie pe durata inițială a contractului, fie pe un termen de 15 ani, oricare dintre aceste două termene este cel mai scurt.

(3d) Dispozițiile prezentei directive nu impun statelor membre să acorde, înainte de 1 ianuarie 2010, dreptul de acces menționat la alineatul (3a) întreprinderilor feroviare și filialelor lor controlate direct

▼ **M4**

sau indirect, titulare ale unei autorizații într-un stat membru în care nu sunt acordate drepturi de acces asemănătoare.

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

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

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

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

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

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

▼ **M1**

(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.

▼ **M2**

(5) Orice întreprindere feroviară care asigură servicii de transport feroviar încheie, în temeiul dreptului public sau privat, acordurile necesare cu gestionarii infrastructurii feroviare utilizate. Condițiile ce guvernează aceste acorduri trebuie să nu fie discriminatorii și să fie transparente, în conformitate cu dispozițiile Directivei 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță ⁽¹⁾.

(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

⁽¹⁾ JO L 75, 15.3.2001, p. 29, astfel cum a fost modificată prin Decizia 2002/844/CE a Comisiei (JO L 289, 26.10.2002, p. 30).

▼ M2

solicitările întreprinderilor feroviare pot fi supuse unor restricții, cu excepția cazului în care există alte soluții viabile pe calea ferată, în condițiile pieței.

▼ M1

(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.

▼ M4

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

Acest raport abordează:

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

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

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

Acest raport ar trebui să evalueze, de asemenea, dezvoltarea pieței, inclusiv stadiul pregătirii pentru deschiderea în continuare a pieței serviciilor feroviare pentru călători. În raportul său, Comisia ar trebui, de asemenea, să analizeze diferitele modele de organizare a acestei piețe precum și impactul prezentei directive asupra contractelor de servicii publice și asupra finanțării acestora. În acest scop, Comisia ar trebui să ia în considerare punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 [privind serviciile de transport în comun de călători, feroviar și rutier]⁽¹⁾ precum și diferențele intrinsece dintre statele membre (densitatea rețelilor, 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.

▼ M1

⁽¹⁾ JO L 315, 3.12.2007, p. 1.

▼ **M1***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 deserveșc sau pot deservi 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.

SECȚIUNEA Va

Sarcinile de monitorizare ale Comisiei*Articolul 10b*

(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 și autorizarea, precum și evoluția gradului de armonizare. Ea asigură o cooperare activă între organismele de reglementare din statele membre.

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

- (a) evoluția pieței interne a serviciilor feroviare;
- (b) condițiile cadru;

▼ **M2**

- (c) starea rețelei feroviare europene;

▼ **M1**

- (d) utilizarea drepturilor de acces;
- (e) obstacolele în calea unei eficiențe sporite a serviciilor feroviare;
- (f) deficiențele infrastructurii;
- (g) necesitățile legislative.

▼ **B**

SECȚIUNEA VI

Dispoziții finale▼ **M1***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).

▼ **M4**

(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).

▼ **M1***Articolul 11a*

(1) Comisia este sprijinită de un comitet.

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

▼ **M4**

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

▼ **M1**

(4) Comitetul își adoptă regulamentul de procedură.

▼ **B***Articolul 12*

Dispozițiile prezentei directive nu aduc atingere Directivei 90/531/CEE a Consiliului din 17 septembrie 1990 privind procedura de achiziționare a entităților care funcționează în sectoarele apei, energiei, transportului și telecomunicațiilor ⁽¹⁾.

Articolul 13

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

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

▼ **M2**▼ **M1***Articolul 14a*

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

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

⁽¹⁾ JO L 297, 29.10.1990, p. 1.

▼M1

nu este necesar să aplice cerința de mandatare a unui organism independent să îndeplinească funcția de a stabili accesul echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură, conform dispozițiilor din articolul 6 alineatul (3) primul paragraf, precum și sarcinile prevăzute la articolul 7 alineatul (2) primul paragraf, în măsura în care aceste articole obligă statele membre să înființeze organisme independente care să îndeplinească sarcinile la care se referă articolele menționate.

(2) Cu toate acestea, în cazul în care:

- (a) mai mult de o întreprindere feroviară autorizată în conformitate cu articolul 4 din Directiva 95/18/CE sau, în cazul Irlandei și al Irlandei de Nord, o companie feroviară astfel autorizată în altă parte prezintă o cerere oficială de a desfășura servicii feroviare concurente în, spre sau dinspre Irlanda, Irlanda de Nord sau Grecia, aplicarea în continuare a acestei derogări se decide în conformitate cu procedura consultativă menționată la articolul 11a alineatul (2), sau
- (b) o întreprindere feroviară care operează servicii feroviare în Irlanda, Irlanda de Nord sau Grecia prezintă o cerere oficială pentru desfășurarea de servicii feroviare pe teritoriul unui alt stat membru, spre sau dinspre teritoriul unui alt stat membru (în cazul Irlandei sau al Regatului Unit, cu privire la Irlanda de Nord, sau al ambelor, unui alt stat membru din afara teritoriilor lor), derogarea prevăzută la alineatul (1) nu se aplică.

În termen de un an de la primirea fie a deciziei menționate la litera (a), adoptată în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 11a alineatul (2), fie a notificării cererii oficiale prevăzute la litera (b), statul membru sau statele membre respective (Irlanda, Regatul Unit, cu privire la Irlanda de Nord, sau Grecia) adoptă legislația necesară pentru aplicarea articolelor menționate la alineatul (1).

(3) Derogarea prevăzută la alineatul (1) poate fi reînnoită pentru perioade de până la cinci ani. Cu 12 luni înainte de expirarea derogării dar nu mai târziu, statul membru care beneficiază de o astfel de derogare poate prezenta Comisiei o cerere pentru reînnoirea acesteia. O astfel de cerere trebuie fundamentată. Comisia analizează cererea și adoptă o decizie în conformitate cu procedura consultativă prevăzută la articolul 11a alineatul (2). Procedura menționată se aplică oricărei decizii care are legătură cu cererea.

La adoptarea deciziei, Comisia ține seama de orice evoluție a situației geopolitice și de dezvoltarea pieței feroviare din, spre sau dinspre statul membru care a cerut reînnoirea derogării.

(4) Până la 31 august 2004, Luxemburg, ca stat membru cu o rețea restrânsă de cale ferată, nu trebuie să aplice cerința de mandatare a unui organism independent de a îndeplini funcția de a stabili accesul echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură, așa cum se prevede la articolul 6 alineatul (3) primul paragraf, în măsura în care acesta obligă statele membre să înființeze organisme independente care să îndeplinească sarcinile prevăzute la articolul respectiv.

▼B

Articolul 15

Statele membre, după consultarea Comisiei, adoptă și publică actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până cel târziu la 1 ianuarie 1993. Statele membre informează imediat Comisia cu privire la aceasta.

Când statele membre adoptă aceste dispoziții, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere în momentul publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

▼ **M4**

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.

▼ **B**

Articolul 16

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

▼ M1*ANEXA I***PORTURI**

BELGIE/BELGIQUE

Antwerpen/Anvers

Gent/Gand

Zeebrugge/Zeebruges

▼ M3

БЪЛГАРИЯ

Варна

Бургас

Русе

Лом

Видин

▼ A1

ČESKÁ REPUBLIKA

▼ M1

DANMARK

Ålborg

Århus

Esbjerg

Fredericia

København

Nyborg

Odense

DEUTSCHLAND

Brake

Bremen/Bremerhaven

Brunsbüttel

Cuxhaven

Emden

Hamburg

Kiel

Lübeck

Nordenham

Puttgarden

Rostock

Sassnitz

Wilhelmshaven

Wismar

▼ A1

EESTI

Muuga sadam

Paljassaare sadam

▼ A1

Vanasadam
Paldiski põhjasadam
Paldiski lõunasadam
Kopli põhjasadam
Kopli lõunasadam
Bekkeri sadam
Kunda sadam

▼ M1

ΕΛΛΑΣ
Αλεξανδρούπολις
Ελευσίνα
Πάτρα
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

▼ M1

Dublin

ITALIA

Ancona

Bari

Brindisi

C. Vecchia

Genova

Gioia Tauro

La Spezia

Livorno

Napoli

Piombino

Ravenna

Salerno

Savona

Taranto

Trieste

Venezia

▼ A1

ΚΥΠΡΟΣ

LATVIJA

Rīga

Ventspils

Liepāja

LIETUVA

Klaipėda

▼ M1

LUXEMBOURG

▼ A1

MAGYARORSZÁG

MALTA

▼ M1

NEDERLAND

Amsterdam Zeehaven

Delfzijl/Eemshaven

Vlissingen

Rotterdam Zeehaven

Terneuzen

ÖSTERREICH

▼ A1

POLSKA

Szczecin

▼ A1

Świnoujście

Gdańsk

Gdynia

▼ M1

PORTUGAL

Leixões

Lisboa

Setúbal

Sines

▼ M3

ROMÂNIA

Constanța

Mangalia

Midia

Tulcea

Galați

Brăila

Medgidia

Oltenița

Giurgiu

Zimnicea

Calafat

Turnu Severin

Orșova

▼ A1

SLOVENIJA

Koper

SLOVENSKO

▼ M1

SUOMI/FINLAND

Hamina

Hanko

Helsinki

Kemi

Kokkola

Kotka

Oulu

Pori

Rauma

Tornio

Turku

SVERIGE

Göteborg-Varberg

Helsingborg

▼ **M1**

Luleå

Malmö

Norrköping

Oxelösund

Stockholm

Trelleborg-Ystad

Umeå

UNITED KINGDOM

Toate porturile conectate la calea ferată

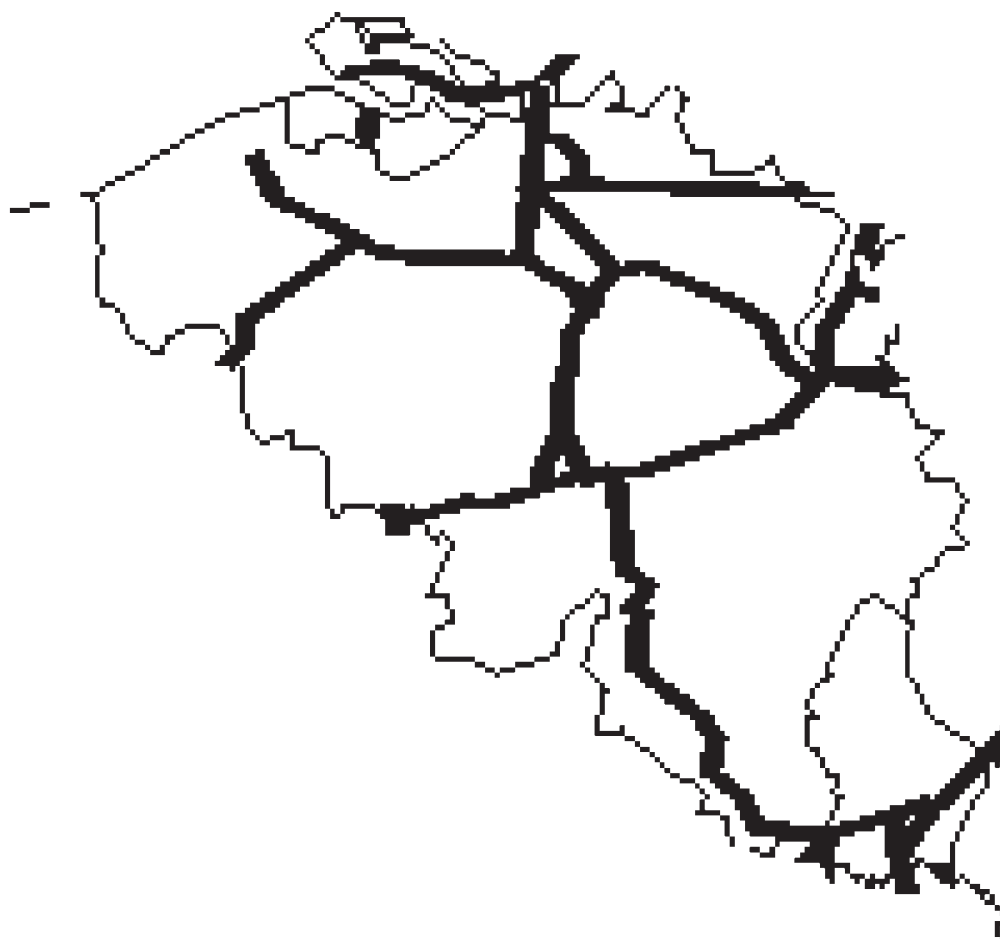


RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
 TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EØF
 TESGN Art. 10a (1) a, 91/440/EWG
 ΔΔΣΕΜ Αρδ. 10α(1) (α), 91/440/ΕΟΚ
 TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
 RTEFF Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
 TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
 TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEG
 RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
 TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/ETY
 TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEG

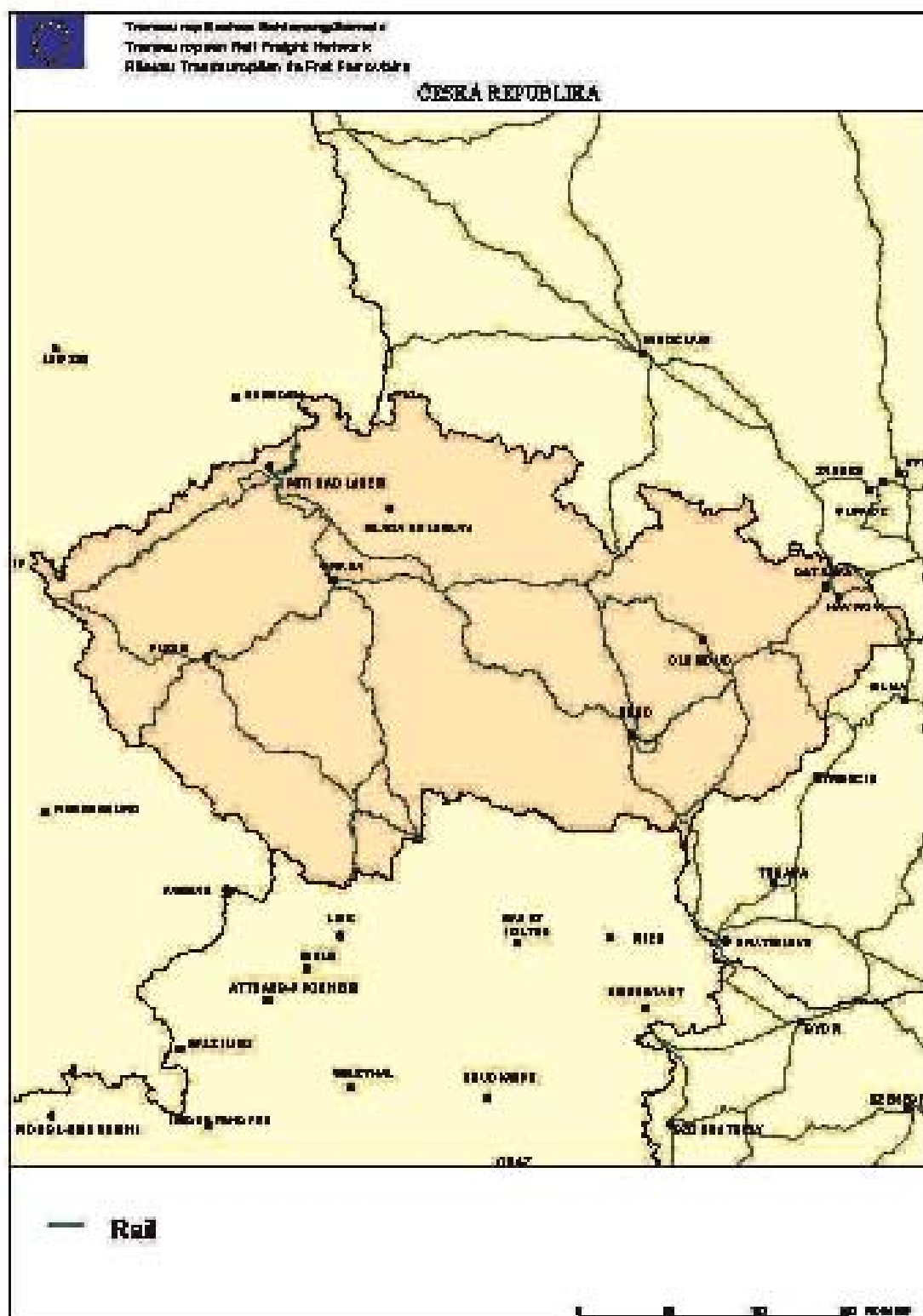


▼M1

BELGIQUE/BELGIË



▼A1



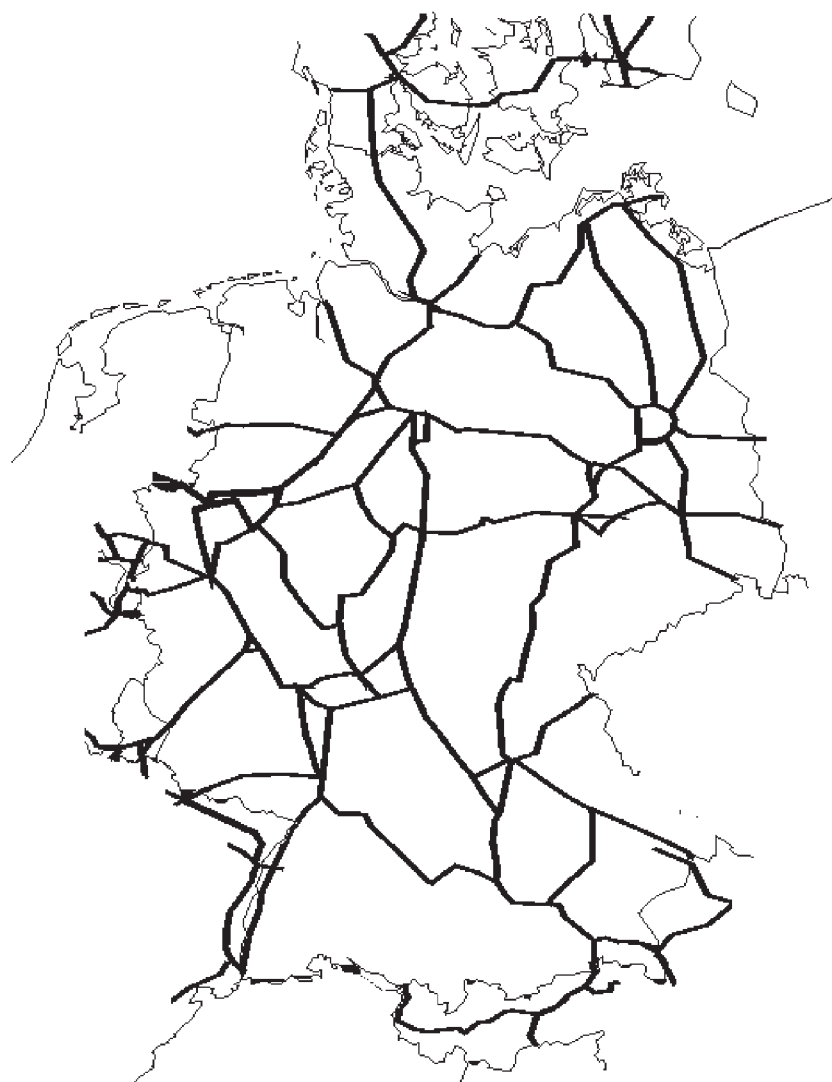
▼M1



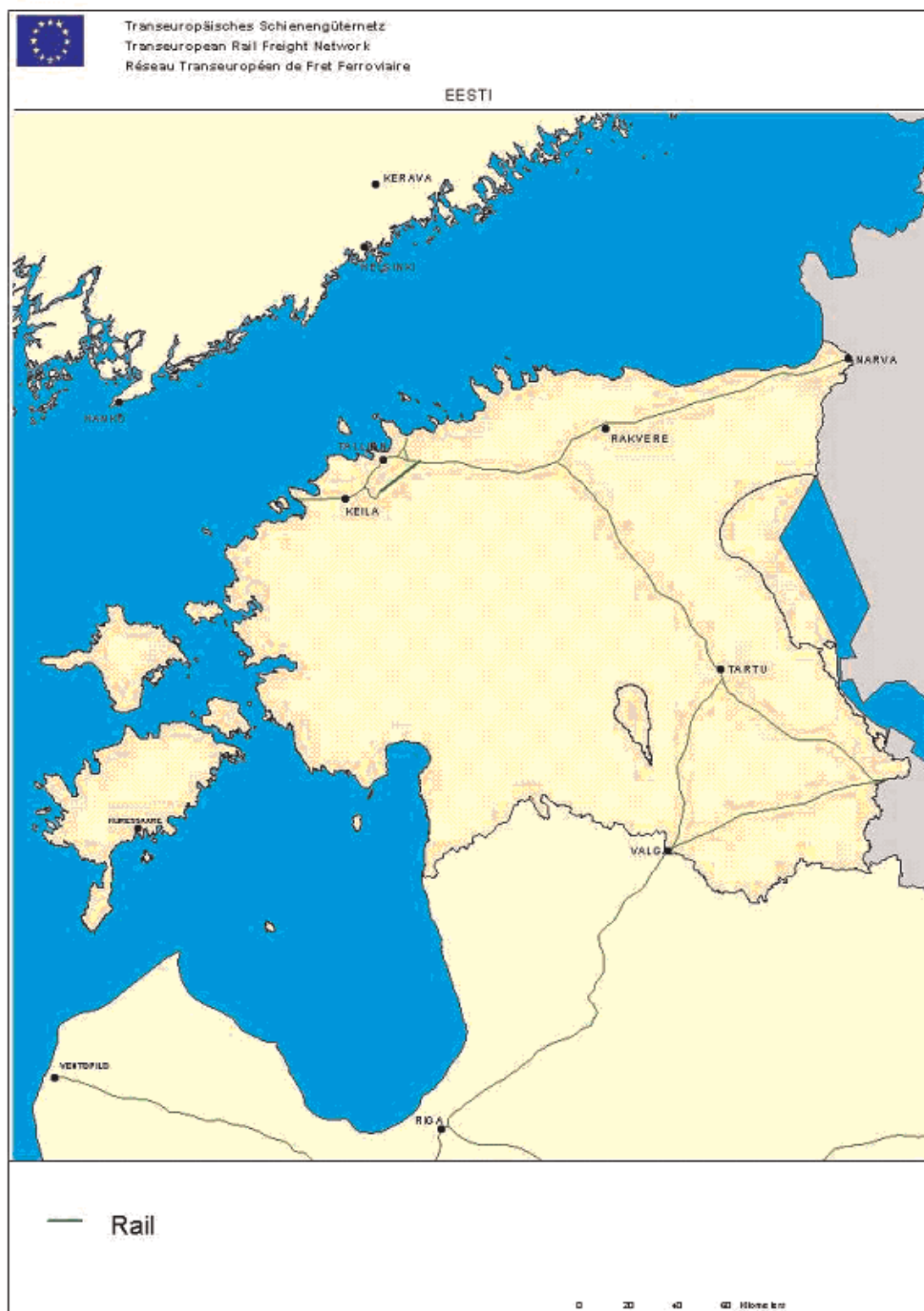
▼M1



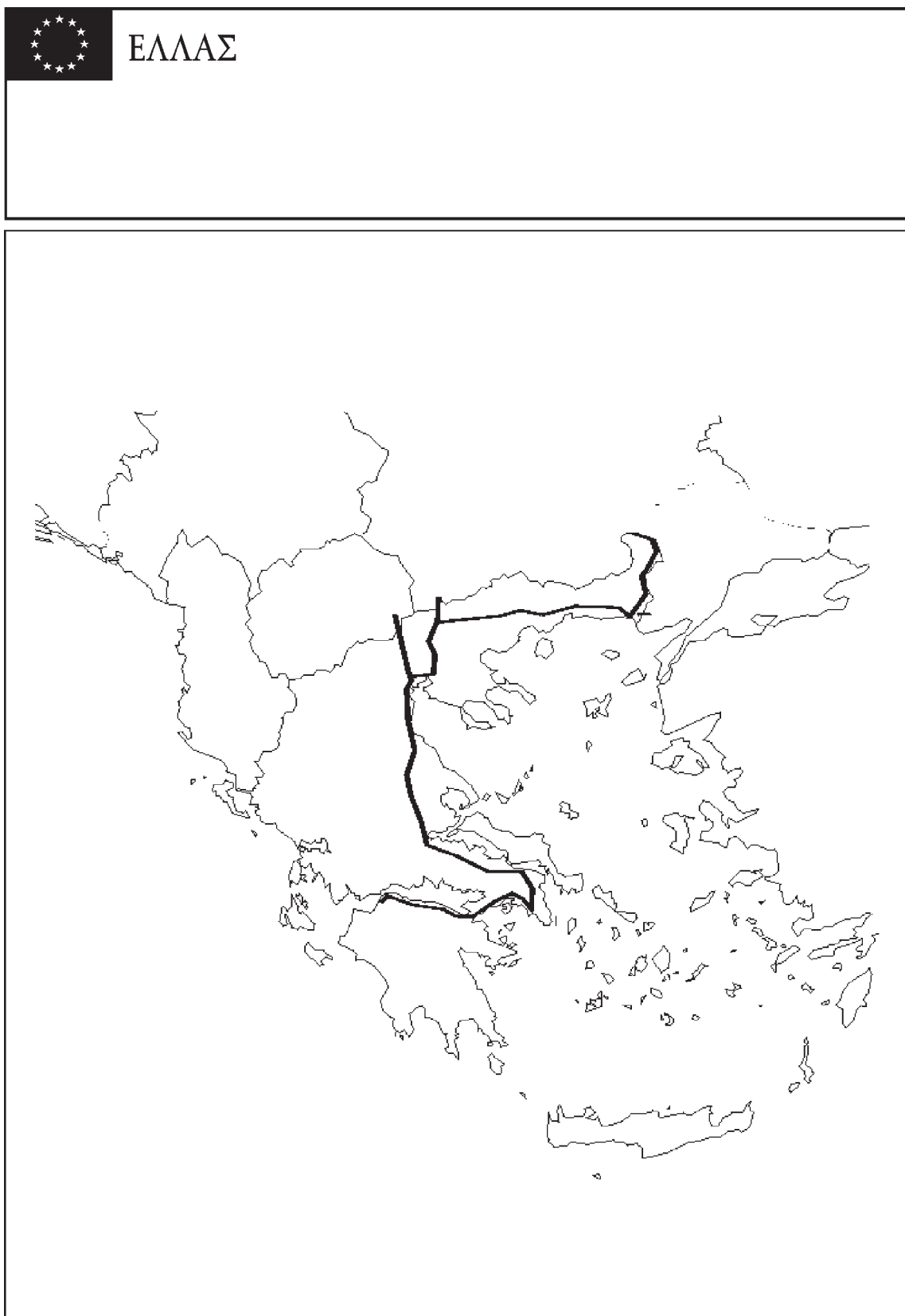
DEUTSCHLAND

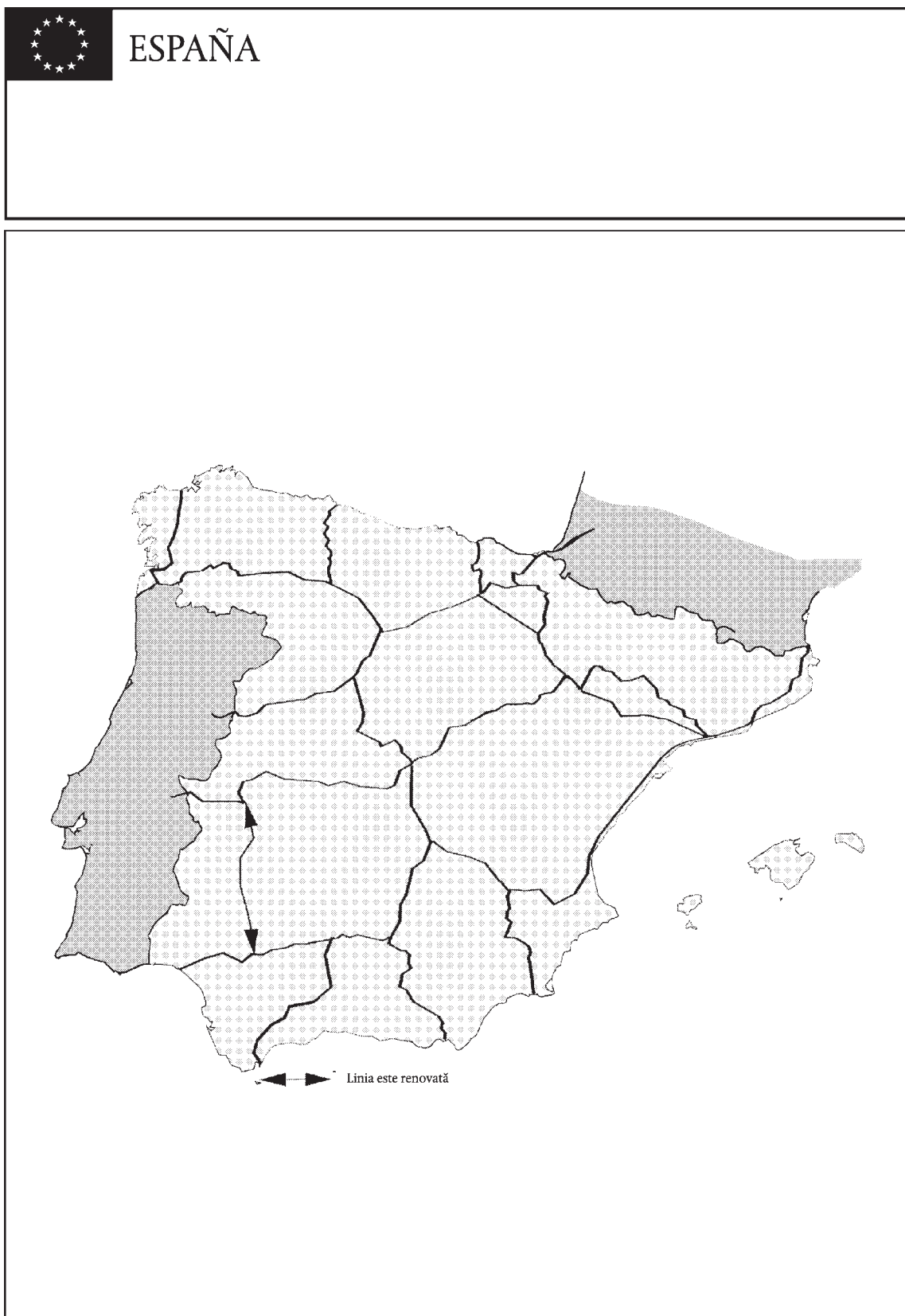


▼A1



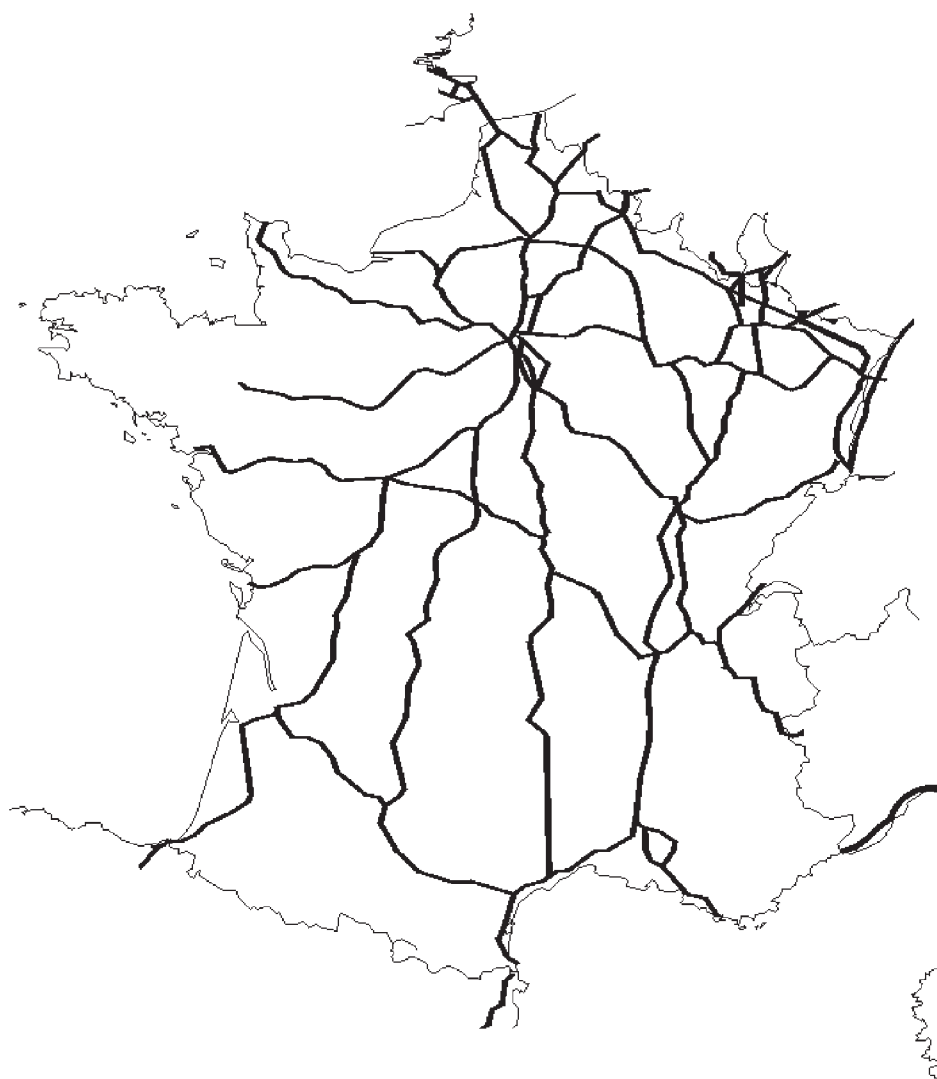
▼M1



▼ M1

▼M1

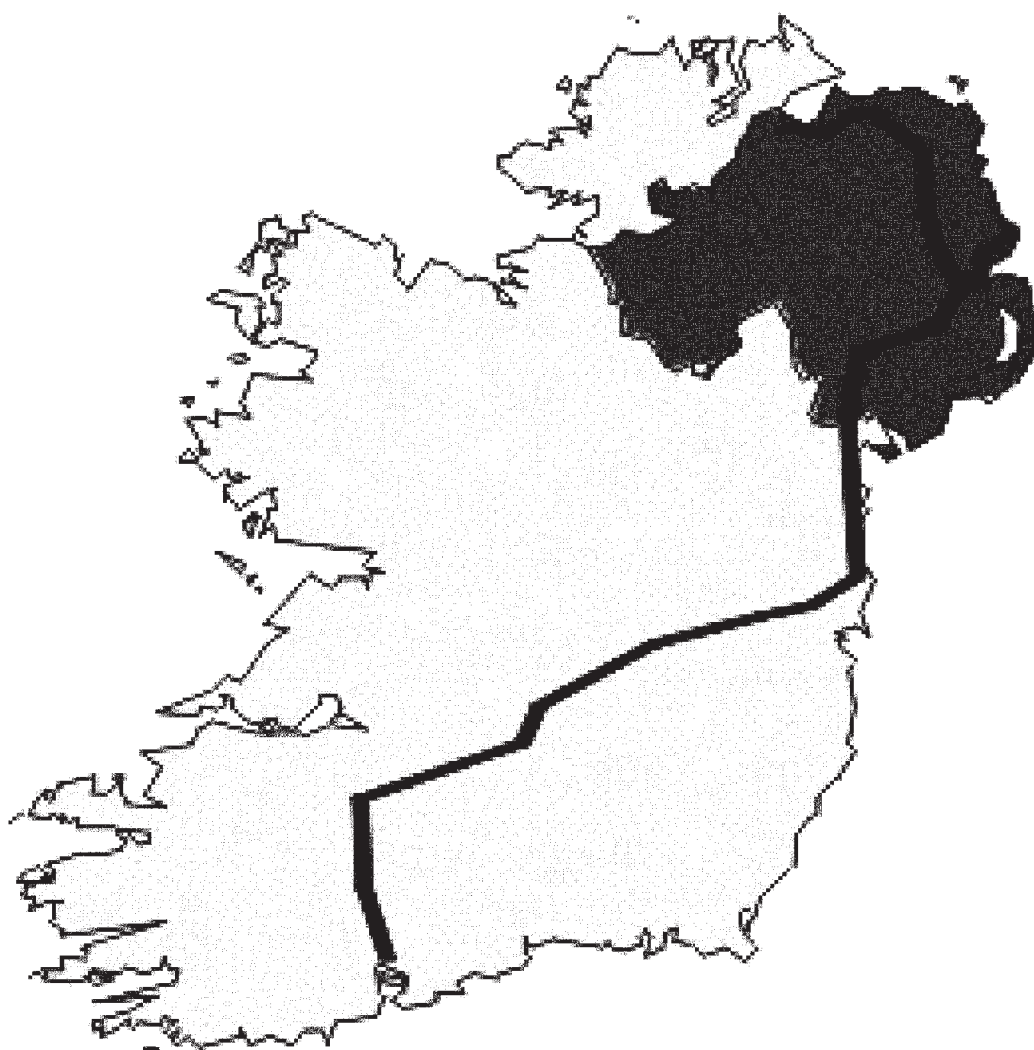
FRANCE



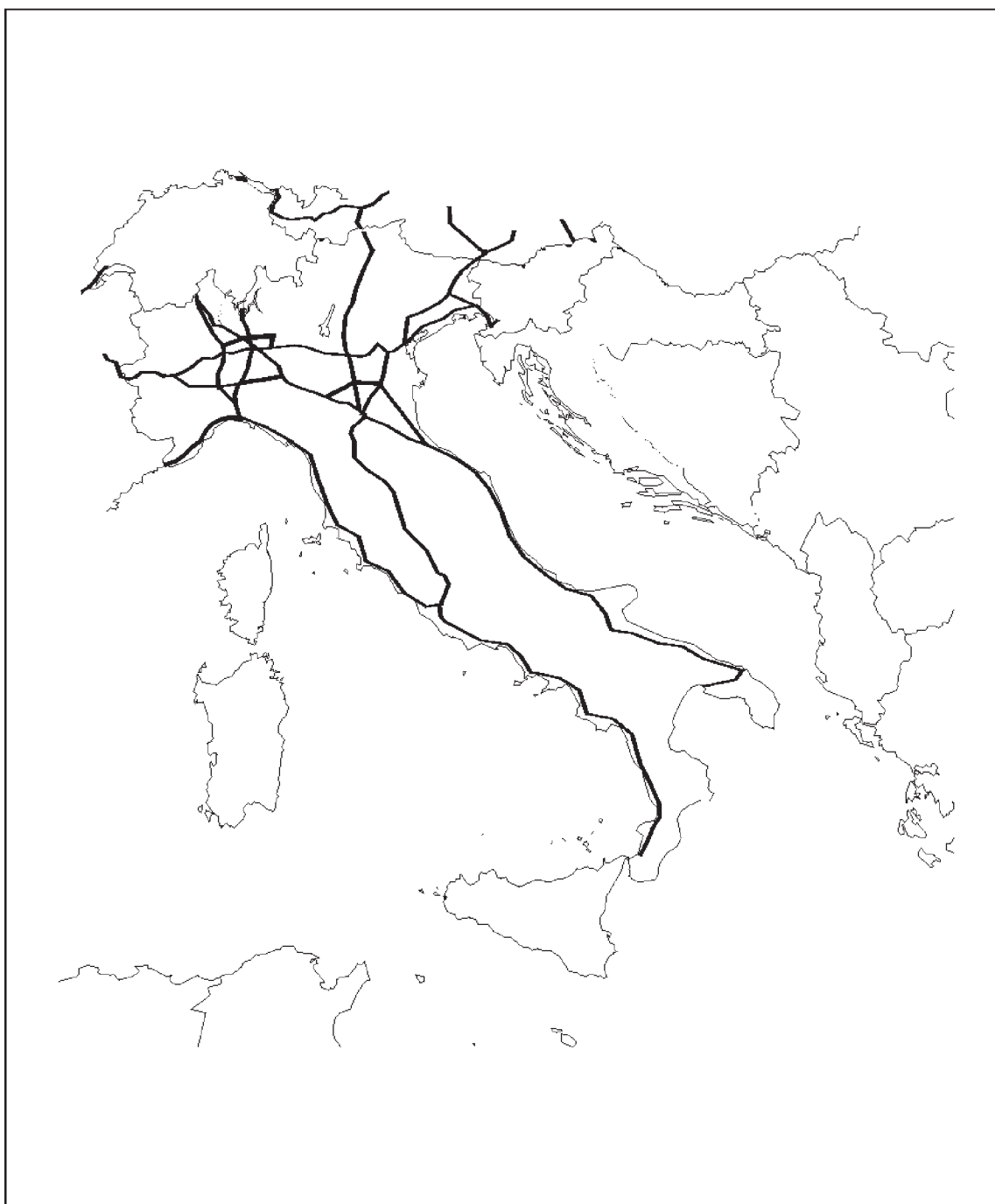
▼M1



IRELAND



▼M1

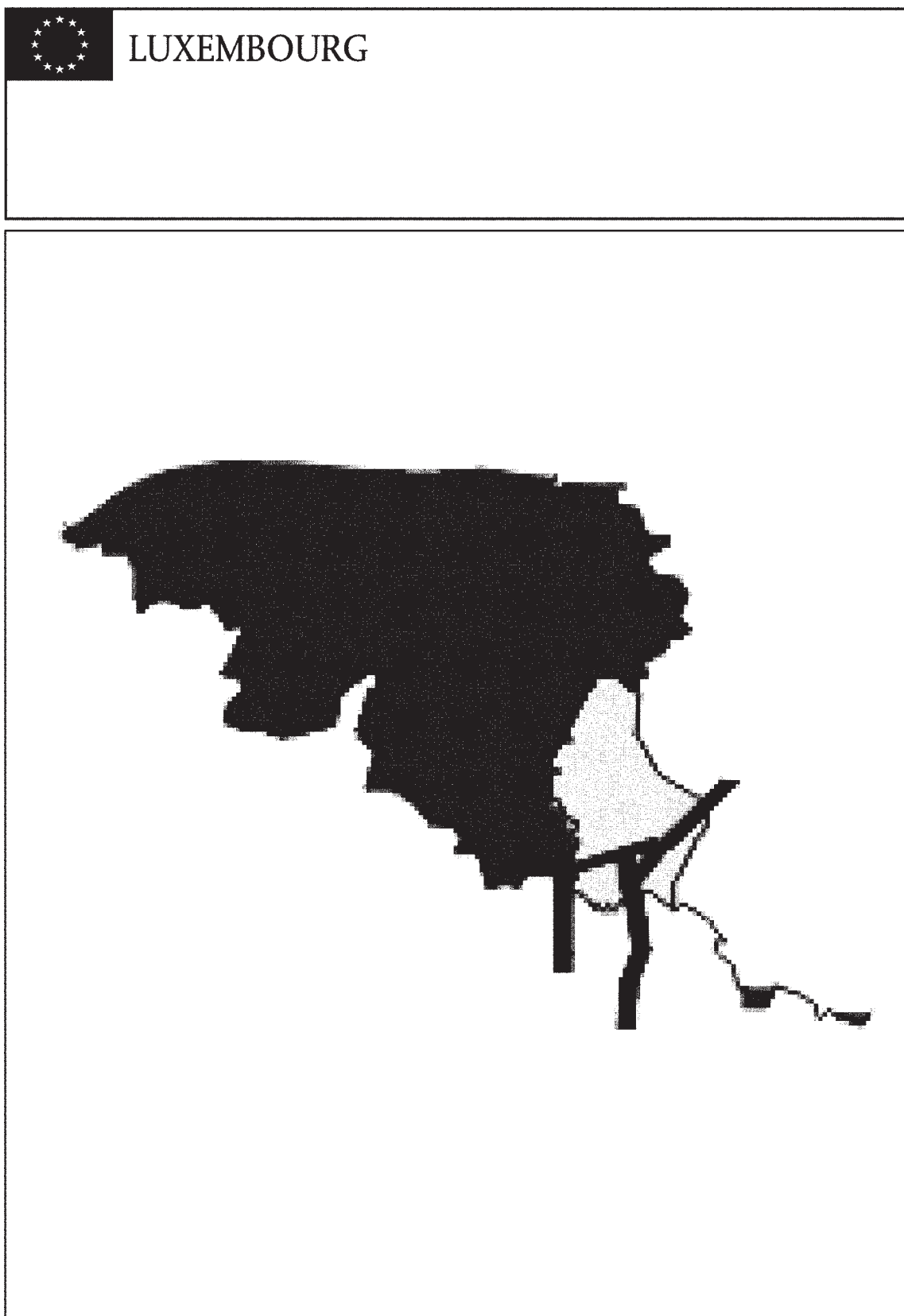


▼A1



▼ A1

▼M1



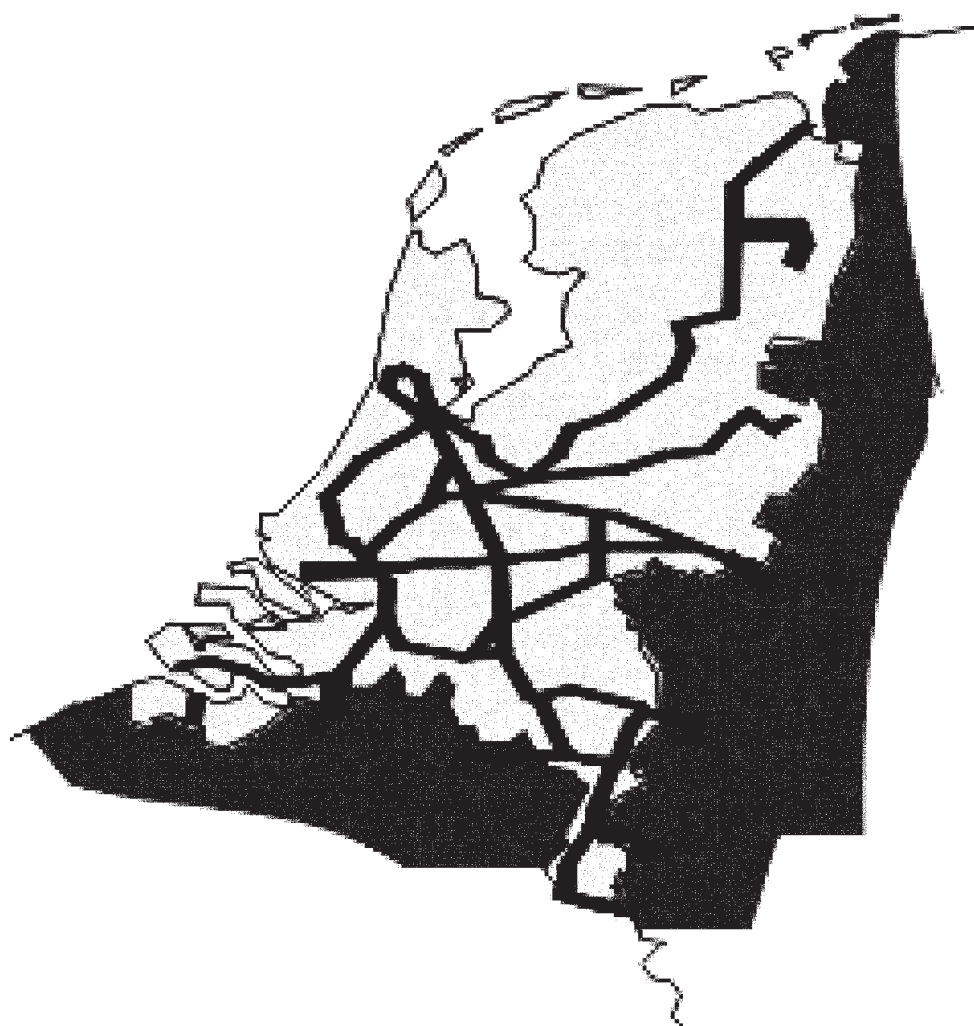
▼A1



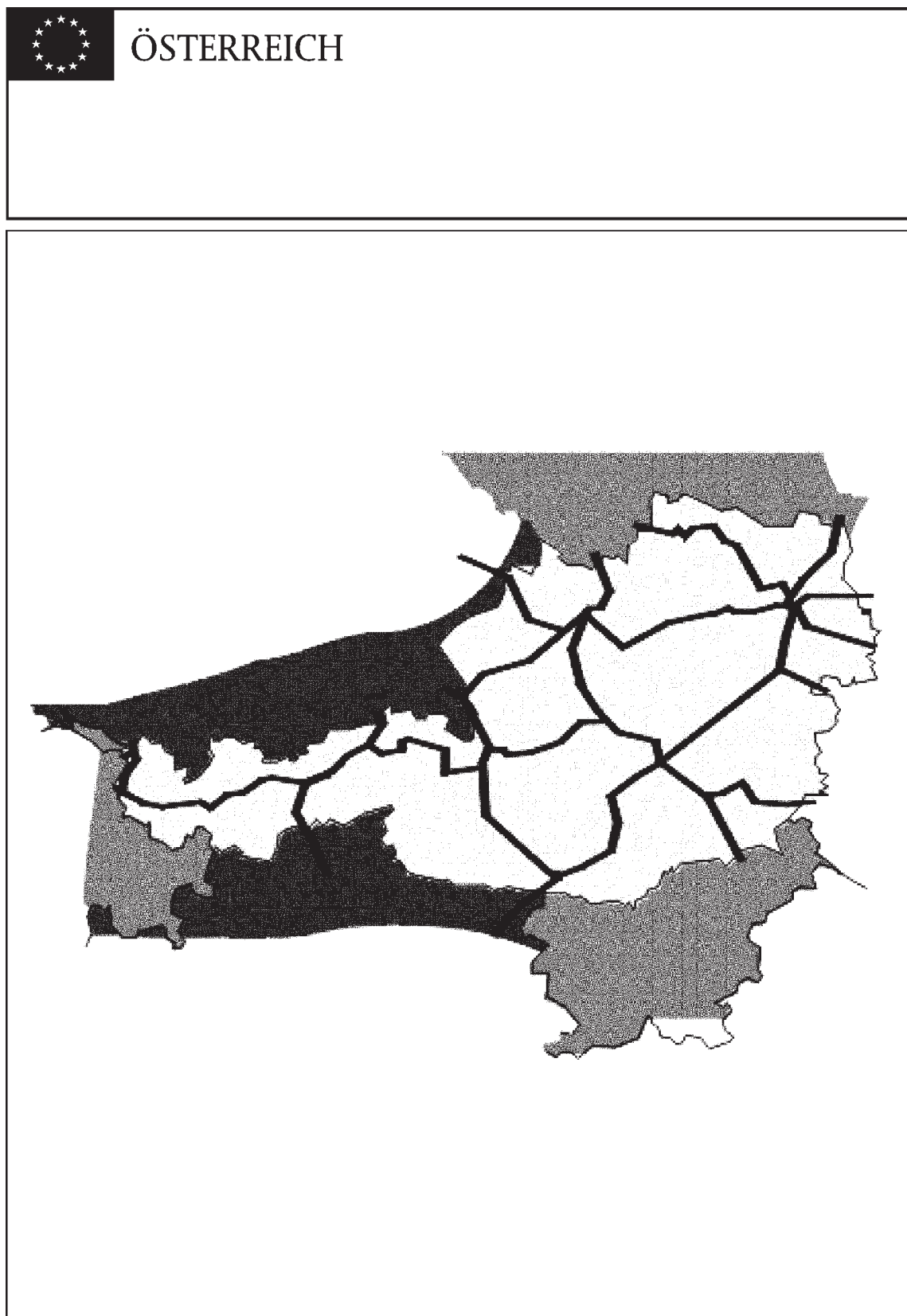
▼M1



NEDERLAND



▼M1



▼A1



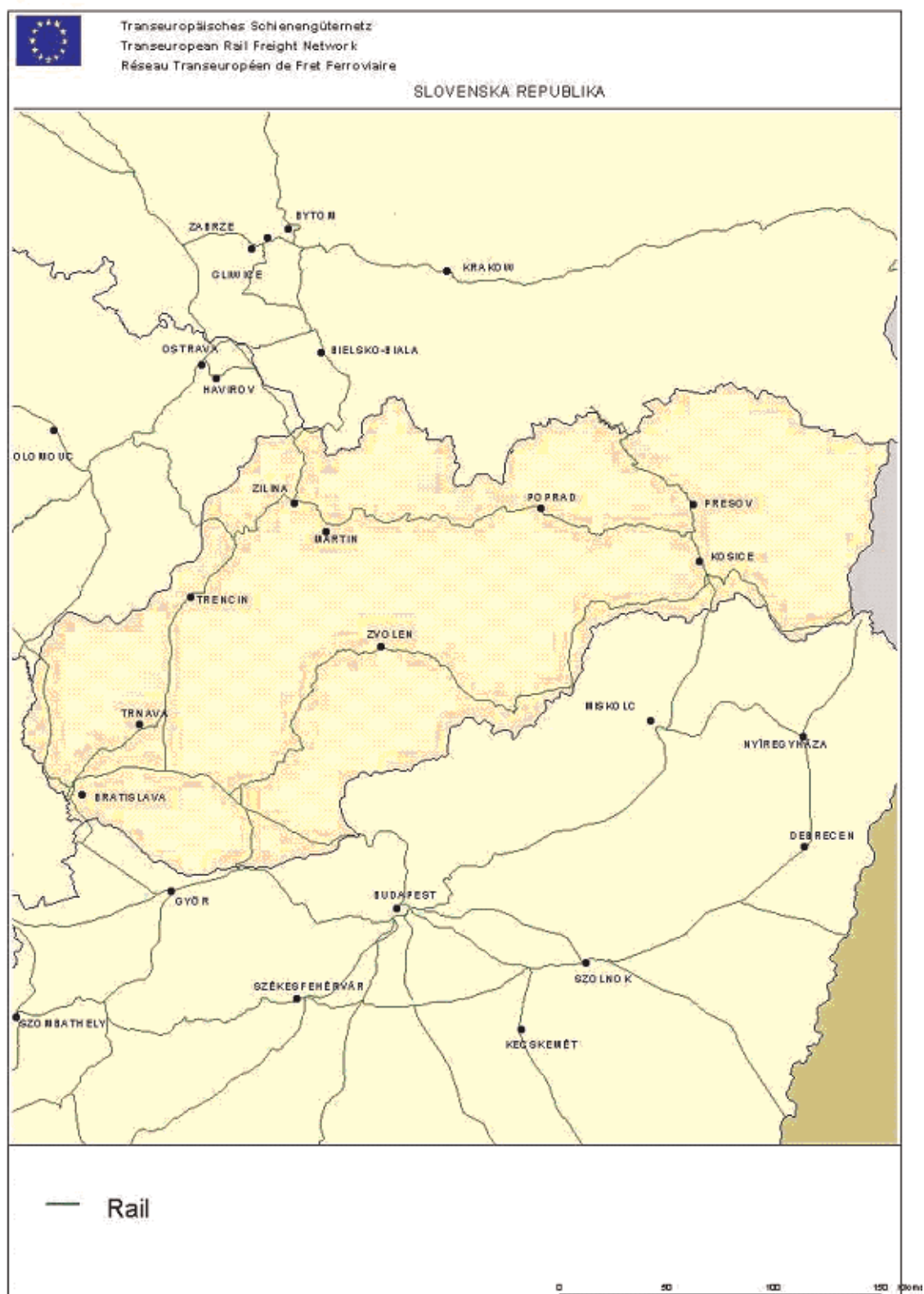
▼M1



▼A1



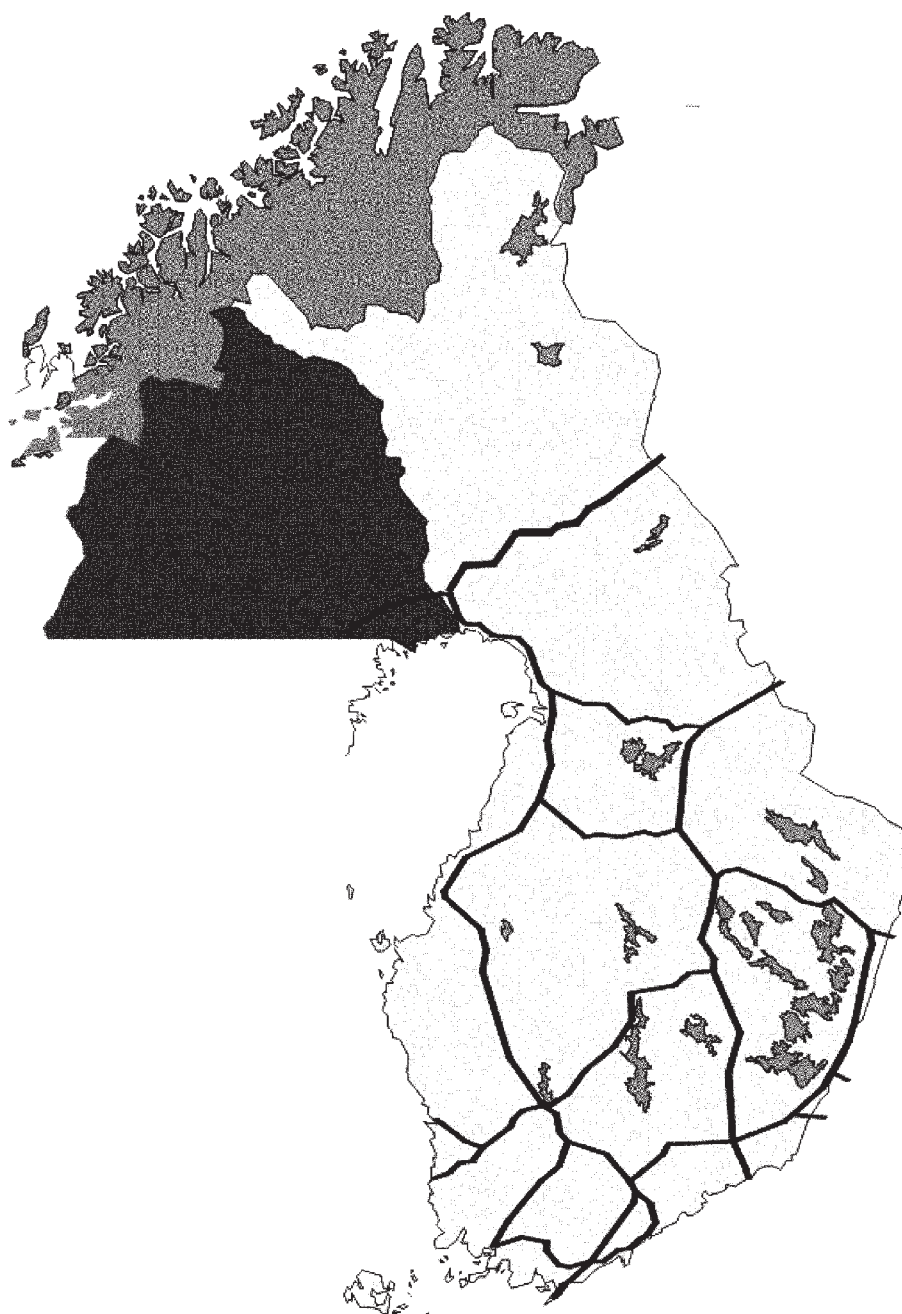
▼A1



▼ M1



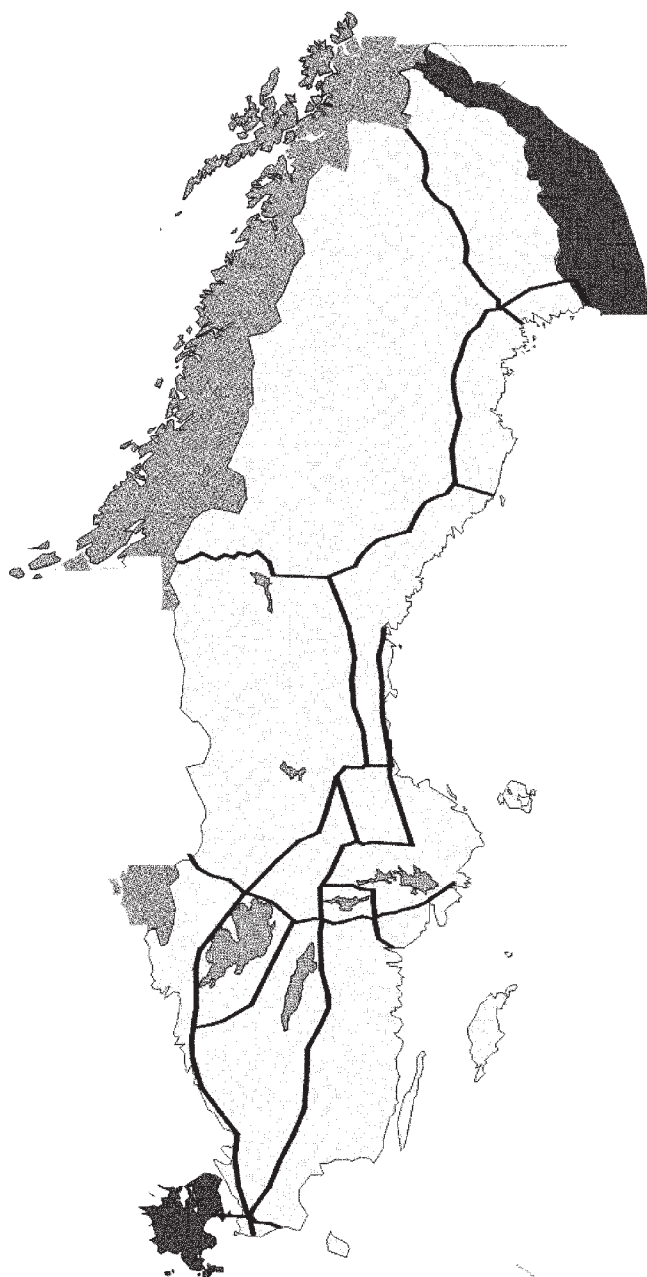
SUOMI/FINLAND



▼M1



SVERIGE



▼M1



UNITED KINGDOM



▼M1*ANEXA II*

Lista funcțiilor oficiale prevăzute la articolul 6 alineatul (3):

- pregătirea și luarea deciziilor în legătură cu autorizarea întreprinderilor feroviare, inclusiv acordarea autorizațiilor individuale;
- luarea deciziilor în legătură cu repartizarea traseelor, inclusiv definirea și evaluarea disponibilității traseelor, precum și repartizarea efectivă a traseelor individuale;
- luarea deciziilor cu privire la tariful infrastructurii;
- supravegherea îndeplinirii obligațiilor de serviciu public cerute în furnizarea anumitor servicii.