

I

(Acte legislative)

DIRECTIVE

DIRECTIVA (UE) 2016/2370 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 14 decembrie 2016

de modificare a Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernarea infrastructurii feroviare

(Text cu relevanță pentru SEE)

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 ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽³⁾,

întrucât:

- (1) Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁴⁾ instituie un spațiu feroviar unic european, cu norme comune privind guvernarea întreprinderilor feroviare și a administratorilor de infrastructură, finanțarea și tarifarea infrastructurii, condițiile de acces la infrastructura și la serviciile feroviare și supravegherea reglementară a pieței feroviare. Finalizarea spațiului feroviar unic european ar trebui realizată prin extinderea principiului accesului liber la piețele feroviare naționale și prin reformarea guvernării administratorilor de infrastructură, cu obiectivul de a garanta egalitatea de acces la infrastructură.
- (2) Creșterea transportului feroviar de călători nu a ținut pasul cu evoluția altor moduri de transport. Finalizarea spațiului feroviar unic european ar trebui să contribuie la continuarea dezvoltării transportului feroviar ca o alternativă credibilă la alte moduri de transport. În acest context, este esențial ca legislația de instituire a spațiului feroviar unic european să fie aplicată într-o manieră eficace în termenele prevăzute.

⁽¹⁾ JO C 327, 12.11.2013, p. 122.

⁽²⁾ JO C 356, 5.12.2013, p. 92.

⁽³⁾ Poziția Parlamentului European din 26 februarie 2014 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Poziția în primă lectură a Consiliului din 17 octombrie 2016 (JO C 431, 22.11.2016, p. 1). Poziția Parlamentului European din 14 decembrie 2016 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

⁽⁴⁾ Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (JO L 343, 14.12.2012, p. 32).

- (3) Piețele de servicii de transport feroviar de marfă și de transport internațional feroviar de călători din Uniune au fost deschise concurenței din 2007 și respectiv 2010, în conformitate cu Directiva 2004/51/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾ și cu Directiva 2007/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾. În plus, unele state membre au deschis concurenței și piețele lor de servicii de transport intern de călători, prin introducerea unor drepturi de acces liber, prin atribuirea competitivă a contractelor de servicii publice, sau prin ambele. Această deschidere a pieței ar trebui să aibă un impact pozitiv asupra funcționării spațiului feroviar unic european, având ca rezultat servicii de mai bună calitate pentru utilizatori.
- (4) Anumite derogări de la domeniul de aplicare al Directivei 2012/34/UE ar trebui să le permită statelor membre să țină seama de particularitățile structurii și organizării sistemelor feroviare de pe teritoriul lor, asigurând, totodată, integritatea spațiului feroviar unic european.
- (5) Operarea infrastructurii feroviare pe o rețea include sistemele de control-comandă și semnalizare. Atât timp cât linia respectivă este încă în exploatare, administratorul de infrastructură ar trebui, în primul rând, să se asigure că infrastructura este adecvată pentru utilizarea stabilită.
- (6) Pentru a stabili dacă o întreprindere ar trebui să fie considerată integrată vertical, ar trebui să se aplice noțiunea de control în sensul Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ⁽³⁾. În cazul în care un administrator de infrastructură și o întreprindere feroviară sunt pe deplin independente una față de cealaltă, însă amândouă sunt controlate în mod direct de către stat fără vreo entitate intermediară, acestea ar trebui să fie considerate ca fiind separate. Un minister care exercită controlul atât asupra unei întreprinderi feroviare, cât și a unui administrator de infrastructură, nu ar trebui să fie considerat o entitate intermediară.
- (7) Prezenta directivă introduce noi cerințe menite să asigure independența administratorului de infrastructură. Statele membre ar trebui să aibă libertatea de a alege între diferite modele organizaționale, de la separarea structurală totală la integrarea verticală, sub rezerva unor garanții corespunzătoare, care să asigure imparțialitatea administratorului de infrastructură în ceea ce privește funcțiile esențiale, gestionarea traficului și planificarea întreținerii. Statele membre ar trebui să se asigure că, în limitele de tarifare și de alocare în vigoare, administratorul de infrastructură se bucură de independență organizațională și decizională în ceea ce privește funcțiile sale esențiale.
- (8) Ar trebui să se aplice garanții în cadrul întreprinderilor integrate vertical, pentru a se asigura că nicio altă entitate juridică din cadrul întreprinderilor respective nu exercită o influență decisivă asupra numirilor și destituirilor persoanelor responsabile cu luarea deciziilor în ceea ce privește funcțiile esențiale. În acest context, statele membre ar trebui să asigure existența unor proceduri privind reclamațiile.
- (9) Statele membre ar trebui să instituie un cadru național privind evaluarea conflictelor de interese. În acest cadru, organismul de reglementare ar trebui să ia în considerare orice interese de natură personală, financiară, economică sau profesională care ar putea influența în mod necorespunzător imparțialitatea administratorului de infrastructură. În cazul în care un administrator de infrastructură și o întreprindere feroviară sunt independente una de cealaltă, faptul că acestea sunt controlate direct de aceeași autoritate a unui stat membru nu ar trebui să fie considerat ca dând naștere unui conflict de interese în înțelesul prezentei directive.
- (10) Adoptarea deciziilor de către administratorii de infrastructură în ceea ce privește alocarea traseelor și în ceea ce privește tarifarea infrastructurii reprezintă funcții esențiale pentru a garanta un acces echitabil și nediscriminatoriu la infrastructura feroviară. Ar trebui să existe garanții stricte pentru a se evita orice abuz de influență asupra deciziilor luate de administratorul de infrastructură referitoare la astfel de funcții. Respectivele garanții ar trebui să fie adaptate pentru a ține seama de structurile diferite de guvernare ale entităților feroviare.
- (11) Ar trebui să fie adoptate, de asemenea, măsuri corespunzătoare pentru a se asigura faptul că funcțiile de gestionare a traficului și de planificare a întreținerii sunt exercitate în mod imparțial, astfel încât să se evite orice denaturare a concurenței. În acest cadru, administratorii de infrastructură ar trebui să se asigure că întreprinderile feroviare au acces la informațiile relevante. În acest context, în cazul în care întreprinderilor feroviare li s-a acordat un acces suplimentar la procesul de gestionare a traficului de către administratorii de infrastructură, accesul respectiv ar trebui acordat în condiții egale tuturor întreprinderilor feroviare în cauză.

⁽¹⁾ Directiva 2004/51/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea căilor ferate comunitare (JO L 164, 30.4.2004, p. 164).

⁽²⁾ Directiva 2007/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea căilor ferate comunitare și a Directivei 2001/14/CE privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare (JO L 315, 3.12.2007, p. 44).

⁽³⁾ Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi [Regulamentul (CE) privind concentrările economice] (JO L 24, 29.1.2004, p. 1).

- (12) În cazul în care funcțiile esențiale sunt îndeplinite de un organism independent de tarificare și/sau de alocare, imparțialitatea administratorului de infrastructură în ceea ce privește funcțiile de gestionare a traficului și de întreținere ar trebui să fie garantată, fără a fi necesar transferul acestor funcții către o entitate independentă.
- (13) Organismele de reglementare ar trebui să aibă competența de a monitoriza gestionarea traficului, planificarea lucrărilor de reînnoire, precum și a celor de întreținere programate și neprogramate, astfel încât să se asigure că acestea nu generează discriminare.
- (14) Statele membre ar trebui, ca regulă generală, să se asigure că administratorul de infrastructură este responsabil cu operarea, întreținerea și reînnoirea unei rețele și că îi este încredințată dezvoltarea infrastructurii feroviare pe această rețea. În cazul în care respectivele funcții sunt externalizate către entități diferite, administratorul de infrastructură ar trebui totuși să păstreze competența de supraveghere și să dețină responsabilitatea ultimă pentru exercitarea funcțiilor respective.
- (15) Administratorii de infrastructură care fac parte dintr-o întreprindere integrată vertical pot să externalizeze anumite funcții, altele decât funcțiile esențiale din cadrul întreprinderii respective sub rezerva îndeplinirii condițiilor prevăzute în prezenta directivă, dacă aceasta nu dă naștere la niciun conflict de interese și dacă este garantată confidențialitatea informațiilor sensibile din punct de vedere comercial. Funcțiile esențiale nu ar trebui să fie externalizate către nicio altă entitate a întreprinderii integrate vertical, cu excepția cazului în care o astfel de entitate exercită exclusiv funcții esențiale.
- (16) După caz, în special din motive de eficiență, inclusiv în cazul parteneriatelor public-privat, funcțiile de administrare a infrastructurii pot fi partajate între administratori de infrastructură diferiți. Fiecare dintre administratorii de infrastructură ar trebui să fie pe deplin responsabil pentru funcțiile pe care le exercită.
- (17) Transferurile financiare dintre administratorul de infrastructură și întreprinderile feroviare, precum și, în cazul întreprinderilor integrate vertical, între administratorul de infrastructură și orice altă entitate juridică a întreprinderii integrate ar trebui împiedicate, în cazul în care acestea ar putea conduce la o denaturare a concurenței de pe piață, în special ca urmare a subvențiilor încrucișate.
- (18) Administratorii de infrastructură pot utiliza veniturile din activitățile de administrare a rețelei de infrastructură, care implică utilizarea de fonduri publice, pentru a-și finanța propria afacere sau pentru a plăti dividende investitorilor lor, ca randament al investițiilor acestora în infrastructura feroviară. Printre acești investitori se pot număra statul și orice acționar privat, dar nu și întreprinderile care fac parte dintr-o întreprindere integrată vertical și care exercită controlul atât asupra unei întreprinderi feroviare cât și asupra respectivului administrator de infrastructură. Dividendele provenite din activități care nu implică utilizarea de fonduri publice sau venituri din tarifele de utilizare a infrastructurii feroviare pot fi folosite, de asemenea, de întreprinderile care fac parte dintr-o întreprindere integrată vertical și care exercită controlul atât asupra unei întreprinderi feroviare, cât și asupra respectivului administrator de infrastructură.
- (19) Principiile de tarificare nu ar trebui să împiedice posibilitatea ca veniturile provenite din tarifele de utilizare a infrastructurii să tranziteze conturile statului.
- (20) În cazul în care în cadrul unei întreprinderi integrate vertical administratorul de infrastructură nu dispune de personalitate juridică distinctă, iar funcțiile esențiale sunt externalizate prin atribuirea lor către un organism independent de tarificare și/sau de alocare, dispozițiile relevante privind transparența financiară și independența administratorului de infrastructură ar trebui să se aplice *mutatis mutandis* la nivelul anumitor divizii din cadrul întreprinderii.
- (21) În scopul realizării unei gestiuni eficiente a rețelelor și a unei utilizări eficiente a infrastructurii, ar trebui asigurată o mai bună coordonare între administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare prin utilizarea unor mecanisme de coordonate adecvate.
- (22) În vederea facilitării prestării de servicii de transport feroviar eficiente și eficace în cadrul Uniunii, ar trebui să fie instituită o rețea europeană a administratorilor de infrastructură, pornind de la platformele existente. În scopul participării la această rețea, statele membre ar trebui să aibă libertatea de a alege organismul sau organismele care ar trebui să fie considerate administratorii lor principali de infrastructură.
- (23) Având în vedere caracterul eterogen al rețelelor din punctul de vedere al dimensiunii și densității acestora și varietatea structurilor organizaționale ale autorităților naționale, locale și regionale și experiențele fiecăreia în parte în ceea ce privește procesul de deschidere a pieței, statele membre ar trebui să dispună de suficientă flexibilitate pentru a-și organiza rețelele feroviare astfel încât să se poată pune în practică servicii prin acces direct și servicii oferite în urma încheierii unor contracte de servicii publice și pentru a garanta servicii de înaltă calitate și ușor accesibile pentru toți călătorii.

- (24) Faptul de a acorda întreprinderilor feroviare din Uniune dreptul de acces la infrastructura feroviară în toate statele membre pentru a opera servicii de transport intern de călători ar putea avea implicații pentru organizarea și finanțarea serviciilor de transport feroviar de călători prestate în cadrul unui contract de servicii publice. Este necesar ca statele membre să aibă opțiunea, bazându-se pe o decizie a organismului de reglementare relevant, de a limita drepturile de acces, dacă acestea ar compromite echilibrul economic al contractelor de servicii publice.
- (25) Dreptul întreprinderilor feroviare de a li se permite accesul la infrastructură nu aduce atingere posibilității autorității competente de a acorda drepturi exclusive în conformitate cu articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2012 al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹⁾ sau de a atribui un contract de servicii publice în mod direct, în condițiile stabilite la articolul 5 din respectivul regulament. Existența unui astfel de contract de servicii publice nu ar trebui să permită unui stat membru să limiteze dreptul de acces al altor întreprinderi feroviare la infrastructura feroviară în cauză pentru furnizarea serviciilor de transport feroviar de călători, cu excepția cazului în care astfel de servicii ar compromite echilibrul economic al contractului de achiziții publice de servicii.
- (26) Organismele de reglementare ar trebui să evalueze, pe baza unei analize economice obiective, dacă echilibrul economic al contractelor de servicii publice existente ar urma să fie compromis, în urma unei solicitări înaintate de părțile interesate.
- (27) Procesul de evaluare ar trebui să țină cont de necesitatea de a oferi tuturor actorilor din cadrul pieței o certitudine juridică suficientă pentru dezvoltarea activităților lor. Procedura ar trebui să fie cât mai simplă, eficientă și transparentă cu putință, precum și coerentă cu procesul de alocare a capacității de infrastructură.
- (28) Statele membre pot asocia anumite condiții dreptului de acces la infrastructură, pentru a permite punerea în aplicare a unui grafic de circulație integrat pentru serviciile de transport feroviar intern de călători, cu condiția să fie asigurat un acces nediscriminatoriu.
- (29) Dezvoltarea infrastructurii feroviare și îmbunătățirea calității serviciilor de transport feroviar de călători reprezintă priorități esențiale în promovarea unui sistem durabil de transport și de mobilitate în Europa. În special, dezvoltarea unei rețele feroviare de mare viteză are potențialul de a crea legături mai bune și mai rapide între centrele economice și culturale ale Europei. Serviciile feroviare de mare viteză conectează oamenii și piețele într-un mod rapid, fiabil, ecologic și eficient din punctul de vedere al costurilor și încurajează orientarea călătorilor către transportul feroviar. Prin urmare, este deosebit de important să se încurajeze atât investițiile publice, cât și cele private în infrastructura feroviară de mare viteză, să se creeze condiții favorabile pentru un randament pozitiv al investițiilor și să se maximizeze beneficiile economice și sociale care decurg din aceste investiții. Ar trebui să se mențină posibilitatea ca statele membre să opteze pentru diferite modalități de a promova investițiile în infrastructură feroviară de mare viteză și utilizarea liniilor de mare viteză.
- (30) În vederea dezvoltării pieței pentru serviciile de transport de călători de mare viteză și în vederea promovării unei utilizări optime a infrastructurii existente, precum și pentru a încuraja competitivitatea serviciilor de transport de călători de mare viteză în beneficiul călătorilor, accesul liber în ceea ce privește serviciile de transport de călători de mare viteză ar trebui să fie limitat numai în condiții specifice și în urma unei analize economice obiective efectuate de organismul de reglementare.
- (31) Pentru a permite călătorilor să aibă acces la datele necesare pentru planificarea călătoriilor și rezervarea biletelor în interiorul Uniunii, ar trebui să fie promovate sistemele comune de informații și de emiteră a biletelor directe care au fost elaborate de piață. Având în vedere importanța promovării unor sisteme de transport public fără sincope, întreprinderile feroviare ar trebui să fie încurajate să lucreze la elaborarea unor astfel de sisteme care să permită opțiuni de mobilitate multimodale, transfrontaliere, de la punctul de plecare până la destinație.
- (32) Sistemele de emiteră a biletelor directe ar trebui să fie interoperabile și nediscriminatorii. Întreprinderile feroviare ar trebui să contribuie la elaborarea unor astfel de sisteme punând la dispoziție, în mod nediscriminatoriu și într-un format interoperabil, toate datele relevante necesare pentru planificarea călătoriilor și rezervarea biletelor. Statele membre ar trebui să se asigure că aceste sisteme nu fac discriminări între întreprinderile feroviare și că acestea respectă necesitatea de a asigura confidențialitatea informațiilor comerciale, protecția datelor cu caracter personal și respectarea normelor în materie de concurență. Comisia ar trebui să monitorizeze elaborarea unor astfel de sisteme și să prezinte un raport în acest sens, iar dacă este cazul ar trebui să prezinte propuneri legislative.

⁽¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului (JO L 315, 3.12.2007, p. 1).

- (33) Statele membre ar trebui să se asigure că furnizarea de servicii de transport feroviar reflectă cerințele legate de garantarea unei protecții sociale adecvate, asigurând totodată evoluția lină spre realizarea spațiului feroviar unic european. În acest context, obligațiile care decurg în conformitate cu dreptul intern din contractele colective cu caracter obligatoriu sau din acordurile încheiate între partenerii sociali și din standardele sociale relevante ar trebui respectate. Aceste obligații nu ar trebui să aducă atingere legislației Uniunii în domeniul dreptului social și al dreptului muncii. Comisia ar trebui să sprijine în mod activ activitatea desfășurată în cadrul dialogului social sectorial în domeniul feroviar.
- (34) În cadrul revizuirii în curs a Directivei 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾, Comisia ar trebui să evalueze necesitatea unor noi acte legislative privind certificarea personalului de bord feroviar.
- (35) Statele membre ar trebui să aibă libertatea de a decide cu privire la strategiile de finanțare adecvate pentru accelerarea implementării Sistemului european de control al trenurilor (ETCS) și în special în ceea ce privește oportunitatea diferențierii tarifelor de acces la calea ferată.
- (36) Administratorii de infrastructură ar trebui să coopereze în privința incidentelor sau accidentelor care au un impact asupra traficului transfrontalier pentru a disemina orice informație relevantă de natură să restabilească rapid traficul normal.
- (37) În vederea atingerii obiectivelor spațiului feroviar unic european, organismele de reglementare ar trebui să coopereze pentru a asigura accesul nediscriminatoriu la infrastructura feroviară.
- (38) În special, este esențial ca organismele de reglementare să coopereze în ceea ce privește chestiunile legate de serviciile feroviare internaționale sau de infrastructura feroviară binațională care necesită decizii din partea a două sau mai multe organisme de reglementare, cu scopul de a-și coordona procesul decizional, pentru a evita insecuritatea juridică și pentru a asigura eficiența serviciilor feroviare internaționale.
- (39) În cadrul procesului de deschidere spre concurență a piețelor feroviare naționale prin acordarea de acces la rețele oricărei întreprinderi feroviare, statele membre ar trebui să dispună de o perioadă de tranziție suficientă pentru a-și putea adapta dreptul intern și structurile organizaționale. În consecință, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a menține normele naționale existente privind accesul pe piață până la sfârșitul perioadei de tranziție.
- (40) În conformitate cu Declarația politică comună din 28 septembrie 2011 a statelor membre și a Comisiei privind documentele explicative ⁽²⁾, statele membre s-au angajat să însoțească, în cazurile justificate, notificarea măsurilor de transpunere cu unul sau mai multe documente care să explice relația dintre componentele unei directive și părțile corespunzătoare din instrumentele naționale de transpunere. În ceea ce privește prezenta directivă, legiuitorul consideră că transmiterea unor astfel de documente este justificată,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Directiva 2012/34/UE se modifică după cum urmează:

1. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (3), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Statele membre pot exclude de la aplicarea dispozițiilor articolelor 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 și 13 și ale capitolului IV următoarele:”

(b) se introduc următoarele alineate:

„(3a) Statele membre pot exclude de la aplicarea dispozițiilor articolelor 7, 7a, 7b, 7c, 7d și 8:

Liniile locale cu trafic redus care nu depășesc 100 km, utilizate pentru traficul de marfă între o rețea principală și punctele de origine și de destinație ale transferurilor efectuate pe aceste linii, cu condiția ca liniile respective să fie gestionate de alte entități decât administratorul principal de infrastructură și ca: (a) liniile respective să fie

⁽¹⁾ Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar (JO L 315, 3.12.2007, p. 51).

⁽²⁾ JO C 369, 17.12.2011, p. 14.

utilizate de un singur operator de transport de marfă; sau (b) funcțiile esențiale în legătură cu liniile respective să fie îndeplinite de un organism care nu este controlat de nicio întreprindere feroviară. În cazul în care există un singur operator de transport de marfă, statele membre îl pot exclude, de asemenea, de la aplicarea capitolului IV până în momentul în care un alt candidat solicită capacitate. Prezentul alineat poate fi aplicat, totodată, în cazul în care linia este utilizată, într-o măsură limitată, și pentru serviciile de transport de călători. Statele membre informează Comisia cu privire la intenția lor de a exclude aceste linii de la aplicarea articolelor 7, 7a, 7b, 7c, 7d și 8.

(3b) Statele membre pot exclude de la aplicarea dispozițiilor articolelor 7, 7a, 7b, 7c, și 7d:

Rețelele regionale cu trafic redus gestionate de o altă entitate decât administratorul principal de infrastructură și utilizate pentru operarea serviciilor regionale de transport de călători furnizate de o singură întreprindere feroviară, alta decât întreprinderea feroviară tradițională din statul membru, până când se solicită capacitate pentru serviciile de transport de călători pe linia respectivă și cu condiția ca respectiva întreprindere să fie independentă de orice întreprindere feroviară care operează servicii de transport de marfă. Prezentul alineat poate fi aplicat, totodată, în cazul în care linia este utilizată, într-o măsură limitată, și pentru servicii de transport de marfă. Statele membre informează Comisia cu privire la intenția lor de a exclude aceste linii de la aplicarea articolelor 7, 7a, 7b, 7c și 7d.”

(c) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Fără a se aduce atingere alineatului (3), statele membre pot exclude de la aplicarea articolului 8 alineatul (3) infrastructurile feroviare locale și regionale care nu prezintă importanță strategică pentru funcționarea pieței feroviare, iar de la aplicarea articolelor 7, 7a, 7c și a capitolului IV, infrastructurile feroviare locale care nu prezintă importanță strategică pentru funcționarea pieței feroviare. Statele membre notifică Comisiei intenția lor de a exclude astfel de infrastructuri feroviare. Comisia adoptă prin acte de punere în aplicare decizia sa cu privire la posibilitatea de a considera o astfel de infrastructură feroviară ca fiind lipsită de importanță strategică. La adoptarea respectivei decizii, Comisia ține cont de lungimea liniilor de cale ferată vizate, de nivelul de utilizare a acestora și de volumul de trafic care ar putea fi afectat. Respectivul acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 62 alineatul (2).”

(d) se introduce următorul alineat:

„(8a) Pentru o perioadă de 10 ani de la 24 decembrie 2016, statele membre pot exclude de la aplicarea capitolelor II și IV din prezenta directivă, cu excepția articolelor 10, 13 și 56, liniile de cale ferată izolate cu o lungime sub 500 km și cu ecartament diferit de cel al rețelei naționale principale, care asigură conexiunea cu o țară terță în care nu se aplică legislația Uniunii în domeniul feroviar și care sunt gestionate de un alt administrator de infrastructură decât rețeaua națională principală. Întreprinderile feroviare care operează exclusiv pe aceste linii pot fi excluse de la aplicarea capitolului II.

Aceste excluziuni pot fi reînnoite pentru perioade care nu depășesc cinci ani. Cu cel puțin 12 luni înainte de expirarea datei excluziunii, un stat membru care intenționează să reînnoiască o excluziune informează Comisia cu privire la intenția sa în acest sens. Comisia examinează dacă sunt întrunite în continuare condițiile pentru a beneficia de o excluziune, prevăzute la primul paragraf. În cazul în care aceste condiții nu sunt îndeplinite, Comisia adoptă prin acte de punere în aplicare decizia sa cu privire la încetarea excluziunii. Respectivul acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 62 alineatul (2).”

(e) se adaugă următoarele alineate:

„(12) În cazul în care există deja un parteneriat public-privat, încheiat anterior datei de 16 iunie 2015 și partea privată din cadrul respectivului parteneriat este totodată o întreprindere feroviară responsabilă cu furnizarea de servicii de transport feroviar de călători pe infrastructură, statele membre pot continua să excludă o astfel de parte privată de la aplicarea articolelor 7, 7a și 7d și să limiteze dreptul de îmbarcare și de debarcare a călătorilor în cazul serviciilor operate de întreprinderile feroviare pe aceeași infrastructură ca serviciile de transport de călători furnizate de partea privată în cadrul parteneriatului public-privat.

(13) Administratorii de infrastructură privați care fac parte dintr-un parteneriat public-privat încheiat înainte de 24 decembrie 2016 și care nu beneficiază de fonduri publice sunt excluși din domeniul de aplicare al articolului 7d, cu condiția ca împrumuturile și garanțiile financiare operate de administratorul de infrastructură să nu fie în beneficiul direct sau indirect al unor întreprinderi feroviare specifice.”

2. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. «administratorul de infrastructură» înseamnă orice organism sau firmă responsabilă de operarea, întreținerea și reînnoirea infrastructurii feroviare pe o rețea, precum și responsabilă de participarea la dezvoltarea acesteia, în conformitate cu norme stabilite de statul membru în cadrul politicii sale generale privind dezvoltarea și finanțarea infrastructurii;”;

(b) se introduc următoarele puncte:

- „2a. «dezvoltarea infrastructurii feroviare» înseamnă planificarea rețelei, planificarea financiară și a investițiilor, precum și construcția și modernizarea infrastructurii;
- 2b. «operarea infrastructurii feroviare» înseamnă alocarea traselor, gestionarea traficului și tarifarea infrastructurii;
- 2c. «întreținerea infrastructurii feroviare» înseamnă lucrări care vizează păstrarea stării și a capacității infrastructurii existente;
- 2d. «reînnoirea infrastructurii feroviare» înseamnă lucrările majore de înlocuire pe infrastructura existentă care nu schimbă performanțele globale ale acesteia;
- 2e. «modernizarea infrastructurii feroviare» înseamnă lucrări majore de modificare a infrastructurii care îmbunătățesc performanțele globale ale acesteia;
- 2f. «funcții esențiale» ale administrării infrastructurii înseamnă luarea deciziilor în legătură cu alocarea traselor, inclusiv definirea și evaluarea disponibilității traselor, precum și repartizarea traselor individuale și luarea deciziilor privind tarifarea infrastructurii, inclusiv stabilirea și perceperea tarifelor, în conformitate cu cadrul de tarifare și cu cadrul de alocare a capacităților instituit de statele membre în conformitate cu articolele 29 și 39.”;

(c) se adaugă următoarele puncte:

„31. «întreprindere integrată vertical» înseamnă o întreprindere în cadrul căreia, în sensul Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului (*):

- (a) un administrator de infrastructură este controlat de o întreprindere care, în același timp, controlează una sau mai multe întreprinderi feroviare care operează servicii feroviare pe rețeaua administratorului de infrastructură;
- (b) un administrator de infrastructură este controlat de una sau mai multe întreprinderi feroviare care operează servicii feroviare pe rețeaua administratorului de infrastructură; sau
- (c) una sau mai multe întreprinderi feroviare care operează servicii feroviare pe rețeaua administratorului de infrastructură sunt controlate de un administrator de infrastructură.

Aceasta înseamnă, de asemenea, o întreprindere constând din divizii distincte, inclusiv un administrator de infrastructură și una sau mai multe divizii care furnizează servicii de transport care nu au personalitate juridică distinctă.

În cazul în care un administrator de infrastructură și o întreprindere feroviară sunt pe deplin independente una față de cealaltă, însă amândouă sunt controlate în mod direct de un stat membru fără vreo entitate intermediară, acestea nu sunt considerate a constitui o întreprindere integrată vertical în sensul prezentei directive.

- 32. «parteneriat public-privat» înseamnă un acord cu caracter obligatoriu între organisme publice și una sau mai multe întreprinderi, altele decât administratorul principal de infrastructură al unui stat membru, în temeiul căruia întreprinderile construiesc și/sau finanțează, parțial sau total, infrastructura feroviară și/sau dobândesc dreptul de a exercita oricare dintre funcțiile enumerate la punctul 2 pentru o perioadă predefinită. Acordul poate lua orice formă cu caracter juridic obligatoriu prevăzută în dreptul intern;
- 33. «consiliul de administrație» înseamnă organismul de nivel înalt al unei întreprinderi care îndeplinește funcții executive și administrative, responsabil și răspunzător pentru administrarea cotidiană a întreprinderii;
- 34. «consiliul de supraveghere» înseamnă organismul de cel mai înalt nivel al unei întreprinderi care îndeplinește atribuții de supraveghere, inclusiv exercitarea controlului asupra consiliului de administrație și a deciziilor strategice generale privind întreprinderea;
- 35. «bilet direct» înseamnă biletul sau biletele de transport care reprezintă un contract pentru servicii de transport feroviar succesive executate de către una sau mai multe întreprinderi feroviare;
- 36. «servicii de transport de călători de mare viteză» înseamnă servicii de transport feroviar de călători efectuate fără opriri intermediare între două locuri separate cel puțin de o distanță mai mare de 200 de km, pe linii special concepute pentru mare viteză, echipate pentru viteze în general de cel puțin 250 km/h și care funcționează în medie la aceste viteze.

(*) Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi (Regulamentul (CE) privind concentrările economice) (JO L 24, 29.1.2004, p. 1).”

3. La articolul 6, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) În sensul prezentului articol, statele membre care aplică articolul 7a alineatul (3) solicită ca întreprinderea să fie organizată în divizii distincte care să nu aibă personalitate juridică distinctă în cadrul aceleiași întreprinderi.”

4. Articolul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 7

Independența administratorului de infrastructură

(1) Statele membre se asigură că administratorul de infrastructură este responsabil cu operarea, întreținerea și reînnoirea unei rețele și că îi este încredințată dezvoltarea infrastructurii feroviare pe respectiva rețea, în conformitate cu dreptul intern.

Statele membre se asigură că nicio altă entitate juridică din cadrul întreprinderii integrate vertical nu exercită o influență decisivă asupra deciziilor luate de administratorul de infrastructură în ceea ce privește funcțiile esențiale.

Statele membre se asigură că membrii consiliului de supraveghere și ai consiliului de administrație al administratorului de infrastructură și administratorii aflați direct în subordinea lor acționează în mod nediscriminatoriu și că imparțialitatea lor nu este afectată de niciun conflict de interese.

(2) Statele membre se asigură că administratorul de infrastructură este organizat sub forma unei entități distincte din punct de vedere juridic de orice întreprindere feroviară, iar în cadrul întreprinderilor integrate vertical, de orice alte entități juridice din interiorul întreprinderii.

(3) Statele membre se asigură că aceleași persoane nu pot fi angajate sau numite simultan:

(a) ca membri ai consiliului de administrație al unui administrator de infrastructură și ca membri ai consiliului de administrație al unei întreprinderi feroviare;

(b) ca persoane responsabile cu luarea deciziilor privind funcțiile esențiale și ca membri ai consiliului de administrație al unei întreprinderi feroviare;

(c) în cazul în care există un consiliu de supraveghere, ca membri ai consiliului de supraveghere al unui administrator de infrastructură și ca membri ai consiliului de supraveghere al unei întreprinderi feroviare;

(d) ca membri ai consiliului de supraveghere al unei întreprinderi care face parte dintr-o întreprindere integrată vertical și care exercită controlul atât asupra unei întreprinderi feroviare, cât și asupra unui administrator de infrastructură și ca membri ai consiliului de administrație al respectivului administrator de infrastructură.

(4) În cadrul întreprinderilor integrate vertical, membrii consiliului de administrație al administratorului de infrastructură, precum și persoanele responsabile de luarea deciziilor privind funcțiile esențiale nu primesc nicio remunerație bazată pe performanță din partea niciunei alte entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical și nu primesc nicio primă legată în principal de performanța financiară a unor anumite întreprinderi feroviare. Cu toate acestea, le pot fi oferite stimulente legate de performanța globală a sistemului feroviar.

(5) În cazul în care sistemele de informații sunt comune mai multor entități din cadrul unei întreprinderi integrate vertical, accesul la informațiile sensibile referitoare la funcțiile esențiale este limitat la personalul autorizat al administratorului de infrastructură. Informațiile sensibile nu sunt comunicate altor entități din cadrul unei întreprinderi integrate vertical.

(6) Dispozițiile de la alineatul (1) din prezentul articol se aplică fără a aduce atingere drepturilor decizionale ale statelor membre în ceea ce privește dezvoltarea și finanțarea infrastructurii feroviare și competențelor statelor membre în ceea ce privește finanțarea și tarifarea infrastructurii, precum și alocarea capacităților, astfel cum sunt definite la articolul 4 alineatul (2), precum și la articolele 8, 29 și 39.”

5. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 7a

Independența funcțiilor esențiale

(1) Statele membre se asigură că, în ceea ce privește funcțiile esențiale, administratorul de infrastructură beneficiază de independență organizațională și decizională în limitele prevăzute la articolul 4 alineatul (2), precum și la articolele 29 și 39.

- (2) Pentru aplicarea alineatului (1), statele membre se asigură, în special, că:
- (a) o întreprindere feroviară sau orice altă entitate juridică nu exercită o influență decisivă asupra administratorului de infrastructură în ceea ce privește funcțiile esențiale, fără a aduce atingere rolului statelor membre în ceea ce privește stabilirea cadrului de tarifare și a cadrului de alocare a capacităților, precum și a regulilor specifice de tarifare în conformitate cu articolele 29 și 39;
 - (b) o întreprindere feroviară sau orice altă entitate juridică din cadrul întreprinderii integrate vertical nu exercită o influență decisivă asupra numirilor și destituirilor persoanelor responsabile cu luarea deciziilor privind funcțiile esențiale;
 - (c) mobilitatea persoanelor care sunt responsabile de funcțiile esențiale nu creează conflicte de interese.
- (3) Statele membre pot decide că tarifarea infrastructurii și alocarea traselor sunt realizate de un organism de tarifare și/sau un organism de alocare care sunt independente de orice întreprindere feroviară în ceea ce privește forma lor juridică, organizarea și procesul decizional. În acest caz, statele membre pot decide să nu aplice dispozițiile de la articolul 7 alineatul (2) și articolul 7 alineatul (3) literele (c) și (d).

Articolul 7 alineatul (3) litera (a) și articolul 7 alineatul (4) se aplică *mutatis mutandis* șefilor de divizii însărcinate cu administrarea infrastructurii și furnizarea de servicii de transport feroviar.

(4) Acele dispoziții ale prezentei directive care se referă la funcțiile esențiale ale unui administrator de infrastructură se aplică organismului de tarifare și/sau organismului de alocare independente.

Articolul 7b

Imparțialitatea administratorului de infrastructură în ceea ce privește gestionarea traficului și planificarea întreținerii

- (1) Statele membre se asigură că funcțiile de gestionare a traficului și de planificare a întreținerii sunt exercitate în mod transparent și nediscriminatoriu și că persoanele responsabile cu luarea deciziilor privind respectivele funcții nu sunt afectate de niciun conflict de interese.
- (2) În ceea ce privește gestionarea traficului, statele membre se asigură că întreprinderile feroviare au acces deplin și în timp util la informațiile relevante în caz de perturbări care le afectează. În cazul în care administratorul de infrastructură acordă acces suplimentar la procesul de gestionare a traficului, acesta este acordat întreprinderilor feroviare vizate într-un mod transparent și nediscriminatoriu.
- (3) În ceea ce privește planificarea pe termen lung a lucrărilor majore de întreținere și/sau reînnoire a infrastructurii feroviare, administratorul de infrastructură consultă solicitanții și ține seama în cea mai mare măsură posibilă de preocupările exprimate.

Programarea lucrărilor de întreținere se efectuează de către administratorul de infrastructură în mod nediscriminatoriu.

Articolul 7c

Externalizarea și partajarea funcțiilor administratorului de infrastructură

- (1) Cu condiția ca acest fapt să nu dea naștere la niciun conflict de interese și să fie garantată confidențialitatea informațiilor sensibile din punct de vedere comercial, administratorul de infrastructură poate:
- (a) să externalizeze anumite funcții către o altă entitate, dacă acesta din urmă nu este o întreprindere feroviară nu controlează, sau nu este controlată de o întreprindere feroviară. În cadrul unei întreprinderi integrate vertical, funcțiile esențiale nu sunt externalizate către nicio altă entitate a întreprinderii integrate vertical, cu excepția cazului în care o astfel de entitate exercită exclusiv funcții esențiale.
 - (b) să externalizeze execuția de lucrări și atribuțiile aferente privind dezvoltarea, întreținerea și reînnoirea infrastructurii feroviare unor întreprinderi feroviare sau unor societăți care controlează întreprinderea feroviară sau sunt controlate de întreprinderea feroviară.

Administratorul de infrastructură își păstrează competența de supraveghere și deține responsabilitatea ultimă pentru exercitarea funcțiilor descrise la articolul 3 alineatul (2). Orice entitate care îndeplinește funcțiile esențiale respectă articolele 7, 7a, 7b și 7d.

(2) Prin derogare de la articolul 7 alineatul (1), funcțiile privind gestionarea infrastructurii pot fi îndeplinite de administratorii de infrastructură, inclusiv de părți la acordurile de parteneriat public-privat, cu condiția ca toate aceste entități să îndeplinească cerințele prevăzute la articolul 7 alineatele (2)-(6), precum și la articolele 7a, 7b și 7d și să își asume responsabilitatea deplină pentru exercitarea funcțiilor în cauză.

(3) În cazul în care funcțiile esențiale nu sunt atribuite unui furnizor de energie, acesta este scutit de normele aplicabile administratorilor de infrastructură, sub rezerva asigurării respectării dispozițiilor relevante privind dezvoltarea rețelei, în special ale articolului 8.

(4) Sub rezerva supravegherii de către organismul de reglementare sau orice alt organism competent independent stabilit de statele membre, administratorul de infrastructură poate încheia acorduri de cooperare cu una sau mai multe întreprinderi feroviare în mod nediscriminatoriu și în scopul obținerii unor avantaje pentru clienți, precum reducerea costurilor sau îmbunătățirea performanței pe partea de rețea care face obiectul acordului.

Organismul respectiv monitorizează executarea unor astfel de acorduri și poate, în cazuri justificate, să recomande denunțarea acestora.

Articolul 7d

Transparența financiară

(1) Concomitent cu respectarea procedurilor naționale aplicabile în fiecare stat membru, veniturile din activitățile de administrare a rețelei de infrastructură, inclusiv fondurile publice, pot fi utilizate de administratorul de infrastructură numai pentru a-și finanța propria afacere, inclusiv pentru rambursarea împrumuturilor sale. Administratorul de infrastructură poate, de asemenea, să utilizeze aceste venituri pentru a plăti dividende proprietarilor întreprinderii, printre care se pot număra acționarii privați, dar nu și întreprinderile care fac parte dintr-o întreprindere integrată vertical și care exercită controlul atât asupra unei întreprinderi feroviare cât și asupra respectivului administrator de infrastructură.

(2) Administratorii de infrastructură nu acordă împrumuturi întreprinderilor feroviare, nici direct, nici indirect.

(3) Întreprinderile feroviare nu acordă împrumuturi administratorilor de infrastructură, nici direct, nici indirect.

(4) Împrumuturile între entitățile juridice ale unei întreprinderi integrate vertical sunt acordate, plătite și rambursate la prețurile și în condițiile pieței, reflectând profilul de risc individual al entității în cauză.

(5) Împrumuturile între entitățile juridice ale unei întreprinderi integrate vertical, care au fost acordate înainte de 24 decembrie 2016 continuă până la data scadenței acestora, cu condiția să fi fost contractate la prețurile pieței și să fie în mod efectiv plătite și rambursate.

(6) Orice servicii furnizate de alte entități juridice ale unei întreprinderi integrate vertical administratorului de infrastructură se furnizează pe bază de contracte și sunt achitate fie la prețurile pieței, fie la prețuri care reflectă costul producției plus o marjă rezonabilă de profit.

(7) Datoriile atribuite administratorului de infrastructură sunt separate în mod clar de datoriile atribuite altor entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical. Aceste datorii sunt rambursate separat. Acest lucru nu împiedică efectuarea plății finale a datoriei prin intermediul întreprinderii care face parte dintr-o întreprindere integrată vertical și care exercită controlul atât asupra unei întreprinderi feroviare, cât și asupra unui administrator de infrastructură, sau prin intermediul unei alte entități din cadrul întreprinderii.

(8) Contabilitatea administratorului de infrastructură și a celorlalte entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical este ținută într-un mod care garantează respectarea prezentului articol și care permite existența contabilității separate și a unor circuite financiare transparente în cadrul întreprinderii.

(9) În cadrul întreprinderilor integrate vertical, administratorul de infrastructură ține evidențe detaliate ale oricăror raporturi comerciale și financiare cu alte entități juridice din cadrul întreprinderii respective.

(10) Atunci când funcțiile esențiale sunt îndeplinite de un organism independent de tarifare și/sau un organism de alocare în conformitate cu articolul 7a alineatul (3), iar statele membre nu aplică articolul 7 alineatul (2), dispozițiile prezentului articol se aplică *mutatis mutandis*. Trimiterile în cadrul prezentului articol la administratorul de infrastructură, la întreprinderea feroviară și la alte entități juridice dintr-o întreprindere integrată vertical se interpretează ca trimiteri la respectivele divizii ale întreprinderii. Conformitatea cu cerințele prevăzute la prezentul articol este demonstrată în conturile separate ale respectivelor divizii ale întreprinderii.

Articolul 7e

Mecanisme de coordonare

Statele membre se asigură că sunt instituite mecanisme de coordonare adecvate care să asigure coordonarea între administratorii principali de infrastructură și toate întreprinderile feroviare interesate, precum și toți candidații cunoscuți și interesați menționați la articolul 8 alineatul (3). Dacă este cazul, reprezentanții utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de marfă și de călători și autoritățile naționale, locale sau regionale sunt invitați să participe. Organismul de reglementare în cauză poate participa în calitate de observator. Coordonarea se referă, printre altele, la:

- (a) necesitățile solicitanților privind întreținerea și dezvoltarea capacității de infrastructură;
- (b) conținutul obiectivelor de performanță orientate spre utilizatori incluse în acordurile contractuale menționate la articolul 30 și al stimulentele menționate la articolul 30 alineatul (1) și aplicarea lor;
- (c) conținutul și aplicarea documentului de referință al rețelei menționat la articolul 27;
- (d) aspectele de intermodalitate și interoperabilitate;
- (e) orice alte aspecte legate de condițiile privind accesul, utilizarea infrastructurii și de calitatea serviciilor asigurate de administratorul de infrastructură.

Administratorul de infrastructură întocmește și publică orientări privind coordonarea, în consultare cu părțile interesate. Coordonarea are loc cel puțin o dată pe an, iar administratorul de infrastructură publică pe site-ul său o prezentare generală a activităților desfășurate în temeiul prezentului articol.

Coordonarea în temeiul prezentului articol nu aduce atingere dreptului solicitanților de a introduce o cale de atac la organismul de reglementare și nici competențelor organismului de reglementare, astfel cum sunt prevăzute la articolul 56.

Articolul 7f

Rețeaua Europeană a Administratorilor de Infrastructură

(1) În scopul de a facilita furnizarea de servicii feroviare eficiente și eficace în cadrul Uniunii, statele membre se asigură că administratorii lor principali de infrastructură participă și cooperează în cadrul unei rețele, care se întrunește periodic pentru a:

- (a) dezvolta infrastructura feroviară a Uniunii;
- (b) sprijini punerea în aplicare rapidă și eficientă a spațiului feroviar unic european;
- (c) face schimb de bune practici;
- (d) monitoriza și analiza comparativ rezultatele;
- (e) contribui la activitățile de monitorizare a pieței menționate la articolul 15;
- (f) aborda blocajele transfrontaliere; și
- (g) discuta aplicarea articolelor 37 și 40.

În sensul literei (d), rețeaua identifică principii și practici comune pentru monitorizarea și analiza comparativă a rezultatelor în mod consecvent.

Coordonarea în temeiul prezentului alineat nu aduce atingere dreptului solicitanților de a introduce o cale de atac la organismul de reglementare și nici competențelor organismului de reglementare, astfel cum sunt prevăzute la articolul 56.

- (2) Comisia este membru al rețelei. Aceasta sprijină activitatea rețelei și facilitează coordonarea.”

6. Articolul 10 se modifică după cum urmează:

(a) se introduce următorul alineat:

„(1a) Fără a aduce atingere obligațiilor internaționale ale Uniunii și ale statelor membre, statele membre care au o frontieră cu o țară terță pot limita dreptul de acces prevăzut la prezentul articol pentru serviciile operate din și către țara terță respectivă care utilizează o rețea al cărei ecartament este diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii în cazul în care apar denaturări ale concurenței în transportul feroviar transfrontalier dintre statele membre și țara terță respectivă. Astfel de denaturări pot rezulta, printre altele, din cauza lipsei unui acces nediscriminatoriu la infrastructura feroviară și la serviciile aferente în țara terță în cauză.

În cazul în care un stat membru intenționează, în conformitate cu prezentul alineat, să adopte o decizie de a limita dreptul de acces, acesta prezintă proiectul de decizie Comisiei și consultă celelalte state membre.

Dacă în termen de trei luni de la prezentarea respectivului proiect de decizie, nici Comisia și nici un alt stat membru nu formulează obiecții, statul membru poate adopta respectiva decizie.

Comisia poate adopta acte de punere în aplicare care să stabilească detaliile procedurii care trebuie urmată în vederea aplicării prezentului alineat. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).”;

(b) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, întreprinderilor feroviare li se acordă, în condiții echitabile, nediscriminatorii și transparente, dreptul de acces la infrastructura feroviară din toate statele membre în scopul operării serviciilor de transport feroviar de călători. Întreprinderile feroviare au dreptul să imbarce călători din orice stație și să îi debarce în altă stație. Respectivul drept include accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii menționate la punctul 2 din anexa II la prezenta directivă.”;

(c) alineatele (3) și (4) se elimină.

7. Articolul 11 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Statele membre pot limita dreptul de acces prevăzut la articolul 10 alineatul (2) pentru serviciile de transport de călători între un anumit punct de plecare și o anumită destinație atunci când unul sau mai multe contracte de servicii publice acoperă aceeași rută sau o rută alternativă, dacă exercitarea acestui drept ar compromite echilibrul economic al contractului sau contractelor de servicii publice în cauză.”;

(b) la alineatul (2), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Pentru a stabili dacă echilibrul economic al unui contract de servicii publice ar fi compromis, organismul sau organismele de reglementare relevante menționate la articolul 55 efectuează o analiză economică obiectivă și își bazează decizia pe criterii prestabilite. Acest lucru este stabilit în urma unei cereri formulate de oricare dintre entitățile enumerate mai jos, în termen de o lună de la primirea informării privind serviciul de transport de călători avut în vedere menționat la articolul 38 alineatul (4):

(a) autoritatea sau autoritățile competente care au atribuit contractul de servicii publice;

(b) oricare altă autoritate competentă interesată care are dreptul de a limita accesul în sensul prezentului articol;

(c) administratorul de infrastructură;

(d) întreprinderea feroviară care execută contractul de servicii publice.”;

(c) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Organismul de reglementare comunică motivele deciziei sale și condițiile în care una dintre entitățile enumerate mai jos poate solicita reconsiderarea deciziei în termen de o lună de la notificare:

(a) autoritatea sau autoritățile competente în materie;

(b) administratorul de infrastructură;

(c) întreprinderea feroviară care execută contractul de servicii publice;

(d) întreprinderea feroviară care solicită accesul.

Dacă organismul de reglementare decide că echilibrul economic al unui contract de servicii publice ar fi compromis de serviciul de transport de călători avut în vedere menționat la articolul 38 alineatul (4), acesta indică modificările posibile ale respectivului serviciu care ar garanta respectarea condițiilor de acordare a dreptului de acces prevăzute la articolul 10 alineatul (2).”;

(d) la alineatul (4), se adaugă următorul paragraf:

„Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare, de autoritățile competente și de întreprinderile feroviare și a activităților rețelei menționate la articolul 57 alineatul (1), Comisia adoptă, până la 16 decembrie 2018, acte de punere în aplicare care să stabilească detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării alineatelor (1), (2) și (3) de la prezentul articol în ceea ce privește serviciile de transport intern de călători. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).”;

(e) alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„(5) Statele membre pot, de asemenea, să limiteze dreptul de acces la infrastructura feroviară cu scopul de a opera servicii de transport intern de călători între un anumit punct de plecare și o anumită destinație de pe teritoriul aceluiași stat membru atunci când:

(a) au fost acordate drepturi exclusive de a transporta călători între stațiile respective în cadrul unui contract de servicii publice atribuit înainte de 16 iunie 2015, sau

(b) a fost acordat, până la 25 decembrie 2018, un drept suplimentar/o autorizație suplimentară de a opera servicii comerciale de călători între stațiile respective în concurență cu un alt operator, pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire,

iar operatorii respectivi nu primesc nicio compensație pentru operarea acestor servicii.

Această limitare poate continua pe durata inițială a contractului sau a autorizației ori până la 25 decembrie 2026, oricare dintre aceste două perioade este mai scurtă.”

8. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 11a

Serviciile de transport de călători de mare viteză

(1) În vederea dezvoltării pieței pentru serviciile de transport de călători de mare viteză și în vederea promovării unei utilizări optime a infrastructurii existente, precum și pentru a încuraja competitivitatea serviciilor de transport de călători de mare viteză în beneficiul călătorilor, fără a se aduce atingere articolului 11 alineatul (5), exercitarea dreptului de acces prevăzut la articolul 10 în ceea ce privește serviciile de transport de călători de mare viteză poate fi supusă doar cerințelor stabilite de organismul de reglementare în conformitate cu prezentul articol.

(2) În cazul în care organismul de reglementare stabilește, în urma analizei prevăzute la articolul 11 alineatele (2), (3) și (4), că serviciul de transport de călători de mare viteză preconizat între un anumit punct de plecare și o anumită destinație compromite echilibrul economic al unui contract de servicii publice care acoperă aceeași rută sau o rută alternativă, organismul de reglementare indică modificările posibile ale serviciului care ar garanta îndeplinirea condițiilor de acordare a dreptului de acces prevăzute la articolul 10 alineatul (2). Astfel de modificări pot include o modificare a serviciului preconizat.”;

„Articolul 13a

Sisteme comune de informații și de emiteră a biletelor directe

(1) Fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului (*) și Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului (**), statele membre pot solicita întreprinderilor feroviare care operează servicii de transport intern de călători să participe la un sistem comun de informații și de emiteră integrată a biletelor pentru furnizarea biletelor, a biletelor directe și a rezervărilor, sau să confere autorităților relevante competența de a institui un astfel de sistem. Dacă este instituit un astfel de sistem, statele membre se asigură că el nu provoacă denaturări ale pieței și nu discriminează între întreprinderile feroviare, precum și că este administrat de o entitate juridică publică sau privată sau de o asociație a tuturor întreprinderilor feroviare care operează servicii de transport de călători.

(2) Comisia monitorizează evoluțiile pieței feroviare în ceea ce privește introducerea și utilizarea unor sisteme comune de informații și de emiteră a biletelor directe și evaluează necesitatea de a lua măsuri la nivelul Uniunii, ținând seama de inițiativele legate de piață. Comisia examinează în special accesul nediscriminatoriu al călătorilor din transportul feroviar la datele necesare pentru planificarea călătoriilor și rezervarea biletelor. Până la 31 decembrie 2022, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind disponibilitatea unor astfel de sisteme comune de informații și de emiteră a biletelor directe, care trebuie să fie însoțit, dacă este cazul, de propuneri legislative.

(3) Statele membre solicită întreprinderilor feroviare care operează servicii de transport de călători să instituie planuri de urgență și asigură coordonarea corespunzătoare a acestor planuri de urgență pentru a oferi călătorilor asistență, în sensul articolului 18 din Regulamentul (CE) nr. 1371/2007, în cazul unei perturbări majore a serviciilor.

(*) Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar (JO L 315, 3.12.2007, p. 14).

(**) Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport (JO L 207, 6.8.2010, p. 1)."

9. La articolul 19, se adaugă următoarea literă:

„(e) nu au fost condamnate pentru infracțiuni grave care rezultă din obligațiile rezultate în conformitate cu dreptul intern din contractele colective cu caracter obligatoriu, după caz.”

10. La articolul 32, alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Tarifele de utilizare a infrastructurii în cazul coridoarelor feroviare menționate în Regulamentul (UE) 2016/919 al Comisiei (*) pot fi diferențiate pentru a stimula echiparea trenurilor cu ETCS care respectă versiunea adoptată prin Decizia 2008/386/CE a Comisiei (**) și cu versiunile succesive. Această diferențiere nu trebuie să aibă ca rezultat o creștere globală a veniturilor administratorului de infrastructură.

Statele membre pot decide ca această diferențiere a tarifelor de utilizare a infrastructurii să nu se aplice liniilor de cale ferată menționate în Regulamentul (UE) 2016/919, pe care pot circula doar trenuri dotate cu ETCS.

Statele membre pot decide să extindă această diferențiere la liniile ferate care nu sunt menționate în Regulamentul (UE) 2016/919.

(*) Regulamentul (UE) 2016/919 al Comisiei din 27 mai 2016 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemele de control-comandă și semnalizare ale sistemului feroviar în Uniunea Europeană (JO L 158, 15.6.2016, p. 1).

(**) Decizia 2008/386/CE a Comisiei din 23 aprilie 2008 de modificare a anexei A la Decizia 2006/679/CE privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul de control-comandă și semnalizare al sistemului feroviar transeuropean convențional și a anexei A la Decizia 2006/860/CE privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul de control-comandă și semnalizare al sistemului feroviar transeuropean de mare viteză (JO L 136, 24.5.2008, p. 11)."

11. La articolul 38, alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Dacă un solicitant intenționează să solicite capacitate de infrastructură pentru a opera un serviciu de transport de călători într-un stat membru în care dreptul de acces la infrastructura feroviară este limitat în conformitate cu articolul 11, acesta informează administratorii de infrastructură și organismele de reglementare în cauză cu cel puțin 18 luni înainte de intrarea în vigoare a graficului de circulație la care se referă cererea de capacitate. Pentru a permite organismelor de reglementare în cauză să evalueze impactul economic potențial asupra contractelor de servicii publice existente, organismele de reglementare se asigură că orice autoritate competentă care a atribuit un serviciu de transport de călători pe ruta respectivă, definit într-un contract de servicii publice, orice altă autoritate competentă interesată cu dreptul de a limita accesul în temeiul articolului 11 și orice întreprindere feroviară care execută contractul de servicii publice pe ruta serviciului de transport de călători respectiv sunt informate fără întârzieri nejustificate și cel târziu în termen de 10 zile.”

12. La articolul 53 alineatul (3), se adaugă următorul paragraf:

„Organismul de reglementare poate solicita administratorului de infrastructură să îi pună la dispoziție aceste informații, în cazul în care consideră necesar acest lucru.”

13. La articolul 54, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) În cazul perturbării circulației trenurilor provocată de o problemă de natură tehnică sau de un accident, administratorul de infrastructură ia toate măsurile necesare pentru restabilirea situației normale. 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. În cazul unei perturbări care ar putea afecta traficul transfrontalier, administratorul de infrastructură comunică toate informațiile relevante altor administratori de infrastructură a căror rețea și al căror trafic pot fi afectate de această perturbare. Administratorii de infrastructură în cauză colaborează pentru a restabili traficul transfrontalier normal.”

14. Articolul 56 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1), se adaugă următoarele litere:

„(h) gestionarea traficului;

(i) planificarea lucrărilor de reînnoire și operațiunile de întreținere programate sau neprogramate;

(j) conformitatea cu cerințele, inclusiv cele privind conflictele de interese, prevăzute la articolul 2 alineatul (13) și la articolele 7, 7a, 7b, 7c și 7d.”;

(b) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Fără a aduce atingere competențelor autorităților naționale din domeniul concurenței în ceea ce privește asigurarea concurenței pe piețele serviciilor feroviare, organismul de reglementare are competența de a monitoriza situația concurenței de pe piețele de servicii feroviare incluzând, în special, piața serviciilor de transport de călători de mare viteză, precum și activitățile administratorilor de infrastructură în ceea ce privește alineatul (1) literele (a)-(j). În special, organismul de reglementare verifică din proprie inițiativă respectarea alineatului (1) literele (a)-(j), în vederea prevenirii discriminării unor solicitanți. Organismul de reglementare verifică în special dacă documentul de referință al rețelei conține clauze discriminatorii sau creează puteri discreționare ale administratorului de infrastructură, care ar putea fi utilizate pentru discriminarea unor solicitanți.”;

(c) la alineatul (9), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„(9) Organismul de reglementare analizează toate plângerile și, după caz, solicită informațiile relevante și inițiază consultări cu toate părțile implicate în termen de o lună de la primirea plângerii. Organismul de reglementare este obligat să ia hotărâri în privința plângerilor, să ia măsuri pentru a remedia situația și să informeze părțile cu privire la decizia sa motivată într-o perioadă de timp prestabilită, rezonabilă și, în orice caz, în termen de șase săptămâni de la primirea tuturor informațiilor relevante. Fără a aduce atingere competențelor autorităților naționale din domeniul concurenței în ceea ce privește asigurarea concurenței pe piețele serviciilor feroviare, organismul de reglementare decide, după caz, din proprie inițiativă cu privire la măsurile adecvate de corectare a discriminărilor împotriva solicitanților, a denaturărilor pieței și a altor tendințe nedorite înregistrate pe aceste piețe, în special cu trimitere la alineatul (1) literele (a)-(j).”;

(d) alineatul (12) se înlocuiește cu următorul text:

„(12) Pentru a verifica conformitatea cu dispozițiile de separare contabilă prevăzute la articolul 6 și cu dispozițiile privind transparența financiară prevăzute la articolul 7d, organismul de reglementare are competența de a audita sau de a iniția audituri externe la administratorii de infrastructură, la operatorii de infrastructuri de servicii și, după caz, la întreprinderile feroviare. În cazul întreprinderilor integrate vertical, aceste competențe se extind la toate entitățile juridice. Organismul de reglementare are dreptul de a solicita orice informații relevante. În special, organismul de reglementare are competența de a solicita administratorului de infrastructură, operatorilor de infrastructuri de servicii și tuturor întreprinderilor ori entităților 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) și la articolul 13, să furnizeze integral sau parțial informațiile contabile enumerate în anexa VIII cu un nivel suficient de detaliere, după cum se consideră necesar și proporțional.

Fără a aduce atingere competențelor autorităților naționale responsabile cu ajutoarele de stat, organismul de reglementare poate de asemenea să tragă, pe baza conturilor, concluzii referitoare la ajutoarele de stat, pe care le raportează autorităților respective.

Fluxurile financiare menționate la articolul 7d alineatul (1), împrumuturile menționate la articolul 7d alineatele (4) și (5), precum și creanțele menționate la articolul 7d alineatul (7) fac obiectul monitorizării de către organismul de reglementare.

În cazul în care un stat membru a desemnat organismul de reglementare ca fiind organismul competent independent menționat la articolul 7c alineatul (4), organismul de reglementare evaluează acordurile de cooperare menționate la articolul respectiv.”

15. Articolul 57 se modifică după cum urmează:

(a) se introduce următorul alineat:

„(3a) În cazul în care chestiunile legate de un serviciu internațional necesită decizii din partea a două sau mai multe organisme de reglementare, organismele de reglementare în cauză cooperează la pregătirea deciziilor lor respective pentru a se ajunge la soluționarea chestiunii. În acest scop, organismele de reglementare în cauză își exercită funcțiile în conformitate cu articolul 56.”;

(b) alineatul (8) se înlocuiește cu următorul text:

„(8) Organismele de reglementare elaborează principii și practici comune pentru luarea deciziilor pe care sunt abilitate să le ia în temeiul prezentei directive. Aceste principii și practici comune includ mecanisme de soluționare a litigiilor care apar în cadrul alineatului (3a). Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare și a activităților rețelei menționate la alineatul (1) și dacă se dovedește necesar pentru a asigura cooperarea eficientă a organismelor de reglementare, Comisia poate să adopte acte de punere în aplicare care să stabilească aceste principii și practici comune. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).”;

(c) se adaugă următorul alineat:

„(10) În ceea ce privește deciziile referitoare la o infrastructură binațională, cele două state membre în cauză pot conveni în orice moment, după 24 decembrie 2016, să solicite coordonarea între organismele de reglementare în cauză, în vederea alinierii impactului deciziilor lor.”

16. La articolul 63, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Până la 31 decembrie 2024, Comisia evaluează impactul prezentei directive asupra sectorului feroviar și transmite Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regiunilor un raport privind aplicarea directivei.

În special, raportul evaluează dezvoltarea serviciilor feroviare de mare viteză și verifică dacă există practici discriminatorii în ceea ce privește accesul la liniile de mare viteză. Comisia analizează necesitatea prezentării unor propuneri legislative.

Până la aceeași dată, Comisia analizează dacă persistă practici discriminatorii sau alte tipuri de denaturare a concurenței în raport cu administratorii de infrastructură care fac parte dintr-o întreprindere integrată vertical. Dacă este oportun, Comisia prezintă propuneri legislative.”

Articolul 2

(1) În pofida articolului 3 alineatul (2), statele membre adoptă și publică, până la 25 decembrie 2018, actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul dispozițiilor respective.

Atunci când statele membre adoptă respectivele acte, acestea includ o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3

- (1) Prezenta directivă intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.
- (2) Punctele 6-8 și punctul 11 de la articolul 1 se aplică de la 1 ianuarie 2019, la timp pentru graficul de circulație care începe la 14 decembrie 2020.

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 14 decembrie 2016.

Pentru Parlamentul European

Președintele

M. SCHULZ

Pentru Consiliu

Președintele

I. KORČOK
