

Bruxelles, 30.1.2013
COM(2013) 29 final

2013/0029 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

**de modificare a Directivei 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din
21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, în ceea ce
privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și
guvernanța infrastructurii feroviare**

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2013) 10 final}
{SWD(2013) 11 final}
{SWD(2013) 12 final}
{SWD(2013) 13 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

În Cartea sa albă din 2011 privind politica în domeniul transporturilor, adoptată la 28 martie 2011¹, Comisia a prezentat viziunea sa privind un spațiu feroviar unic european, cu o piață feroviară internă în care întreprinderile feroviare europene să poată oferi servicii fără bariere tehnice și administrative inutile.

Mai multe inițiative politice au recunoscut potențialul infrastructurii feroviare în calitate de coloană vertebrală a pieței interne și factor determinant al unei creșteri durabile. Concluziile Consiliului European din ianuarie 2012 au subliniat importanța de a realiza potențialul de creștere al unei piețe unice pe deplin integrate, inclusiv prin măsuri privind industriile de rețea. Comunicarea Comisiei privind acțiunile pentru stabilitate, creștere și ocuparea forței de muncă, adoptată la 30 mai 2012, a subliniat importanța unei reduceri suplimentare a sarcinii de reglementare și a barierelor la intrarea în sectorul feroviar. De asemenea, Comunicarea Comisiei privind consolidarea guvernantei pieței unice, adoptată la 8 iunie 2012², a subliniat importanța sectorului transporturilor.

În același timp, pentru următorul cadru financiar multianual 2014-2020 Comisia a propus crearea „mecanismului Conectarea Europei” (MCE) și alocarea pentru infrastructura de transport a 31,7 miliarde EUR din pachetul financiar total de 50 de miliarde EUR.

În ultimul deceniu, trei pachete legislative feroviare au deschis progresiv piețele naționale, îmbunătățind competitivitatea căilor ferate și interoperabilitatea lor la nivelul UE. Cu toate acestea, în ciuda evoluțiilor considerabile ale acquis-ului UE, ponderea modală a căilor ferate în cadrul transportului intra-UE a rămas modestă. Prezenta propunere se concentrează asupra obstacolelor rămase care limitează eficacitatea piețelor feroviare.

1.2. Probleme care trebuie abordate

Obstacolele rămase se referă în primul rând la accesul la piața serviciilor de transport intern de călători. În multe state membre, aceste piețe sunt închise concurenței, ceea ce nu numai că limitează dezvoltarea lor, ci creează și disparități între statele membre care și-au deschis și cele care nu și-au deschis piețele.

Majoritatea serviciilor de transport intern de călători nu pot fi prestate numai pe bază comercială, ci necesită sprijin din partea statului, fiind prestate în cadrul unor contracte de servicii publice. Prin urmare, pachetul legislativ abordează și tema concurenței în domeniul contractelor de servicii publice, precum și aspecte suplimentare precum disponibilitatea materialului rulant pentru ofertanții potențiali pentru aceste contracte și sistemele integrate de programare și de emitere a biletelor, în cazurile în care acestea aduc beneficii pentru călători.

Un al doilea set de probleme care împiedică realizarea întregului potențial al pieței feroviare este reprezentat de aspectele legate de guvernanta administratorilor infrastructurii. Întrucât administratorii infrastructurii constituie monopoluri naturale, ei nu răspund întotdeauna necesităților pieței și ale utilizatorilor, limitând astfel performanțele întregului sector. În unele state membre, administratorii infrastructurii nu sunt în măsură să-și îndeplinească sarcinile din

¹ Carte albă: Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punctul de vedere al resurselor; COM(2011) 144.

² O guvernanta mai bună pentru piața unică; COM(2012) 259.

cauză că funcțiile lor sunt împărțite între diferite organisme. În plus, actualul cadru legal nu a dus la o cooperare transfrontalieră îmbunătățită între administratorii infrastructurii.

De asemenea, mai multe bariere la intrarea pe piață rezultă din situații în care administrarea infrastructurii și operațiunile de transport fac parte din aceeași structură integrată. În aceste cazuri, administratorii infrastructurii se confruntă cu un conflict de interese, deoarece ei trebuie să țină cont de interesele comerciale ale structurii integrate și ale filialelor sale de transport și astfel pot fi tentați să facă discriminări în ceea ce privește accesul la infrastructură.

În sfârșit, în cazul structurilor integrate este mult mai dificil să se asigure respectarea principiului separării conturilor între administrarea infrastructurii și operațiunile de transport. În cazul unei structuri integrate, organismele de reglementare se confruntă cu dificultăți privind trasabilitatea fluxurilor financiare între diferite filiale și societatea holding. Instrumentele contabile permit majorarea sau diminuarea artificială a rezultatelor filialelor respective. Practicile de subvenționare încrucișată și transferurile de fonduri destinate infrastructurii către activități concurențiale reprezintă o barieră importantă la intrarea pe piață pentru operatorii noi, care nu au posibilitatea de a beneficia de astfel de fonduri. Practicile de subvenționare încrucișată pot implica și acordarea de ajutoare de stat pentru activități concurențiale.

1.2 Obiective generale

Principalul obiectiv al politicii de transport a Uniunii Europene este de a crea o piață internă printr-un nivel înalt de competitivitate și prin dezvoltarea armonioasă, echilibrată și durabilă a activităților economice. Conform Cărții albe din 2011 privind transporturile, este necesar ca până în 2050 căile ferate să reprezinte o parte majoritară din totalul transporturilor de călători pe distanțe medii. Acest transfer modal ar contribui la reducerea cu 20% a emisiilor de gaze cu efect de seră prevăzută de Agenda Europa 2020 pentru o creștere inteligentă, durabilă și inovatoare³. Cartea albă concluzionează că nicio schimbare majoră în domeniul transporturilor nu este posibilă fără susținerea infrastructurii adecvate și fără o abordare mai inteligentă în privința utilizării acesteia.

Obiectivul global al celui de-al patrulea pachet feroviar este de a favoriza calitatea și eficiența serviciilor feroviare prin înlăturarea obstacolelor legale, instituționale și tehnice rămase și prin stimularea performanței și a competitivității sectorului feroviar, pentru a dezvolta în continuare spațiul feroviar unic european.

1.3. Obiective specifice

Prezenta propunere include dispoziții având următoarele obiective:

a) Deschiderea pieței serviciilor de transport feroviar intern de călători, cu obiectivul de a intensifica presiunea concurențială asupra piețelor feroviare naționale, sporind astfel cantitatea și îmbunătățind calitatea serviciilor de transport de călători. Aceste propuneri trebuie examinate împreună cu modificările propuse ale Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 (Obligații de serviciu public) și, în acest context, ele au obiectivul de a mări eficiența finanțării publice a serviciilor de transport de călători.

b) Consolidarea guvernanței administratorilor infrastructurii, cu obiectivul de a garanta egalitatea de acces la infrastructură. Acest obiectiv ar trebui realizat prin înlăturarea

³ Comunicarea Comisiei intitulată Europa 2020: O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii; COM(2010) 2020.

conflictelor de interese care afectează deciziile administratorului infrastructurii în privința accesului la piață, precum și prin eliminarea posibilităților de subvenționare încrucișată care există în cadrul structurilor integrate. De asemenea, propunerea are obiectivul de a garanta că toate funcțiile administratorului infrastructurii vor fi gestionate în mod coerent. În sfârșit, propunerea urmărește să consolideze coordonarea dintre administratorii infrastructurii și operatorii feroviari, pentru a răspunde mai bine necesităților pieței și a stimula cooperarea transfrontalieră dintre administratorii de infrastructură.

2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

Pentru a sprijini Comisia în procesul de evaluare a impactului, i s-a solicitat unui consultant extern să pregătească un studiu însoțitor și să realizeze o consultare orientată. Studiul a fost lansat în decembrie 2011, raportul final fiind transmis în decembrie 2012.

Pentru a reuni punctele de vedere ale părților interesate, s-a preferat să se utilizeze, în locul unei consultări deschise, diferite metode de consultare orientată. Între 1 martie și 16 aprilie 2012, chestionare adaptate au fost trimise către 427 de părți interesate de sectorul feroviar (întreprinderi feroviare, administratori ai infrastructurii, ministere de transport, autorități din domeniul siguranței, alte ministere, organisme reprezentative, organizații ale lucrătorilor etc.). Rata de răspuns a fost de 40%. Opiniile călătorilor au fost colectate prin intermediul unei anchete Eurobarometru care a vizat 25 000 de membri ai publicului din cele 25 de state membre în care există căi ferate. Rețeaua Comitetului Regiunilor a fost utilizată pentru a consulta autoritățile locale și regionale, fiind de asemenea consultat Comitetul de dialog sectorial pentru sectorul feroviar.

Aceste consultări au fost completate de o audiere a părților interesate organizată la 29 mai 2012 (care a reunit circa 85 de participanți), de o conferință organizată la 24 septembrie 2012 (care a reunit circa 420 de participanți), precum și de interviuri cu anumite părți interesate, desfășurate în cursul anului 2012. Personalul Comisiei s-a întâlnit cu reprezentanți ai Comunității Căilor Ferate Europene, ai Asociației Operatorilor Europeni de Transport de Călători, ai Federației Europene a Lucrătorilor din Transporturi, ai Federației Europene a Pasagerilor, ai Asociației Europene a Administratorilor de Infrastructură Feroviară și ai UITP - Asociația Internațională a Transportului Public. Interviuri față în față cu părțile interesate au fost de asemenea organizate în Italia, Franța, Germania, Țările de Jos, Polonia, Ungaria, Suedia și Regatul Unit.

În cursul consultării orientate, majoritatea părților interesate au fost de acord că întreprinderile feroviare se confruntă cu diferite bariere la intrare care afectează calitatea serviciilor feroviare și competitivitatea sectorului în UE. 69 % dintre respondenți considerau că diferențele de interpretare a legislației constituie o problemă. Constrângerile legate de capacitatea infrastructurii au fost considerate principala barieră la intrare pentru întreprinderile feroviare (ele fiind citate de 83 % dintre respondenți).

Rezultatul consultării a arătat că părerile sunt puternic polarizate în ceea ce privește caracterul adecvat al soluțiilor care ar trebui să garanteze guvernanta independentă și eficientă a infrastructurii feroviare. Dintre ministerele transportului, autoritățile din domeniul concurenței, organismele de reglementare, administratorii de infrastructură independenți și întreprinderile feroviare independente, asociațiile călătorilor și ale agenților de expediție, o largă majoritate și-a exprimat susținerea pentru o separare completă, care ar garanta transparența deplină și condiții de concurență echitabile pentru toți operatorii. Pe de altă parte, societățile holding, administratorii de infrastructură care depind de societăți holding și reprezentanții salariaților au făcut trimiteri la literatura de specialitate în care erau subliniate

dezavantajele separării, precum costuri de tranzacție mai mari și riscul unor ineficiențe determinate de disociere. Aceste părți interesate considerau că un rol consolidat de supraveghere reglementară ar putea fi suficient pentru a soluționa problemele existente. 64 % dintre respondenți au susținut ideea de a crea un organism specific al reprezentanților tuturor utilizatorilor infrastructurii, pentru a garanta că interesele acestora sunt luate în considerare fără discriminări.

În cursul procesului de consultare, Comisia a adoptat o abordare proactivă, încurajând participarea părților interesate. Având în vedere că toate părțile interesate au avut posibilitatea de a-și exprima opiniile, standardele minime în materie de consultări ale Comisiei au fost îndeplinite.

Pe baza studiului extern menționat mai sus și a concluziilor procesului de consultare a părților interesate, Comisia a realizat o evaluare cantitativă și calitativă a impactului măsurilor propuse. Evaluarea a examinat opțiunile alternative privind noile măsuri pentru modernizarea cadrului de reglementare existent.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

3.1. Definiția administratorului infrastructurii [Articolul 3 alineatul (2)]

Clarificarea prezintă toate funcțiile relevante ale administrării infrastructurii care trebuie îndeplinite de administratorul infrastructurii, pentru a garanta că toate aceste funcții sunt îndeplinite în mod coerent. Ea elimină opțiunea prevăzută de textul existent ca funcțiile administratorului infrastructurii unei rețele sau părți de rețea să fie repartizate unor organisme sau companii diferite. De asemenea, se precizează înțelesul diferitelor funcții de administrare a infrastructurii.

3.2. Definiția serviciilor de transport internațional de călători [Articolul 3 punctul (5)]

Punctul 5 din actualul articol 3 definește serviciile de transport internațional de călători. Odată cu deschiderea pieței serviciilor de transport feroviar intern de călători, distincția dintre servicii de transport internațional și intern de călători devine irelevantă în sensul directivei. Prin urmare, definiția menționată anterior se elimină.

3.3. Separarea conturilor în cadrul unui grup integrat [articolul 6 alineatul (2)]

Actualul articol 6 alineatul (2) prevede posibilitatea de a organiza infrastructura și serviciile de transport în cadrul aceleiași întreprinderi, îndeplinind cerințele privind separarea conturilor. Dat fiind că propunerea conține norme specifice privind separarea celor două activități, dispoziția menționată anterior trebuie eliminată.

3.4. Separarea instituțională a administratorului infrastructurii (articolul 7)

Articolul respectiv prevede că este necesar ca administratorii infrastructurii să poată îndeplini toate funcțiile necesare pentru dezvoltarea sustenabilă a infrastructurii. De asemenea, el introduce separarea instituțională dintre administratorul infrastructurii și operațiunile de transport, interzicând ca aceeași persoană juridică sau fizică să aibă dreptul de a controla sau de exercita o influență concomitent asupra unui administrator al infrastructurii și asupra unei întreprinderi feroviare. Articolul prevede posibilitatea ca un stat membru să dețină ambele entități juridice, caz în care controlul trebuie exercitat de autorități publice separate și distincte din punct de vedere juridic.

3.5. Independența administratorilor de infrastructură în cadrul întreprinderilor integrate vertical (articolele 7a și 7b)

Propunerea permite ca întreprinderile integrate vertical, inclusiv cele cu o structură de holding, să își mențină proprietatea asupra administratorului infrastructurii. Ea clarifică însă faptul că acest lucru este admisibil numai dacă sunt îndeplinite condițiile care garantează că administratorul infrastructurii are drepturi de decizie efective pentru toate funcțiile sale. În plus, propunerea prevede că îndeplinirea acestor condiții trebuie asigurată prin garanții puternice și eficiente care să protejeze independența administratorului infrastructurii. Ea specifică faptul că astfel de garanții trebuie să existe în privința structurii întreprinderii, inclusiv a separării circuitelor financiare între administratorul infrastructurii și celelalte societăți din cadrul grupului integrat. Sunt stabilite de asemenea norme privind structura de gestionare a administratorului infrastructurii.

3.6. Verificarea conformității (articolul 7c)

Această dispoziție creează posibilitatea ca statele membre să limiteze drepturile de acces ale operatorilor feroviari care fac parte din întreprinderi integrate vertical, în cazul în care Comisia nu este în măsură să confirme că au fost puse în aplicare în mod efectiv garanții pentru a proteja independența administratorului infrastructurii.

3.7. Comitetul de coordonare (articolul 7d)

Această dispoziție are obiectivul de a asigura o bună coordonare între administratorul infrastructurii și utilizatorii rețelei care sunt afectați de deciziile acestuia, inclusiv solicitanții, reprezentanții călătorilor și utilizatorii serviciilor de transport de marfă, precum și autoritățile regionale și locale. Ea enumeră aspectele în legătură cu care este necesar ca administratorul infrastructurii să țină cont de părerea utilizatorilor, care includ necesitățile lor privind dezvoltarea infrastructurii, obiectivele de performanță, alocarea și tarifarea.

3.8. Rețeaua Europeană a Administratorilor Infrastructurii (articolul 7e)

Propunerea creează un forum pentru cooperarea transfrontalieră a administratorilor infrastructurii, în vederea dezvoltării rețelei feroviare europene. Aceasta include cooperarea pentru realizarea coridoarelor rețelei centrale, a coridoarelor de transport feroviar de marfă și pentru aplicarea planului de desfășurare a Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS). De asemenea, propunerea reglementează rolul pe care urmează să îl joace această rețea în ceea ce privește monitorizarea performanței administratorilor infrastructurii, pentru a îmbunătăți calitatea serviciilor oferite de aceștia.

3.9. Condițiile de acces la infrastructura feroviară (articolul 10)

Articolul 10 alineatul (2) se modifică pentru a oferi întreprinderilor feroviare europene drepturi de acces pentru a opera servicii de transport intern de călători. Întrucât distincția din legislația existentă între serviciile de transport internațional și cele de transport intern este eliminată, articolul 10 alineatul (3) și articolul 10 alineatul (4), care aveau scopul de a stabili natura internațională sau internă a unui serviciu de transport, trebuie eliminate.

3.10. Limitarea dreptului de acces (articolul 11)

Această dispoziție oferă statelor membre posibilitatea de a limita drepturile de acces în vederea operării serviciilor de transport intern sau internațional atunci când exercitarea acestui drept ar compromite echilibrul economic al unui contract de servicii publice. Așa cum este cazul în prezent pentru serviciile de transport internațional, se stipulează că organismele de reglementare au responsabilitatea de a stabili dacă echilibrul economic al unui contract de servicii publice este compromis de un serviciu de transport intern pe baza unor proceduri și criterii comune.

3.11. Sisteme comune de informații și de emitere integrată a biletelor (articolul 13a)

Pentru a se garanta că pasagerii continuă să beneficieze de avantajele rețelelor, articolul oferă statelor membre posibilitatea de a institui sisteme de informații și de emitere integrată a biletelor comune pentru toate întreprinderile feroviare care operează servicii de transport intern de călători, într-un mod care să nu denatureze concurența. În plus, articolul prevede adoptarea de către întreprinderile feroviare a unor planuri de urgență coordonate pentru a oferi asistență pasagerilor în cazul unei perturbări majore a traficului.

3.12 Drepturile asupra capacității [articolul 38 alineatul (4)]

Pentru a oferi tuturor actorilor din cadrul pieței o certitudine juridică suficientă pentru dezvoltarea activităților lor, această dispoziție se modifică. Ea definește intervalul de timp în care organismele de reglementare ar trebui să evalueze dacă echilibrul economic al unui contract de servicii publice ar fi compromis. Acest lucru este în concordanță cu procesul de alocare a capacității de infrastructură.

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernanta 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 European⁴,
având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁵,
hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,
întrucât:

- (1) În cursul ultimului deceniu, dezvoltarea transportului feroviar de călători a fost insuficientă pentru a mări ponderea sa modală în raport cu automobilele și aviația. Ponderea modală de 6 % a transportului feroviar de călători din Uniunea Europeană a rămas relativ stabilă. Serviciile de transport feroviar de călători nu au ținut pasul cu evoluția necesităților în ceea ce privește oferta sau calitatea.
- (2) Piețele de transport feroviar de mărfuri și de călători din Uniune au fost deschise concurenței din 2007 și respectiv 2010, prin Directivele 2004/51/CE⁶ și 2007/58/CE⁷. De asemenea, unele state membre au deschis concurenței piețele lor de servicii de transport intern de călători, fie prin introducerea unor drepturi de acces liber, fie prin licitații deschise pentru atribuirea contractelor de servicii publice, fie prin ambele.
- (3) Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european⁸ instituie un spațiu feroviar unic european, cu norme comune privind guvernanta întreprinderilor feroviare și a administratorilor infrastructurii, finanțarea și tarifarea infrastructurii,

⁴ JO C , , p. .

⁵ JO C , , p. .

⁶ JO L 164, 30.4.2004, p. 164.

⁷ JO L 315, 3.12.2007, p. 44.

⁸ JO L 343, 14.12.2012, p. 32.

condițiile de acces la infrastructura și la serviciile feroviare și supravegherea reglementară a pieței feroviare. Datorită introducerii tuturor acestor elemente, este în prezent posibilă deschiderea completă a pieței feroviare a Uniunii și reformarea guvernantei administratorilor infrastructurii, cu obiectivul de a asigura accesul egal la infrastructură.

- (4) Directiva 2012/34/UE cere Comisiei să propună, dacă este oportun, măsuri legislative referitoare la deschiderea pieței serviciilor de transport feroviar intern de călători și să creeze condițiile necesare pentru a garanta accesul nediscriminatoriu la infrastructură, pe baza cerințelor existente privind separarea dintre administrarea infrastructurii și operațiunile de transport.
- (5) O mai bună coordonare între administratorii infrastructurii și întreprinderile feroviare ar trebui asigurată prin instituirea unui comitet de coordonare, pentru a obține o administrare și o utilizare eficientă a infrastructurii.
- (6) De asemenea, statele membre ar trebui să se asigure că toate funcțiile necesare pentru realizarea în mod sustenabil a operațiunilor, întreținerii și dezvoltării infrastructurii feroviare vor fi administrate, în mod coerent, de către administratorul infrastructurii.
- (7) Aspectele transfrontaliere ar trebui să fie tratate în mod eficient între administratorii de infrastructură din diferitele state membre prin instituirea unei Rețele Europene a Administratorilor Infrastructurii.
- (8) Pentru a garanta accesul egal la infrastructură, ar trebui înlăturate orice conflicte de interese care rezultă din structurile integrate care includ administrarea infrastructurii și activitățile de transport. Înlăturarea factorilor care încurajează discriminarea concurenților este singurul mod de a garanta accesul egal la infrastructura feroviară. Aceasta este o condiție necesară pentru deschiderea cu succes a pieței serviciilor de transport feroviar intern de călători. Astfel ar trebui să se elimine și potențialul de subvenționare încrucișată existent în astfel de structuri integrate, care provoacă, de asemenea, denaturări ale pieței.
- (9) Cerințele existente privind independența administratorilor infrastructurii de întreprinderile de transport feroviar, prevăzute în Directiva 2012/34/UE, acoperă numai funcțiile esențiale ale administratorului infrastructurii, care sunt luarea deciziilor privind alocarea traselor și a deciziilor privind tarifarea infrastructurii. Este însă necesar ca toate funcțiile să fie exercitate în mod independent, întrucât și alte funcții ar putea fi utilizate pentru a discrimina concurenții. Acest lucru este valabil în special pentru deciziile privind investițiile sau întreținerea, care pot favoriza părțile de rețea care sunt utilizate în special de operatorii de transport ai întreprinderii integrate. Deciziile privind planificarea lucrărilor de întreținere pot influența disponibilitatea traselor pentru concurenți.
- (10) Cerințele actuale ale Directivei 2012/34/UE includ numai independența juridică, organizațională și decizională. Aceasta nu exclude în totalitate posibilitatea de a menține o întreprindere integrată, atâta timp cât cele trei categorii de independență sunt asigurate. În privința independenței decizionale, trebuie să se asigure existența unor garanții adecvate care să excludă controlul unei întreprinderi integrate asupra procesului decizional al unui administrator al infrastructurii. Cu toate acestea, chiar și aplicarea deplină a unor astfel de garanții nu înlătură complet toate posibilitățile unui comportament discriminatoriu față de concurenți care există în cazul unei întreprinderi integrate vertical. În special, posibilitatea de subvenționare încrucișată continuă să existe în cadrul structurilor integrate, sau cel puțin pentru organismele integrate este

foarte greu să controleze și să aplice garanțiile care sunt instituite pentru a preveni subvenționarea încrucișată. O separare instituțională dintre gestionarea infrastructurii și operarea serviciilor de transport este cea mai eficientă măsură pentru a rezolva aceste probleme.

- (11) Prin urmare, este necesar să se ceară statelor membre să se asigure că aceeași sau aceleași persoane juridice sau fizice nu au dreptul de a controla un administrator de infrastructură și, concomitent, de a controla sau a exercita orice drept asupra unei întreprinderi feroviare. De asemenea, este necesar ca faptul de a controla o întreprindere feroviară să excludă posibilitatea de a controla sau de a avea orice drept asupra unui administrator al infrastructurii.
- (12) Dacă statele membre mențin un administrator al infrastructurii care face parte dintr-o întreprindere integrată vertical, este necesar ca ele să introducă cel puțin garanții stricte privind independența efectivă a întregii administrații a infrastructurii în raport cu întreprinderea integrată. Este necesar ca aceste garanții să acopere nu numai organizarea societății administratorului infrastructurii în relație cu întreprinderea integrată, ci și structura administrativă a administratorului infrastructurii, și, în măsura în care acest lucru este posibil în cadrul unei structuri integrate, să prevină transferurile financiare între administratorul infrastructurii și celelalte entități juridice ale întreprinderii integrate. Aceste garanții nu numai că sunt în concordanță cu ceea ce este necesar pentru a îndeplini cerințele existente privind independența decizională a funcțiilor esențiale în temeiul Directivei 2012/34/UE, în ceea ce privește independența administratorului în gestionarea infrastructurii, ci merg mai departe decât cerințele respective, prin adăugarea unor clauze care exclud posibilitatea ca veniturile administratorului infrastructurii să fie utilizate pentru a finanța celelalte entități din cadrul întreprinderii integrate vertical. Acest lucru ar trebui să se aplice în mod independent față de aplicarea legislației fiscale a statelor membre și fără a aduce atingere normelor UE privind ajutoarele de stat.
- (13) Chiar și în cazul punerii în aplicare a garanțiilor privind independența, întreprinderile integrate vertical ar putea abuza de structura lor pentru a oferi avantaje concurențiale nejustificate operatorilor feroviari care fac parte din întreprinderile respective. Din acest motiv, fără a aduce atingere articolului 258 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, este necesar ca, la cererea statului membru sau din proprie inițiativă, Comisia să verifice că aceste garanții sunt puse în aplicare efectiv și că orice denaturări rămase în ceea ce privește concurența sunt înlăturate. În cazul în care Comisia nu este în măsură să confirme că aceste cerințe au fost îndeplinite, este necesar ca toate statele membre să aibă posibilitatea de a limita sau de a revoca drepturile de acces ale operatorilor integrați respectivi.
- (14) 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 poate 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 de a limita aceste drepturi de acces dacă ele ar compromite echilibrul economic al contractelor de servicii publice respective și dacă a fost obținută aprobarea organismului de reglementare relevant.
- (15) Organismele de reglementare ar trebui să evalueze impactul economic potențial pe care serviciile de transport intern de călători furnizate în condiții de acces liber îl au asupra contractelor de servicii publice, în urma cererii părților interesate și pe baza unei analize economice obiective.

- (16) 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.
- (17) Pentru a evalua dacă echilibrul economic al contractului de servicii publice ar fi compromis, este necesar să se ia în considerare criterii prestabilite. Aceste criterii și detaliile procedurii de urmat pot evolua în timp, în special în funcție de experiența organismelor de reglementare, și pot ține cont de caracteristicile specifice ale serviciilor de transport intern de călători.
- (18) Atunci când evaluează dacă echilibrul economic al contractului de servicii publice ar fi compromis, organismele de reglementare ar trebui să examineze impactul economic al serviciului vizat asupra contractelor de servicii publice existente, ținând cont de impactul său asupra profitabilității oricăror servicii incluse în astfel de contracte de servicii publice și de consecințele în ceea ce privește costurile nete pentru autoritatea publică competentă care a atribuit contractele. Pentru a face această evaluare, este necesar să se examineze factori precum cererea din partea călătorilor, stabilirea prețurilor biletelor, modalitățile de emitere a biletelor, situarea și numărul stațiilor, precum și orarul și frecvența noului serviciu propus.
- (19) Pentru a spori atractivitatea serviciilor de transport feroviar de călători, statele membre ar trebui să poată cere întreprinderilor feroviare care operează servicii de transport intern de călători să participe la un sistem comun de informații și de emitere integrată a biletelor pentru furnizarea biletelor, a biletelor directe și a rezervărilor. Dacă este instituit un astfel de sistem, este necesar să se garanteze că el nu creează o denaturare a pieței și nu discriminează între întreprinderile feroviare.
- (20) În conformitate cu declarația politică comună din 28 septembrie 2011 a statelor membre și a Comisiei privind documentele explicative⁹, statele membre s-au angajat ca în cazurile justificate să însoțească notificarea măsurilor lor de transpunere cu unul sau mai multe documente care explică relația dintre componentele unei directive și părțile corespondente 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 3 se modifică după cum urmează:

(a) Punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„(2) «administratorul infrastructurii» înseamnă orice organism sau firmă care asigură dezvoltarea, operarea și întreținerea infrastructurii feroviare pe o rețea; dezvoltarea include planificarea rețelei, planificarea financiară și a investițiilor, precum și construcția și modernizarea infrastructurii; operarea infrastructurii cuprinde toate elementele procesului de alocare a traselor, incluzând atât definirea, cât și evaluarea disponibilității și alocarea traselor

⁹ JO C 369, 17.12.2011, p. 14.

individuale, gestionarea traficului și tarifarea infrastructurii, incluzând stabilirea și colectarea tarifelor; întreținerea include reînnoirea infrastructurii și celelalte activități de administrare a activelor”;

- (b) punctul 5 se elimină;
- (c) se introduce următorul punct 31:

„(31) «întreprindere integrată verticală» înseamnă o întreprindere în care:

- una sau mai multe întreprinderi feroviare sunt deținute sau parțial deținute de aceeași întreprindere în calitate de administrator al infrastructurii (societate holding) sau
- un administrator al infrastructurii este deținut sau parțial deținut de una sau mai multe întreprinderi feroviare sau
- una sau mai multe întreprinderi feroviare sunt deținute sau parțial deținute de un administrator al infrastructurii”;

- 2. La articolul 6, alineatul (2) se elimină;
- 3. Articolul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 7

Separarea instituțională a administratorului infrastructurii

- 1. Statele membre se asigură că administratorul infrastructurii îndeplinește toate funcțiile menționate la articolul 3 punctul (2) și este independent de orice întreprindere feroviară.

Pentru a garanta independența administratorului infrastructurii, statele membre se asigură că administratorii infrastructurii sunt organizați în cadrul unei entități care să fie distinctă din punct de vedere juridic de orice întreprindere feroviară.

- 2. De asemenea, statele membre se asigură că aceeași sau aceleași persoane juridice sau fizice nu au dreptul:
 - (a) să exercite direct sau indirect un control în sensul Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului¹⁰, să aibă interese financiare sau să exercite drepturi concomitent asupra unei întreprinderi feroviare și a unui administrator al infrastructurii;
 - (b) să numească membri în consiliul de supraveghere, în consiliul de administrație sau în organismele care reprezintă legal un administrator al infrastructurii, și concomitent să exercite în mod direct sau indirect controlul, să aibă interese financiare sau să exercite drepturi asupra unei întreprinderi feroviare;
 - (c) să fie membri în consiliul de supraveghere, în consiliul de administrație sau în organisme care reprezintă legal întreprinderea, în cadrul unei întreprinderi feroviare și concomitent al unui administrator al infrastructurii;

¹⁰

JO L 24, 29.1.2004, p. 1.

- (d) să administreze infrastructura feroviară sau să facă parte din conducerea administratorului infrastructurii și concomitent să exercite direct sau indirect controlul, să aibă interese financiare sau să exercite drepturi asupra unei întreprinderi feroviare, sau să administreze întreprinderea feroviară sau să facă parte din conducerea acesteia și concomitent să exercite direct sau indirect controlul, să aibă interese sau să exercite drepturi asupra unui administrator al infrastructurii.
3. Pentru punerea în aplicare a prezentului articol, dacă persoana menționată la alineatul (2) este un stat membru sau alt organism public, două autorități publice care sunt separate sau distincte din punct de vedere juridic și care exercită controlul sau alte drepturi menționate la alineatul (2) asupra administratorului infrastructurii, pe de o parte, și a întreprinderii feroviare, pe de altă parte, se consideră a nu fi aceeași persoană sau persoane.
4. Dacă nu există niciun conflict de interese și este garantat caracterul confidențial al informațiilor sensibile din punct de vedere comercial, administratorul infrastructurii poate subcontracta lucrări specifice de dezvoltare, reînnoire și întreținere, asupra cărora își păstrează puterea de decizie, unor întreprinderi feroviare sau oricărui organism acționând sub supravegherea administratorului infrastructurii.
5. În cazul în care la data intrării în vigoare a prezentei directive administratorul infrastructurii face parte dintr-o întreprindere integrată vertical, statele membre pot decide să nu aplice alineatele (2)-(4) din prezentul articol. În acest caz, statul membru în cauză se asigură că administratorul infrastructurii îndeplinește toate funcțiile menționate la articolul 3 alineatul (2) și are o independență organizațională și decizională efectivă față de orice întreprindere feroviară, în conformitate cu cerințele prevăzute la articolele 7a-7c.”
4. Se inserează următoarele articole 7a-7e:
- „Articolul 7a
- Independența efectivă a administratorului infrastructurii în cadrul unei întreprinderi integrate vertical
1. Statele membre se asigură că administratorul infrastructurii este organizat sub forma unui organism distinct din punct de vedere juridic de orice întreprindere feroviară sau societate holding care controlează astfel de întreprinderi și de orice alte entități juridice din cadrul unei întreprinderi integrate vertical.
2. Entitățile juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical care sunt active pe piețele serviciilor de transport feroviar nu dețin participații directe sau indirecte ale administratorului infrastructurii. De asemenea, administratorul infrastructurii nu deține nicio participație directă sau indirectă în nicio entitate juridică din cadrul întreprinderii integrate vertical active pe piețele serviciilor de transport.
3. Veniturile administratorului infrastructurii nu pot fi utilizate pentru a finanța alte entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical, ci numai pentru a finanța activitatea administratorului infrastructurii și în vederea plății dividendelor către proprietarul final al societății integrate vertical. Administratorul infrastructurii nu poate acorda împrumuturi niciunei alte entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical, iar nicio altă entitate juridică din cadrul întreprinderii integrate vertical nu poate acorda împrumuturi

administratorului infrastructurii. Orice servicii oferite de alte entități juridice administratorului infrastructurii se bazează pe contracte și sunt plătite la prețul pieței. Datoriile atribuite administratorului infrastructurii sunt separate în mod clar de datoriile atribuite altor entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical, iar aceste datorii sunt onorate separat. Contabilitatea administratorului infrastructurii și a celorlalte entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical este ținută într-un mod care garantează respectarea prezentelor dispoziții și care permite existența unor circuite financiare separate pentru administratorul infrastructurii și pentru celelalte entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical.

4. Fără a aduce atingere articolului 8 alineatul (4), administratorul infrastructurii atrage fonduri de pe piețele de capital în mod independent, și nu prin intermediul altor entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical. Celelalte entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical nu atrag fonduri prin intermediul administratorului infrastructurii.
5. Administratorul infrastructurii ține evidențe detaliate ale oricăror raporturi comerciale și financiare cu alte entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical și le pune la dispoziția organismului de reglementare la cererea acestuia, în conformitate cu articolul 56 alineatul (12).

Articolul 7b

Independența efectivă a personalului și a conducerii administratorului infrastructurii în cadrul unei întreprinderi integrate vertical

1. Fără a aduce atingere deciziilor organismului de reglementare de la articolul 56, administratorul infrastructurii are puteri decizionale efective, independente de celelalte entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical, în ceea ce privește toate funcțiile menționate la articolul 3 alineatul (2). Întreaga structură administrativă și statutul administratorului infrastructurii garantează că nicio altă entitate juridică din cadrul întreprinderii integrate vertical nu condiționează, direct sau indirect, comportamentul administratorului infrastructurii în relație cu aceste funcții.
2. Membrii consiliului de administrație și personalul de nivel superior al administratorului infrastructurii nu fac parte din consiliile de supraveghere sau de administrație sau din personalul de nivel superior al oricăror alte entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical.

Membrii consiliilor de supraveghere sau administrație și personalul de nivel superior al altor entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical nu fac parte din consiliul de administrație și din personalul de nivel superior al administratorului infrastructurii.

3. Administratorul infrastructurii are un consiliu de supraveghere compus din reprezentanți ai proprietarilor finali ai întreprinderii integrate vertical.

Consiliul de supraveghere poate consulta comitetul de coordonare menționat la articolul 7d cu privire la aspecte de competență acestuia.

Deciziile privind numirea în funcție și prelungirea mandatului, condițiile de muncă, inclusiv remunerarea, și încetarea mandatului membrilor consiliului de administrație al administratorului infrastructurii sunt luate de consiliul de supraveghere. Identitatea și condițiile privind termenul, durata și încetarea

mandatului persoanelor desemnate de consiliul de supraveghere pentru numirea în funcție sau prelungirea mandatului ca membri ai consiliului de administrație al administratorului infrastructurii, precum și motivele oricărei decizii propuse de încetare a mandatului, sunt notificate organismului de reglementare menționat la articolul 55. Condițiile respective și deciziile menționate la prezenta literă devin obligatorii numai dacă organismul de reglementare le-a aprobat în mod expres. Organismul de reglementare poate ridica obiecții cu privire la aceste decizii atunci când apar îndoieli cu privire la independența profesională a unei persoane numite în cadrul consiliului de administrație sau în cazul încetării premature a mandatului unui membru al consiliului de administrație al administratorului infrastructurii.

Membrilor consiliului de administrație care doresc să depună plângeri cu privire la încetarea prematură a mandatului lor li se garantează dreptul efectiv de a sesiza organismul de reglementare.

4. Pentru o perioadă de trei ani de la părăsirea administratorului infrastructurii, membrii consiliului de supraveghere sau ai consiliului de administrație și personalul de nivel superior al administratorului infrastructurii nu au dreptul de a deține nicio funcție de nivel înalt în nicio altă entitate juridică din cadrul întreprinderii integrate vertical. Pentru o perioadă de trei ani de la părăsirea celorlalte entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical, membrii consiliului de supraveghere sau ai consiliului de administrație și personalul de nivel superior al acestora nu au dreptul de a deține nicio funcție de nivel superior în cadrul administratorului infrastructurii.
5. Administratorul infrastructurii are propriul său personal și are un sediu separat de celelalte entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical. Accesul la sistemele de informații este protejat pentru a asigura independența administratorului infrastructurii. Regulamentele interne sau contractele de muncă limitează în mod clar contactele cu celelalte entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical la comunicările oficiale legate de exercitarea funcțiilor administratorului infrastructurii care sunt de asemenea exercitate în legătură cu alte întreprinderi feroviare din afara întreprinderii integrate vertical. Transferul altor categorii de personal decât cel menționat la litera (c) între administratorul infrastructurii și celelalte entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical este posibil numai dacă se poate garanta faptul că nu vor fi transmise informații sensibile între administrator și entitățile respective.
6. Administratorul infrastructurii are capacitatea de organizare necesară pentru a-și îndeplini toate funcțiile în mod independent de celelalte entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical și nu are dreptul de a delega entităților juridice respective executarea acestor funcții sau a oricăror activități legate de ele.
7. Membrii consiliilor de supraveghere sau de administrație și personalul de nivel superior al administratorului infrastructurii nu au interese și nu primesc beneficii financiare, direct sau indirect, de la alte entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical. Elementele bazate pe performanță ale remunerării lor nu depind de rezultatele comerciale ale niciunor alte entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical sau entități juridice aflate sub controlul său, ci numai de rezultatele administratorului infrastructurii.

Articolul 7c

Procedura de verificare a conformității

1. La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia decide dacă administratorii infrastructurii care fac parte dintr-o întreprindere integrată vertical îndeplinesc cerințele de la articolele 7a și 7b și dacă punerea în aplicare a cerințelor respective este adecvată pentru a asigura condiții de concurență echitabile pentru toate întreprinderile feroviare și absența denaturării concurenței în cadrul pieței relevante.
2. Comisia are dreptul de a cere toate informațiile necesare, într-un termen rezonabil, de la statul membru în care își are sediul întreprinderea integrată vertical. Comisia consultă organismul sau organismele de reglementare vizate și, după caz, rețeaua de organisme de reglementare menționată la articolul 57.
3. Statele membre pot limita drepturile de acces prevăzute la articolul 10 pentru întreprinderile feroviare din cadrul întreprinderii integrate vertical din care face parte administratorul de infrastructură vizat, în cazul în care Comisia informează statele membre că nu a fost formulată nicio cerere în conformitate cu alineatul (1) sau în așteptarea examinării cererii de către Comisie sau dacă aceasta decide, în conformitate cu procedura menționată la articolul 62 alineatul (2), că:
 - (a) nu s-au oferit răspunsuri adecvate la cererile de informații formulate de Comisie în conformitate cu alineatul (2) sau
 - (b) administratorul de infrastructură vizat nu îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 7a și 7b sau
 - (c) punerea în aplicare a cerințelor prevăzute la articolele 7a și 7b nu este suficientă pentru a asigura condiții de concurență echitabile pentru toate întreprinderile feroviare și absența denaturării concurenței în statul membru în care își are sediul administratorul de infrastructură vizat.

Comisia decide într-un termen rezonabil.

4. Statul membru în cauză poate cere Comisiei să abroge decizia menționată la alineatul (3), în conformitate cu procedura menționată la articolul 62 alineatul (2), dacă demonstrează Comisiei, într-un mod pe care aceasta îl consideră satisfăcător, că motivele care au dus la adoptarea deciziei nu mai există. Comisia decide într-un termen rezonabil.
5. Fără a aduce atingere alineatelor (1)-(4), continuarea respectării cerințelor prevăzute la articolele 7a și 7b este monitorizată de organismul de reglementare menționat la articolul 55. Orice solicitant are dreptul de a adresa o contestație organismului de reglementare în cazul în care consideră că cerințele respective nu sunt respectate. În cazul primirii unei astfel de contestații, organismul de reglementare decide, în termenele indicate la articolul 56 alineatul (9), cu privire la toate măsurile necesare pentru a remedia situația.

Articolul 7d

Comitetul de coordonare

1. Statele membre se asigură că administratorii infrastructurii instituie și organizează comitete de coordonare pentru fiecare rețea. Participarea în calitate

de membri este deschisă cel puțin administratorului infrastructurii, solicitanților cunoscuți în sensul articolului 8 alineatul (3) și, la cerere, solicitanților potențiali, organizațiilor lor reprezentative, reprezentanților utilizatorilor serviciilor de transport de marfă și de călători și, dacă este relevant, autorităților regionale și locale. Reprezentanții statelor membre și organismul de reglementare în cauză sunt invitați la reuniunile comitetului de coordonare în calitate de observatori.

2. Comitetul de coordonare formulează propuneri privind sau recomandări pentru administratorul infrastructurii și, după caz, statul membru, în legătură cu:
 - (a) necesitățile solicitanților privind întreținerea și dezvoltarea capacității de infrastructură;
 - (b) conținutul obiectivelor de performanță orientate spre utilizatori incluse în acordurile de natură contractuală 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) cadrul și regulile de tarifare stabilite de stat și sistemul de tarifare stabilit de administratorul infrastructurii în conformitate cu articolul 29 și nivelul și structura tarifelor pentru utilizarea infrastructurii;
 - (e) procesul de alocare a capacității de infrastructură, inclusiv regulile de prioritate pentru alocarea capacității între diferitele categorii de utilizatori ai infrastructurii;
 - (f) aspectele legate de intermodalitate;
 - (g) orice alte aspecte legate de condițiile privind accesul și utilizarea infrastructurii, precum și de calitatea serviciilor asigurate de administratorul infrastructurii.

Comitetul de coordonare are competența de a cere administratorului infrastructurii informațiile relevante de la literele (a)-(g) pentru a putea îndeplini sarcinile menționate.

3. Comitetul de coordonare stabilește un regulament de procedură care să includă, în special, reguli privind participarea la și frecvența reuniunilor, care trebuie să aibă loc cel puțin trimestrial. Un raport al discuțiilor comitetului de coordonare se transmite anual administratorului infrastructurii, statului membru, organismului de reglementare în cauză și Comisiei, cu indicarea pozițiilor respective ale membrilor comitetului.

Articolul 7e

Rețeaua Europeană a Administratorilor Infrastructurii

1. Statele membre se asigură că administratorii infrastructurii participă și cooperează în cadrul unei rețele în vederea dezvoltării infrastructurii feroviare a Uniunii, în special în vederea unei realizări eficiente și la timp a rețelei transeuropene de transport, inclusiv a coridoarelor rețelei centrale, a

coridoarelor de transport feroviar de marfă în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 913/2010¹¹ și a planului de desfășurare a Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS) prevăzut în Decizia 2012/88/UE¹².

Comisia este membru al rețelei. Ea coordonează și susține activitatea rețelei și îi adresează recomandări, după caz. De asemenea, ea se asigură că administratorii în cauză ai infrastructurii cooperează în mod activ.

2. Rețeaua participă la activitățile de monitorizare a pieței menționate la articolul 15 și efectuează o analiză comparativă a eficienței administratorilor infrastructurii pe baza unor indicatori și criterii de calitate comune, precum fiabilitatea, capacitatea, disponibilitatea, punctualitatea și siguranța rețelelor lor, calitatea și utilizarea activelor, întreținerea, reînnoirile, ameliorările, investițiile și eficiența financiară.
 3. Comisia poate adopta măsuri care să stabilească principii și practici comune ale rețelei, în special pentru a asigura coerența analizei comparative, precum și procedurile de urmat pentru a coopera în cadrul rețelei. Măsurile respective se adoptă prin intermediul unui act de punere în aplicare, în conformitate cu procedura menționată la articolul 62 alineatul (3).”
5. Articolul 10 se modifică după cum urmează:
- (a) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Întreprinderilor feroviare li se acordă, în condiții echitabile, nediscriminatorii și transparente, dreptul de acces la infrastructura feroviară din toate statele membre în scopul operării tuturor tipurilor de servicii de transport feroviar de călători. Întreprinderile feroviare au dreptul să îmbarce călători din orice stație și să îi debarce în altă stație. Dreptul respectiv include accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii menționate la punctul 2 din anexa II.”;
 - (b) alineatele (3) și (4) se elimină.
6. 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 exercițiul 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:

„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

¹¹ JO L 276, 20.10.2010, p. 22.

¹² JO L 51, 23.2.2012, p. 51.

cereri formulate de oricare dintre entitățile enumerate mai jos, în termen de o lună de la informarea 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 infrastructurii;
 - (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 infrastructurii;
- (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), el indică modificările posibile ale unui astfel de serviciu care ar garanta respectarea condițiilor de acordare a dreptului de acces prevăzute la articolul 10 alineatul (2).”;

- (d) alineatul (5) se elimină.

7. Se inserează următorul articol 13a:

„Articolul 13a

Sisteme comune de informații și de emitere integrată a biletelor

1. Fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1371/2007¹³ și Directivei 2010/40/UE¹⁴, statele membre pot solicita întreprinderilor feroviare care operează servicii de transport intern de călători să participe la un sistem comun de informații și de emitere integrată a biletelor pentru furnizarea biletelor, a biletelor directe și a rezervărilor, sau pot decide 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. Statele membre pot solicita întreprinderilor feroviare care operează servicii de transport de călători să instituie și să coordoneze planuri de urgență pentru a

¹³ JO L 315, 3.12.2007, p. 14.

¹⁴ JO L 207, 6.8.2010, p. 1.

oferi călătorilor asistență, în sensul articolului 18 din Regulamentul (CE) nr. 1371/2007, în cazul unei perturbări majore a serviciilor.”

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

„(4) Dacă un solicitant intenționează să ceară capacitate de infrastructură pentru a opera un serviciu de transport de călători, el informează administratorii infrastructurii 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 contract de servicii 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 cinci zile.”

9. 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.

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

Articolul 2

1. Statele membre adoptă și publică, până la [18 luni de la data intrării în vigoare], 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 aceste acte, ele cuprind 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 5 - 8 ale articolului 1 se aplică de la 1 ianuarie 2018 [la timp pentru graficul de circulație care începe la 14 decembrie 2019].

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele