

Bruxelles, 1 octombrie 2015
(OR. en)

12243/15

Dosare interinstituționale:
2013/0028 (COD)
2013/0029 (COD)

TRANS 296
CODEC 1215

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Consiliul
Nr. doc. ant.:	11998/15 TRANS 287 CODEC 1185
Nr. doc. Csie:	5960/13 TRANS 35 CODEC 209 5985/13 TRANS 36 CODEC 216
Subiect:	Cel de al patrulea pachet feroviar: Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2012/34/UE privind instituirea spațiului feroviar unic european, în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernanta infrastructurii feroviare Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători - Abordare generală

I. Introducere

La 30 ianuarie 2013, Comisia a prezentat cel de al patrulea pachet feroviar, alcătuit din șase propuneri legislative care vizează înlăturarea obstacolelor rămase în calea finalizării spațiului feroviar unic european, contribuind astfel la o creștere a ponderii modale a căilor ferate în cadrul transportului intra-UE.

Mai precis, obiectivul principal al acestui pachet legislativ este de a îmbunătăți calitatea și eficiența serviciilor feroviare prin eliminarea obstacolelor juridice, instituționale și tehnice rămase, stimulând astfel performanțele sectorului feroviar și competitivitatea acestuia.

Acest pachet legislativ poate fi împărțit în doi piloni: pilonul „tehnic” și pilonul „de piață”.

În iunie 2015 s-a ajuns la un acord cu Parlamentul European în privința pilonului tehnic. În cadrul pilonului de piață, două propuneri ale Comisiei fac obiectul dezbaterilor în cadrul Consiliului: propunerea de directivă de modificare a Directivei 2012/34/UE privind instituirea spațiului feroviar unic european, în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernanța infrastructurii feroviare („Directiva privind guvernanța”) și propunerea de regulament de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători („Regulamentul OSP”).

II. Lucrările din cadrul grupurilor Consiliului

Examinarea în cadrul Grupului de lucru pentru transport terestru a celor trei propuneri ale Comisiei privind pilonul de piață a început în iulie 2014. În timpul președinției italiene, s-a organizat o dezbatere de orientare și s-a adoptat un raport intermediar. În timpul președinției letone, s-a organizat o nouă dezbatere de orientare și s-a adoptat un al doilea raport intermediar.

În iulie 2015, președinția luxemburgheză a prezentat, la nivelul grupului de lucru, propunerile sale de compromis în legătură cu Directiva privind guvernanța și Regulamentul OSP. Acestea au fost examinate în cadrul reuniunilor grupului de lucru din 9, 16 și 23 iulie, precum și la 8, 10, 16, 17 și 22 septembrie.

La 30 septembrie, propunerile de compromis revizuite ale Președinției au fost examinate de către Coreper. În cursul reuniunii respective, au fost rezolvate majoritatea chestiunilor nesoluționate. Cu toate acestea, două chestiuni au rămas nesoluționate. Președinția a luat act de observațiile delegațiilor și propune texte revizuite care să fie examinate de miniștri.

Modificările din anexele la prezentul raport, comparativ cu raportul către Coreper, sunt evidențiate prin **caractere aldine subliniate** și prin [...].

Toate delegațiile au formulat o rezervă de examinare cu privire la modificările respective. UK menține, de asemenea, o rezervă de examinare parlamentară.

III. Chestiuni nesoluționate

Președinția a luat act de observațiile formulate cu privire la ambele texte de mai multe state membre, cu ocazia reuniunii Coreper, în ceea ce privește perioadele de tranziție. Președinția este de părere că textul său de compromis este echilibrat în ceea ce privește această chestiune, deoarece unele state membre doresc să dispună de perioade de tranziție mai lungi, în timp ce altele ar dori să scurteze perioadele de tranziție. În orice caz, acest aspect va fi cel mai probabil discutat în cursul negocierilor cu Parlamentul European.

În urma discuțiilor care au avut loc în cadrul reuniunii Coreper, Președinția este de părere că miniștrii trebuie să ia o decizie în privința celor două puncte enumerate mai jos, pentru a se ajunge la o abordare generală cu privire la cele două dosare.

Directiva privind guvernanta

Coerența dintre Directiva privind guvernanta și Regulamentul OSP - articolul 10 alineatul (2)

În cadrul reuniunii Coreper, o delegație a introdus o propunere de text care vizează asigurarea certitudinii juridice în legătură cu posibilitatea existenței unor dispoziții contradictorii în Directiva privind guvernanta și în Regulamentul OSP în ceea ce privește principiul libertății de acces la infrastructura feroviară. Această propunere de text a fost susținută de alte câteva delegații. Cu toate acestea, alte delegații au exprimat preocupări serioase, temându-se că o astfel de propunere ar conduce la condiții de concurență neechitabile, ceea ce ar afecta echilibrul dintre Regulamentul OSP și Directiva privind guvernanta.

În urma acestor discuții, Președinția a prezentat o serie de propuneri de compromis pentru a atenua preocupările exprimate de delegațiile care au luat cuvântul în cadrul reuniunii Coreper. S-a făcut o modificare la articolul 10 alineatul (2) din Directiva privind guvernanta și au fost incluse clarificări suplimentare în considerentul corespunzător. Aceste modificări se reflectă în textul din anexa I.

Derogarea temporară în circumstanțe excepționale - articolul 5 alineatul (3a)

În cadrul reuniunii Coreper, o delegație a propus unele modificări la textul Președinției privind articolul 5 alineatul (3a). Dispoziția respectivă introduce o derogare temporară limitată la șapte ani, care urmărește să abordeze cazul statelor membre care atribuie de obicei contracte printr-o procedură competitivă, dar care doresc să aibă posibilitatea de a atribui noi contracte de servicii publice în mod direct, în circumstanțe excepționale. Aceste circumstanțe excepționale sunt enumerate în dispoziția respectivă.

Unele dintre modificările propuse de respectiva delegație au fost incluse în textul propus de Președinție în anexa II, care a fost, de asemenea, prezentat în cadrul Coreper.

IV. Concluzie

Consiliul este invitat să examineze textele, astfel cum figurează în anexele la prezentul raport, să rezolve chestiunile nesoluționate și să adopte o abordare generală privind ambele texte în cadrul reuniunii sale din 8 octombrie 2015.

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

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:”;

(aa) se adaugă un nou alineat (3a):

„(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 al infrastructurii și: (a) să fie utilizate de un singur operator de transport de marfă sau (b) funcțiile esențiale 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. Această dispoziție poate fi aplicată, 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.”;

(ab) se adaugă un nou alineat (3b):

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

Retelele regionale cu trafic redus gestionate de o altă entitate decât administratorul principal al infrastructurii 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. Această dispoziție poate fi aplicată, 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. ”;

(b) 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 ale 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. În conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 62 alineatul (2), Comisia decide dacă o astfel de infrastructură feroviară poate fi considerată ca fiind lipsită de importanță strategică, ținând seama de lungimea liniilor de cale ferată vizate, de nivelul de utilizare a acestora și de volumul de trafic care ar putea fi afectat.”;

(ba) se introduce un nou alineat (8a):

„(8a) Pentru o perioadă de 10 ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive, statele membre pot exclude de la aplicarea capitolului II și IV din 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 UE în domeniul feroviar și care sunt gestionate de un alt administrator al infrastructurii decât rețeaua națională principală. Întreprinderile feroviare care operează exclusiv pe aceste linii pot fi excluse de la aplicarea capitolului II.

Excluderea poate fi reînnoită pentru perioade care nu depășesc cinci ani. Cu cel puțin 12 luni înainte de expirarea datei excluderii, un stat membru care intenționează să reînnoiască excluderea informează Comisia cu privire la intenția sa. Comisia examinează dacă sunt întrunite în continuare condițiile pentru a beneficia de o excludere, astfel cum sunt menționate în paragraful anterior. În cazul în care aceste condiții nu sunt îndeplinite, Comisia adoptă o decizie cu privire la încetarea excluderii, în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 62 alineatul (2).”;

(c) se introduce alineatul (12):

„(12) În cazul în care, în cadrul unui parteneriat public-privat existent, încheiat anterior datei de 16 iunie 2015, 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.”;

(d) se introduce alineatul (13):

„(13) Administratorii privați ai infrastructurii care sunt parte a unui parteneriat public-privat încheiat înainte de [data intrării în vigoare a prezentei directive] și care nu beneficiază de fonduri publice sunt excluși din domeniul de aplicare al articolul 7d cu condiția ca împrumuturile și garanțiile financiare operate de administratorul infrastructurii să nu fie în beneficiul direct sau indirect al unor întreprinderi feroviare specifice.”

1. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) punctul 2 se înlocuiește cu următorul text: ¹

2. „administratorul infrastructurii” înseamnă orice organism sau firmă responsabilă cu operarea, întreținerea și reînnoirea infrastructurii feroviare pe o rețea, precum și cu participarea la dezvoltarea acesteia, după cum a stabilit statul membru în cadrul politicii sale generale privind dezvoltarea și finanțarea infrastructurii;
- 2a. „dezvoltarea infrastructurii feroviare” înseamnă planificarea rețelei, planificarea financiară și a investițiilor, precum și construcția și modernizarea infrastructurii;
- 2aa. „operarea infrastructurii feroviare” înseamnă alocarea traselor, gestionarea traficului și tarifarea infrastructurii; ²
- 2b. „întreținerea infrastructurii feroviare” înseamnă lucrări care vizează păstrarea stării și a capacității infrastructurii existente;

¹ S-ar putea include un considerent care să clarifice faptul că operarea infrastructurii feroviare se poate face de către structuri separate, întreprinderi integrate vertical sau întreprinderi integrate vertical combinate cu externalizare.

² S-ar putea include un considerent care să clarifice faptul că operarea infrastructurii feroviare include sistemul de control, comandă și semnalizare. Se va include un considerent care să clarifice faptul că, în acest context, ar trebui să se garanteze că infrastructura este adecvată pentru utilizarea desemnată.

- 2c. „reînnoirea infrastructurii feroviare” înseamnă lucrările majore de înlocuire pe infrastructura existentă care nu schimbă performanțele globale ale acesteia;
- 2d. „modernizarea infrastructurii feroviare” înseamnă lucrări majore de modificare a infrastructurii care îmbunătățesc [...] performanțele globale ale acesteia;
- 2e. „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.”;

(b) se adaugă următoarele puncte:

„31. „întreprindere integrată vertical” înseamnă o întreprindere în cadrul căreia, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului:

- un administrator al infrastructurii este controlat de o întreprindere care, în același timp, controlează una sau mai multe întreprinderi feroviare care operează servicii feroviare pe rețeaua administratorului infrastructurii sau

- un administrator al infrastructurii este controlat de una sau mai multe întreprinderi feroviare care operează servicii feroviare pe rețeaua administratorului infrastructurii sau

- una sau mai multe întreprinderi feroviare care operează servicii feroviare pe rețeaua administratorului infrastructurii sunt controlate de un administrator al infrastructurii.

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

În cazul în care un administrator al infrastructurii 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 ³.

32. „parteneriat public-privat” înseamnă un acord cu caracter obligatoriu între organisme publice și una sau mai multe întreprinderi, altele decât administratorul principal al infrastructurii unui stat membru ⁴, 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.

33a. „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.”

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

„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 unei întreprinderi unice.”

³ Noțiunea de independență deplină în sensul acestei definiții ar putea fi clarificată într-un considerent. „Entitatea intermediară” nu ar trebui înțeleasă ca fiind un minister.

⁴ Faptul că statul membru este cel care determină care entitate este administratorul principal al infrastructurii ar putea fi precizat într-un considerent.

3. Articolul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 7

Independența administratorului infrastructurii

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

(2) Statele membre se asigură că administratorul infrastructurii 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 în același timp:

- ca membri ai consiliului de administrație al unui administrator al infrastructurii și al unei întreprinderi feroviare,
- ca persoane responsabile cu luarea deciziilor privind funcțiile esențiale și ca membri ai consiliului de administrație al unei întreprinderi feroviare,
- în cazul în care există un consiliu de supraveghere, ca membri ai consiliului de supraveghere al unui administrator al infrastructurii și al unei întreprinderi feroviare.

(4) În cadrul întreprinderilor integrate vertical, membrii consiliului de administrație al administratorului infrastructurii, precum și persoanele responsabile cu luarea deciziilor privind funcțiile esențiale nu primesc niciun beneficiu financiar din partea întreprinderilor feroviare, nici prime legate în principal de performanța financiară a [...] unei 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 infrastructurii.

(6) Dispozițiile de la alineatul (1) 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 tarificarea infrastructurii, precum și alocarea capacităților, astfel cum sunt definite la articolul 4 alineatul (2), precum și la articolele 8, 29 și 39.”

4. Se inserează următoarele articole 7a-7g:

„Articolul 7a

Independența funcțiilor esențiale

(1) Statele membre se asigură că, în ceea ce privește funcțiile esențiale, administratorul infrastructurii 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:

- o întreprindere feroviară sau orice altă entitate juridică nu exercită o influență decisivă asupra administratorului infrastructurii în ceea ce privește funcțiile esențiale, fără a aduce atingere rolului statelor membre în ceea ce privește stabilirea cadrului de tarificare și a cadrului de alocare a capacităților, precum și a regulilor specifice de tarificare în conformitate cu articolele 29 și 39.
- o întreprindere feroviară nu exercită o influență decisivă asupra numirilor și destituirilor persoanelor responsabile cu luarea deciziilor privind funcțiile esențiale ⁵.
- mobilitatea persoanelor care sunt responsabile de funcțiile esențiale nu creează conflicte de interese.

⁵ Ar putea fi inclus un considerent pentru a clarifica faptul că procedurile de tratare a plângerilor fac, de asemenea, obiectul acestei dispoziții.

(3) Statele membre pot decide că tarifarea infrastructurii și alocarea traselor sunt realizate de un organism de tarifare și, respectiv, de 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 articolului 7 alineatul (2) și ale articolului 7 alineatul (3) a treia liniuță.⁶ Articolul 7 alineatul (3) prima liniuță 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 al infrastructurii se aplică organismului de tarifare și/sau organismului de alocare independente.

Articolul 7b

Imparțialitatea administratorului infrastructurii în ceea ce privește gestionarea traficului și planificarea întreținerii

(1) Funcțiile de gestionare a traficului și de planificare a întreținerii sunt exercitate în mod transparent și nediscriminatoriu.

(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 infrastructurii acordă acces suplimentar la procesul de gestionare a traficului, aceasta 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 infrastructurii consultă solicitanții și ține seama în cea mai mare măsură posibilă de preocupările exprimate.

⁶ Ar putea fi inclus un considerent care să explice modul în care dispozițiile relevante ale prezentei directive se aplică *mutatis mutandis* întreprinderilor integrate vertical, în cazul în care administratorul infrastructurii și întreprinderea feroviară nu au personalitate juridică distinctă, ci sunt organizate în divizii distincte în cadrul unei întreprinderi unice.

Articolul 7c

Externalizarea și partajarea funcțiilor administratorului infrastructurii ⁷

(1) Cu condiția să nu existe niciun conflict de interese și să fie garantată confidențialitatea informațiilor sensibile din punct de vedere comercial, administratorul infrastructurii poate:

- (a) să externalizeze anumite funcții către o altă entitate, dacă acesta din urmă nu este o întreprindere feroviară și nici nu controlează, nici nu este controlată de o întreprindere feroviară;
- (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 infrastructurii 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 infrastructurii, inclusiv de părți la acordurile de parteneriat public-privat, cu condiția ca toate aceste entități să îndeplinească cerințele prevăzute la articolele 7 alineatele (2)-(6), precum și la articolele 7a, 7b și 7d și să își asume responsabilitatea deplină pentru exercitarea funcțiilor în cauză.

⁷

Ar putea fi inclus un considerent care să clarifice faptul că, în temeiul dreptului intern, ar putea exista un act legislativ care să permită externalizarea funcțiilor administratorului infrastructurii.

(2a) În cazul în care funcțiile esențiale nu sunt atribuite unui furnizor de energie, acesta este scutit de normele aplicabile administratorilor infrastructurii, sub rezerva asigurării respectării dispozițiilor relevante privind dezvoltarea rețelei, în special ale articolului 8.

(3) Sub rezerva supravegherii de către organismul competent independent stabilit de statele membre, administratorul infrastructurii 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.

Transparența financiară

În plus față de articolul 6, se aplică următoarele dispoziții:

- (a) Concomitent cu respectarea procedurilor naționale aplicabile în fiecare stat membru, veniturile din activitățile de administrare a infrastructurii, inclusiv fondurile publice, pot fi utilizate de administratorul infrastructurii numai pentru a-și finanța propria afacere, inclusiv pentru rambursarea împrumuturilor sale și pentru a plăti dividende proprietarilor ⁹ [...] întreprinderii, care ar putea include acționari privați ¹⁰.
- (b) Administratorii infrastructurii nu acordă împrumuturi întreprinderilor feroviare, nici direct, nici indirect.
- (bb) Întreprinderile feroviare nu acordă împrumuturi administratorilor infrastructurii, nici direct, nici indirect.
- (c) 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.
- (cc) Împrumuturile între entitățile juridice ale unei întreprinderi integrate vertical, care au fost acordate înainte de [data intrării în vigoare a prezentei directive] continuă până la data scadenței acestora, cu condiția să fi fost contractate la prețurile pieței și să fie în mod efectiv plătite și rambursate.

⁸ Ar putea fi inclus un considerent care să precizeze că dispozițiile articolul 31 nu împiedică un stat membru să prevadă că veniturile administratorului infrastructurii provenite din tarifele de utilizare a infrastructurii trebuie să tranziteze conturile statului.

⁹ Ar putea fi inclus un considerent care să clarifice faptul că proprietarii întreprinderii includ statul și acționarii privați, cu excluderea holdingului.

¹⁰ Ar putea fi inclus un considerent care să clarifice faptul că ar trebui ca administratorul infrastructurii să poată plăti aceste venituri și dividende în mod direct sau prin intermediul unei alte entități din cadrul întreprinderii.

- (d) Orice servicii furnizate de alte entități juridice ale unei întreprinderi integrate vertical administratorului infrastructurii se bazează pe contracte și sunt achitate fie la prețurile pieței, fie la prețuri care reflectă costul producției plus o marjă rezonabilă de profit.
- (dd) Datoriile atribuite administratorului infrastructurii 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 menționate la articolul 3 punctul 31, prima liniuță, sau prin intermediul unei alte entități din cadrul întreprinderii.
- (de) 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 contabilității separate și a unor circuite financiare transparente în cadrul întreprinderii.
- (f) În cadrul întreprinderilor integrate vertical, administratorul infrastructurii ține evidențe detaliate ale oricăror raporturi comerciale și financiare cu alte entități juridice din cadrul întreprinderii respective.

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

Articolul 7e

Mecanisme de coordonare

După caz, statele membre se asigură că sunt puse în aplicare mecanisme de coordonare adecvate între administratorii principali ai infrastructurii și toate întreprinderile feroviare interesate și toți candidații interesați, astfel cum se menționează la articolul 8 alineatul (3). Reprezentantul utilizatorilor și al autorităților locale/regionale poate fi invitat să participe. 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 și utilizarea infrastructurii, precum și de calitatea serviciilor asigurate de administratorul infrastructurii.

Articolul 7f

Rețeaua Europeană a Administratorilor Infrastructurii ¹¹

- (1) Statele membre se asigură că administratorii lor principali ai infrastructurii participă și cooperează în cadrul unei rețele care se întrunește la intervale regulate 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 performanța, precum și pentru a
 - (e) contribui la activitățile de monitorizare a pieței menționate la articolul 15.
- (2) Comisia este membru al rețelei și sprijină activitatea acesteia.”

¹¹ Ar putea fi inclus un considerent care să clarifice faptul că se va acorda un temei juridic structurilor existente.

5. Articolul 10 se modifică după cum urmează:

(a) 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 îmbarce 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.”; ¹²

¹² Ar putea fi inclus un considerent care să clarifice faptul că această dispoziție care asigură accesul liber la infrastructura feroviară pentru furnizarea de servicii de transport intern de călători nu aduce atingere prerogativelor autorităților competente atunci când decid ce întreprindere să aibă în vedere pentru atribuirea directă a contractelor privind obligațiile de serviciu public (OSP): „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 sau de a atribui un contract de servicii publice în mod direct, în condițiile stabilite la articolul 5 din același regulament. Existența unui astfel de contract de servicii publice nu ar trebui să permită unui stat membru să interzică accesul 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 pune în pericol echilibrul economic al contractului OSP.”

(b) se adaugă un nou alineat (1a):

„(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 articolul 10 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 UE 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 Europene și consultă celelalte state membre în mod corespunzător.

Dacă în termen de trei luni, nici Comisia și nici vreun stat membru nu formulează obiecții, statul membru poate adopta respectiva decizie.

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

13

(c) alineatele (3) și (4) se elimină.

¹³ Ar putea fi introdus un considerent care să clarifice faptul că statele membre pot decide ca condițiile pentru acordarea dreptului de acces la infrastructura feroviară în scopul operării de servicii de transport feroviar de călători să cuprindă condiții care să permită funcționarea unui sistem de servicii de transport feroviar de călători în cadrul unui grafic de circulație integrat.

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 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:

„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 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), acesta 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) La alineatul (4), se adaugă a doua teză după cum urmează:

„Comisia adoptă măsuri comparabile până la [36 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive] în ceea ce privește serviciile de transport intern de călători.”;

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

„(5) De asemenea, statele membre pot limita 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, în cazul în care a fost acordat un drept exclusiv de a transporta călători între stațiile respective în cadrul unui contract de servicii publice atribuit înaintea datei de 16 iunie 2015 și în cazul în care operatorul serviciului public nu primește nicio compensație pentru operarea acestor servicii. Această limitare poate continua pe durata inițială a contractului sau pe o perioadă de 10 ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive, oricare dintre aceste două perioade este mai scurtă.”¹⁴

7. Se introduce următorul articol 13a:

„Articolul 13a

Sisteme comune de informații și de emitere integrată a biletelor

(1) Fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1371/2007¹⁵ și Directivei 2010/40/UE¹⁶, 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 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.”

¹⁴ Acest aspect ar trebui să fie reflectat în mod corespunzător și în textul OSP, printre altele pentru a se asigura o anumită coerență între termenele incluse în textele OSP și cele din textele referitoare la guvernare.

¹⁵ JO L 315, 3.12.2007, p. 14.

¹⁶ JO L 207, 6.8.2007, p. 1.

8. 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 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 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.”

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.”

10. La articolul 56 alineatul (1), se introduc următoarele litere (h), (i) și (j):

„(h) gestionarea traficului;

(i) planificarea lucrărilor de întreținere și reînnoire;

(j) conformitatea cu cerințele prevăzute la articolul 2 alineatul (13) și la articolele 7, 7a, 7b, 7c și 7d.”

11. La articolul 56 alineatele (2) și (9), trimiterea la „(g)” se înlocuiește cu o trimitere la „(j)”.

12. Articolul 56 alineatul (12) se modifică după cum urmează:

„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 infrastructurii, 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 infrastructurii, 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 litera (a), împrumuturile menționate la articolul 7d literele (c) și (cc), precum și creanțele menționate la articolul 7d litera (dd) 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 (3), organismul de reglementare evaluează acordurile de cooperare menționate la articolul respectiv.”

13. Articolul 32 alineatul (4) se modifică după cum urmează:

„Tarifele de utilizare a infrastructurii în cazul coridoarelor feroviare menționate în Decizia 2009/561/CE a Comisiei pot fi diferențiate pentru a stimula echiparea trenurilor cu ETCS, în conformitate cu versiunea adoptată prin Decizia 2008/386/CE a Comisiei și cu versiunile succesive. Această diferențiere nu are ca rezultat o creștere globală a veniturilor administratorului infrastructurii.

Statele membre pot decide ca această diferențiere a tarifelor de utilizare a infrastructurii să nu se aplice liniilor de cale ferată menționate în Decizia 2009/561/CE, 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 Decizia 2009/561/CE.”

14. La articolul 57 se adaugă următorul alineat (10):

„(10) În ceea ce privește deciziile referitoare la o infrastructură binațională, statele membre pot solicita să existe o coordonare între organismele de reglementare în cauză, pentru a se asigura o aliniere a impactului deciziilor.”

Articolul 2 ¹⁷

1. În pofida articolului 3 alineatul (2), statele membre adoptă și publică, în termen de cel mult 36 de 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 5-12 ale articolului 1 se aplică de la 1 ianuarie 2020, la timp pentru graficul de circulație care începe la 14 decembrie 2020.

¹⁷ Ar putea fi introdus următorul considerent pentru a clarifica faptul că statele membre pot menține normele interne privind accesul pe piață existente în temeiul dreptului intern în timpul perioadei de tranziție: „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 suficient de lungă pentru a-și putea adapta dreptul intern, precum și organizarea la nivel național. 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.”

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul EuropeanPentru Consiliu

PreședintelePreședintele

**Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a
Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de
transport feroviar intern de călători**

Articolul 1

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se modifică după cum urmează ¹⁸:

1. La articolul 2, după litera (a) se introduce următoarea literă:

„(aa) prin „servicii publice de transport feroviar de călători” se înțelege transportul public de călători pe calea ferată, cu excluderea altor moduri de transport de călători pe șine, cum ar fi transportul cu metroul sau tramvaiul”.

2. Se introduce următorul articol 2a:

„Articolul 2a

Specificarea obligațiilor de serviciu public

(1) Autoritatea competentă definește specificații privind obligațiile de serviciu public în transportul public de călători, precum și domeniul lor de aplicare în conformitate cu articolul 2 litera (e).

Specificațiile respective sunt în concordanță cu obiectivele politicii de transport public.

(2) Specificațiile privind obligațiile de serviciu public și compensarea aferentă a efectului financiar net al obligațiilor de serviciu public:

(a) îndeplinesc obiectivele politicii de transport public într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor. Aceasta include posibilitatea de a grupa servicii rentabile cu servicii nerentabile;

¹⁸ Ar putea fi adăugat următorul considerent: „Un obiectiv specific al prezentului regulament este creșterea calității, transparenței, eficacității și performanței serviciilor publice de transport feroviar de călători.”

- (b) susțin financiar asigurarea transportului public de călători în conformitate cu cerințele stabilite în politica de transport public pe termen lung.”^{19 20}

3. Articolul 4 se modifică după cum urmează:

- (0a) la alineatul (1), litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) definesc în mod clar obligațiile de serviciu public menționate la articolul 2 litera (e) și la articolul 2a pe care trebuie să le respecte operatorul de servicii publice, precum și zonele geografice în cauză;”;

- (a) la alineatul (1) litera (b), ultima teză se înlocuiește cu următorul text:

„În cazul contractelor de servicii publice care nu sunt atribuite în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) sau (3), acești parametri se stabilesc astfel încât nicio plată compensatorie să nu poată depăși suma necesară pentru acoperirea efectului financiar net asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând cont de veniturile legate de acestea care sunt reținute de operatorul de serviciu public, precum și de un profit rezonabil;”;

- (b) alineatul (6) se înlocuiește cu următorul text:

„(6) În cazul în care autoritățile competente, în conformitate cu dreptul intern, solicită ca operatorii de servicii publice să respecte anumite standarde de calitate și standarde sociale sau stabilesc criterii sociale și calitative, aceste standarde și criterii sunt cuprinse în caietele de sarcini și în contractele de servicii publice.”;

- (c[...]) se adaugă următorul alineat (8):

¹⁹ Ar putea fi adăugat următorul considerent: „Obligațiile de serviciu public ar trebui să fie în concordanță cu politica de transport public. Totuși, aceasta nu conferă autorităților competente dreptul de a primi o finanțare de o anumită valoare.”

²⁰ Ar putea fi adăugat următorul considerent: „Pentru a ține seama de diversitatea organizării teritoriale și politice a statelor membre, contractul de servicii publice poate fi atribuit de o autoritate competentă care este o combinație de autorități publice. În astfel de situații, norme clare ar trebui să stabilească rolurile fiecăreia dintre acestea în procesul de atribuire a contractului de servicii publice.”

„(8) Autoritățile competente pun la dispoziția tuturor părților interesate informațiile relevante pentru pregătirea unei oferte în cadrul unei proceduri competitive de atribuire a contractelor, ținând seama totodată de protecția legitimă a informațiilor comerciale confidențiale. Acestea includ informații privind cererea din partea călătorilor, tarifele, costurile și veniturile legate de transportul public de călători acoperit de procedura de atribuire a contractelor, precum și detalii privind specificațiile infrastructurii relevante pentru operarea vehiculelor necesare sau a materialului rulant, pentru a le permite părților interesate să realizeze planuri de afaceri bine fundamentate. Administratorii infrastructurii feroviare susțin autoritățile competente în ceea ce privește furnizarea tuturor specificațiilor relevante privind infrastructura. Neîndeplinirea dispozițiilor prevăzute mai sus face obiectul controlului juridic prevăzut la articolul 5 alineatul (7).”

4. Articolul 5 se modifică după cum urmează:

(0a) la alineatul (2), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, orice autoritate locală competentă, fie că este o autoritate de sine stătătoare sau un grup de autorități care furnizează servicii publice integrate de transport de călători, poate decide să furnizeze ea însăși servicii publice de transport de călători sau să atribuiască contracte de servicii publice în mod direct unei entități cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control similar celui exercitat asupra propriilor sale departamente.

În cazul serviciilor publice din transportul feroviar, grupul de autorități menționat la paragraful anterior poate fi compus numai din autorități locale competente a căror zonă de competență teritorială nu corespunde teritoriului național. Serviciile publice de transport de călători sau contractul de servicii publice menționate la paragraful anterior pot acoperi numai nevoile de transport ale aglomerațiilor urbane și/sau ale zonelor rurale.”²¹

(0aa) La articolul 5 alineatul (3), cuvintele „menționate la alineatele (4), (5) și (6)” se înlocuiesc cu cuvintele „menționate la alineatele (3a), [...] (4), (4a), (5) și (6)”.

²¹ Ar putea fi introdus un considerent care să clarifice faptul că este la latitudinea statelor membre să definească în dreptul intern conceptele de „aglomerații urbane” și „zone rurale”: „Având în vedere diversitatea diviziunilor administrative existente în statele membre, în cazul contractelor pentru furnizarea de servicii publice de transport feroviar de călători atribuite în mod direct de un grup de autorități locale competente, astfel cum se menționează la articolul 5 alineatul (2), determinarea autorităților locale care sunt competente în ceea ce privește „aglomerațiile urbane” și „zonele rurale” în cauză rămâne la latitudinea statelor membre.”

(0b) se adaugă următorul alineat (3a):

„(3a) Pentru contractele de servicii publice **privind transportul feroviar** atribuite pe baza unei proceduri competitive de atribuire, autoritatea competentă poate decide să atribuiască temporar noi contracte în mod direct în cazul în care **autoritatea competentă consideră că atribuirea directă este justificată de** [...] situații excepționale [...]. Aceste situații excepționale includ situațiile în care:

- calitatea și numărul ofertelor sunt considerate insuficiente pentru a garanta un bun raport calitate-preț sau

- **există o serie de proceduri competitive de atribuire care sunt deja în curs de desfășurare de către autoritatea competentă și/sau alte autorități competente și care ar putea afecta numărul și calitatea ofertelor susceptibile de a fi primite în cazul în care contractul este atribuit printr-o procedură competitivă sau**

- este necesară modificarea domeniului de aplicare a unuia sau mai multor contracte de servicii publice pentru a optimiza furnizarea de servicii publice.

Autoritatea competentă emite o decizie motivată și informează Comisia cu privire la aceasta, fără întârzieri nejustificate.

[...] Durata contractelor **atribuite în temeiul prezentului alineat** nu depășește [7] ani.

Contractele atribuite în conformitate cu prezentul alineat sunt publicate, ținând seama totodată de protecția legitimă a informațiilor comerciale confidențiale și a intereselor comerciale.”²²

²² S-ar putea adăuga un considerent care să clarifice cazurile care fac obiectul acestei dispoziții.

(0c) se adaugă următorul alineat (3b):

„(3b) La aplicarea articolului 5 alineatul (3), autoritățile competente pot decide să aplice următoarea procedură:

Autoritățile competente pot să își facă publice intențiile de a atribui un contract de servicii publice feroviare prin publicarea unui anunț de intenție în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Anunțul de intenție conține o descriere detaliată a serviciilor care vor face obiectul contractului ce urmează să fie atribuit și menționează tipul și durata contractului.

Operatorii își pot exprima interesul într-un termen stabilit de autoritatea competentă, care nu poate fi mai mic de 60 de zile de la data publicării anunțului de intenție.

În cazul în care, după această perioadă:

(a) numai un singur operator și-a exprimat interesul de a participa la procedura de atribuire a contractului de servicii publice;

(b) acesta a dovedit în mod corespunzător că va fi efectiv în măsură să furnizeze servicii de transport care respectă obligațiile stabilite în cadrul contractului de servicii publice;

(c) absența concurenței nu este rezultatul unei restrângeri artificiale a parametrilor achiziției și

(d) atunci când nu există alternative rezonabile,

autoritățile competente pot începe negocierile cu acest operator în scopul de a atribui contractul fără publicarea ulterioară a unei proceduri deschise.”;

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

„(4) Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, autoritatea competentă poate decide să atribuie în mod direct contractele de servicii publice:

(a) atunci când valoarea medie anuală a acestora este estimată la: mai puțin de 1 000 000 EUR sau mai puțin de 7 500 000 EUR în cazul unui contract de servicii publice care include servicii publice de transport feroviar de călători sau

(b) dacă aceste contracte se referă la prestarea anuală de servicii publice de transport de călători pe mai puțin de 300 000 de kilometri sau pe mai puțin de 500 000 de kilometri în cazul unui contract de servicii publice care include servicii publice de transport feroviar de călători.²³

În cazul unui contract de servicii publice atribuit în mod direct unei întreprinderi mici sau mijlocii care exploatează cel mult 23 de vehicule rutiere, aceste valori maxime pot fi ridicate fie la o valoare medie anuală estimată la mai puțin de 2 000 000 EUR, fie la furnizarea anuală de servicii publice de transport de călători pe mai puțin de 600 000 de kilometri.”;

²³

Ar putea fi inclus un considerent care să clarifice faptul că pragul mai ridicat se aplică serviciilor publice de transport feroviar de călători sau serviciilor publice de transport de călători în cazul cărora transportul feroviar reprezintă peste 50 % din valoarea serviciilor în cauză.

(aa) se adaugă următorul alineat (4a):

„(4a) Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, autoritatea competentă poate decide să atribuie în mod direct contractele de servicii publice pentru transportul public feroviar:

(a) (i) atunci când consideră că atribuirea directă este justificată de caracteristicile geografice și structurale relevante ale pieței și ale rețelei în cauză, în special dimensiunea acestora, caracteristicile cererii, complexitatea rețelei, **izolarea acestuia din punct de vedere tehnic și geografic** și de serviciile care fac obiectul contractului, precum și

(ii) în cazul în care un astfel de contract ar duce la o îmbunătățire a calității serviciilor și/sau a eficienței din punctul de vedere al costurilor în comparație cu un contract de servicii publice atribuit anterior.

Pe această bază, autoritatea competentă emite o decizie motivată și informează Comisia cu privire la aceasta, fără întârzieri nejustificate.

Statele membre care, la data intrării în vigoare a prezentului regulament, au un volum anual maxim mai mic de 23 de milioane de tren-km și care au o singură autoritate competentă la nivel național și un singur contract de servicii publice care acoperă întreaga rețea sunt considerate ca îndeplinind condițiile de la punctul (i). În cazul în care statele membre respective decid să atribuie în mod direct un contract de servicii publice, acestea informează Comisia în acest sens. Regatul Unit poate decide să aplice prezentul paragraf în cazul Irlandei de Nord.

În cazul în care autoritatea competentă decide să atribuie în mod direct un contract de servicii publice, acesta definește cerințe de performanță măsurabile, transparente și verificabile. Aceste cerințe sunt incluse în contract.

Cerințele de performanță se referă în special la punctualitatea serviciilor, la frecvența operațiunilor feroviare, la calitatea materialului rulant și la capacitatea de transport pentru călători.

Contractul include indicatori de performanță specifici care permit evaluarea periodică de către autoritatea competentă și specifică măsurile eficace și de descurajare care urmează să fie aplicate în cazul în care întreprinderea feroviară nu îndeplinește cerințele de performanță.

Autoritatea competentă evaluează periodic dacă întreprinderea feroviară și-a atins obiectivele privind respectarea cerințelor de performanță prevăzute în contract și face publice rezultatele evaluării. În cazul în care cerințele de îmbunătățire privind calitatea serviciilor și/sau eficiența din punctul de vedere al costurilor nu sunt îndeplinite, autoritatea competentă ia măsuri adecvate în timp util, inclusiv aplicarea de sancțiuni contractuale eficace și disuasive. Autoritatea competentă poate, în orice moment, să suspende sau să rezilieze integral sau parțial contractul atribuit în temeiul prezentei dispoziții în cazul în care operatorul nu reușește să îndeplinească cerințele de performanță.

(b) atunci când acestea se referă doar la furnizarea de servicii de transport feroviar de călători de către un operator care administrează simultan cea mai mare parte sau întreaga infrastructură feroviară pe care sunt furnizate serviciile, situație exclusă de la aplicarea articolelor 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8, 13 și a capitolului IV din Directiva 2012/34/UE privind instituirea spațiului feroviar unic european în conformitate cu articolul 2 alineatul (3) litera (a) sau (b) din Directiva 2012/34/UE.

Prin derogare de la articolul 4 alineatul (3), durata contractelor atribuite în mod direct în temeiul prezentului alineat nu depășește 10 ani, cu excepția cazurilor în care se aplică articolul 4 alineatul (4).

Contractele atribuite în conformitate cu prezentul alineat sunt publicate, ținând seama totodată de protecția legitimă a informațiilor comerciale confidențiale și a intereselor comerciale.”;

- (ab) alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:
- „(5) Autoritatea competentă poate lua [...] măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Această măsură de urgență ia forma unei atribuirii directe sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice sau a unei cerințe de executare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de servicii publice are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui contract de servicii publice prin măsuri de urgență sau impunerea unui astfel de contract nu depășește doi ani.”;
- (b) se adaugă următorul alineat (6a):
- „(6a) Autoritățile competente pot decide ca, pentru a stimula concurența între întreprinderile feroviare, contractele de transport public feroviar de călători care acoperă părți ale aceleiași rețele sau ale aceluiași ansamblu de rute să fie atribuite unor întreprinderi feroviare diferite. În acest scop, autoritățile competente pot decide, înainte de a lansa procedura de atribuire a contractelor, să limiteze numărul de contracte atribuite aceleiași întreprinderi feroviare.”

5. Se introduce următorul articol **5a[...]**:

„Articolul **5a[...]**

Materialul rulant feroviar

În vederea unei proceduri competitive de atribuire a contractelor, autoritățile competente evaluează dacă sunt necesare măsuri pentru a asigura accesul efectiv și nediscriminatoriu la material rulant adecvat.”²⁴

²⁴ Ar putea fi inclus un considerent pentru a explica faptul că scopul acestei dispoziții este acela de a garanta o concurență efectivă în procesul de atribuire a contractelor.

6. La articolul 6, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Orice compensație legată de o normă generală sau de un contract de servicii publice respectă articolul 4, indiferent de modul în care a fost atribuit contractul. Orice compensație, indiferent de natura ei, legată de un contract de servicii publice care nu a fost atribuit în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) sau (3) sau legată de o normă generală respectă, de asemenea, dispozițiile enunțate în anexă.”

7. Articolul 7 se modifică după cum urmează:

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

„(1) Fiecare autoritate competentă publică anual un raport cumulativ privind obligațiile de serviciu public pentru care este responsabilă, data de început și durata contractelor de servicii publice, operatorii de serviciu public selectați, precum și plățile compensatorii și drepturile exclusive acordate operatorilor de serviciu public respectivi sub forma rambursării. Raportul face distincția între transportul cu autobuzul și transportul feroviar, permite monitorizarea și evaluarea performanței, a calității și a finanțării rețelei de transport public și furnizează, dacă este cazul, informații cu privire la natura și sfera eventualelor drepturi exclusive acordate. Statele membre facilitează accesul central la aceste rapoarte, de exemplu prin intermediul unui portal de internet comun.”;

(b) la alineatul (2), se inserează următoarea literă:

„(d) data de început și durata preconizate ale contractului de servicii publice.”;

8. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (2), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Fără a aduce atingere alineatului (3),

- i) articolul 5 se aplică atribuirii contractelor de servicii publice pentru serviciile de transport de călători, atât transport rutier, cât și transport pe șine cu excepția celui feroviar, cum ar fi transportul cu metroul sau tramvaiul, începând cu 3 decembrie 2019.
- (ii) articolul 5, cu excepția alineatului (4a), se aplică serviciilor de transport feroviar de călători începând cu 3 decembrie 2019.
- (iii) articolul 5 alineatul (4a) se aplică serviciilor de transport feroviar de călători după 10 ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.
- (iv) articolul 5 alineatul (6) și articolul 7 alineatul (3) încetează să se aplice după 10 ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

Contractele de servicii publice pentru serviciile publice de transport feroviar de călători atribuite în mod direct în conformitate cu articolul 5 alineatul (6) pot continua până la data expirării.”;

(b) se introduce următorul alineat (2a):

„(2a) Contractele de servicii publice pentru servicii publice de transport feroviar de călători atribuite în mod direct pe baza unei proceduri alta decât o procedură competitivă echitabilă, în perioada cuprinsă între data intrării în vigoare a prezentului regulament și 3 decembrie 2019 pot continua până la data lor de expirare. Prin derogare de la articolul 4 alineatul (3), durata acestor contracte nu depășește 10 ani, cu excepția cazurilor în care se aplică articolul 4 alineatul (4).”;

(c) la alineatul (3), litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) începând cu 26 iulie 2000 și înainte de [data intrării în vigoare a prezentului regulament], pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire a contractelor”.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

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

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele
