

TABEL DE CONCORDANȚĂ

Actul normativ european ce urmează a fi transpus în legislația națională:

Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european

Actul normativ național care transpune actul european:

Proiect de Lege privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european

DIRECTIVA 2012/34		Lege		Diferențe	Observații
Art./Par. /Alin	Prevederi	Art./Par./ Alin	Prevederi		
1.	2.	3.	4.	5.	6.
CAP. 1	DISPOZIȚII GENERALE	CAP. 1	DISPOZIȚII GENERALE		
Articolul 1	Obiect și domeniu de aplicare	Articolul 1	Obiect și domeniu de aplicare		
(1)	Prezenta directivă stabilește:	(1)	În conformitate cu prevederile Directivei 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, prin prezenta lege se stabilesc:		
(a)	normele aplicabile gestionării infrastructurii feroviare și activităților de transport feroviar ale întreprinderilor feroviare care își au sediul sau care urmează să își stabilească sediul într-un stat membru, enunțate în capitolul II;	(a)	normele aplicabile pe teritoriul României privind administrarea infrastructurii feroviare și activitățile de transport feroviar ale operatorilor de transport feroviar care își au sediul sau care urmează să își stabilească sediul într-un stat membru, enunțate în capitolul II;		
(b)	criteriile aplicabile eliberării, înnoirii sau modificării autorizațiilor de către un stat membru, destinate întreprinderilor feroviare care sunt înființate sau urmează să fie înființate în Uniune, stabilite în capitolul III;	(b)	criteriile aplicabile eliberării, înnoirii sau modificării licențelor de transport feroviar de către Organismul de Licențe Feroviare Român, destinate operatorilor de transport feroviar care sunt înființați sau urmează să fie înființați în România, stabilite în capitolul III;		

(c)	principiile și procedurile aplicabile în privința stabilirii și perceperii tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare și în privința alocării capacităților de infrastructură feroviară, stabilite în capitolul IV.	(c)	principiile și procedurile aplicabile în privința stabilirii și perceperii tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare și în privința alocării capacităților de infrastructură feroviară, stabilite în capitolul IV.		
(2)	Prezenta directivă se aplică utilizării infrastructurii feroviare pentru servicii de transport feroviar intern și internațional.	(2)	Prezenta lege se aplică utilizării infrastructurii feroviare pentru serviciile de transport feroviar intern și internațional operate pe teritoriul României.		
Articolul 2		Articolul 2	Excluderi din domeniul de aplicare		
(1)	Dispozițiile capitolului II nu se aplică întreprinderilor feroviare care operează numai servicii de transport urban, suburban sau regional în cadrul unor rețele locale și regionale independente pentru servicii de transport pe infrastructura feroviară sau în cadrul rețelelor destinate exclusiv operării serviciilor de transport feroviar urban sau suburban.	(1) (a)	Dispozițiile capitolului II nu se aplică operatorilor de transport feroviar care operează numai servicii de transport urban, suburban sau regional în cadrul unor rețele locale și regionale independente pentru servicii de transport pe infrastructura feroviară sau în cadrul rețelelor destinate exclusiv operării serviciilor de transport feroviar urban sau suburban.		
	În pofida primului paragraf, atunci când o astfel de întreprindere feroviară se află sub controlul direct sau indirect al unei întreprinderi sau al unei alte entități care desfășoară sau integrează servicii de transport feroviar altele decât serviciile de transport urban, suburban sau regional, se aplică articolele 4 și 5. Articolul 6 se aplică de asemenea unei astfel de întreprinderi feroviare cu privire la relația dintre întreprinderea feroviară și întreprinderea sau entitatea care o controlează direct sau indirect.	(b)	În situația în care un astfel de operator de transport feroviar se află sub controlul direct sau indirect al unei societăți sau al unei alte entități care desfășoară sau integrează servicii de transport feroviar altele decât serviciile de transport urban, suburban sau regional, se aplică prevederile art. 4 și 5. Prevederile art. 6 se aplică de asemenea unor astfel de operatori de transport feroviar cu privire la relația dintre operatorii de transport feroviar și operatorii economici sau entitatea care îi controlează direct sau indirect.		
(2)	Statele membre pot exclude de la aplicarea dispozițiilor capitolului III următoarele:	(2)	Sunt excluse de la aplicarea dispozițiilor		

			capitolului III următoarele:		
(a)	întreprinderile care operează doar servicii de transport feroviar de călători pe o infrastructură feroviară locală sau regională independentă;	(a)	(a) societățile care operează doar servicii de transport feroviar de călători pe o infrastructură feroviară locală sau regională independentă;		
(b)	întreprinderile care operează doar servicii de transport feroviar de călători urban sau suburban;	(b)	societățile care operează doar servicii de transport feroviar de călători urban sau suburban;		
(c)	întreprinderile care operează numai servicii de transport feroviar de marfă regional;	(c)	societățile care operează doar servicii de transport de marfă pe o infrastructură feroviară privată care există numai pentru a fi folosită de către proprietarul acesteia în scopul realizării propriilor sale transporturi de marfă.		
(d)	întreprinderile care operează doar servicii de transport de marfă pe o infrastructură feroviară privată care există numai pentru a fi folosită de către proprietarul acesteia în scopul propriilor sale transporturi de marfă.				
(3)	Statele membre pot exclude de la aplicarea dispozițiilor articolelor 7, 8, 13 și ale capitolului IV următoarele:	(3)	Se exclud de la aplicarea dispozițiilor articolelor 7, 8, 13 și ale capitolului IV următoarele:		
(a)	rețelele locale și regionale independente destinate serviciilor pentru transportul de călători pe infrastructura feroviară;	(a)	(a) rețelele locale și regionale independente destinate serviciilor pentru transportul de călători pe infrastructura feroviară;		
(b)	rețelele destinate doar pentru operarea serviciilor feroviare de transport urban sau suburban de călători;	(b)	(b) rețelele destinate doar pentru operarea serviciilor feroviare de transport urban sau suburban de călători;		
(c)	rețelele regionale utilizate pentru transportul regional de marfă numai de către o întreprindere feroviară, nevizată la alineatul (1), până când un alt solicitant cere utilizarea capacității respectivei rețele;	(c)	(c) rețelele regionale utilizate pentru transportul regional de marfă numai de către un operator de transport feroviar, nevizat la alin. (1), până când un alt solicitant cere utilizarea capacității respectivei rețele;		

(d)	infrastructura feroviară privată care există doar pentru uzul proprietarului său, pentru propriile operațiuni de transport de marfă.	(d)	(d) infrastructura feroviară privată care există doar pentru uzul proprietarului său, pentru propriile operațiuni de transport de marfă.		
(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 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 în cauză, de nivelul de utilizare a acestora și de volumul de trafic care ar putea fi afectat.	(4)	Fără a se aduce atingere alin. (3), se pot exclude, cu respectarea legislației în vigoare, prin hotărâre de guvern de la aplicarea art. 8 alin. (3) infrastructurile feroviare locale și regionale care nu prezintă importanță strategică pentru funcționarea pieței feroviare, iar de la aplicarea capitolului IV infrastructurile feroviare locale care nu prezintă importanță strategică pentru funcționarea pieței feroviare. Ministerul Transporturilor notifică Comisiei intenția de a exclude astfel de infrastructuri feroviare.		
(5)	Statele membre pot exclude de la aplicarea articolului 31 alineatul (5) vehiculele operate sau prevăzute pentru a fi operate din și către țări terțe, care circulă pe o rețea al cărei ecartament este diferit de cel al principalei rețele feroviare din cadrul Uniunii.	(5)	Se exclud de la aplicarea art. 31 alin. (5) vehiculele operate sau prevăzute pentru a fi operate din și către state non-membre, care circulă pe o rețea al cărei ecartament este diferit de cel de 1435 mm.		
(6)	Statele membre pot stabili perioade și termene pentru calendarul procesului de alocare a capacităților care sunt diferite de cele menționate la articolul 43 alineatul (2), la punctul 2 litera (b) din anexa VI și la punctele 3, 4 și 5 din anexa VII în cazul în care stabilirea traselor internaționale în cooperare cu administratorii rețelelor din țări terțe într-o rețea al cărei ecartament este diferit de principala rețea feroviară din cadrul Uniunii are un impact semnificativ asupra calendarului de alocare a capacităților în general.	(6)	Ministerul Transporturilor stabilește, prin ordin al ministrului transporturilor, publicarea cadrului și a regulilor de tarifare a utilizării infrastructurii feroviare aplicabil în mod specific serviciilor de transport internațional de marfă provenind sau având ca destinație state non-membre, operate pe o rețea al cărei ecartament este diferit de cel al rețelei feroviare din România, cu instrumente și termene diferite de cele prevăzute la art. 29 alin. (1), în cazul în care acest lucru este		

			necesar pentru a asigura o concurență loială.		
	(7) Statele membre pot decide publicarea cadrului și a regulilor de tarificare aplicabile în mod specific serviciilor de transport internațional de marfă provenind sau având ca destinație țări terțe, operate pe o rețea al cărei ecartament este diferit de cel al principalei rețele feroviare din cadrul Uniunii, cu instrumente și termene diferite de cele prevăzute la articolul 29 alineatul (1), în cazul în care acest lucru este necesar pentru a asigura o concurență loială.				
	(8) Statele membre pot exclude de la aplicarea dispozițiilor capitolului IV infrastructura feroviară al cărei ecartament este diferit de cel al principalei rețele feroviare din cadrul Uniunii și care conectează stațiile transfrontaliere ale unui stat membru cu teritoriul unei țări terțe.				
	(9) Prezenta directivă, cu excepția articolului 6 alineatele (1) și (4) și a articolelor 10, 11, 12 și 28, nu se aplică întreprinderilor ale căror operațiuni comerciale se limitează la asigurarea serviciilor de navetă pentru vehicule rutiere prin tuneluri pe sub mare sau la operațiuni de transport sub forma serviciilor de navetă pentru vehicule rutiere prin astfel de tuneluri.				
	(10) Statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al capitolului II, cu excepția articolului 14, și al capitolului IV orice serviciu feroviar prestat în tranzit prin Uniune.				
	(11) Statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al articolului 32 alineatul (4) trenurile care nu sunt dotate cu sistemul european de control al trenurilor (ETCS), sunt utilizate pentru servicii regionale pentru călători și au fost puse în circulație pentru prima dată înainte de 1985.				

Articolul 3	Definiții	Articolul 3	Definiții		
	În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:		În sensul prezentei lege, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:		
1.	„întreprindere feroviară” înseamnă orice întreprindere publică sau privată autorizată în conformitate cu prezenta directivă, a cărei activitate principală constă în furnizarea serviciilor pentru transportul feroviar de mărfuri și/sau călători, cu obligativitatea ca întreprinderea să asigure tracțiunea; sunt incluse de asemenea întreprinderile care asigură doar tracțiunea;	18.	„Operator de transport feroviar” - echivalent expresiei „întreprindere feroviară”, definită la art.3 pct.1 din Directiva 2012/34/UE, orice entitate publică sau privată autorizată în conformitate cu prezenta lege, a cărei activitate principală constă în furnizarea serviciilor de transport feroviar de mărfuri și/sau călători, tracțiunea fiind asigurată obligatoriu de aceasta; sunt incluse de asemenea societăți care asigură doar tracțiunea. Termenul „operator de transport feroviar” va fi considerat similar termenului „întreprindere feroviară” utilizat în alte reglementări naționale sau europene privind transportul feroviar.		
2	„administratorul infrastructurii” înseamnă orice organism sau firmă responsabilă, în special, de realizarea, administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare, inclusiv gestionarea traficului, control-comandă și semnalizare; funcțiile administratorului infrastructurii în legătură cu o rețea sau o parte a unei rețele pot fi atribuite unor organisme sau firme diferite;	3.	„Administrator al infrastructurii” - Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA, compania responsabilă pentru dezvoltarea, administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare, inclusiv managementul traficului, monitorizarea și comanda semnalizării, potrivit obiectului de activitate/competențelor acesteia, conform legislației de înființare și funcționare		
3.	„infrastructură feroviară” înseamnă elementele cuprinse în lista din anexa I;	12.	„Infrastructură feroviară” - ansamblul elementelor cuprinse în lista din anexa I.		
4.	„serviciu de transport internațional de marfă” înseamnă un serviciu de transport în care trenul traversează cel puțin o frontieră a unui stat membru; se poate realiza introducerea	27.	„Serviciu de transport internațional de marfă” - un serviciu de transport în care trenul traversează cel puțin o frontieră a unui stat membru; se poate realiza introducerea și/sau scoaterea de vagoane din compunerea		

	și/sau scoaterea de vagoane din compunerea trenului, iar diferitele secțiuni pot avea origini sau destinații diferite, cu condiția ca toate vagoanele să traverseze cel puțin o frontieră;		trenului, iar diferitele secțiuni pot avea origini sau destinații diferite, cu condiția ca toate vagoanele să traverseze cel puțin o frontieră		
5.	„serviciu de transport internațional de călători” înseamnă un serviciu de călători în cadrul căruia trenul traversează cel puțin o frontieră a unui stat membru și al cărui scop principal este acela de a transporta călători între stații aflate în state membre diferite; se poate realiza introducerea și/sau scoaterea de vagoane din compunerea trenului, iar diferitele segmente ale acestuia pot avea origini și destinații diferite, cu condiția ca toate vagoanele să traverseze cel puțin o frontieră;	26.	„Serviciu de transport internațional de călători” - un serviciu de călători în cadrul căruia trenul traversează cel puțin o frontieră a unui stat membru și al cărui scop principal este acela de a transporta călători între stații aflate în state membre diferite; se poate realiza introducerea și/sau scoaterea de vagoane din compunerea trenului, iar diferitele segmente ale acestuia pot avea origini și destinații diferite, cu condiția ca toate vagoanele să traverseze cel puțin o frontieră.		
6.	„servicii urbane și suburbane” înseamnă servicii de transport al căror scop principal este de a răspunde cerințelor de transport ale unui centru urban sau ale unei suburbii, inclusiv ale unei suburbii transfrontaliere, și cerințelor de transport între un astfel de centru sau suburbie și zonele înconjurătoare;	25.	„Servicii urbane și suburbane” - serviciile de transport feroviar de călători, care funcționează pentru a satisface necesitățile de transport ale unui centru urban sau ale unei conurbații și ale zonelor de proximitate/limitrofe, asigurate prin intermediul trenurilor de transport de călători		
7.	„servicii regionale” înseamnă serviciile de transport al căror scop principal este de a răspunde cerințelor de transport ale unei regiuni, inclusiv ale unei regiuni transfrontaliere;	24	„Servicii regionale” - serviciile de transport al căror scop principal este de a răspunde cerințelor de transport ale unei regiuni, inclusiv ale unei regiuni transfrontaliere		
8.	„tranzit” înseamnă traversarea teritoriului Uniunii, fără încărcare sau descărcare de bunuri și/sau fără îmbarcarea sau debarcarea călătorilor pe teritoriul Uniunii;				
9.	„rută alternativă” înseamnă o altă rută între	23	„Rută alternativă” - o altă rută între același		

	același punct de plecare și aceeași destinație în cazul în care există substituibilitate între cele două rute pentru prestarea respectivelor servicii de transport de marfă sau de călători de către întreprinderea feroviară;		punct de origine și aceeași destinație în cazul în care există substituibilitate între cele două rute pentru prestarea respectivelor servicii de transport de marfă sau de călători de către operatorul de transport feroviar.		
10.	„alternativă viabilă” înseamnă accesul la altă infrastructură de servicii care este acceptabil din punct de vedere economic pentru întreprinderea feroviară și care îi permite să presteze respectivele servicii de transport de marfă sau de călători;	5	„ Alternativă viabilă ” - accesul la altă infrastructură de servicii care este acceptabil din punct de vedere economic pentru operatorul de transport feroviar și care îi permite să presteze respectivele servicii de transport de marfă sau de călători.		
11.	„infrastructură de servicii” înseamnă instalațiile, inclusiv terenul, clădirile și echipamentul, care au fost amenajate în mod special, integral sau parțial, pentru a permite furnizarea unuia sau mai multor servicii menționate la punctele 2-4 din anexa II;	13.	„ Infrastructură de servicii ” - instalațiile, inclusiv terenul, clădirile și echipamentele, care au fost amenajate în mod special, integral sau parțial, pentru a permite furnizarea unuia sau mai multor servicii prevăzute la punctele 2-4 din anexa II.		
12.	„operator al unei infrastructuri de servicii” înseamnă orice entitate publică sau privată responsabilă pentru gestionarea uneia sau mai multor infrastructuri de servicii sau pentru prestarea unuia sau mai multor servicii întreprinderilor feroviare menționate la punctele 2-4 din anexa II;	19	„ Operator al unei infrastructuri de servicii ” - orice entitate publică sau privată responsabilă pentru gestionarea și acordarea accesului la o infrastructură de servicii sau pentru prestarea unuia sau mai multor servicii operatorilor de transport feroviar prevăzute la punctele 2-4 din anexa II.		
13.	„acord transfrontalier” înseamnă orice acord între două sau mai multe state membre sau între state membre și țări terțe cu scopul de a facilita prestarea de servicii de transport feroviar transfrontalier;	2	„ Acord transfrontalier ” - orice acord între două sau mai multe state membre sau între state membre și state terțe cu scopul de a facilita prestarea de servicii de transport feroviar transfrontalier		
14.	„licență” înseamnă autorizația acordată de o autoritate de acordare a licențelor unei întreprinderi, prin care i se recunoaște capacitatea de a presta servicii de transport feroviar în calitate de întreprindere feroviară; această calitate poate să fie limitată la prestarea de anumite tipuri de servicii;	16.	„ Licență de transport feroviar ” - autorizația acordată de o autoritate de acordare a licențelor unui societăți, prin care i se recunoaște capacitatea de a presta servicii de transport feroviar în calitate de operator de transport feroviar. Prin licența de transport poate fi permisă prestarea doar a		

			anumitor tipuri de servicii de transport feroviar		
15.	„autoritate de acordare a licențelor” înseamnă organismul însărcinat cu acordarea licențelor într-un stat membru;	6	“ Autoritate de acordare a licențelor de transport feroviar ” - Organismul de Licențe Feroviare Român, organism independent, constituit în cadrul Autorității Feroviare Române – AFER - responsabil cu acordarea licențelor de transport feroviar în România, în condițiile legii.		
16.	„acord de natură contractuală” înseamnă un acord sau, mutatis mutandis, o înțelegere în cadrul unor măsuri administrative;				
17.	„profit rezonabil” înseamnă o rată a rentabilității capitalului propriu care ține seama de risc, inclusiv la adresa venitului, sau de absența riscului suportat de operatorul infrastructurii de servicii și este conformă cu rata medie din ultimii ani pentru sectorul în cauză;	21.	1. „ Profit rezonabil ” - o rată a rentabilității capitalului propriu, care nu poate depăși 3% și care ține seama de risc, inclusiv la adresa venitului, sau de absența riscului suportat de operatorul infrastructurii de servicii.	și este conformă cu rata medie din ultimii ani pentru sectorul în cauză;	Trebuie luat în considerare că urmare a reglementărilor existente pe plan național în domeniul transporturilor, marea majoritate a entităților economice care activează în domeniul feroviar (inclusiv operatorii infrastructurilor de servicii) au înregistrat rezultate financiare negative în ultimii ani. Ca urmare, aplicarea integrală a textului original al Directivei cu privire la “media profitului din ultimii ani” ar conduce la o valoare negativă, ceea ce ar anula semnificația termenului “profit” din definiție și ar echivala cu interdicția de a

					realiza profit impusă entităților economice din domeniul feroviar. Ca urmare, s-a preferat utilizarea în cadrul definiției a limitei maxime de 3% a profitului, care este adoptată ca valoare rezonabilă și în legislația națională care privește finanțarea publică a obligațiilor de serviciu public în transportul feroviar de pasageri. Considerăm că o astfel de abordare este de natură să asigure adaptarea la specificul național al transpunerii, să confere claritate reglementării propuse și să asigure coerența legislației care privește domeniul feroviar din România.
18.	„alocare” înseamnă repartizarea capacității de infrastructură feroviară de către administratorul infrastructurii;	4	„Alocare” - repartizarea capacității de infrastructură feroviară de către administratorul infrastructurii.		
19.	„solicitant” înseamnă o întreprindere feroviară sau o grupare internațională de întreprinderi feroviare sau alte persoane fizice sau juridice sau entități, de exemplu autoritățile competente prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și încărcătorii, expeditorii și operatorii de transport combinat care doresc să obțină capacități de	28.	„Solicitant” - un operator de transport feroviar sau o grupare națională sau internațională de operatori de transport feroviar sau alte persoane fizice sau juridice sau entități, de exemplu autoritățile competente prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și încărcătorii, expeditorii și		

	infrastructură pentru activități publice sau în interes comercial;		operatorii de transport combinat care doresc să obțină capacități de infrastructură pentru activități de serviciu public sau în interes comercial.		
20.	„infrastructură saturată” înseamnă un element al infrastructurii pentru care cererile de capacitate de infrastructură nu pot fi satisfăcute în totalitate în anumite perioade, chiar și după coordonarea diferitelor cereri de rezervare a acestor capacități;	14.	„ Infrastructură saturată ” - un element al infrastructurii pentru care cererile de capacitate de infrastructură nu pot fi satisfăcute în totalitate în anumite perioade, chiar și după coordonarea diferitelor cereri de rezervare a acestor capacități de infrastructură.		
21.	„plan de sporire a capacității” înseamnă o măsură sau o serie de măsuri însoțite de un calendar de punere în aplicare, vizând ameliorarea restricțiilor de capacitate care au condus la declararea unui element de infrastructură drept „infrastructură saturată”;	18.	„ Plan de îmbunătățire a capacității ” - o măsură sau o serie de măsuri însoțite de un calendar de punere în aplicare, vizând ameliorarea restricțiilor de capacitate care au condus la declararea unui element de infrastructură drept „infrastructură saturată”.		Termenul din textul original, în limba engleză, este „ <i>capacity enhancement plan</i> ”, care a fost tradus în varianta oficială, în limba română, a directivei prin „plan de sporire a capacității”. Trebuie însă avut în vedere că situațiile de saturare a infrastructurii nu se rezolvă neapărat prin măsuri de sporire a capacității de circulație. În practică, planul de soluționare poate fi complex și poate viza creșterea capacității pentru o anumită categorie de trenuri (unde cererea este mai mare decât capacitatea disponibilă), simultan cu reducerea capacității pentru alte/altă

					categorie de trenuri (unde există rezerve de capacitate). Pe cale de consecință, s-a preferat utilizarea termenului de „îmbunătățire”, deoarece scopul reglementării este acela de a oferi o soluție fezabilă pentru o situație de saturare (care în multe cazuri se poate asigura fără eforturi investiționale) și nu de a crește capacitatea de circulație pentru toate categoriile de trenuri, ceea ce necesită investiții masive și un timp îndelungat de finalizare.
22.	„coordonare” înseamnă procedura prin care administratorul infrastructurii și solicitanții încearcă să rezolve situațiile cererilor de rezervare concurente pentru capacitatea de infrastructură;	9.	„Coordonare” - procedura prin care administratorul infrastructurii și solicitanții încearcă să rezolve situațiile cererilor concurente de rezervare pentru capacitatea de infrastructură.		
23.	„acord-cadru” înseamnă un acord general obligatoriu din punct de vedere juridic, încheiat în temeiul dreptului public sau privat, care stabilește drepturile și obligațiile unui solicitant și ale administratorului infrastructurii cu privire la capacitățile de infrastructură care trebuie alocate și la tarifarea care se aplică pe o durată care depășește o singură perioadă de valabilitate a	1.	„Acord-cadru” - un acord general obligatoriu din punct de vedere juridic, încheiat în conformitate cu legislația în vigoare, care stabilește drepturile și obligațiile unui solicitant și ale administratorului infrastructurii cu privire la capacitățile de infrastructură care trebuie alocate și la tarifele care se aplică pe o durată		

	graficului de circulație;		care depășește o singură perioadă de valabilitate a graficului de circulație.		
24.	„capacitate de infrastructură” înseamnă posibilitatea de programare a traselor cerute pentru un segment de infrastructură pe o anumită perioadă;	7	„Capacitate de infrastructură” - posibilitatea de programare a traselor cerute pentru un segment de infrastructură pe o anumită perioadă.		
25.	„rețea” înseamnă întreaga infrastructură feroviară administrată de un administrator al infrastructurii;	22.	„Rețea” - întreaga infrastructură feroviară administrată de administratorul infrastructurii.		
26.	„document de referință al rețelei” înseamnă documentul prin care se precizează în mod detaliat regulile generale, termenele, procedurile și criteriile pentru sistemele de tarifyare și de alocare a capacităților, inclusiv orice alte informații de acest fel necesare pentru a permite introducerea cererilor de capacități de infrastructură;	10.	„Document de referință al rețelei” - documentul prin care se precizează în mod detaliat regulile generale, termenele, procedurile și criteriile pentru sistemele de tarifyare și de alocare a capacităților de infrastructură, inclusiv orice alte informații de acest fel necesare pentru a permite solicitarea capacităților de infrastructură.		
27.	„trasă” înseamnă capacitatea de infrastructură necesară pentru a permite circulația unui tren între două puncte ale rețelei, în cursul unei perioade determinate;	31	„Trasă” - capacitatea de infrastructură necesară pentru a permite circulația unui tren între două puncte ale rețelei, în cursul unei perioade determinate.		
28.	„grafic de circulație” înseamnă datele care definesc toate deplasările programate ale trenurilor și ale materialului rulant pe infrastructura respectivă pe perioada de valabilitate a acestui grafic;	11.	„Grafic de circulație” - datele care definesc toate deplasările programate ale trenurilor și ale materialului rulant pe infrastructura respectivă pe perioada de valabilitate a acestui grafic		
29.	„linie de garare” înseamnă liniile destinate în mod specific garării temporare a vehiculelor feroviare între două comenzi;	17.	„Linie de garare” - liniile destinate în mod specific staționării temporare a vehiculelor feroviare între două comenzi		
30.	„întreținere capitală” înseamnă lucrările care nu sunt efectuate de rutină, în cadrul operațiunilor de zi cu zi, și care necesită scoaterea vehiculului din funcțiune.	15.	„Întreținere capitală” - lucrările care nu sunt efectuate de rutină, în cadrul operațiunilor de zi cu zi, și care necesită scoaterea vehiculului din funcțiune.		
		29.	„State membre” - state membre ale Uniunii		Aceasta definiție a fost

			Europene (UE) sau state părți la Acordul privind Spațiul Economic European (SEE)		introdusa ca urmare a observatiilor formulate de Ministerul Afacerilor Externe
		30.	„State terțe” - state care nu sunt membre ale Spațiului Economic European.		Aceasta definitie a fost introdusa ca urmare a observatiilor formulate de Ministerul Afacerilor Externe
CAP. II	DEZVOLTAREA CĂILOR FERATE ÎN UNIUNE	CAP. II	DEZVOLTAREA CĂILOR FERATE ÎN ROMANIA		
	SECȚIUNEA 1		SECȚIUNEA 1		
	Independența administrării		Independența administrării		
Articolul 4	Independența întreprinderilor feroviare și a administratorilor infrastructurii	Articolul 4	Independența operatorilor de transport feroviar și a administratorului infrastructurii		
(1)	Statele membre se asigură că, în ceea ce privește conducerea, administrarea și controlul intern al problemelor administrative, economice și contabile, întreprinderile feroviare deținute ori controlate, direct sau indirect, de statele membre au un statut independent în baza căruia ceea ce dețin, în special active, bugete și conturi, sunt separate de cele ale statului.	(1)	Operatorii de transport feroviar deținuți ori controlați, direct sau indirect, de către stat, au un statut independent în ceea ce privește conducerea, administrarea și controlul intern al problemelor administrative, economice și contabile, în baza căruia ceea ce dețin, în special active, bugete și conturi, sunt separate de cele ale statului. Activitatea operatorilor de transport feroviar unde statul deține pachetul majoritar de acțiuni este supusă controlului Curții de Conturi și al celorlalte instituții cu atribuții de control.		
(2)	Concomitent cu respectarea cadrului de tarificare și de alocare și a normelor specifice stabilite de statele membre, administratorul infrastructurii răspunde de conducere, administrare și de controlul intern.	(2)	Concomitent cu respectarea cadrului de tarificare și de alocare și a normelor specifice stabilite prin legislația națională, administratorul infrastructurii răspunde de propria conducere, administrare și de controlul intern.		
Articolul 5	Administrarea întreprinderilor feroviare conform principiilor comerciale	Articolul 5	Administrarea operatorilor de transport feroviar conform principiilor comerciale		

(1)	Statele permit întreprinderilor feroviare să își adapteze activitățile în funcție de piață și să gestioneze aceste activități în cadrul propriilor organisme administrative, în interesul furnizării de servicii eficiente și corespunzătoare la cel mai scăzut cost posibil pentru calitatea serviciului solicitat. Întreprinderile feroviare sunt administrate conform principiilor care se aplică societăților comerciale, indiferent de cine sunt deținute. Acest lucru este valabil, de asemenea, și pentru obligațiile de serviciu public care le sunt impuse de statele membre și pentru contractele de servicii publice pe care le încheie cu autoritățile competente ale statului.	(1)	Operatorii de transport feroviar își adaptează activitățile în funcție de condițiile pieței și gestionează aceste activități sub responsabilitatea propriilor organisme de conducere, în interesul furnizării de servicii eficiente și corespunzătoare la cel mai scăzut cost posibil pentru calitatea serviciului solicitat. Operatorii de transport feroviar sunt administrați conform principiilor care se aplică societăților, indiferent de cine sunt deținute. Acest lucru este valabil, de asemenea, și pentru obligațiile de serviciu public care le sunt impuse de către stat și pentru contractele de servicii publice pe care le încheie cu autoritățile competente ale statului.		
(2)	Întreprinderile feroviare își întocmesc planurile de afaceri proprii, inclusiv programele de investiții și de finanțare. Respectiv planurile sunt concepute pentru a realiza, la nivelul întreprinderii, echilibrul financiar și alte obiective tehnice, comerciale și financiare ale gestiunii; planurile indică, de asemenea, mijloacele de atingere a acestor obiective.	(2)	Operatorii de transport feroviar își întocmesc planurile de afaceri proprii, inclusiv programele de investiții și de finanțare. Respectiv planurile sunt concepute pentru a realiza, la nivelul societății, echilibrul financiar și alte obiective tehnice, comerciale și financiare ale gestiunii; planurile indică, de asemenea, mijloacele de atingere a acestor obiective.		
(3)	Prin trimitere la orientările de politică generală emise de fiecare stat membru și ținând cont de planurile și contractele naționale (care pot fi multianuale), inclusiv planurile de investiții și de finanțare, întreprinderile feroviare sunt, în special, libere:	(3)	Prin trimitere la orientările de politică generală emise de Ministerul Transporturilor și ținând cont de planurile și contractele naționale, care pot fi multianuale, inclusiv planurile de investiții și de finanțare operatorii de transport feroviar au dreptul:		
(a)	să își stabilească organizarea internă, fără să aducă atingere dispozițiilor articolelor 7, 29 și 39;	(a)	(a) să își stabilească organizarea internă, fără să aducă atingere dispozițiilor art.7, 29 și 39;		
(b)	să controleze furnizarea și scoaterea pe piață a	(b)	(b) să controleze furnizarea și scoaterea pe		

	serviciilor și să fixeze prețurile acestora;		piață a serviciilor și să fixeze prețurile acestora;		
(c)	să ia decizii privind personalul, activele și achizițiile proprii;	(c)	(c) să ia decizii privind personalul, activele și achizițiile proprii;		
(d)	să își extindă cota de piață, să dezvolte noi tehnologii și noi servicii și să adopte orice tehnică managerială inovatoare;	(d)	(d) să își extindă cota de piață, să dezvolte noi tehnologii și noi servicii și să adopte orice tehnică managerială inovatoare;		
(e)	să stabilească noi activități în domenii asociate domeniului feroviar.	(e)	(e) să stabilească noi activități în domenii asociate domeniului feroviar.		
	Acest alineat nu aduce atingere dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007		Acest alineat nu aduce atingere dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului .		
(4)	În pofida alineatului (3), acționarii întreprinderilor feroviare aflate în proprietate publică sau sub control public pot solicita ca aprobarea lor prealabilă să fie necesară pentru deciziile majore legate de gestionarea activității, în același mod cu acționarii societăților comerciale pe acțiuni, în temeiul dispozițiilor din dreptul societăților comerciale al statelor membre. Dispozițiile prezentului articol nu aduc atingere competențelor organismelor de supraveghere în temeiul dreptului societăților comerciale al statelor membre în ceea ce privește numirea membrilor consiliului de administrație.	(4)	Deciziile majore legate de gestionarea activității operatorilor de transport feroviar, unde statul deține pachetul majoritar de acțiuni, se aprobă de Adunarea Generală a Acționarilor, la propunerea Consiliului de Administrație, cu respectarea dispozițiilor legislației în vigoare aplicabile societăților comerciale, indiferent de forma de proprietate.		
	SECȚIUNEA 2		SECȚIUNEA A 2-A		
	Separarea între administrarea infrastructurii și operațiunile de transport și diferitele tipuri de operațiuni de transport		Separarea între administrarea infrastructurii și operațiunile de transport și diferitele tipuri de operațiuni de transport		

Articolul 6	Separarea conturilor	Articolul 6	Separarea administrativă și contabilă		
(1)	Statele membre se asigură că se țin conturi de profituri și pierderi și bilanțuri separate și că acestea se publică, pe de o parte pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport de către întreprinderile feroviare și, pe de altă parte, pentru activitățile legate de administrarea infrastructurii feroviare. Fondurile publice alocate unuia dintre aceste două sectoare de activitate nu sunt transferate celuilalt.	(1)	Infrastructura feroviară și serviciile de transport feroviar se administrează în mod obligatoriu de către entități separate din punct de vedere juridic, decizional și funcțional. Această prevedere este aplicabilă și pe sectoarele infrastructurii feroviare închiriate către alte societăți, în condițiile legii, în vederea gestionării și exploatarei.		
(2)	Statele membre pot prevedea, de asemenea, ca această separare să necesite organizarea unor departamente distincte în cadrul aceleiași întreprinderi sau ca infrastructura și serviciile de transport să fie administrate de entități separate.	(2)	Operatorii de transport feroviar și administratorul infrastructurii au obligația să țină conturi de profituri și pierderi și bilanțuri separate, respectând prevederile legale în vigoare, pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport și, respectiv, pentru activitățile legate de administrarea infrastructurii feroviare și să le publice pe paginile proprii de internet și pe pagina de internet a Ministerului Transporturilor. Fondurile publice plătite pentru furnizarea serviciilor de transport sau pentru administrarea infrastructurii feroviare nu pot fi transferate între cele două sectoare de activitate. Plata serviciilor livrate între entitățile feroviare nu este considerată transfer de fonduri publice, indiferent de proveniența fondurilor cu care se efectuează plățile.		
(3)	Statele membre se asigură că se țin și se publică conturi de profit și pierderi și bilanțuri separate, pe de o parte în legătură cu activitățile privind furnizarea serviciilor de transport feroviar de mărfuri și, pe de altă parte, în legătură cu activitățile privind furnizarea serviciilor de	(3)	Operatorii de transport feroviar au obligația să țină și să publice pe paginile proprii de internet conturi de profit și pierderi și bilanțuri separate, respectând prevederile legale în vigoare, pe de o parte în legătură cu activitățile privind furnizarea serviciilor de		

	transport de călători. Fondurile publice plătite pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport ca servicii publice se prezintă separat, în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, în contabilitatea aferentă și nu sunt transferate activităților legate de furnizarea altor servicii de transport sau altor activități.		transport feroviar de mărfuri și, pe de altă parte, în legătură cu activitățile privind furnizarea serviciilor de transport de călători. Fondurile publice plătite pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport ca obligații de serviciu public se prezintă separat în contabilitatea aferentă, în conformitate cu prevederile art. 7 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, și nu pot fi transferate activităților legate de furnizarea altor servicii de transport sau altor activități.		
(4)	Conturile diferitelor sectoare de activitate menționate la alineatele (1) și (3) se țin în așa fel încât să permită monitorizarea interdicției de transfer al fondurilor publice plătite unui sector de activitate la un altul și monitorizarea utilizării veniturilor din tarifele de utilizare a infrastructurii și a excedentelor din alte activități comerciale.	(4)	Conturile diferitelor sectoare de activitate prevăzute la alin. (2) și (3) se țin în așa fel încât să permită monitorizarea interdicției de transfer al fondurilor publice plătite unui sector de activitate către un altul, precum și monitorizarea utilizării veniturilor din tarifele de utilizare a infrastructurii și a excedentelor din alte activități comerciale.		
Articolul 7	Independența funcțiilor esențiale ale unui administrator de infrastructură	Articolul 7	Independența funcțiilor esențiale ale administratorului infrastructurii		
(1)	Statele membre se asigură că funcțiile esențiale care determină accesul echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură sunt încredințate unor organisme sau firme care nu furnizează ele însele servicii de transport feroviar. Indiferent de structurile organizatorice, trebuie demonstrat că acest obiectiv a fost realizat. Funcțiile esențiale sunt:	(1)	Administratorul infrastructurii are obligația de a asigura tuturor operatorilor de transport feroviar accesul echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură. În acest scop, administratorul infrastructurii trebuie să exercite următoarele funcții esențiale:		
(a)	luarea deciziilor în legătură cu alocarea traselor, inclusiv definirea și evaluarea disponibilității, precum și alocarea efectivă a traselor individuale; și	(a)	(a) luarea deciziilor în legătură cu alocarea traselor, inclusiv definirea și evaluarea disponibilității, precum și alocarea efectivă a traselor individuale;		

(b)	luarea deciziilor în legătură cu tarifarea utilizării infrastructurii, inclusiv stabilirea și colectarea tarifelor, fără a aduce atingere articolului 29 alineatul (1).	(b)	(b) luarea deciziilor în legătură cu tarifarea utilizării infrastructurii, inclusiv stabilirea și colectarea tarifelor, fără a aduce atingere art. 29 alin.1 (1);		
	Cu toate acestea, statele membre pot încredința întreprinderilor feroviare sau oricărui alt organism responsabilitatea de a contribui la dezvoltarea infrastructurii feroviare, de exemplu prin investiții, întreținere și finanțare.	(2)	Administratorul infrastructurii nu are dreptul de a efectua servicii de transport feroviar, cu excepția transporturilor în interes propriu reglementate prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată, cu modificările și completările ulterioare.		
(2)	În cazul în care administratorul infrastructurii, prin forma sa legală și din punct de vedere organizatoric sau decizional, nu este independent față de toate întreprinderile feroviare, funcțiile menționate în capitolul IV secțiunile 2 și 3 sunt preluate de un organism de tarifare și, respectiv, de un organism de alocare care sunt independente prin forma lor legală și din punct de vedere organizatoric și decizional față de orice întreprindere feroviară.	(3)	Fără a aduce atingere dispozițiilor alin. (1), Ministerul Transporturilor poate încredința unor operatori de transport feroviar sau oricărui alt organism responsabilitatea de a contribui la dezvoltarea infrastructurii feroviare, prin investiții, întreținere și/sau finanțare, precum și prin alte modalități prevăzute de lege. Încredințarea unei astfel de responsabilități nu trebuie să implice preluarea de către entitatea respectivă a funcțiilor de decizie privind administrarea sau dezvoltarea infrastructurii feroviare.		
	(3) Atunci când dispozițiile capitolului IV secțiunile 2 și 3 se referă la funcțiile esențiale ale unui administrator de infrastructură, ele se înțeleg ca aplicându-se organismului de tarifare sau organismului de alocare pentru competențele lor respective în acest sens.				
	SECȚIUNEA 3		SECȚIUNEA A 3-A		
			Îmbunătățirea situației financiare		
Articolul 8	Finanțarea administratorului infrastructurii	Articolul 8	Finanțarea administratorului infrastructurii		
(1)	Statele membre dezvoltă infrastructura lor	(1)	Statul român, prin Ministerul		

	națională de cale ferată, ținând cont, acolo unde este cazul, de nevoile generale ale Uniunii, inclusiv de necesitatea de a coopera cu țări terțe învecinate. În acest scop, după consultarea părților interesate, statele membre publică până la 16 decembrie 2014 o strategie indicativă de dezvoltare a infrastructurii feroviare în vederea satisfacerii necesităților viitoare de mobilitate, în ceea ce privește întreținerea, reînnoirea și dezvoltarea infrastructurii, pe baza unei finanțări sustenabile a sistemului feroviar. Strategia respectivă acoperă o perioadă de cel puțin cinci ani și este reînnoibilă.		Transporturilor, asigură dezvoltarea infrastructurii naționale de cale ferată pe baza unei finanțări sustenabile a sistemului feroviar, ținând cont de necesitățile pieței interne a transporturilor și de nevoile generale ale Uniunii Europene, inclusiv de necesitatea de a coopera cu statele terțe vecine. În acest scop, Ministerul Transporturilor, cu consultarea administratorului infrastructurii, elaborează strategia indicativă de dezvoltare a infrastructurii în vederea satisfacerii necesităților viitoare de mobilitate, în ceea ce privește întreținerea, reînnoirea și dezvoltarea infrastructurii. Strategia respectivă acoperă o perioadă de cel puțin cinci ani și este reînnoibilă. După consultarea părților interesate, această strategie se publică de către Ministerul Transporturilor și se transmite Comisiei Europene.		
(2)	Având în vedere articolele 93, 107 și 108 din TFUE, statele membre pot de asemenea acorda administratorului infrastructurii finanțări la un nivel corespunzător cu funcțiile acestuia, astfel cum sunt menționate la articolul 3 punctul 2, cu dimensiunea infrastructurii și cu necesitățile financiare, în special pentru acoperirea investițiilor noi. Statele membre pot decide să finanțeze aceste investiții prin alte mijloace decât finanțarea directă din partea statului. În orice caz, statele membre respectă cerințele menționate la alineatul (4) din prezentul articol.	(2)	Ministerul Transporturilor asigură administratorului infrastructurii, în conformitate cu legislația națională și cu prevederile art. 93, 107 și 108 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene, denumit în continuare TFUE, finanțări la un nivel corespunzător cu funcțiile acestuia, astfel cum sunt prevăzute la art. 3 pct. 3, cu dimensiunea infrastructurii și cu necesitățile financiare, în special pentru acoperirea investițiilor noi. Prin hotărâre a Guvernului se poate decide, cu respectarea legislației în vigoare, finanțarea acestor investiții prin credite garantate de stat sau prin alte mijloace decât finanțarea directă din partea statului. În cazul în care administratorul infrastructurii desfășoară și alte activități economice, în afara celei de administrare a		

			infrastructurii, este necesară separarea contabilă a celor două categorii de activități, astfel încât finanțarea din partea statului să fie utilizată exclusiv pentru activitatea de administrare a infrastructurii. În orice caz, Ministerul Transporturilor asigură respectarea cerințelor prevăzute la alin. (4).		
(3)	În cadrul politicii generale stabilite de statul membru în cauză și ținând cont de strategia menționată la alineatul (1) și de finanțarea asigurată de statul membru, menționată la alineatul (2), administratorul infrastructurii adoptă un plan de afaceri care să includă programele de investiții și de finanțare. Planul se întocmește astfel încât să asigure utilizarea, furnizarea și dezvoltarea optimă și eficientă a infrastructurii, concomitent cu asigurarea unui echilibru financiar și punerea la dispoziție a mijloacelor necesare pentru realizarea acestor obiective. Administratorul infrastructurii se asigură că solicitanții cunoscuți și solicitanții potențiali, la solicitarea acestora, au acces la informații relevante și li se acordă posibilitatea de a își exprima opiniile cu privire la conținutul planului de afaceri în ceea ce privește condițiile de acces și de utilizare, precum și natura, furnizarea și dezvoltarea infrastructurii, înainte de aprobarea acestuia de către administratorul infrastructurii.	(3)	În cadrul politicii generale stabilite de Ministerul Transporturilor și ținând cont de strategia prevăzută la alin. (1) și de finanțarea asigurată de stat, prevăzută la alin. (2), administratorul infrastructurii adoptă un plan de afaceri care să includă programele de investiții și de finanțare. Planul se întocmește astfel încât să asigure utilizarea, punerea la dispoziție și dezvoltarea optimă și eficientă a infrastructurii, concomitent cu asigurarea echilibrului financiar și punerea la dispoziție a mijloacelor necesare pentru realizarea acestor obiective. Administratorul infrastructurii asigură solicitanților interesați, la cererea acestora, acces la informații relevante și posibilitatea de a își exprima opiniile cu privire la conținutul planului de afaceri în ceea ce privește condițiile de acces și de utilizare, precum și natura, furnizarea și dezvoltarea infrastructurii, înainte de aprobarea acestuia de către administratorul infrastructurii.		
(4)	Statele membre trebuie să se asigure că, în condiții normale de activitate și pe o perioadă rezonabilă care nu depășește cinci ani, conturile de profit și pierderi ale unui administrator al infrastructurii prezintă cel puțin un echilibru între venitul rezultat din tarifele de utilizare a infrastructurii, excedentul rezultat din alte activități comerciale, veniturile nerambursabile din surse private și	(4)	În condiții normale de activitate și pe o perioadă rezonabilă care nu depășește cinci ani, conturile de profit și pierderi ale administratorului infrastructurii trebuie să prezinte cel puțin un echilibru între venitul rezultat din tarifele de utilizare a infrastructurii, excedentul rezultat din alte activități comerciale, veniturile		

	finanțările din partea statului, pe de o parte, incluzând plățile în avans de la stat, dacă este cazul, și, pe de altă parte, cheltuielile cu infrastructura. Fără să aducă atingere obiectivului posibil pe termen lung privind acoperirea de către utilizator a costurilor infrastructurii pentru toate modurile de transport, pe baza unei concurențe loiale și nediscriminatorii între diversele moduri de transport, în cazul în care transportul feroviar poate concura cu alte moduri de transport, în cadrul de tarificare prevăzut la articolele 31 și 32, un stat membru poate cere administratorului infrastructurii să-și echilibreze conturile fără a apela la finanțarea statului.		nerambursabile din surse private și finanțările din partea statului, pe de o parte, incluzând, dacă este cazul, plățile în avans de la stat efectuate conform prevederilor legislației în vigoare și, pe de altă parte, cheltuielile cu infrastructura. În acest scop, în cadrul contractului de activitate încheiat între Ministerul Transporturilor și administratorul infrastructurii, se va stabili finanțarea din partea statului astfel încât să asigure realizarea acestui echilibru, iar Ministerul Transporturilor va asigura alocarea fondurilor inclusiv, atunci când este cazul, pentru finanțarea unor acțiuni cu caracter multianual. Fără să aducă atingere obiectivului pe termen lung privind acoperirea de către utilizatori a costurilor infrastructurii pentru toate modurile de transport, pe baza unei concurențe loiale și nediscriminatorii între diversele moduri de transport, în cazul în care transportul feroviar poate concura cu alte moduri de transport în cadrul de tarificare prevăzut la art. 31 și 32, Ministerul Transporturilor poate cere administratorului infrastructurii să-și echilibreze conturile fără a apela la finanțarea statului.		
Articolul 9	Reducerea transparentă a datoriilor	Articolul 9	Reducerea transparentă a datoriilor		
(1)	Fără a aduce atingere regulilor Uniunii în domeniul ajutoarelor de stat și în conformitate cu articolele 93, 107 și 108 din TFUE, statele membre instituie mecanisme adecvate care să contribuie la reducerea îndatorării întreprinderilor feroviare, aflate în proprietate publică sau sub control public, la un nivel care nu afectează o bună gestiune financiară și care le îmbunătățește situația financiară.		Fără a aduce atingere regulilor Uniunii Europene în domeniul ajutoarelor de stat și în conformitate cu prevederile art. 93, 107 și 108 din TFUE, Ministerul Transporturilor instituie mecanisme adecvate care să contribuie la reducerea îndatorării operatorilor de transport feroviar cu capital de stat, la un nivel care nu afectează o bună gestiune financiară și care le îmbunătățește		

			situația financiară. Mecanismele vor fi prevăzute prin hotărare de guvern, cu respectarea prevederilor legislației naționale și a Uniunii Europene în domeniul ajutorului de stat.		
	(2) În scopurile menționate la alineatul (1), statele membre pot solicita stabilirea unei unități separate de amortizare a datoriilor în cadrul departamentelor contabile ale acestor întreprinderi feroviare. Bilanțul unității poate fi încărcat cu toate împrumuturile luate de întreprinderea feroviară pentru a finanța atât investiția, cât și pentru a acoperi cheltuielile de funcționare în exces, care rezultă din activitățile de transport feroviar sau din administrarea infrastructurii feroviare, până în momentul în care respectivele împrumuturi sunt stinse. Datoriile care provin din operațiunile filialelor nu sunt luate în considerare.				
	(3) Alineatele (1) și (2) se aplică exclusiv datoriilor sau dobânzilor generate de datoriile contractate de întreprinderi feroviare aflate în proprietate publică sau sub control public până la data deschiderii pieței pentru o parte sau pentru totalitatea serviciilor de transport feroviar în statul membru vizat și, în orice caz, până la 15 martie 2001 sau după data aderării la Uniune în cazul statelor membre care au aderat după data respectivă.				
	SECȚIUNEA 4		SECȚIUNEA A 4-A		
	Accesul la infrastructura și serviciile feroviare		Accesul la infrastructura și serviciile feroviare		
Articolul 10	Condițiile de acces la infrastructura feroviară	Articolul 10	Condițiile de acces la infrastructura feroviară		
(1)	Întreprinderilor feroviare li se acordă, în condiții echitabile, nediscriminatorii și transparente, dreptul de acces la infrastructurile feroviare ale tuturor statelor membre, în vederea operării	(1)	Operatorilor de transport feroviar li se acordă, în condiții echitabile, nediscriminatorii și transparente, dreptul de acces la infrastructura feroviară din		

	oricărui tip de servicii de transport feroviar de mărfuri. Respectivul drept include accesul la infrastructura care conectează porturile maritime și interioare și la alte infrastructuri de servicii menționate la punctul 2 din anexa II și la infrastructura care deservește sau ar putea deservi mai mult de un client final.		Romania, în vederea operării oricărui tip de servicii de transport feroviar de mărfuri. Respectivul drept include accesul la infrastructura care conectează porturile maritime și interioare și la alte infrastructuri de servicii prevăzute la punctul 2 din anexa II și la infrastructura care deservește sau ar putea deservi mai mult de un client final.		
(2)	Întreprinderile feroviare primesc dreptul de acces la infrastructura feroviară a tuturor statelor membre în scopul operării unui serviciu de transport internațional de călători. Pe parcursul derulării unui serviciu de transport internațional de călători, întreprinderile feroviare au dreptul să îmbarce călători din orice stație situată pe ruta internațională respectivă și să îi debarce în altă stație, inclusiv în stații situate în același stat membru. Respectivul drept include accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii menționate la punctul 2 din anexa II.	(2)	Operatorilor de transport feroviar li se acordă dreptul de acces la infrastructura feroviară din România în scopul operării unui serviciu de transport internațional de călători. Pe parcursul derulării unui serviciu de transport internațional de călători, operatorii de transport feroviar au dreptul să îmbarce călători din orice stație situată pe ruta internațională respectivă și să îi debarce în altă stație. Respectivul drept include accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii prevăzute la punctul 2 din anexa II.		
(3)	În urma unei solicitări înaintate de către autoritățile competente sau de către întreprinderile feroviare interesate, organismul sau organismele de reglementare competente menționate la articolul 55 trebuie să stabilească dacă scopul principal al serviciului prestat este acela de a transporta călători între stații situate în state membre diferite.	(3)	În urma unei solicitări înaintate de către autoritățile competente sau de către operatorii de transport feroviar interesați, Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar trebuie să stabilească dacă scopul principal al serviciului prestat este acela de a transporta călători între stații situate pe teritoriul unor state membre diferite.		
(4)	Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare, de autoritățile competente și de întreprinderile feroviare și a activităților rețelei menționate la articolul 57 alineatul (1), Comisia adoptă până la 16 decembrie 2016 măsuri care să stabilească detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării alineatului (3)	(4)	Măsurile care stabilesc detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării alin. (3) din prezentul articol vor fi adoptate în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate de Comisia Europeană..		

	din prezentul articol. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).				
Articolul 11	Limitarea dreptului de acces și a dreptului de îmbarcare și debarcare a călătorilor	Articolul 11	Limitarea dreptului de acces și a dreptului de îmbarcare și debarcare a călătorilor		
(1)	Statele membre pot limita dreptul de acces prevăzut la articolul 10 la serviciile operate între un punct de plecare și o destinație care fac obiectul unuia sau mai multor contracte de servicii publice care sunt în conformitate cu dreptul Uniunii. O astfel de limitare nu are efectul de a restrânge dreptul de îmbarcare a călătorilor în orice stație situată pe ruta unui serviciu internațional și de debarcare a acestora în altă stație, inclusiv în stațiile situate în același stat membru, cu excepția cazului în care exercitarea acestui drept ar periclita echilibrul economic al unui contract de servicii publice.	(1)	Ministerul Transporturilor, cu acordul Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar, poate limita, prin decizie, dreptul de acces prevăzut la art. 10 la serviciile operate între un punct de plecare și o destinație care fac obiectul unuia sau mai multor contracte de servicii publice de transport care sunt în conformitate cu legislația Uniunii Europene și/sau cu legislația națională, după cum este cazul. O astfel de limitare nu are efectul de a restrânge dreptul de îmbarcare a călătorilor în orice stație situată pe ruta unui serviciu internațional și de debarcare a acestora în altă stație, cu excepția cazului în care exercitarea acestui drept ar periclita echilibrul economic al unui astfel de contract de servicii publice.		
(2)	Organismul sau organismele de reglementare menționate la articolul 55 stabilesc, pe baza unei analize economice obiective și a unor criterii predeterminate, dacă echilibrul economic al contractului de servicii publice ar fi periclitat, în urma unei solicitări din partea oricăreia dintre următoarele:	(2)	Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar stabilește, pe baza unei analize economice obiective și a unor criterii predeterminate stabilite în condițiile legii, dacă echilibrul economic al contractului de servicii publice ar fi periclitat, în urma unei solicitări din partea oricăreia dintre entitățile următoare:		
a)	autorității sau autorităților competente care au atribuit contractul de servicii publice;	a)	(a) Ministerul Transporturilor și/sau autoritățile competente care au atribuit contractul de servicii publice;		

b)	oricărei alte autorități competente interesate care are dreptul de a limita accesul în înțelesul prezentului articol;	b)	(b) oricare altă autoritate competentă interesată care are dreptul de a limita accesul în înțelesul prezentului articol;		
c)	administratorului infrastructurii;	c)	(c) administratorul infrastructurii;		
d)	întreprinderii feroviare care execută contractul de servicii publice.	d)	(d) operatorul de transport feroviar care execută contractul de servicii publice.		
	Autoritățile competente și întreprinderile feroviare care prestează aceste servicii publice pun la dispoziția organismului sau organismelor de reglementare competente informațiile necesare în limite rezonabile pentru a putea lua o decizie. Organismul de reglementare analizează informațiile puse la dispoziție de aceste părți și, după caz, solicită orice informații relevante de la toate părțile implicate și inițiază consultarea acestora în termen de o lună de la primirea solicitării. Organismul de reglementare trebuie să consulte toate părțile implicate, după caz, și să informeze părțile cu privire la decizia sa motivată într-un termen predeterminat și rezonabil și, în orice caz, în maximum șase săptămâni de la primirea tuturor informațiilor relevante.		La solicitarea Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar, autoritățile competente și operatorii de transport feroviar care prestează aceste servicii publice pun la dispoziție informațiile solicitate, în limite rezonabile pentru a putea lua o decizie. Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar analizează informațiile puse la dispoziție de aceste părți și, după caz, solicită orice informații relevante de la toate părțile implicate și inițiază consultarea acestora în termen de 30 zile de la primirea solicitării. Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar trebuie să consulte toate părțile implicate, după caz, și să informeze părțile cu privire la decizia sa motivată într-un termen predeterminat și rezonabil și, în orice caz, în maximum șase săptămâni de la primirea tuturor informațiilor relevante.		
(3)	Organismul de reglementare prezintă motivele care stau la baza deciziei sale și specifică termenul	(3)	(3) Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar prezintă motivele care		

	și condițiile în care oricare dintre entitățile de mai jos poate solicita reconsiderarea deciziei:		stau la baza deciziei sale și specifică termenul și condițiile în care oricare dintre entitățile de mai jos poate solicita reevaluarea situației care a stat la baza emiterii deciziei:		
(a)	autoritatea sau autoritățile competente în materie;	(a)	(a) Ministerul Transporturilor și/sau autoritățile competente în materie;		
(b)	administratorul infrastructurii;	(b)	(b) administratorul infrastructurii;		
(c)	întreprinderea feroviară care execută contractul de servicii publice;	(c)	(c) operatorul de transport feroviar care execută contractul de servicii publice;		
(d)	întreprinderea feroviară care solicită accesul.	(d)	(d) operatorul de transport feroviar care solicită accesul.		
(4)	Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare, de autoritățile competente și de întreprinderile feroviare și a activităților rețelei menționate la articolul 57 alineatul (1), Comisia adoptă până la 16 decembrie 2016 măsuri care să stabilească detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării alineatelor (1), (2) și (3) ale prezentului articol. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).	(4)	Măsurile care stabilesc detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării alin. (1), (2) și (3) din prezentul articol vor fi adoptate în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate de Comisia Europeană		
(5)	De asemenea, statele membre pot limita dreptul de îmbarcare și de debarcare a călătorilor în stațiile situate în același stat membru pe ruta unui serviciu de transport internațional de călători în cazul în care a fost acordat dreptul exclusiv de a transporta călători între stațiile respective conform unui contract de concesiune atribuit înainte de 4 decembrie 2007 pe baza unei proceduri competitive de atribuire desfășurată în condiții de competitivitate și echitate și în conformitate cu principiile aplicabile de drept al Uniunii. Această limitare poate continua fie pe durata inițială a contractului, fie pe un termen de 15 ani, oricare				

	dintre aceste două termene este mai scurt.				
(6)	Statele membre se asigură că deciziile menționate la alineatele (1), (2), (3) și (5) sunt supuse controlului judecătoresc.				
Articolul 12	Prelevarea unui tarif de la întreprinderile feroviare care prestează servicii de transport de călători	Articolul 12	Perceperea unui tarif de la operatorii de transport feroviar care prestează servicii de transport de călători		
(1)	Fără a aduce atingere prevederilor articolului 11 alineatul (2), statele membre pot acorda autorității responsabile pentru transportul feroviar de călători dreptul de a preleva un tarif de la întreprinderile feroviare care oferă servicii pentru călători pentru exploatarea rutelor care intră în competența autorității respective, între două stații pe teritoriul respectivului stat membru, în condițiile prevăzute de prezentul articol. În acest caz, întreprinderilor feroviare care oferă servicii de transport feroviar intern sau internațional de călători le este aplicat același tarif pentru exploatarea rutelor care intră în competența autorității respective.	(1)	(1) Fără a aduce atingere prevederilor art. 11 alin. (2), Ministerul Transporturilor poate percepe un tarif de la operatorii de transport feroviar care oferă servicii comerciale de transport feroviar de călători pentru exploatarea rutelor care intră în competența Ministerului Transporturilor conform contractelor de servicii publice, între două stații de pe teritoriul României, în condițiile prevăzute de prezentul articol. În acest caz, operatorilor de transport feroviar care oferă respectivele servicii de transport feroviar intern sau internațional de călători le este aplicat același tarif pentru exploatarea rutelor care intră în competența Ministerului Transporturilor.		
(2)	Tariful are scopul de a compensa autoritatea pentru obligațiile de serviciu public stabilite în contracte de servicii publice atribuite în conformitate cu dreptul Uniunii. Venitul obținut din acest tip de tarife și plătit cu titlu de compensație nu depășește ceea ce este necesar pentru a acoperi în totalitate sau în parte costurile ocazionate de executarea obligațiilor de serviciu public relevante, ținând cont de încasările pertinente și de un nivel rezonabil de profit pentru executarea obligațiilor respective.	(2)	(2) Tariful are scopul de a compensa Ministerul Transporturilor pentru obligațiile de serviciu public stabilite prin contractele de servicii publice atribuite, în condițiile legii. Venitul obținut din aplicarea acestui tarif și plătit cu titlu de compensație nu depășește ceea ce este necesar pentru a acoperi în totalitate sau în parte costurile ocazionate de executarea obligațiilor de serviciu public în cauză, ținând cont de încasările reale și de un nivel rezonabil de profit pentru executarea obligațiilor respective. Venitul obținut din aplicarea acestui tarif și plătit cu titlu de compensație se virează de		

			către Ministerul Transporturilor la bugetul de stat, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.		
(3)	Tariful respectiv este stabilit în conformitate cu dreptul Uniunii și respectă principiile echității, transparenței, nediscriminării și proporționalității, mai cu seamă între prețul mediu al serviciului pentru călător și nivelul tarifului prelevat. Tarifele totale prelevate în temeiul prezentului alineat nu trebuie să pericliteze viabilitatea economică a serviciului de transport feroviar de călători căruia îi sunt aplicate.	(3)	Tariful respectiv respectă principiile echității, transparenței, nediscriminării și proporționalității, în special între prețul mediu al serviciului de călători și nivelul taxei percepute. Sumele totale percepute în temeiul prezentului alineat nu trebuie să pericliteze viabilitatea economică a serviciului de transport feroviar de călători căruia îi sunt aplicate.		
(4)	Autoritățile competente păstrează informațiile necesare pentru a se asigura că pot identifica originea și utilizarea tarifelor. Statele membre pun aceste informații la dispoziția Comisiei.	(4)	Ministerul Transporturilor păstrează informațiile necesare pentru a se asigura că poate identifica originea și utilizarea tarifului, având obligația de a pune aceste informații la dispoziția Comisiei Europene.		
(5)	Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare, de autoritățile competente și de întreprinderile feroviare și a activităților rețelei menționate la articolul 57 alineatul (1), Comisia adoptă măsuri care să stabilească detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării prezentului articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).	(5)	Măsurile care stabilesc detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării acestui articol vor fi adoptate în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate de Comisia Europeană.		
Articolul 13	Condițiile de acces la servicii	Articolul 13	Condițiile de acces la servicii		
(1)	Administratorii infrastructurii furnizează tuturor întreprinderilor feroviare, în mod nediscriminatoriu, setul minim de acces prevăzut la punctul 1 din anexa II.	(1)	Administratorul infrastructurii furnizează tuturor operatorilor de transport feroviar, în mod nediscriminatoriu, pachetul minim de acces prevăzut la punctul 1 din anexa II.		
(2)	Operatorii infrastructurilor de servicii oferă în mod nediscriminatoriu tuturor întreprinderilor	(2)	Operatorii infrastructurilor de servicii oferă în mod nediscriminatoriu tuturor operatorilor		

	feroviar accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, la infrastructurile menționate la punctul 2 din anexa II și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri.		de transport feroviar accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, la infrastructurile prevăzute la punctul 2 din anexa II și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri.		
(3)	Pentru a garanta transparența deplină și accesul nediscriminatoriu la infrastructurile de servicii menționate la punctul 2 literele (a), (b), (c), (d), (g) și (i) din anexa II, precum și furnizarea de servicii în cadrul acestor infrastructuri, în cazul în care operatorul unei astfel de infrastructuri de servicii se află sub controlul direct sau indirect al unui organism sau al unei firme care, de asemenea, activează și deține o poziție dominantă pe piețele naționale de servicii de transport feroviar pentru care se utilizează infrastructura, operatorii acestor infrastructuri de servicii trebuie să se organizeze într-o manieră independentă din punct de vedere organizatoric și decizional față de respectivul organism sau de respectiva firmă. Această independență nu implică cerința de instituire a unei entități juridice separate pentru infrastructurile de servicii și poate fi obținută prin organizarea unor departamente distincte în cadrul aceleiași entități juridice. Pentru toate infrastructurile de servicii menționate la punctul 2 din anexa II, operatorul și respectivul organism sau respectiva firmă au conturi separate, inclusiv bilanțuri și conturi de profit și pierdere separate. În cazul în care operarea infrastructurii de servicii este asigurată de un administrator al infrastructurii sau operatorul unei infrastructuri de servicii se află sub controlul direct sau indirect al administratorului infrastructurii, îndeplinirea cerințelor stabilite în prezentul alineat se consideră demonstrată prin respectarea cerințelor stabilite la articolul 7	(3)	Pentru a garanta transparența deplină și accesul nediscriminatoriu la infrastructurile de servicii prevăzute la punctul 2 lit. (a), (b), (c), (d), (g) și (i) din anexa II, precum și furnizarea de servicii în cadrul acestor infrastructuri, în cazul în care operatorul unei astfel de infrastructuri de servicii se află sub controlul direct sau indirect al unui organism sau al unei societăți care, de asemenea, activează și deține o poziție dominantă pe piețele naționale de servicii de transport feroviar pentru care se utilizează infrastructura, operatorii acestor infrastructuri de servicii trebuie să se organizeze într-o manieră independentă din punct de vedere organizatoric și decizional față de respectivul organism sau de respectiva societate. Această independență nu implică cerința de instituire a unei entități juridice separate pentru infrastructurile de servicii și poate fi obținută prin organizarea unor departamente distincte în cadrul aceleiași entități juridice. Pentru toate infrastructurile de servicii prevăzute la punctul 2 din anexa II, operatorul și respectivul organism sau respectiva societate au conturi separate, inclusiv bilanțuri și conturi de profit și pierdere separate, care se țin și se publică cu respectarea prevederilor legale în vigoare. Operarea unei infrastructuri de servicii poate fi asigurată de administratorul infrastructurii sau de un operator al infrastructurii de servicii aflat sub controlul direct sau indirect		

			al administratorului infrastructurii, cu respectarea cerințelor stabilite la art. 7.		
(4)	Cererile depuse de întreprinderile feroviare pentru acordarea accesului la servicii și furnizarea acestora în cadrul infrastructurii de servicii la care se face referire la punctul 2 din anexa II primesc răspuns într-un termen rezonabil stabilit de organismul de reglementare menționat la articolul 55. Aceste cereri pot fi respinse numai dacă există alternative viabile care le permit operarea serviciului respectiv de transport de marfă sau călători pe aceleași rute sau pe rute alternative în condiții acceptabile din punct de vedere economic. Acest lucru nu obligă operatorul infrastructurii de servicii să realizeze investiții în resurse sau infrastructuri pentru a răspunde tuturor cererilor depuse de întreprinderile feroviare. În cazul în care solicitările întreprinderilor feroviare privesc accesul la servicii și furnizarea acestora în cadrul unei infrastructuri de servicii gestionate de un operator al infrastructurii de servicii menționat la alineatul (3), operatorul infrastructurii de servicii justifică, în scris, orice decizie de respingere și indică alternative viabile în cadrul altor facilități.	(4)	Cererile depuse de operatorii de transport feroviar pentru acordarea accesului la servicii și furnizarea acestora în cadrul infrastructurilor de servicii la care se face referire la punctul 2 din anexa II, primesc răspuns într-un termen rezonabil, stabilit de Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar, dar nu mai târziu de 30 de zile de la data depunerii cererii. Aceste cereri pot fi respinse numai dacă există alternative viabile care le permit operarea serviciului respectiv de transport de marfă sau călători pe aceleași rute sau pe rute alternative în condiții acceptabile din punct de vedere economic. Acest lucru nu obligă operatorul infrastructurii de servicii să realizeze investiții în resurse sau infrastructuri pentru a răspunde tuturor cererilor depuse de operatorii de transport feroviar. În cazul în care solicitările operatorilor de transport feroviar privesc accesul la servicii și furnizarea acestora în cadrul unei infrastructuri de servicii gestionate de un operator al infrastructurii de servicii prevăzute la alin. (3), operatorul infrastructurii de servicii justifică, în scris, orice decizie de respingere și indică alternative viabile.		
(5)	În cazul în care un operator al infrastructurii de servicii menționate la punctul 2 din anexa II descoperă că există conflicte între diferite cereri, acesta trebuie să încerce să satisfacă, pe cât posibil, toate cererile. Dacă nu există nicio	(5)	În cazul în care un operator al unei infrastructuri de servicii prevăzute la punctul 2 din anexa II descoperă că există conflicte între diferite cereri, acesta trebuie să încerce să satisfacă, pe cât posibil, toate cererile.		

	alternativă viabilă și nu se pot rezolva toate cererile de capacitate pentru infrastructura respectivă pe baza necesarului demonstrat, solicitantul poate depune o plângere pe lângă organismul de reglementare menționat la articolul 55 care examinează cazul și ia măsuri, după caz, pentru a asigura că o parte corespunzătoare din capacitate este dedicată respectivului solicitant.		Dacă nu există nicio alternativă viabilă și nu se pot rezolva toate cererile de capacitate pentru infrastructura respectivă pe baza necesarului demonstrat, solicitantul poate depune o plângere la Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar care examinează cazul și ia măsuri, când este cazul, pentru a se asigura că o parte corespunzătoare din capacitate este acordată respectivului solicitant.		
(6)	În cazul în care o infrastructură de servicii menționată la punctul 2 din anexa II nu a fost în folosință timp de cel puțin doi ani la rând, iar întreprinderile feroviare au informat operatorul respectivei infrastructuri de servicii cu privire la interesul lor legat de accesul la infrastructura respectivă, pe baza necesarului demonstrat, proprietarul acesteia trebuie să publice un anunț de concesiune sau închiriere pentru operarea infrastructurii de servicii feroviare, parțial sau integral, cu excepția cazului în care operatorul respectivei infrastructuri de servicii demonstrează faptul că un proces de reconversie aflat în desfășurare face imposibilă utilizarea acesteia de către o întreprindere feroviară.	(6)	În cazul în care o infrastructură de servicii prevăzută la punctul 2 din anexa II nu a fost în folosință timp de cel puțin doi ani la rând, iar operatorii de transport feroviar au informat operatorul respectivei infrastructuri de servicii cu privire la interesul lor legat de accesul la infrastructura respectivă, pe baza necesarului demonstrat, proprietarul acesteia trebuie să publice un anunț de concesiune sau închiriere, în condițiile legii, pentru operarea infrastructurii de servicii feroviare, parțial sau integral, cu excepția cazului în care operatorul respectivei infrastructuri de servicii demonstrează faptul că un proces de reconversie aflat în desfășurare face imposibilă utilizarea acesteia de către un operator de transport feroviar.		
(7)	În cazul în care operatorul infrastructurii de servicii prestează oricare dintre serviciile menționate la punctul 3 din anexa II sub forma unui serviciu suplimentar, acesta îl furnizează la cerere întreprinderilor feroviare, într-o manieră nediscriminatorie.	(7)	În cazul în care operatorul infrastructurii de servicii prestează oricare dintre serviciile prevăzute la punctul 3 din anexa II sub forma unui serviciu suplimentar, acesta îl furnizează la cerere operatorilor de transport feroviar, într-o manieră nediscriminatorie.		
(8)	Întreprinderile feroviare pot cere, ca servicii auxiliare, administratorului infrastructurii sau altor operatori ai infrastructurii de servicii serviciile suplimentare menționate la punctul 4 din anexa II.	(8)	Operatorii de transport feroviar pot cere administratorului infrastructurii sau operatorilor infrastructurilor de servicii, cu titlu de servicii suplimentare, serviciile		

	Operatorul infrastructurii de servicii nu este obligat să presteze aceste servicii auxiliare. În cazul în care operatorul infrastructurii de servicii decide să presteze oricare dintre serviciile respective, acesta îl prestează la cerere întreprinderilor feroviare, într-o manieră nediscriminatorie.		auxiliare prevăzute la punctul 4 din anexa II. Operatorul infrastructurii de servicii nu este obligat să presteze aceste servicii auxiliare. În cazul în care operatorul infrastructurii de servicii decide să presteze oricare dintre serviciile auxiliare respective, acesta îl prestează către operatorii de transport feroviar, la cerere, într-o manieră nediscriminatorie.		
(9)	Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare și de operatorii de infrastructuri de servicii și a activităților rețelei menționate la articolul 57 alineatul (1), Comisia poate adopta măsuri care să stabilească detaliile procedurii și criteriile de urmat pentru a avea acces la serviciile care urmează să fie furnizate în cadrul infrastructurilor de servicii menționate la punctele 2-4 din anexa II. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).	(9)	Măsurile care stabilesc detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea asigurării accesului la serviciile prevăzute la punctele 2,3 și 4 din Anexa II vor fi adoptate în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate de Comisia Europeană.		
	SECȚIUNEA 5		SECȚIUNEA A 5-A		
	Acorduri transfrontaliere		ACORDURI TRANSFRONTALIERE		
Articolul 14	Principii generale privind acordurile transfrontaliere	Articolul 14	Principii generale privind acordurile transfrontaliere		
(1)	Statele membre se asigură că dispozițiile incluse în acordurile transfrontaliere nu discriminează între întreprinderile feroviare și nu limitează libertatea întreprinderilor feroviare de a opera servicii transfrontaliere.	(1)	Acordurile transfrontaliere se încheie de către Ministerul Transporturilor, care trebuie să se asigure că dispozițiile incluse în aceste acorduri nu creează discriminări între operatorii de transport feroviar și nu limitează libertatea operatorilor de transport feroviar de a opera servicii transfrontaliere.		
(2)	Statele membre notifică Comisiei orice acord transfrontalier până la 16 iunie 2013, în ceea ce privește acordurile încheiate înaintea datei	(2)	Ministerul Transporturilor notifică Comisiei Europene orice acord transfrontalier încheiat anterior intrării în vigoare a prezentei legi.		

	respective, și înaintea încheierii de acorduri noi sau revizuite între statele membre. Comisia decide dacă respectivele acorduri sunt în conformitate cu dreptul Uniunii în termen de nouă luni de la notificarea acordurilor încheiate înainte de 15 decembrie 2012 și în termen de patru luni de la notificarea acordurilor noi sau revizuite între statele membre. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 62 alineatul (2).		De asemenea, Ministerul Transporturilor notifică Comisiei Europene orice acord transfrontalier nou sau revizuit cu alte state membre, anterior încheierii acestora, în scopul de a permite Comisiei să decidă, prin acte de punere în aplicare, dacă respectivele acorduri sunt în conformitate cu legislația Uniunii.		
(3)	Fără a aduce atingere repartizării competenței între Uniune și statele membre, în conformitate cu dreptul Uniunii, statele membre notifică Comisiei intenția lor de a începe negocierile și de a încheia acorduri transfrontaliere noi sau revizuite între state membre și țări terțe.	(3)	Ministerul Transporturilor notifică Comisiei intenția de a începe negocierile și de a încheia acorduri transfrontaliere noi sau revizuite cu state terțe.		
(4)	Dacă, în termen de două luni de la primirea notificării privind intenția unui stat membru de a începe negocierile menționate la alineatul (2), Comisia consideră că negocierile pot aduce atingere obiectivelor negocierilor în desfășurare între Uniune și respectivele țări terțe și/sau pot duce la un acord care nu este compatibil cu dreptul Uniunii, aceasta informează statul membru în consecință. Statele membre informează periodic Comisia cu privire la astfel de negocieri și, după caz, o invită să participe în calitate de observator.	(4)	Ministerul Transporturilor informează periodic Comisia Europeană cu privire la astfel de negocieri și, după caz, o invită să participe în calitate de observator.		
(5)	Statele membre sunt autorizate să aplice cu titlu provizoriu și/sau să încheie acorduri transfrontaliere noi sau revizuite cu țări terțe, cu condiția ca acestea să fie compatibile cu dreptul Uniunii și să nu aducă atingere politicii Uniunii în domeniul transporturilor. Comisia adoptă aceste decizii de autorizare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 62 alineatul (2).	(5)	În conformitate cu legislația în vigoare, Ministerul Transporturilor este autorizat, ca urmare a unor decizii adoptate în acest sens de către Comisia Europeană, să aplice cu titlu provizoriu și/sau să încheie acorduri transfrontaliere noi sau revizuite cu state terțe, cu condiția ca aceste acorduri să fie compatibile cu legislația Uniunii și să nu aducă atingere politicii acesteia în domeniul transporturilor.		

	SECȚIUNEA 6		SECȚIUNEA 6		
	Sarcinile de monitorizare ale Comisiei		MONITORIZAREA PIEȚEI		
Articolul 15	Domeniul de aplicare al monitorizării pieței	Articolul 15	Domeniul de aplicare al monitorizării		
(1)	Comisia întreprinde măsurile necesare pentru monitorizarea condițiilor tehnice și economice și a evoluțiilor de pe piața transportului feroviar în Uniune.	(1)	În scopul monitorizării pieței de către Comisia Europeană, Ministerul Transporturilor furnizează anual Comisiei informațiile necesare cu privire la utilizarea rețelelor și la evoluția condițiilor cadru în sectorul feroviar, respectând totodată rolul partenerilor sociali.		
(2)	În acest context, Comisia cooperează îndeaproape în activitatea sa cu reprezentanții statelor membre, inclusiv cu reprezentanții organismelor de reglementare menționați la articolul 55, și cu reprezentanții sectoarelor implicate, inclusiv, după caz, cu partenerii sociali din sectorul feroviar, utilizatorii și reprezentanții autorităților locale și regionale, astfel încât aceștia să poată urmări mai bine dezvoltarea sectorului feroviar și evoluția pieței, să evalueze efectul măsurilor adoptate și să analizeze impactul măsurilor planificate de Comisie. Dacă este cazul, Comisia implică, de asemenea, Agenția Europeană a Căilor Ferate, în conformitate cu funcțiile sale prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 881/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2004 privind înființarea unei Agenții Europene a Căilor Ferate (Regulamentul privind agenția) (1).	(2)	Ministerul Transporturilor și Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar, împreună cu reprezentanții sectoarelor implicate, inclusiv, după caz, cu partenerii sociali din sectorul feroviar, utilizatorii și reprezentanții autorităților locale și regionale, colaborează cu Comisia Europeană astfel încât aceștia să poată urmări mai bine dezvoltarea sectorului feroviar și evoluția pieței, să evalueze efectul măsurilor adoptate și să analizeze impactul măsurilor planificate de Comisia Europeană.		
(3)	Comisia monitorizează utilizarea rețelelor și evoluția condițiilor-cadru în sectorul feroviar, în special regimul de tarificare aferent infrastructurii, repartizarea capacităților, investițiile în infrastructura feroviară, evoluția prețurilor și a calității serviciilor de transport feroviar, serviciile				

	de transport feroviar vizate de contracte de servicii publice, autorizarea, gradul de deschidere a pieței și de apropiere între statele membre, dezvoltarea ocupării forței de muncă și a condițiilor sociale din sectorul feroviar. Aceste activități de monitorizare nu aduc atingere activităților similare din statele membre și nici rolului partenerilor sociali.				
(4)	Comisia raportează o dată la doi ani Parlamentului European și Consiliului cu privire la:				
(a)	evoluția pieței interne a serviciilor feroviare și a serviciilor prestate întreprinderilor feroviare menționate în anexa II;				
(b)	condițiile-cadru menționate la alineatul (3), inclusiv pentru serviciile publice de transport de călători pe calea ferată;				
(c)	starea rețelei feroviare din Uniune;				
(d)	(utilizarea drepturilor de acces;				
(e)	obstacolele în calea unei eficiențe sporite a serviciilor feroviare;				
(f)	deficiențele infrastructurii;				
(g)	necesitățile legislative.				
(5)	În scopul monitorizării pieței de către Comisie, statele membre furnizează anual Comisiei informațiile necesare cu privire la utilizarea rețelelor și la evoluția condițiilor-cadru în sectorul feroviar, respectând totodată rolul partenerilor sociali.				
(6)	Comisia poate adopta măsuri în vederea asigurării consecvenței în ceea ce privește obligațiile de raportare ale statelor membre. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).				

CAP. III	ACORDAREA DE LICENȚE ÎNTEPRINDERILOR FEROTIARE	CAP. III	ACORDAREA DE LICENȚE DE TRANSPORT FEROTIAR OPERATORILOR DE TRANSPORT FEROTIAR		
	SECȚIUNEA 1		SECȚIUNEA 1		
	<i>Autoritatea de acordare a licențelor</i>		<i>Autoritatea de acordare a licențelor</i>		
Articolul 16	Autoritatea de acordare a licențelor	Articolul 16	Autoritatea de acordare a licențelor		
	Fiecare stat membru desemnează o autoritate de acordare a licențelor care este responsabilă cu acordarea licențelor și cu îndeplinirea obligațiilor impuse de prezentul capitol.	(1)	(1) Autoritatea responsabilă cu acordarea licențelor de transport ferotiar din România este Organismul de Licențe Ferotiare Român, înființat în temeiul legii nr. 55/2006 privind siguranța ferotiară, cu modificările și completările ulterioare, care funcționează ca organism independent din punct de vedere funcțional și decizional în cadrul Autorității Ferotiare Române – AFER.		
	Autoritatea de acordare a licențelor nu furnizează servicii de transport ferotiar și este independentă de orice firmă sau entitate care furnizează astfel de servicii.	(2)	(2) Organismul de Licențe Ferotiare Român nu furnizează servicii de transport ferotiar și este independent de orice societate sau entitate care furnizează astfel de servicii.		
		(3)	(3) Pentru îndeplinirea atribuțiilor stabilite conform legii, Organismul de Licențe Ferotiare Român, denumit în continuare OLFR, este desemnat să efectueze următoarele activități:		
		a)	a) acordă licențe operatorilor care efectuează transport ferotiar;		
		b)	b) acordă licențe operatorilor care efectuează numai manevră ferotiară;		
		c)	c) acordă licențe operatorilor care efectuează intermedierea activității de transport pe calea ferată;		
		d)	d) acordă licențe operatorilor care efectuează unele categorii de servicii de transport ferotiar care nu intră în sfera de aplicare a		

			prezentei legi:		
		e)	e) elaborează propria strategie de modernizare și dezvoltare;		
		f)	f) acordă licențe pentru operatorii care efectuează transport urban cu metroul;		
		g)	g) întocmește anual un raport privind activitățile desfășurate în anul precedent, pe care îl publică în Buletinul AFER și pe pagina de internet a OLFR;		
		h)	h) notifică Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate, în termen de 30 de zile de la data emiterii, licențele de transport feroviar, acordate, modificate, suspendate sau retrase;		
		i)	i) elaborează norme și reglementări în domeniul său de activitate;		
		j)	j) asigură înregistrarea operatorilor de transport feroviar în „Registrul operatorilor de transport feroviar” pe care îl gestionează;		
		k)	k) asigură evidența și păstrarea normelor, reglementărilor, instrucțiunilor, metodologiilor și procedurilor aferente domeniului său de activitate;		
		l)	l) publică periodic pe pagina sa de internet lista operatorilor de transport feroviar care au dreptul să efectueze prestații de transport feroviar;		
		m)	m) îndeplinește și alte atribuții specifice domeniului său de activitate, date în competența sa prin acte normative.		
	SECȚIUNEA 2		SECȚIUNEA A 2-A		
	<i>Condiții de obținere a licenței</i>		Condiții de obținere a licenței de transport feroviar		
Articolul 17	Cerințe generale	Articolul 17	Cerințe generale		

(1)	O întreprindere are dreptul să solicite o licență în statul membru în care este stabilită.	(1)	(1) Orice societate stabilită în România, cu capital de stat și/sau privat, care are înscrise în actul constitutiv activități de transport pe calea ferată, are dreptul să solicite OLFR obținerea unei licențe de transport feroviar, corespunzătoare serviciilor de transport feroviar pe care urmează să le efectueze, în condițiile legii.		
(2)	(Statele membre nu acordă licențe și nici nu le prelungesc valabilitatea în cazul în care nu sunt respectate cerințele din prezentul capitol.	(2)	(2) OLFR nu acordă licențe de transport feroviar și nici nu le prelungește valabilitatea în cazul în care nu sunt respectate cerințele din prezentul capitol.		
(3)	O întreprindere care îndeplinește cerințele prevăzute în prezentul capitol este autorizată să primească o licență.	(3)	(3) Orice societate care îndeplinește cerințele prevăzute în prezentul capitol este îndreptățită să primească o licență de transport feroviar în condițiile legii.		
(4)	Nicio întreprindere nu este autorizată să presteze serviciile de transport feroviar reglementate de prezentul capitol dacă nu i s-a eliberat licența adecvată pentru serviciile care urmează să fie prestate.	(4)	(4) Nicio societate nu este autorizată să efectueze serviciile de transport feroviar reglementate de prezentul capitol dacă nu posedă licența de transport feroviar corespunzătoare pentru serviciile pe care urmează să le presteze, emisă de OLFR în condițiile legii.		
	În orice caz, o astfel de licență în sine nu îi acordă titularului dreptul de acces la infrastructura feroviară.		Operatorii de transport au dreptul de acces la infrastructura feroviară în condițiile, în care, pe lângă licența de transport feroviar, îndeplinesc și condițiile prevăzute de lege pentru prestarea serviciului de transport feroviar și pentru accesul pe infrastructura feroviară.		
(5)	Comisia adoptă măsuri care să stabilească detaliile pentru utilizarea unui tipizat comun pentru licență și, dacă este necesar, pentru a asigura o concurență echitabilă și eficiență pe piețele transportului feroviar, detalii privind procedura care trebuie urmată în vederea aplicării		(5) Pentru emiterea licenței de transport feroviar se utilizează tipizatul comun având formatul standard prevăzut în Anexa IIa Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/171 al Comisiei din 4 februarie 2015 privind anumite aspecte din cadrul procedurii		

	prezentului articol. Respectiv actele de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).		de acordare de licențe întreprinderilor feroviare.		
Articolul 18	Condiții pentru obținerea unei licențe	Articolul 18	Condiții pentru obținerea unei licențe de transport feroviar		
(1)	O întreprindere care solicită o licență trebuie să fie în măsură să demonstreze autorităților care acordă licențele din statul membru respectiv, înaintea începerii activităților sale, că va putea în orice moment îndeplini cerințele privind buna reputație, capacitatea financiară și competența profesională și, de asemenea, că va putea să acopere riscurile de răspundere civilă enunțate la articolele 19-22.	(1)	(1) O societate care solicită o licență de transport feroviar trebuie să fie în măsură să demonstreze OLFR, înaintea începerii activităților sale, că va putea în orice moment îndeplini cerințele privind onorabilitatea, capacitatea financiară, competența profesională și, de asemenea, că va putea să acopere riscurile de răspundere civilă, așa cum sunt enunțate la art. 19-22, din prezenta lege.		
		(2)	(2) Societatea care solicită o licență de transport feroviar trebuie să furnizeze toate informațiile necesare dovedirii îndeplinirii cerințelor de acordare a acestei licențe.		
	În aceste scopuri, fiecare întreprindere care solicită o licență furnizează toate informațiile utile.				
Articolul 19	Cerințe privind buna reputație	Articolul 19	Cerințe privind onorabilitatea		
	Statele membre definesc condițiile în care sunt îndeplinite cerințele de bună reputație pentru a se asigura că o întreprindere care solicită o licență sau persoanele responsabile cu administrarea respectivei întreprinderi:		Ministerul Transporturilor definește, prin procedurile de acordare a licențelor de transport feroviar, condițiile în care sunt îndeplinite cerințele de onorabilitate pentru a se asigura că o societate care solicită o licență de transport feroviar sau persoanele responsabile cu administrarea respectivei societăți:		
(a)	(a) nu au suferit o condamnare penală gravă, inclusiv pentru infracțiuni comise în domeniul comercial;	(a)	a) nu au suferit o condamnare penală gravă, inclusiv pentru fapte de participare la activități ale unei organizații criminale, pentru corupție, pentru fraudă și/sau pentru spălare de bani, pentru infracțiuni comise în		

			domeniul comercial;		
(b)	(b) nu au fost declarate falimentare;	(b)	b) nu au fost declarate în stare de faliment;		
(c)	(c) nu au suferit o condamnare pentru infracțiuni grave stabilite în legislația specifică aplicabilă în domeniul transporturilor;	(c)	c) nu au suferit o condamnare pentru infracțiuni grave stabilite în legislația specifică aplicabilă în domeniul transporturilor;		
(d)	(d) nu au fost sancționate pentru încălcări grave sau repetate cu privire la îndeplinirea obligațiilor impuse de legislația socială sau legislația muncii, inclusiv obligațiile impuse de protecția muncii și de legislația privind asigurările de sănătate, precum și de legislația vamală, în cazul unei companii care dorește să opereze transporturi transfrontaliere de mărfuri supuse procedurilor vamale.	(d)	d) nu au fost sancționate pentru încălcări grave sau repetate cu privire la îndeplinirea obligațiilor impuse de legislația socială și/sau legislația muncii, inclusiv obligațiile impuse de protecția muncii și de legislația privind asigurările de sănătate, precum și de legislația vamală, în cazul unui solicitant care dorește să opereze transporturi feroviare transfrontaliere de mărfuri supuse procedurilor vamale;		
		e)	e) nu au înscris informații în cazierul fiscal.		
Articolul 20	Cerințe privind capacitatea financiară	Articolul 20	Cerințe privind capacitatea financiară		
(1)	Cerințele privind capacitatea financiară sunt îndeplinite când o întreprindere care solicită o licență poate demonstra că va fi în măsură să îndeplinească obligațiile sale prezente și potențiale, stabilite pe bază de ipoteze realiste, pe o perioadă de 12 luni.	(1)	(1) Cerințele privind capacitatea financiară sunt îndeplinite când o societate care solicită o licență de transport feroviar poate demonstra că va fi în măsură să îndeplinească obligațiile sale prezente și potențiale, stabilite pe bază de ipoteze realiste, pe o perioadă de 12 luni.		
(2)	Autoritatea de acordare a licențelor verifică capacitatea financiară în special prin intermediul conturilor anuale ale întreprinderii feroviare sau, în cazul întreprinderilor care solicită o licență care nu sunt în măsură să prezinte conturile anuale, pe baza unui bilanț. Fiecare întreprindere care solicită o licență pune la dispoziție cel puțin informațiile indicate în anexa III.	(2)	(2) OLFR verifică capacitatea financiară în special prin intermediul conturilor anuale ale operatorilor de transport feroviar sau, în cazul societăților care solicită o licență de transport feroviar, dar nu sunt în măsură să prezinte conturile anuale, pe baza unui bilanț contabil înregistrat la autoritatea financiară competentă. Fiecare societate care solicită o		

			licență de transport feroviar pune la dispoziție cel puțin informațiile indicate în anexa III.		
(3)	Autoritatea de acordare a licențelor consideră că o întreprindere care solicită o licență nu are capacitatea financiară dacă există arierate substanțiale sau recurente în materie de impozite sau de contribuții la asigurările sociale, rezultate din activitatea întreprinderii.	(3)	(3) OLFR consideră că o societate care solicită o licență de transport feroviar nu are capacitatea financiară dacă există arierate substanțiale sau recurente în materie de impozite sau de contribuții sociale, rezultate din activitatea sa. Criteriile în funcție de care se definesc noțiunile de „arierate substanțiale sau recurente” se stabilesc prin hotărârea de guvern prevăzută la art. 25, alin. (1).		
(4)	Autoritatea de acordare a licențelor poate solicita prezentarea unui raport de audit și a documentelor corespunzătoare emise de o bancă, de o casă de economii, de un contabil sau de un auditor. Respectiv documente includ informațiile indicate în anexa III.	(4)	(4) OLFR poate solicita prezentarea unui raport de audit și a documentelor corespunzătoare emise de o instituție financiară bancară, de o altă instituție financiară sau de un auditor autorizat. Respectiv documente includ informațiile indicate în anexa III.		
(5)	Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 60 în ceea ce privește anumite modificări aduse anexei III. Astfel, anexa III poate fi modificată, pentru a specifica informațiile care trebuie furnizate de întreprinderile care solicită o licență sau pentru a le completa în funcție de experiența dobândită de autoritățile de acordare a licențelor sau de evoluția pieței transportului feroviar.				
Articolul 21	Cerințe privind competența profesională	Articolul 21	Cerințe privind competența profesională		
	Cerințele referitoare la competența profesională sunt îndeplinite dacă întreprinderea care solicită o licență poate să demonstreze că are sau va avea o organizație de gestionare care posedă cunoștințele sau experiența necesare pentru exercitarea unui control operațional și a unei supravegheri sigure și eficiente a tipului de operații specificate în licență.		Cerințele referitoare la competența profesională sunt îndeplinite dacă societatea care solicită o licență de transport feroviar poate să demonstreze că are o structură organizatorică care posedă cunoștințele sau experiența necesare pentru exercitarea unui control operațional și a unei supravegheri		

			sigure și eficace a tipului de operații specificate în licența de transport feroviar.		
Articolul 22	Cerințe privind acoperirea pentru răspunderea civilă	Articolul 22	Cerințe privind acoperirea pentru răspunderea civilă		
	Fără a aduce atingere normelor Uniunii privind ajutoarele de stat și în conformitate cu articolele 93, 107 și 108 din TFUE, o întreprindere feroviară este asigurată în mod corespunzător sau dispune de garanții adecvate, în condițiile pieței, pentru acoperirea, în conformitate cu legislația internă și internațională, a răspunderii sale civile în caz de accidente, în special în ceea ce privește pasagerii, bagajele, mărfurile, poșta și terții. În pofida acestei obligații, se poate ține seama de caracteristicile specifice și de riscurile diferitelor tipuri de servicii, în special pentru operațiunile feroviare cu scop cultural sau de patrimoniu.		Fără a aduce atingere normelor Uniunii Europene privind ajutoarele de stat și în conformitate cu prevederile art. 93, 107 și 108 din TFUE, pentru a face dovada că îndeplinește cerințele în materie de asigurare a răspunderii civile, societatea trebuie să fie asigurată în mod corespunzător, conform legii, sau să dispună de garanții adecvate, în condițiile pieței, pentru acoperirea, în conformitate cu legislația internă și internațională, a răspunderii sale civile în caz de accidente, în special în ceea ce privește călătorii, bagajele, mărfurile, poșta și terții. În pofida acestei obligații, se poate ține seama de caracteristicile specifice și de riscurile diferitelor tipuri de servicii, în special pentru operațiunile feroviare cu scop cultural sau de patrimoniu.		
	SECȚIUNEA 3		SECȚIUNEA A 3-A		
	Valabilitatea licenței		Valabilitatea licenței de transport feroviar		
Articolul 23	Valabilitatea teritorială și temporală	Articolul 23	Valabilitatea teritorială și temporală		
(1)	Licența este valabilă pe întreg teritoriul Uniunii.	(1)	(1) Licența de transport feroviar acordată de către OLFR este valabilă pe întreg teritoriul Uniunii Europene și al statelor părți la Acordul privind Spațiul Economic European. Licențele de transport feroviar acordate într-un stat membru sunt valabile pe teritoriul României.		
(2)	O licență este valabilă atât timp cât întreprinderea feroviară își îndeplinește obligațiile prevăzute în prezentul capitol. Cu toate acestea, autoritatea de acordare a licențelor poate prevedea revizuirea	(2)	(2) O licență de transport feroviar acordată de către OLFR este valabilă atât timp cât operatorul de transport feroviar își îndeplinește obligațiile prevăzute în		

	acestora la intervale periodice. Într- un astfel de caz, revizuirea trebuie să aibă loc cel puțin o dată la cinci ani.		prezentul capitol. OLFR reexaminează la interval de 2 ani îndeplinirea acestor cerințe.		
(3)	Dispoziții specifice care reglementează suspendarea sau retragerea unei licențe pot fi incluse în licența propriu-zisă.	(3)	(3) Dispoziții specifice care reglementează suspendarea sau retragerea unei licențe de transport feroviar sunt incluse în licența propriu-zisă.		
Articolul 24	Licența temporară, aprobarea, suspendarea și revocarea	Articolul 24	Licența temporară, acordarea, suspendarea și retragerea		
(1)	(Dacă există dubii serioase în ceea ce privește respectarea cerințelor din prezentul capitol, în special a celor de la articolul 18, de către o întreprindere feroviară, autoritatea de acordare a licențelor poate să verifice în orice moment dacă acea întreprindere feroviară îndeplinește efectiv acele cerințe.	(1)	(1) Dacă există suspiciuni în ceea ce privește respectarea de către un operator de transport feroviar a cerințelor din prezentul capitol, în special a celor de la art. 18, OLFR poate verifica în orice moment dacă acel operator de transport feroviar îndeplinește efectiv acele cerințe.		
	În cazul în care autoritatea de acordare a licențelor constată că o întreprindere feroviară nu mai îndeplinește cerințele, aceasta suspendă sau retrage licența.	(2)	(2) În cazul în care OLFR constată că un operator de transport feroviar nu mai îndeplinește cerințele, acesta suspendă sau retrage licența de transport feroviar acordată în conformitate cu prevederile prezentei legi.		
(2)	În cazul în care autoritatea de acordare a licențelor dintr- un stat membru constată că există dubii serioase în ceea ce privește respectarea cerințelor prevăzute în prezentul capitol de către o întreprindere feroviară căreia i s-a eliberat o licență de către autoritatea de acordare a licențelor dintr-un alt stat membru, aceasta informează fără întârziere autoritatea din urmă.	(3)	(3) În cazul în care OLFR constată că există suspiciuni în ceea ce privește respectarea cerințelor prevăzute în prezentul capitol de către un operator de transport feroviar căruia i s-a eliberat o licență de transport feroviar de către autoritatea de acordare a licențelor dintr-un alt stat membru, acesta informează de îndată, dar nu mai târziu de 3 zile, autoritatea competentă din statul membru.		
(3)	În pofida alineatului (1), în cazul în care o licență este suspendată sau retrasă din cauza nerespectării cerințelor privind capacitatea financiară, autoritatea de acordare a licențelor poate elibera o licență temporară până la reorganizarea întreprinderii feroviare, cu condiția ca siguranța să nu fie periclitată. Licența temporară nu este însă	(4)	(4) Prin excepție de la prevederile alin. (1), în cazul în care o licență de transport feroviar este suspendată sau retrasă din cauza nerespectării cerințelor privind capacitatea financiară, OLFR poate elibera o licență de transport feroviar temporară până la reorganizarea operatorului de transport		

	valabilă pe o perioadă mai mare de șase luni de la data eliberării sale.		feroviar, cu condiția ca siguranța să nu fie periclitată. Licența de transport feroviar temporară poate fi eliberată pentru o perioadă de cel mult 6 luni..		
(4)	În cazul în care o întreprindere feroviară și-a întrerupt activitatea pe o perioadă de șase luni sau nu și-a început activitatea în termen de șase luni de la acordarea licenței, autoritatea de acordare a licențelor poate decide ca licența să fie supusă din nou unei proceduri de aprobare sau să fie suspendată.	(5)	(5) În cazul în care un operator de transport feroviar și-a întrerupt activitatea pe o perioadă de șase luni sau nu și-a început activitatea în termen de șase luni de la acordarea licenței de transport feroviar, OLFR poate decide ca licența să fie supusă din nou unei proceduri de aprobare sau să fie suspendată.		
	În ceea ce privește începerea activității, întreprinderea feroviară poate solicita stabilirea unui termen mai lung, ținând seama de natura specifică a serviciilor care urmează să fie prestate.	(6)	(6) În ceea ce privește începerea activității, operatorul de transport feroviar poate solicita, pe baza unor motive justificate, stabilirea unui termen mai mare de 6 luni de la acordarea licenței de transport feroviar, ținând cont de tipul serviciilor de transport înscrise în licența, iar OLFR, în urma unei analize, poate aproba fixarea unui interval mai mare de 6 luni până la începerea activității de operare a serviciilor de transport feroviar.		
(5)	În eventualitatea unei modificări de natură să afecteze situația juridică a unei întreprinderi feroviare și, în special, în caz de fuziune sau preluare, autoritatea de acordare a licențelor poate decide ca licența să facă din nou obiectul unei cereri de aprobare. Întreprinderea feroviară respectivă poate să-și continue activitatea dacă autoritatea de acordare a licențelor nu decide că siguranța este periclitată. Într-un astfel de caz, decizia trebuie motivată.	(7)	(7) În cazul unei modificări de natură să afecteze situația juridică a unui operator de transport feroviar și, în special, în caz de fuziune sau preluare, OLFR poate decide ca licența de transport feroviar să facă din nou obiectul unei cereri de aprobare. Operatorul de transport feroviar respectiv poate să-și continue activitatea dacă OLFR nu decide că siguranța este periclitată. Într-un astfel de caz, decizia trebuie motivată.		
(6)	În cazul în care o întreprindere feroviară intenționează să-și modifice sau să-și extindă activitățile în mod semnificativ, licența sa trebuie înaintată autorității de acordare a licențelor în	(8)	(8) În cazul în care un operator de transport feroviar intenționează să-și modifice sau să-și extindă activitățile în mod semnificativ, licența de transport feroviar trebuie înaintată		

	vederea reexaminării acesteia.		OLFR în vederea reexaminării acesteia.		
(7)	Autoritatea de acordare a licențelor nu permite unei întreprinderi feroviare care face obiectul unei proceduri de faliment sau al unei proceduri similare să-și păstreze licența dacă autoritatea respectivă este convinsă că nu există o posibilitate realistă de restructurare financiară satisfăcătoare într-o perioadă rezonabilă.	(9)	(9) În situația declanșării unei proceduri de insolvență a unui operator de transport feroviar, OLFR analizează situația intervenită. Licența de transport feroviar se suspendă, cu excepția situației în care operatorul prezintă dovezi relevante cu privire la capacitatea de a-și continua activitatea, prin reorganizare, în condițiile legii, într-o perioadă rezonabilă prevăzută în procedurile de acordare a licenței de transport feroviar.		
(8)	În cazul în care o autoritate de acordare a licențelor eliberează, suspendă, revocă sau modifică o licență, aceasta informează imediat Agenția Europeană a Căilor Ferate în acest sens. Agenția Europeană a Căilor Ferate informează apoi autoritățile de acordare a licențelor din celelalte state membre.	(10)	(10) În cazul în care OLFR eliberează, suspendă, retrage sau modifică o licență de transport feroviar, acesta informează imediat Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate în acest sens.		
Articolul 25	Procedura de acordare a licențelor	Articolul 25	Procedura de acordare a licențelor de transport feroviar		
(1)	Procedurile de acordare a licențelor se fac publice de către statul membru în cauză, care informează Comisia cu privire la aceasta.	(1)	(1) Procedurile de acordare a licențelor de transport feroviar în România se aprobă prin Hotărâre a Guvernului României, se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I și se postează pe pagina de internet a OLFR. Ministerul Transporturilor informează Comisia Europeană cu privire la aprobarea și publicarea procedurilor de acordare a licențelor.		

(2)	Autoritatea care acordă licențele adoptă o decizie cu privire la cererea de acordare a unei licențe cât mai curând posibil, dar nu mai târziu de trei luni de la data la care i-au fost prezentate toate informațiile relevante, în special datele menționate în anexa III. Autoritatea care acordă licențele ține seama de toate informațiile disponibile. Decizia se comunică de îndată întreprinderii care solicită o licență. Orice refuz trebuie să fie motivat.	(2)	(2) OLFR adoptă o decizie cu privire la cererea de acordare a unei licențe de transport feroviar într-un termen rezonabil, dar nu mai târziu de trei luni de la data la care i-au fost prezentate toate informațiile relevante, în special datele prevăzute în anexa III. OLFR ține seama de toate informațiile disponibile. Decizia se comunică de îndată societății care solicită o licență de transport feroviar. Orice refuz trebuie să fie motivat.		
(3)	Statele membre se asigură că deciziile autorității de acordare a licențelor sunt supuse controlului jurisdicțional.	(3)	(3) Contestațiile împotriva deciziilor luate de OLFR se soluționează potrivit reglementărilor legale în vigoare referitoare la contenciosul administrativ.		
CAP. IV	PERCEPEREA DE TARIFE PENTRU UTILIZAREA INFRASTRUCTURII FERROVIARE ȘI ALOCAREA CAPACITĂȚII DE INFRASTRUCTURĂ FERROVIARĂ	CAP. IV	PERCEPEREA DE TARIFE PENTRU UTILIZAREA INFRASTRUCTURII FERROVIARE ȘI ALOCAREA CAPACITĂȚII DE INFRASTRUCTURĂ FERROVIARĂ		
	<i>SECȚIUNEA 1</i>		<i>SECȚIUNEA 1</i>		
	<i>Principii generale</i>		<i>Principii generale</i>		
<i>Articolul 26</i>	Utilizarea efectivă a capacității de infrastructură	<i>Articolul 26</i>	Utilizarea efectivă a capacității de infrastructură		
	Statele membre se asigură că sistemele de tarificare și de alocare a capacităților de infrastructură feroviară respectă principiile stabilite de prezenta directivă și permit astfel administratorului infrastructurii să introducă pe piață și să utilizeze optim și efectiv capacitățile de infrastructură disponibile.		Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar are dreptul de a solicita administratorului infrastructurii toate datele necesare pentru a se asigura că sistemele de tarificare și de alocare a capacităților de infrastructură feroviară respectă principiile stabilite de prezenta lege și permit astfel administratorului infrastructurii să introducă		

			pe piață și să utilizeze optim și efectiv capacitățile de infrastructură disponibile.		
Articolul 27	Documentul de referință al rețelei	Articolul 27	Documentul de referință al rețelei		
(1)	(1) După consultarea părților interesate, administratorul infrastructurii stabilește și publică un document de referință al rețelei, care se obține după achitarea unei taxe care nu depășește costul de publicare a acestui document. Documentul de referință se publică în cel puțin două limbi oficiale ale Uniunii. Conținutul documentului de referință al rețelei va fi pus la dispoziție gratuit, în format electronic, pe portalul web al administratorului infrastructurii și este accesibil prin intermediul unui portal web comun. Acel portal web este creat de administratorii infrastructurii în temeiul cooperării acestora în conformitate cu articolele 37 și 40.	(1)	(1) După consultarea părților interesate, administratorul infrastructurii stabilește și publică un document de referință al rețelei, care se poate obține în formă tipărită după achitarea unei taxe care nu depășește costul de publicare a acestui document. Documentul de referință se publică în cel puțin două limbi oficiale ale Uniunii, dintre care una este limba română. Conținutul documentului de referință al rețelei va fi pus la dispoziție gratuit, în format electronic, pe pagina de internet a administratorului infrastructurii și este accesibil prin intermediul unui portal web comun creat de administratorii de infrastructuri din statele membre în temeiul cooperării acestora în conformitate cu prevederile art. 37 și 40.		
(2)	(2) Documentul de referință al rețelei stabilește caracteristicile infrastructurii puse la dispoziție întreprinderilor feroviare și conține informații care stabilesc condițiile de acces la infrastructura feroviară relevantă. Documentul de referință al rețelei conține de asemenea informații care stabilesc condițiile de acces la infrastructurile de servicii legate de rețeaua administratorului de infrastructură și de furnizare de servicii în cadrul acestor infrastructuri sau indică un site pe care astfel de informații sunt puse la dispoziție cu titlu gratuit în format electronic. Conținutul documentului de referință al rețelei este prevăzut în anexa IV.	(2)	(2) Documentul de referință al rețelei stabilește caracteristicile infrastructurii puse la dispoziție operatorilor de transport feroviar și conține informații care stabilesc condițiile de acces la infrastructura feroviară relevantă. Documentul de referință al rețelei conține de asemenea informații care stabilesc condițiile de acces la infrastructurile de servicii legate de rețeaua administratorului infrastructurii și de furnizare de servicii în cadrul acestor infrastructuri de servicii sau indică un site pe care astfel de informații sunt puse la dispoziție cu titlu gratuit în format electronic. Conținutul documentului de referință al rețelei este prevăzut în anexa IV.		
(3)	(3) Documentul de referință al rețelei se	(3)	(3) Documentul de referință al rețelei se		

	actualizează periodic și se modifică, dacă este cazul.		actualizează periodic și se modifică, dacă este cazul.		
(4)	(4) Documentul de referință al rețelei se publică cel târziu cu patru luni înainte de data limită pentru introducerea cererilor pentru capacități de infrastructură.	(4)	(4) Documentul de referință al rețelei se publică cel târziu cu patru luni înainte de data limită pentru introducerea cererilor pentru capacități de infrastructură.		
<i>Articolul 28</i>	Acorduri între întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură	<i>Articolul 28</i>	Acorduri între operatorii de transport feroviar și administratorul infrastructurii		
	Orice întreprindere feroviară care asigură servicii de transport feroviar încheie, în temeiul dreptului public sau privat, acordurile necesare cu administratorii infrastructurii feroviare utilizate. Condițiile care guvernează aceste acorduri trebuie să nu fie discriminatorii și să fie transparente, în conformitate cu prezenta directivă.		Orice operator de transport feroviar care asigură servicii de transport feroviar încheie, în conformitate cu prevederile legale în vigoare, acordurile necesare cu administratorul infrastructurii. Condițiile care guvernează aceste acorduri trebuie să nu fie discriminatorii și să fie transparente, în conformitate cu prezenta lege.		
	SECȚIUNEA 2		SECȚIUNEA A 2-A		
	Tarife de utilizare a infrastructurii și pentru servicii		Tarife de utilizare a infrastructurii și pentru servicii		
<i>Articolul 29</i>	Stabilirea, calcularea și perceperea tarifelor	<i>Articolul 29</i>	Stabilirea, calcularea și perceperea tarifelor		
(1)	Statele membre stabilesc un cadru de tarification cu respectarea independenței administrării prevăzute la articolul 4. Sub rezerva condiției respective, statele membre stabilesc și regulile specifice de tarification sau transferă această competență administratorului infrastructurii. Statele membre se asigură că documentul de referință al rețelei cuprinde regulile și cadrul de tarification sau indică un site web în cadrul căruia sunt publicate regulile și cadrul de tarification. Administratorul infrastructurii calculează și percepe tariful pentru utilizarea infrastructurii în conformitate cu cadrul și regulile de tarification	(1)	Stabilirea cadrului pentru tarificationul utilizării infrastructurii feroviare se face prin contractul de activitate prevăzut la art. 30 alin. (2), în conformitate cu prevederile legale în vigoare, cu respectarea independenței administrării prevăzute la art. 4. Regulile specifice de tarification se stabilesc de către administratorul infrastructurii și se publică de către acesta în documentul de referință al rețelei, împreună cu cadrul pentru tarificationul utilizării infrastructurii feroviare. Administratorul infrastructurii calculează și percepe tariful pentru utilizarea		

	stabilite. Fără a aduce atingere independenței administrării prevăzută la articolul 4 și sub rezerva conferirii dreptului în mod direct prin dreptul constituțional înainte de 15 decembrie 2010, parlamentele naționale pot avea dreptul de a examina și, după caz, revizui nivelul tarifelor stabilite de administratorul rețelei. Orice astfel de revizuire asigură faptul că tarifele sunt în conformitate cu prezenta directivă și cu regulile și cadrul de tarificare stabilite.		infrastructurii feroviare în conformitate cu cadrul și regulile de tarificare stabilite.		
(2)	Cu excepția situației în care sunt adoptate dispoziții speciale în conformitate cu articolul 32 alineatul (3), administratorii infrastructurii se asigură că sistemul de tarificare utilizat se bazează pe aceleași principii valabile pentru întreaga lor rețea.	(2)	(2) Administratorul infrastructurii se asigură că sistemul de tarificare utilizat se bazează pe aceleași principii valabile pentru întreaga rețea, exceptând cazul prevăzut la art. 32 alin. (3).		
(3)	Administratorii infrastructurii se asigură că aplicarea sistemelor de tarificare determină tarife echivalente și nediscriminatorii pentru diferitele întreprinderi feroviare care efectuează prestații de servicii de tip echivalent, în zone de piață similară, și că tarifele aplicate efectiv respectă regulile stabilite în documentul de referință al rețelei.	(3)	(3) Administratorul infrastructurii se asigură că aplicarea sistemelor de tarificare determină tarife echivalente și nediscriminatorii pentru diferiți operatori de transport feroviar care efectuează prestații de servicii de tip echivalent, în zone de piață similare, și că tarifele aplicate efectiv respectă regulile stabilite în documentul de referință al rețelei.		
(4)	Administratorul infrastructurii respectă confidențialitatea din punct de vedere comercial a informațiilor care îi sunt comunicate de solicitanți.	(4)	(4) Administratorul infrastructurii respectă confidențialitatea din punct de vedere comercial a informațiilor care îi sunt comunicate de solicitanți.		
<i>Articolul 30</i>	Costurile infrastructurii și contabilitatea	<i>Articolul 30</i>	Costurile infrastructurii și contabilitatea		
(1)	Administratorii infrastructurii sunt stimulați, respectându-se cerințele în materie de siguranță și prin menținerea și îmbunătățirea calității serviciului de infrastructură, să reducă costurile de furnizare a infrastructurii și nivelul tarifelor de acces.	(1)	Administratorul infrastructurii trebuie stimulat să reducă costurile de furnizare a infrastructurii și nivelul tarifelor de acces, în condițiile menținerii și îmbunătățirii calității serviciului de infrastructură și a respectării cerințelor în materie de siguranță.		

(2)	Fără a aduce atingere competențelor lor privind planificarea și finanțarea infrastructurii feroviare și principiului bugetar al anualității, atunci când acesta se aplică, statele membre se asigură că un acord de natură contractuală care respectă principiile și parametrii de bază din anexa V este încheiat între autoritatea competentă și administratorul infrastructurii pe o perioadă de cel puțin cinci ani. Statele membre se asigură că acordurile de natură contractuală în curs la 15 decembrie 2012 se modifică, dacă este necesar, în vederea alinierii lor la dispozițiile prezentei directive cu ocazia reînnoirii acestora sau cel târziu până la 16 iunie 2015.	(2)	(2) Fără a aduce atingere competențelor lor privind planificarea și finanțarea infrastructurii feroviare și principiului bugetar al anualității, între Ministerul Transporturilor și administratorul infrastructurii se încheie un contract de activitate pe o perioadă de cel puțin 5 ani. Acest contract respectă cel puțin principiile și parametrii de bază din anexa V.		
(3)	Statele membre pun în aplicare stimulentele menționate la alineatul (1) prin intermediul acordului de natură contractuală menționat la alineatul (2) sau prin intermediul măsurilor de reglementare sau printr-o combinație de stimulente în vederea reducerii costurilor în cadrul acordului de natură contractuală și nivelul tarifelor prin intermediul măsurilor de reglementare.	(3)	(3) Modul de punere în aplicare a stimulentele prevăzute la alin. (1) se stabilește prin contractul de activitate.		
(4)	Dacă un stat membru decide să pună în aplicare stimulentele menționate la alineatul (1) prin intermediul măsurilor de reglementare, acesta se va baza pe analiza reducerilor de costuri care ar putea fi obținute. Aceste dispoziții nu aduc atingere competențelor organismului de reglementare de a revizui tarifele menționate la articolul 56.	(4)	(4) În cazul în care modul de punere în aplicare a stimulentele prevăzute la alin. (1) din prezentul articol se stabilește prin intermediul măsurilor de reglementare, acesta se va baza pe analiza reducerilor de costuri care ar putea fi obținute. Aceste dispoziții nu aduc atingere competențelor de a revizui tarifele ale Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar prevăzute la art. 56.		
(5)	Clauzele acordului de natură contractuală menționat la alineatul (2) și structura plăților destinate asigurării fondurilor administratorului	(5)	(5) Clauzele contractului de activitate prevăzut la alin. (2) și structura plăților destinate asigurării fondurilor		

	infrastructurii sunt convenite în avans și acoperă întreaga durată a contractului.		administratorului infrastructurii sunt convenite în avans și acoperă întreaga durată a contractului.		
(6)	Statele membre se asigură că solicitanții cunoscuți și solicitanții potențiali, la solicitarea acestora, sunt informați de către autoritatea competentă și administratorul infrastructurii și că li se oferă oportunitatea de a-și exprima punctele de vedere cu privire la conținutul acordului de natură contractuală înainte de semnarea acestuia. Acordul de natură contractuală se publică în termen de o lună de la data încheierii sale. Administratorul infrastructurii asigură coerența dintre dispozițiile acordului și planul de afaceri.	(6)	(6) Prevederile proiectului contractului de activitate se publică de către Ministerul Transporturilor, astfel încât oricărui terț interesat să i se ofere oportunitatea de a-și exprima punctele de vedere cu privire la conținutul contractului de activitate înainte de semnarea acestuia. Contractul de activitate se publică pe pagina de internet a Ministerului Transporturilor în termen de 30 zile de la data încheierii sale. Administratorul infrastructurii asigură coerența dintre prevederile contractului de activitate și planul de afaceri prevăzut la art. 8 alin. (3).		
(7)	Administratorii infrastructurii elaborează și țin un registru al activelor lor și al activelor de administrarea cărora sunt răspunzători, care vor fi utilizate pentru a evalua finanțarea necesară pentru repararea sau înlocuirea acestora. Acesta este însoțit de informații privind cheltuielile cu reînnoirea și modernizarea infrastructurii.	(7)	Administratorul infrastructurii elaborează și ține un registru al activelor din patrimoniul său și al activelor de administrarea cărora este răspunzător în temeiul legii și potrivit contractelor de concesiune/închiriere a domeniului public, încheiate în condițiile reglementărilor în vigoare, care se utilizează pentru a evalua finanțarea necesară pentru repararea sau înlocuirea acestora. Registrul include și informații privind cheltuielile cu reînnoirea și modernizarea infrastructurii.		
(8)	Administratorii infrastructurii stabilesc o metodă de repartizare a costurilor între diferitele categorii de servicii oferite întreprinderilor feroviare. Statele membre pot cere aprobarea prealabilă. Această metodă este actualizată periodic pe baza celor mai bune uzanțe internaționale.	(8)	Administratorul infrastructurii stabilește o metodă de repartizare a costurilor între diferitele categorii de servicii oferite operatorilor de transport feroviar. Această metodă este actualizată periodic pe baza celor mai bune uzanțe internaționale.		
Articolul 31	Principii de tarificare	Articolul 31	Principii de tarificare		

(1)	Tarifele de utilizare a infrastructurii feroviare și a infrastructurii de servicii se plătesc administratorului infrastructurii și, respectiv, operatorului infrastructurii de servicii, iar aceștia le utilizează la finanțarea activităților lor.	(1)	Tarifele de utilizare a infrastructurii feroviare și a infrastructurii de servicii se plătesc administratorului infrastructurii și, respectiv, operatorului infrastructurii de servicii, iar aceștia le utilizează la finanțarea activităților lor.		
(2)	Statele membre solicită administratorului infrastructurii feroviare și operatorului infrastructurii de servicii să furnizeze organismului de reglementare toate informațiile necesare asupra tarifelor impuse pentru a permite organismului de reglementare să își îndeplinească funcțiile menționate la articolul 56. În acest scop, administratorul infrastructurii și operatorul infrastructurii de servicii trebuie să poată demonstra întreprinderilor feroviare că tarifele de utilizare a infrastructurii și serviciilor facturate în fapt întreprinderii feroviare, în conformitate cu articolele 30-37, respectă metodologia, regulile și, dacă este cazul, baremurile stabilite în documentul de referință al rețelei.	(2)	(2) Administratorul infrastructurii și operatorii infrastructurilor de servicii au obligația să furnizeze Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar, la solicitarea acestuia, toate informațiile necesare asupra tarifelor impuse pentru a permite acestuia să își îndeplinească funcțiile prevăzute la art. 56. În acest scop, administratorul infrastructurii și operatorii infrastructurilor de servicii trebuie să poată demonstra operatorilor de transport feroviar că tarifele de utilizare a infrastructurii și serviciilor facturate în fapt operatorilor de transport feroviar, în conformitate cu prevederile art. 30-37, respectă metodologia, regulile și, dacă este cazul, baremurile stabilite în documentul de referință al rețelei.		
(3)	Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatului (4) sau (5) din prezentul articol sau articolului 32, tarifele pentru setul minim de prestații și pentru accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii sunt stabilite la costul direct imputabil operării serviciilor de transport feroviar. Administratorul infrastructurii poate decide să efectueze adaptări graduale la aceste modalități în termen de cel mult patru ani după intrarea în vigoare a acestor acte de punere în aplicare.	(3)	Fără a aduce atingere dispozițiilor alin. (4) sau (5) din prezentul articol sau art. 32, tarifele pentru setul minim de prestații și pentru accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii sunt stabilite la costul direct imputabil operării serviciilor de transport feroviar, în conformitate cu măsurile adoptate de Comisia Europeană, prin acte de punere în aplicare, privind modalitățile de calcul al costurilor suportate în mod direct ca rezultat al operării unui tren. Administratorul infrastructurii poate decide să efectueze adaptări graduale la aceste		

			modalități în termen de cel mult patru ani după intrarea în vigoare a acestor acte de punere în aplicare.		
	Până la 16 iunie 2015, Comisia adoptă măsuri privind modalitățile de calcul al costurilor suportate în mod direct ca rezultat al operării unui tren. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).				
(4)	Tarifele de utilizare a infrastructurii menționate la alineatul (3) pot include un tarif care să reflecte deficitul de capacitate al secțiunii identificabile a infrastructurii pe durata perioadelor de saturare.	(4)	Tarifele de utilizare a infrastructurii prevăzute la alin. (3) pot include un tarif care să reflecte deficitul de capacitate al secțiunii identificabile a infrastructurii pe durata perioadelor de saturare.		
(5)	Tarifele de utilizare a infrastructurii menționate la alineatul (3) pot fi modificate pentru a ține cont de costurile efectelor asupra mediului determinate de exploatarea feroviară. Orice astfel de modificare este diferențiată în funcție de amploarea efectelor produse.	(5)	Tarifele de utilizare a infrastructurii prevăzute la alin. (3) pot fi modificate pentru a ține cont de costurile efectelor asupra mediului determinate de exploatarea feroviară. Orice astfel de modificare este diferențiată în funcție de amploarea efectelor produse.		
	Pe baza experienței acumulate de administratorii infrastructurii, de întreprinderile feroviare, de organisme de reglementare și de autoritățile competente și recunoscând regimurile privind diferențierea în funcție de zgomot existente, Comisia adoptă măsuri de punere în aplicare care să stabilească modalitățile de urmat în ceea ce privește aplicarea tarifării pentru costul efectelor produse de zgomot, inclusiv durata aplicării, și care permit ca diferențierea tarifelor pentru utilizarea infrastructurii să țină seama, după caz, de sensibilitatea zonei afectate, în special în ceea ce privește numărul persoanelor afectate, și compunerea trenului cu un impact asupra nivelului de emisii sonore. Respectivetele acte de		Administratorul infrastructurii asigură conformitatea cu dispozițiile Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 2015/429 și cu alte măsuri de punere în aplicare, adoptate de Comisia Europeană, care stabilesc modalitățile de urmat în ceea ce privește aplicarea tarifării pentru costul efectelor produse de zgomot, inclusiv durata aplicării, și permit ca diferențierea tarifelor pentru utilizarea infrastructurii să țină seama, după caz, de sensibilitatea zonei afectate, în special în ceea ce privește numărul persoanelor afectate, și compunerea trenului cu un impact asupra nivelului de emisii sonore.		

	punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3). Acestea nu trebuie să aibă ca efect denaturarea nejustificată a concurenței între întreprinderile feroviare sau să afecteze competitivitatea globală a sectorului feroviar.				
	Orice modificare a tarifelor de utilizare a infrastructurii pentru a ține seama de costurile aferente efectelor produse de zgomot trebuie să sprijine modernizarea vagoanelor prin aplicarea celei mai viabile tehnologii din punct de vedere economic care permite frânarea cu un nivel scăzut de zgomot.		Orice modificare a tarifelor de utilizare a infrastructurii pentru a ține seama de costurile aferente efectelor produse de zgomot trebuie să sprijine modernizarea vagoanelor prin aplicarea celei mai viabile tehnologii din punct de vedere economic care permite frânarea cu un nivel scăzut de zgomot.		
	Tarifarea costurilor de mediu care determină o creștere a valorii globale a încasărilor ce revin administratorului infrastructurii este permisă doar dacă este aplicată în cazul transportului rutier de marfă, în conformitate cu dreptul Uniunii.		Tarifarea costurilor de mediu care determină o creștere a valorii globale a încasărilor ce revin administratorului infrastructurii este permisă doar dacă o astfel de tarifare este aplicată în cazul transportului rutier de marfă, în conformitate cu legislația Uniunii și legislația națională.		
	Dacă tarifarea în cazul costurilor de mediu determină venituri suplimentare, statele membre decid asupra modului de utilizare a acestora.		Dacă tarifarea în cazul costurilor de mediu determină venituri suplimentare, acestea sunt folosite de administratorul infrastructurii pentru realizarea de investiții în infrastructură.		
	Statele membre se asigură că informațiile necesare sunt păstrate, că se poate identifica originea tarifării costurilor de mediu și că aplicarea acesteia poate fi urmărită. Statele membre pun, la cerere, aceste informații la dispoziția Comisiei.		Informațiile necesare referitoare la aplicarea costurilor de mediu sunt gestionate de administratorul infrastructurii care se asigură ca originea tarifării costurilor de mediu și modul lor de aplicare pot fi identificate, astfel încât aceste informații să poată fi puse la dispoziție autorităților competente din România și Comisiei Europene, la cerere.		
(6)	Pentru evitarea fluctuațiilor disproporționate nedorite, tarifele menționate la alineatele (3),	(6)	Pentru evitarea fluctuațiilor disproporționate nedorite, tarifele prevăzute la alin. (3), (4) și		

	(4) și (5) pot fi exprimate în medii calculate pentru o gamă rezonabilă de servicii de transport feroviar și perioade. Totuși, importanța relativă a tarifului de utilizare a infrastructurii trebuie raportată la costurile imputabile diferitelor servicii.		(5) pot fi exprimate în medii calculate pentru o gamă rezonabilă de servicii de transport feroviar și perioade. În toate situațiile, mărimea relativă a tarifului de utilizare a infrastructurii trebuie raportată la costurile imputabile diferitelor servicii.		
(7)	Tarifele impuse pentru accesul la calea ferată în cadrul infrastructurilor de servicii menționate la punctul 2 din anexa II și furnizarea de servicii în cadrul acestor infrastructuri nu trebuie să depășească costul furnizării lor, plus un profit rezonabil.	(7)	(7) Tarifele impuse pentru accesul pe calea ferată în cadrul infrastructurilor de servicii prevăzute la punctul 2 din anexa II și furnizarea de servicii în cadrul acestor infrastructuri nu trebuie să depășească costul furnizării lor, plus un profit rezonabil.		
(8)	În cazul în care serviciile menționate la punctele 3 și 4 din anexa II ca prestații suplimentare și auxiliare sunt oferite de un singur furnizor, tariful perceput pentru respectivul serviciu nu depășește costul prestației, plus un profit rezonabil.	(8)	(8) În cazul în care serviciile prevăzute la punctele 3 și 4 din anexa II ca prestații suplimentare și auxiliare sunt oferite de un singur furnizor, tariful perceput pentru respectivul serviciu nu depășește costul furnizării prestației respective, plus un profit rezonabil.		
(9)	Pentru capacitatea utilizată în scopul întreținerii infrastructurii pot fi percepute tarife. Respectivele tarife nu depășesc pierderile din venitul net al administratorului infrastructurii apărute în urma întreținerii.	(9)	(9) Pentru capacitatea utilizată în scopul întreținerii infrastructurii pot fi percepute tarife. Respectivele tarife nu depășesc pierderile din venitul net al administratorului infrastructurii cauzate de activitatea de întreținere.		
(10)	Operatorul infrastructurii de prestare a serviciilor menționate la punctele 2, 3 și 4 din anexa II prezintă administratorului infrastructurii informațiile referitoare la tarifele care urmează a fi incluse în documentul de referință al rețelei sau indică un site pe care astfel de informații sunt puse la dispoziție cu titlu gratuit în format electronic în conformitate cu articolul 27.	(10)	(10) Operatorul infrastructurii de prestare a serviciilor prevăzute la punctele 2, 3 și 4 din anexa II prezintă administratorului infrastructurii informațiile referitoare la tarifele care urmează a fi incluse în documentul de referință al rețelei sau indică un site pe care astfel de informații sunt puse la dispoziție cu titlu gratuit în format electronic în conformitate cu prevederile art. 27.		
<i>Articolul</i>	Excepții de la principiile de tarificare	<i>Articolul</i>	Excepții de la principiile de tarificare		

32		32			
(1)	Pentru recuperarea în totalitate a costurilor suportate de către administratorul infrastructurii, dacă piața permite, un stat membru poate majora prețurile pe baza unor principii eficiente, transparente și nediscriminatorii, garantând totodată competitivitatea optimă a segmentelor pieței feroviare. Sistemul de tarifyare respectă sporurile de productivitate realizate de întreprinderile feroviare.	(1)	Pentru recuperarea în totalitate a costurilor suportate de către administratorul infrastructurii, dacă piața permite, prin ordin al ministrului transporturilor se pot percepe majorări ale tarifelor pe baza unor principii eficiente, transparente și nediscriminatorii, garantând totodată competitivitatea optimă a segmentelor pieței feroviare și respectând sporurile de productivitate realizate de operatorii de transport feroviar.		
	Totuși, nivelul tarifelor nu trebuie să excludă utilizarea infrastructurii de către segmentele de piață care pot plăti cel puțin costul suportat direct ca urmare a operării serviciilor de transport feroviar, plus un indice de rentabilitate, dacă piața se pretează la aceasta.		Totuși, nivelul tarifelor nu trebuie să excludă utilizarea infrastructurii de către segmentele de piață care pot plăti cel puțin costul suportat direct ca urmare a operării serviciilor de transport feroviar, plus un indice de rentabilitate, dacă piața se pretează la aceasta.		
	Înainte să aprobe perceperea unor astfel de majorări, statele membre se asigură că administratorii infrastructurii evaluează relevanța acestora pentru segmente de piață specifice, luând în considerare cel puțin perechile prevăzute la punctul 1 din anexa VI și reținându-le pe cele relevante. Lista segmentelor de piață definită de administratorii infrastructurii cuprinde cel puțin următoarele trei segmente: serviciile de transport de mărfuri, serviciile de transport de călători în cadrul unui contract de servicii publice și alte servicii de transport de călători.		Înainte de aprobarea percepției unor astfel de majorări, Ministerul Transporturilor solicită administratorului infrastructurii o evaluare a relevanței acestora pentru segmente de piață specifice, luând în considerare cel puțin elementele pereche prevăzute la punctul 1 din anexa VI și reținându-le pe cele relevante. Lista segmentelor de piață definită de administratorul infrastructurii cuprinde cel puțin următoarele trei segmente: serviciile de transport de mărfuri, serviciile de transport de călători în cadrul unui contract de servicii publice și alte servicii de transport de călători.		
	În plus, administratorii infrastructurii pot diferenția segmentele de piață în funcție de mărfurile sau de călătorii transportați.		În plus, administratorul infrastructurii poate diferenția segmentele de piață în funcție de mărfurile sau de călătorii transportați.		
	De asemenea, se definesc segmentele de piață în		De asemenea, se definesc segmentele de		

	cadrul cărora întreprinderile feroviare nu operează în prezent, dar pot furniza servicii în cursul perioadei de valabilitate a sistemului de tarificare. Administratorul infrastructurii nu include o majorare în cadrul sistemului de tarificare pentru aceste segmente de piață.		pieță în cadrul cărora operatorii de transport feroviar nu operează în prezent, dar pot furniza servicii în cursul perioadei de valabilitate a sistemului de tarificare. Administratorul infrastructurii nu include o majorare în cadrul sistemului de tarificare pentru aceste segmente de piață.		
	Lista segmentelor de piață se publică în documentul de referință al rețelei și se reînnoiește cel puțin o dată la cinci ani. Organismul de reglementare menționat la articolul 55 controlează lista respectivă în conformitate cu articolul 56.		Lista segmentelor de piață se publică în documentul de referință al rețelei și se reînnoiește cel puțin o dată la cinci ani. Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar controlează lista respectivă în conformitate cu prevederile art. 56.		
(2)	Pentru transportul de mărfuri dinspre și către țări terțe operate pe o rețea al cărei ecartament este diferit de cel al principalei rețele feroviare din cadrul Uniunii, administratorul infrastructurii poate stabili tarife mai ridicate pentru a recupera integral costurile suportate.	(2)	Pentru transportul de mărfuri dinspre și către state terțe operate pe o rețea al cărei ecartament este diferit de cel al principalei rețele feroviare din cadrul Uniunii, administratorul infrastructurii poate stabili tarife mai ridicate pentru a recupera integral costurile suportate.		
(3)	Pentru proiectele de investiții specifice viitoare sau pentru proiectele de investiții specifice care au fost realizate după 1988, administratorul infrastructurii poate stabili sau poate menține tarife mai mari pe baza costurilor pe termen lung ale unor astfel de proiecte, în măsura în care aceste proiecte cresc eficiența sau rentabilitatea ori ambele și care, în caz contrar, nu ar putea sau nu ar fi putut fi puse în aplicare. O astfel de înțelegere tarifară poate conține și acorduri asupra împărțirii riscului asociat cu noile investiții.	(3)	(3) Pentru proiectele de investiții specifice viitoare, administratorul infrastructurii poate stabili sau poate menține tarife mai mari pe baza costurilor pe termen lung ale unor astfel de proiecte, în măsura în care aceste proiecte cresc eficiența sau rentabilitatea ori ambele și care, în caz contrar, nu ar putea sau nu ar fi putut fi puse în aplicare. O astfel de înțelegere tarifară poate conține și acorduri asupra împărțirii riscului asociat cu noile investiții.		
(4)	Tarifele de utilizare a infrastructurii în cazul coridoarelor feroviare menționate în Decizia 2009/561/CE a Comisiei (1) se diferențiază pentru a stimula echiparea trenurilor cu ETCS, în	(4)	Tarifele de utilizare a infrastructurii în cazul coridoarelor feroviare menționate în Decizia 2009/561/CE a Comisiei se diferențiază pentru a stimula echiparea trenurilor cu		

	conformitate cu versiunea adoptată prin Decizia 2008/386/CE a Comisiei (2) și cu versiunile succesive. Această diferențiere nu determină nicio schimbare totală a veniturilor administratorului infrastructurii.		ETCS, în conformitate cu versiunea adoptată prin Decizia 2008/386/CE a Comisiei și cu versiunile succesive. Această diferențiere nu determină nicio schimbare totală a veniturilor administratorului infrastructurii.		
	În pofida acestei obligații, 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.		Această diferențiere a tarifelor de utilizare a infrastructurii nu se aplică 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.		Administratorul infrastructurii asigură conformitatea cu măsurile de stabilire a modalităților care trebuie urmate la aplicarea unei diferențieri a tarifului de utilizare a infrastructurii, adoptate de Comisia Europeană în conformitate cu Planul european de desfășurare a ERTMS instituit în temeiul Deciziei 2009/561/CE și luându-se toate măsurile pentru ca aceasta să nu conducă la nicio pierdere globală de venituri pentru administratorul infrastructurii. Aceste măsuri de punere în aplicare adaptează modalitățile de diferențiere aplicabile trenurilor care operează în regim local și regional utilizând un tronson limitat din coridoarele feroviare specificate în Decizia 2009/561/CE.		
	Înainte de 16 iunie 2015 și în urma unei evaluări a impactului, Comisia adoptă măsuri de stabilire a modalităților care trebuie urmate la aplicarea unei diferențieri a tarifului de utilizare a infrastructurii în conformitate cu un calendar conform cu Planul european de desfășurare a ERTMS instituit în temeiul Deciziei 2009/561/CE și luându-se toate măsurile pentru ca aceasta să nu conducă la nicio pierdere globală de venituri pentru administratorul infrastructurii. Aceste măsuri de punere în aplicare				

	adaptează modalitățile de diferențiere aplicabile trenurilor care operează în regim local și regional utilizând un tronson limitat din coridoarele feroviare specificate în Decizia 2009/561/CE. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3). Acestea nu trebuie să aibă ca efect denaturarea nejustificată a concurenței între întreprinderile feroviare sau să afecteze competitivitatea globală a sectorului feroviar.				
(5)	Pentru a se evita orice discriminare, statele membre se asigură că tarifele medii și marginale ale unui administrator al infrastructurii percepute pentru utilizarea echivalentă a infrastructurii sale sunt comparabile și serviciile echivalente de pe aceleași segmente de piață sunt supuse acelorași tarife. Administratorul infrastructurii arată în documentul de referință al rețelei că sistemul de tarificare îndeplinește aceste cerințe în măsura în care se poate, fără a dezvălui informații comerciale confidențiale.	(5)	Pentru a se evita orice discriminare, Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar se asigură că tarifele medii și marginale ale administratorului infrastructurii percepute pentru utilizarea echivalentă a infrastructurii sale sunt comparabile și serviciile echivalente de pe aceleași segmente de piață sunt supuse acelorași tarife. Administratorul infrastructurii arată în documentul de referință al rețelei că sistemul de tarificare îndeplinește aceste cerințe în măsura în care nu este pus în situația de a dezvălui informații comerciale confidențiale.		
(6)	Un administrator al infrastructurii care intenționează să modifice elementele esențiale ale sistemului de tarificare menționat la alineatul (1) din prezentul articol anunță acest lucru în mod public cu cel puțin trei luni înainte de termenul de publicare a documentului de referință al rețelei, în conformitate cu articolul 27 alineatul (4).	(6)	(6) În cazul în care administratorul infrastructurii intenționează să modifice elementele esențiale ale sistemului de tarificare menționat la alin. (1) din prezentul articol anunță acest lucru în mod public cu cel puțin patru luni înainte de termenul de publicare a documentului de referință al rețelei, în conformitate cu prevederile art. 27 alin. (4).		
<i>Articolul 33</i>	Reduceri	<i>Articolul 33</i>	Reduceri		
(1)	Fără a se aduce atingere articolelor 101, 102, 106 și 107 din TFUE și prin excepție de la principiul	(1)	Fără a se aduce atingere art. 101, 102, 106 și 107 din TFUE și prin excepție de la principiul costurilor directe enunțat la art. 31		

	costurilor directe enunțat la articolul 31 alineatul (3) din prezenta directivă, orice reducere acceptată a tarifelor percepute unei întreprinderi feroviare de către administratorul infrastructurii, pentru orice serviciu, respectă criteriile stabilite în prezentul articol.		alin. (3) din prezenta lege, orice reducere acceptată a tarifelor percepute unui operator de transport feroviar de către administratorul infrastructurii, pentru orice serviciu, respectă criteriile stabilite în prezentul articol.		
(2)	Cu excepția alineatului (3), reducerile se limitează la economisirea efectivă a costurilor administrative ale administratorului infrastructurii. Pentru a calcula nivelul reducerii nu se ține seama de economiile efective deja incluse în tariful perceput.	(2)	(2) Reducerile se limitează la economisirea efectivă a costurilor administrative ale administratorului infrastructurii. Pentru a calcula nivelul reducerii nu se ține seama de economiile efective deja incluse în tariful perceput.		
(3)	Administratorii infrastructurii pot introduce, pentru toți utilizatorii infrastructurii, sisteme de reduceri pentru fluxuri de circulație determinate, prin care acordă reduceri pe o perioadă limitată pentru a încuraja dezvoltarea unor noi servicii de transport feroviar sau reduceri care favorizează utilizarea unor linii folosite mult sub capacitatea lor.	(3)	(3) Prin excepție de la dispozițiile alin.(2), administratorul infrastructurii poate introduce, pentru toți utilizatorii infrastructurii, sisteme de reduceri pentru fluxuri de circulație determinate, prin care acordă reduceri pe o perioadă limitată pentru a încuraja dezvoltarea unor noi servicii de transport feroviar sau reduceri care favorizează utilizarea unor linii folosite mult sub capacitatea lor.		
(4)	Reducerile se pot referi doar la tarifele percepute pentru o secțiune determinată de infrastructură.	(4)	(4) Reducerile se pot referi doar la tarifele percepute pentru o secțiune determinată de infrastructură.		
(5)	(5) Pentru servicii asemănătoare se aplică sisteme de reduceri similare. Sistemele de reduceri se aplică într-o manieră nediscriminatorie tuturor întreprinderilor feroviare.	(5)	(5) Pentru servicii asemănătoare se aplică sisteme de reduceri similare. Sistemele de reduceri se aplică într-o manieră nediscriminatorie tuturor operatorilor de transport feroviar.		
<i>Articolul 34</i>	Planuri de compensare a costurilor de mediu, de accident și de infrastructură neplătite	<i>Articolul 34</i>	Planuri de compensare a costurilor de mediu, de accident și de infrastructură neplătite		
(1)	Statele membre pot introduce un sistem de compensare pe o perioadă limitată pentru utilizarea infrastructurii feroviare cu privire la	(1)	Prin hotărâre a Guvernului se poate institui un sistem de compensare pe o perioadă limitată, asigurând conformitatea cu		

	costurile de mediu, de accident și de infrastructură ale modurilor de transport concurente, despre care se poate demonstra că nu au fost plătite, în măsura în care aceste costuri depășesc costurile echivalente ale căii ferate.		prevederile art. 93, 107 și 108 din TFUE, pentru utilizarea infrastructurii feroviare cu privire la costurile de mediu, de accident și de infrastructură ale modurilor de transport concurente despre care se poate demonstra că nu au fost plătite, în măsura în care aceste costuri depășesc costurile echivalente ale căii ferate.		
(2)	În cazul în care o întreprindere feroviară care a primit compensații se bucură de acest drept în mod exclusiv, compensațiile trebuie să fie însoțite de beneficii asemănătoare acordate utilizatorilor.	(2)	(2) În cazul în care un operator de transport feroviar care a primit compensații se bucură de acest drept în mod exclusiv, compensațiile trebuie să fie însoțite de beneficii asemănătoare acordate utilizatorilor.		
(3)	Metodologia utilizată și calculele efectuate trebuie făcute publice. Trebuie să se poată dovedi în special costurile specifice neacoperite ale infrastructurii de transport concurente care pot fi evitate și să se asigure că sistemul se aplică întreprinderilor în mod nediscriminatoriu.	(3)	(3) Metodologia utilizată și calculele efectuate pentru sistemul de compensare se includ în hotărârea Guvernului prevăzută la alin. (1), ținând cont de costurile specifice neacoperite ale infrastructurii de transport concurente care pot fi evitate. Sistemul se aplică operatorilor de transport feroviar în mod nediscriminatoriu.		
(4)	Statele membre se asigură că sistemul respectiv este compatibil cu articolele 93, 107 și 108 din TFUE.				
<i>Articolul 35</i>	Sistemul de îmbunătățire a performanțelor	<i>Articolul 35</i>	Sistemul de îmbunătățire a performanțelor		
(1)	Sistemele de tarificare a infrastructurii încurajează întreprinderile feroviare și administratorul infrastructurii să reducă perturbările și să îmbunătățească performanțele rețelei feroviare printr-un sistem de îmbunătățire a performanței. Acest sistem poate conține sancțiuni pentru acțiunile care perturbă exploatarea rețelei, compensații pentru întreprinderile care au avut de suferit din cauza perturbării și prime care recompensează depășirea performanțelor.	(1)	Sistemele de tarificare a infrastructurii încurajează operatorii de transport feroviar și administratorul infrastructurii să reducă perturbările și să îmbunătățească performanțele rețelei feroviare printr-un sistem de îmbunătățire a performanței. Acest sistem poate conține sancțiuni pentru acțiunile care perturbă exploatarea rețelei, compensații pentru operatorii de transport feroviar care au avut de suferit din cauza perturbării și prime care recompensează		

			depășirea performanțelor.		
(2)	Principiile de bază ale sistemului de performanță enumerate la punctul 2 din anexa VI se aplică întregii rețele.	(2)	Principiile de bază ale sistemului de performanță enumerate la punctul 2 din anexa VI se aplică întregii rețele.		
(3)	Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 60 privind modificări ale punctului 2 litera (c) din anexa VI. Astfel, punctul 2 litera (c) din anexa VI se poate modifica, în funcție de evoluția pieței feroviare și de experiența dobândită de organismele de reglementare menționate la articolul 55, de administratorii infrastructurii și de întreprinderile feroviare. Astfel de modificări adaptează categoriile de întârzieri la cele mai bune practici elaborate de sector.				
<i>Articolul 36</i>	Tarifele de rezervare	<i>Articolul 36</i>	Tarifele de rezervare		
	Administratorii infrastructurilor pot percepe un tarif corespunzător pentru capacitatea alocată, dar neutilizată. Acest tarif de neutilizare încurajează utilizarea eficientă a capacităților. Încasarea acestui tarif de la solicitanții cărora li s-a alocat o trasă este obligatorie în cazul neutilizării repetate a traselor alocate sau a unei părți a acestora. În vederea impunerii acestui tarif, administratorii infrastructurii publică în documentul de referință al rețelei criteriile pentru stabilirea acestei neutilizări. Organismul de reglementare menționat la articolul 55 controlează aceste criterii, în conformitate cu articolul 56. Plățile aferente acestui tarif sunt suportate fie de către solicitant, fie de către întreprinderea feroviară desemnată în conformitate cu articolul 41 alineatul (1). Administratorul infrastructurii trebuie să poată informa întotdeauna orice parte interesată asupra capacităților de infrastructură care au fost deja alocate întreprinderilor feroviare utilizatoare.		Administratorul infrastructurii poate percepe un tarif corespunzător pentru capacitatea de infrastructură alocată, dar neutilizată. Acest tarif de neutilizare încurajează utilizarea eficientă a capacităților de infrastructură. Încasarea acestui tarif de la solicitanții cărora li s-a alocat o trasă este obligatorie în cazul neutilizării repetate a traselor alocate sau a unei părți a acestora. În vederea impunerii acestui tarif, administratorul infrastructurii publică în documentul de referință al rețelei criteriile pentru stabilirea acestei neutilizări. Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar verifică aceste criterii, în conformitate cu prevederile art. 56. Plățile aferente acestui tarif sunt suportate fie de către solicitant, fie de către operatorul de transport feroviar desemnat în conformitate cu prevederile art. 41 alin. (1). Administratorul infrastructurii trebuie să poată informa întotdeauna orice parte		

			interesată asupra capacităților de infrastructură care au fost deja alocate operatorilor de transport feroviar care utilizează această infrastructură.		
Articolul 37	Cooperarea în privința sistemelor de tarificare pentru mai mult de o rețea	Articolul 37	Cooperarea în privința sistemelor de tarificare pentru mai mult de o rețea		
(1)	Statele membre se asigură că administratorii infrastructurii colaborează pentru a permite aplicarea unor sisteme tarifare eficiente și se asociază pentru a coordona activitatea de tarificare sau pentru a tarifa operarea serviciilor de transport feroviar care utilizează mai multe rețele de infrastructură ale sistemului feroviar din Uniune. Administratorii infrastructurii urmăresc garantarea în special a competitivității optime a serviciilor de transport feroviar internațional și asigurarea utilizării eficiente a rețelelor feroviare. În acest scop, administratorii infrastructurii stabilesc proceduri adecvate, care fac obiectul normelor stabilite prin prezenta directivă.	(1)	Administratorul infrastructurii colaborează cu administratorii de infrastructuri din alte state membre în cadrul organismelor sau asociațiilor administratorilor de infrastructuri din Europa, pentru a permite aplicarea unor sisteme tarifare eficiente și se asociază pentru a coordona activitatea de tarificare sau pentru a tarifa operarea serviciilor de transport feroviar care utilizează mai multe rețele de infrastructură ale sistemului feroviar din Uniunea Europeană/Spațiul Economic European. În cadrul acestor colaborări administratorul infrastructurii urmărește în special garantarea competitivității optime a serviciilor de transport feroviar internațional și asigurarea utilizării eficiente a rețelelor feroviare. În acest scop, administratorul infrastructurii stabilește proceduri adecvate, care sunt conforme normelor stabilite prin prezenta lege.		
(2)	În sensul alineatului (1) al prezentului articol, statele membre se asigură că administratorii infrastructurii cooperează pentru a permite aplicarea eficientă a majorărilor menționate la articolul 32 și a sistemelor de îmbunătățire a performanței menționate la articolul 35 în cazul traficului care traversează mai mult de o rețea a sistemului feroviar din Uniune.	(2)	(2) În sensul alin. (1) al prezentului articol, administratorul infrastructurii cooperează cu administratorii de infrastructuri din alte state membre pentru a permite aplicarea eficientă a majorărilor menționate la art. 32 și a sistemelor de îmbunătățire a performanței menționate la art. 35 în cazul traficului care traversează mai mult de o rețea a sistemului feroviar din Uniunea Europeană/Spațiul Economic European.		

	SECȚIUNEA 3		SECȚIUNEA A 3-A		
	Alocarea capacităților de infrastructură		Alocarea capacităților de infrastructură		
Articolul 38	Drepturile asupra capacității	Articolul 38	Drepturile asupra capacității de infrastructură		
(1)	Capacitățile de infrastructură sunt alocate de către un administrator al infrastructurii. Odată alocate unui solicitant, nu sunt transferate de către acesta unei alte întreprinderi sau unui alt serviciu. Orice tranzacție în ceea ce privește capacitățile de infrastructură este interzisă și determină excluderea de la alte alocări de capacitate. Utilizarea capacităților de către o întreprindere feroviară în situația în care derulează activitățile unui solicitant care nu este o întreprindere feroviară nu se consideră transfer.	(1)	Capacitățile de infrastructură sunt alocate de către administratorul infrastructurii. Odată alocate unui solicitant, capacitățile de infrastructură nu pot fi transferate de către acesta unei alte societăți sau unui alt serviciu de transport. Orice tranzacție în ceea ce privește capacitățile de infrastructură este interzisă și determină excluderea de către Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar de la următoarea procedură de alocare, la sesizarea documentată a administratorului infrastructurii. Utilizarea capacităților de infrastructură de către un operator de transport feroviar în situația în care derulează activitățile unui solicitant care nu este operator de transport feroviar nu se consideră transfer.		
(2)	Dreptul de a utiliza capacități determinate ale infrastructurii sub formă de trasă poate fi acordat solicitanților pe durata maximă corespunzătoare unui grafic de circulație. Un administrator al infrastructurii și un solicitant pot încheia un acord-cadru în conformitate cu articolul 42 pentru utilizarea capacității unei infrastructuri feroviare relevante pe o perioadă mai lungă decât a unui grafic de circulație.	(2)	Dreptul de a utiliza capacități determinate ale infrastructurii sub formă de trasă poate fi acordat solicitanților pe durata maximă corespunzătoare unei singure perioade de valabilitate a graficului de circulație. Administratorul infrastructurii și un solicitant pot încheia un acord-cadru în conformitate cu prevederile art. 42 pentru utilizarea capacității unei infrastructuri feroviare relevante pentru o durată mai mare decât o singură perioadă de valabilitate a graficului de circulație.		
(3)	Drepturile și obligațiile respective ale	(3)	Drepturile și obligațiile respective ale		

	administratorilor infrastructurilor și solicitanților cu privire la orice alocare a capacităților sunt stabilite prin contract sau prin legislația statelor membre.		administratorului infrastructurii și solicitanților cu privire la orice alocare a capacităților de infrastructură sunt stabilite prin contract, cu respectarea prevederilor legislative specifice.		
(4)	(4) În cazul în care un solicitant intenționează să solicite o capacitate de infrastructură în vederea prestării unui serviciu de transport internațional de călători, acesta trebuie să informeze administratorii de infrastructură și organismele de reglementare respective. Pentru ca aceștia să poată evalua dacă scopul serviciului internațional este de a transporta călători pe o rută între stații situate în state membre diferite și care este potențialului impact economic asupra contractelor de servicii publice existente, organismele de reglementare trebuie să se asigure că sunt informate toate autoritățile competente care au atribuit un serviciu feroviar de călători pe ruta respectivă, definit într-un contract de servicii publice, toate celelalte autorități competente interesate care au dreptul de a limita accesul în temeiul articolului 11, precum și toate întreprinderile feroviare care execută contractul de servicii publice pe ruta serviciului de transport internațional de călători respectiv.	(4)	În cazul în care un solicitant intenționează să solicite o capacitate de infrastructură în vederea prestării unui serviciu de transport internațional de călători, acesta trebuie să informeze administratorul infrastructurii și Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar. Pentru ca să poată evalua dacă scopul serviciului internațional este de a transporta călători pe o rută între stații situate în state membre diferite și care este potențialul impact economic asupra contractelor de servicii publice existente, Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar trebuie să se asigure că sunt informate toate autoritățile competente care au atribuit un serviciu feroviar de călători pe ruta respectivă, definit într-un contract de servicii publice, toate celelalte autorități competente interesate care au dreptul de a limita accesul în temeiul art. 11, precum și toți operatorii de transport feroviar care execută contractul de servicii publice pe ruta serviciului de transport internațional de călători respectiv.		
<i>Articolul 39</i>	Alocarea capacităților	<i>Articolul 39</i>	Alocarea capacităților de infrastructură		
(1)	Statele membre pot prevedea un cadru de alocare a capacităților de infrastructură, sub rezerva condiției de independență a administrării prevăzută la articolul 4. Se elaborează norme specifice de alocare a capacităților. Administratorul infrastructurii îndeplinește	(1)	Prin hotărâre a Guvernului se aprobă Regulamentul pentru alocarea capacităților de infrastructură, cu respectarea condiției de independență a administrării prevăzută la art. 4. Administratorul infrastructurii îndeplinește procedurile de alocare a capacităților de		

	procedurile de alocare a capacităților. Administratorul infrastructurii se asigură în special de alocarea echitabilă și nediscriminatorie a capacităților de infrastructură, în conformitate cu dreptul Uniunii.		infrastructură. Administratorul infrastructurii asigură alocarea capacităților de infrastructură într-o manieră echitabilă și nediscriminatorie, în conformitate cu prevederile legale naționale și europene.		
(2)	Administratorii infrastructurilor respectă confidențialitatea comercială a informațiilor care le-au fost comunicate.	(2)	Administratorul infrastructurii respectă confidențialitatea comercială a informațiilor care i-au fost comunicate.		
<i>Articolul 40</i>	Colaborarea în vederea alocării capacităților de infrastructură pe mai multe rețele	<i>Articolul 40</i>	Colaborarea în vederea alocării capacităților de infrastructură pe mai multe rețele		
(1)	(Statele membre se asigură că administratorii infrastructurii colaborează pentru a permite crearea și alocarea eficientă a capacităților de infrastructură care străbat mai multe rețele de sisteme feroviare în cadrul Uniunii, inclusiv în temeiul acordurilor-cadru menționate la articolul 42. Administratorii infrastructurii stabilesc proceduri adecvate, care se supun normelor stabilite prin prezenta directivă, și organizează trasele care traversează mai multe rețele în consecință. Statele membre se asigură că reprezentanții administratorilor de infrastructură ale căror decizii de alocare au impact asupra altor administratori de infrastructură se asociază pentru coordonarea alocării sau pentru alocarea tuturor capacităților de infrastructură relevante la nivel internațional, fără a aduce atingere reglementărilor specifice din dreptul Uniunii în materie de rețele feroviare orientate spre transportul de marfă. Principiile și criteriile pentru alocarea capacității stabilite în cadrul acestei cooperări sunt publicate de către administratorii infrastructurii în documentul de referință al rețelei în conformitate cu punctul 3 din anexa IV. Reprezentanți corespunzători ai administratorilor de infrastructuri din țări terțe pot	(1)	Administratorul infrastructurii colaborează cu administratorii de infrastructuri din alte state membre în cadrul organismelor sau asociațiilor administratorilor de infrastructuri din Europa, pentru a permite elaborarea și alocarea eficientă a capacităților de infrastructură care străbat mai multe rețele ale sistemului feroviar din cadrul Uniunii Europene/Spațiului Economic European, inclusiv în temeiul acordurilor-cadru menționate la art. 42. Aceste organisme sau asociații sunt indicate în documentul de referință al rețelei. Administratorul infrastructurii colaborează cu administratorii de infrastructuri din alte state membre pentru stabilirea unor proceduri adecvate, care se supun normelor specifice stabilite prin legislația Uniunii și organizează în consecință trasele care traversează mai multe rețele. În cazul în care deciziile de alocare ale administratorului infrastructurii au impact asupra altor administratori de infrastructuri, acesta se asociază pentru coordonarea alocării sau pentru alocarea tuturor		

	fi asociați acestor proceduri.		capacităților de infrastructură relevante la nivel internațional, fără a aduce atingere reglementărilor specifice din legislația Uniunii în materie de rețele feroviare orientate spre transportul de marfă. Principiile și criteriile pentru alocarea capacității de infrastructură stabilite în cadrul acestei cooperări sunt publicate de către administratorul infrastructurii în documentul de referință al rețelei în conformitate cu prevederile pct. 3 din anexa IV. Reprezentanți corespunzători ai administratorilor de infrastructuri din state terțe pot fi asociați acestor proceduri.		
(2)	Comisia este informată cu privire la organizarea principalelor întruniri care au ca temă elaborarea de principii și practici comune de alocare a capacităților de infrastructură și este invitată să participe la acestea în calitate de observator. Organismele de reglementare primesc informații suficiente cu privire la elaborarea de principii și practici comune pentru alocarea infrastructurii și din partea sistemelor de alocare bazate pe tehnologia informației încât să le permită să își desfășoare supravegherea reglementară în conformitate cu articolul 56.	(2)	Administratorul infrastructurii informează Comisia Europeană cu privire la organizarea principalelor întruniri care au ca temă elaborarea de principii și practici comune de alocare a capacităților de infrastructură, organizate în România, care este invitată să participe la acestea în calitate de observator. Administratorul infrastructurii transmite Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar informații suficiente cu privire la elaborarea de principii și practici comune pentru alocarea infrastructurii și prin sistemele de alocare bazate pe tehnologia informației astfel încât să îi permită să își desfășoare Supravegherea reglementată în conformitate cu prevederile art. 56.		
(3)	La orice ședință sau altă activitate inițiată pentru a permite alocarea capacităților de infrastructură pentru serviciile de transport feroviar transrețele, deciziile sunt luate doar de către reprezentanții administratorilor infrastructurilor.	(3)	La orice ședință sau altă activitate inițiată pentru a permite alocarea capacităților de infrastructură pentru serviciile de transport feroviar între rețele, deciziile sunt luate numai de către reprezentanții administratorilor de infrastructuri implicați.		

(4)	Participanții la cooperarea menționată la alineatul (1) se asigură că membrii săi, metodele sale de operare și toate criteriile importante utilizate pentru evaluarea și alocarea capacităților de infrastructură sunt făcute publice.	(4)	(4) Administratorul infrastructurii indică în documentul de referință al rețelei organismele sau asociațiile la care participă în cadrul cooperării menționate la alin. (1), membrii acestora, metodele de operare și toate criteriile importante utilizate pentru evaluarea și alocarea capacităților de infrastructură.		
(5)	Lucrând în cooperare, în conformitate cu alineatul (1), administratorii infrastructurilor evaluează necesitățile și, în cazul în care este necesar, pot propune și organiza trase internaționale pentru a facilita operarea trenurilor de marfă care fac obiectul unei cereri ad hoc, menționată la articolul 48. Astfel de trase internaționale prestabilite sunt puse la dispoziția solicitanților prin oricare dintre administratorii infrastructurilor care participă la întâlnire.	(5)	(5) În cadrul cooperării prevăzute la alin. (1), administratorul infrastructurii evaluează necesitățile și, în cazul în care se impune, poate propune și organiza trase internaționale pentru a facilita operarea trenurilor de marfă care fac obiectul unei cereri de ultim moment, menționată la art. 48.		
		(6)	(6) Administratorul infrastructurii pune la dispoziția solicitanților trasele internaționale prestabilite, propuse și organizate în conformitate cu prevederile alin. (5).		
<i>Articolul 41</i>	Solicitanții	<i>Articolul 41</i>	Solicitanții		
(1)	Cererile pentru obținerea unor capacități de infrastructură pot fi făcute de către solicitanți. Pentru a utiliza aceste capacități de infrastructură, solicitanții desemnează o întreprindere feroviară pentru a încheia un acord cu administratorul infrastructurii în conformitate cu articolul 28. Aceasta nu aduce atingere dreptului solicitanților de a încheia acorduri cu administratorii infrastructurii în temeiul articolului 44 alineatul (1).	(1)	Cererile pentru obținerea unor capacități de infrastructură pot fi făcute de către solicitanți. Pentru a utiliza aceste capacități de infrastructură, solicitanții desemnează un operator de transport feroviar pentru a încheia un acord cu administratorul infrastructurii în conformitate cu prevederile art. 28. Aceasta nu aduce atingere dreptului solicitanților de a încheia acorduri cu administratorul infrastructurii în temeiul art.		

			44 alin. (1).		
(2)	Administratorul infrastructurii poate impune anumite cerințe solicitanților în vederea asigurării încasărilor previzionate și a utilizării viitoare a infrastructurii. Respectivele cerințe trebuie să fie corespunzătoare, transparente și nediscriminatorii. Acestea sunt specificate în documentul de referință al rețelei, astfel cum se menționează la punctul 3 litera (b) din anexa IV. Acestea pot include doar prevederea unei garanții financiare care nu trebuie să depășească un nivel corespunzător, proporțional cu nivelul de activitate prevăzut al solicitantului, și garantarea capacității acestuia de pregătire a unor oferte conforme pentru obținerea unor capacități de infrastructură.	(2)	(2) Administratorul infrastructurii poate impune anumite cerințe solicitanților în vederea asigurării încasărilor previzionate și a utilizării viitoare a infrastructurii. Respectivele cerințe trebuie să fie corespunzătoare, transparente și nediscriminatorii. Acestea sunt specificate în documentul de referință al rețelei, astfel cum se menționează la punctul 3 lit. (b) din anexa IV. Acestea pot include doar prevederea unei garanții financiare care nu trebuie să depășească un nivel corespunzător, proporțional cu nivelul de activitate prevăzut al solicitantului, și garantarea capacității acestuia de pregătire a unor oferte conforme pentru obținerea unor capacități de infrastructură.		
(3)	Până la 16 iunie 2015, Comisia adoptă măsuri de punere în aplicare care să stabilească detaliile criteriilor care trebuie urmate în vederea aplicării alineatului (2). Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).	(3)	(3) Aplicarea alin. (2) se conformează actelor de punere în aplicare adoptate de Comisia Europeană.		
<i>Articolul 42</i>	Acorduri-cadru	<i>Articolul 42</i>	Acorduri-cadru		
(1)	Fără a se aduce atingere articolelor 101, 102 și 106 din TFUE, se poate încheia un acord-cadru între un administrator de infrastructură și un solicitant. Un astfel de acord-cadru precizează caracteristicile capacităților de infrastructură cerute de solicitant și oferite solicitantului pe o perioadă care depășește valabilitatea unui grafic de circulație.	(1)	Fără a se aduce atingere art. 101, 102 și 106 din TFUE, se poate încheia un acord-cadru între administratorul infrastructurii și un solicitant. Un astfel de acord-cadru precizează caracteristicile capacităților de infrastructură cerute de solicitant și oferite solicitantului pe o durată care depășește perioada de valabilitate a unui grafic de circulație.		
	Acordul-cadru nu specifică trasa în mod detaliat, dar trebuie realizat astfel încât să		În acordul-cadru nu se specifică trasa în mod detaliat, dar trebuie realizat astfel încât să		

	răspundă nevoilor comerciale ale solicitantului. Un stat membru poate pretinde aprobarea prealabilă a unui astfel de acord-cadru de către organismul de reglementare menționat la articolul 55 din prezenta directivă.		răspundă nevoilor comerciale ale solicitantului. Orice acord-cadru se supune aprobării prealabile a Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar.		
(2)	Acordurile-cadru nu împiedică utilizarea infrastructurii în cauză de către alți solicitanți sau servicii.	(2)	(2) Acordurile-cadru nu împiedică utilizarea infrastructurii în cauză de către alți solicitanți sau servicii.		
(3)	Acordurile-cadru prevăd și modificarea sau limitarea clauzelor lor pentru a permite o mai bună utilizare a infrastructurii feroviare.	(3)	(3) Acordurile-cadru permit modificarea sau limitarea clauzelor lor pentru a favoriza o mai bună utilizare a infrastructurii feroviare.		
(4)	Acordurile-cadru pot cuprinde penalități pentru cazul modificării sau încetării acestora.	(4)	(4) Acordurile-cadru pot cuprinde penalități pentru cazul modificării sau încetării acestora.		
(5)	(În principiu, acordurile-cadru se încheie pe un termen de cinci ani, care poate fi prelungit cu termene egale cu durata inițială. În anumite situații, administratorul infrastructurii poate conveni asupra unei perioade mai scurte sau mai lungi. Orice perioadă mai lungă de cinci ani trebuie justificată prin existența unor contracte comerciale, investiții speciale sau riscuri.	(5)	(5) În principiu, acordurile-cadru se încheie pe un termen de cinci ani, care poate fi prelungit cu termene egale cu durata inițială. În situații specifice, administratorul infrastructurii poate conveni asupra unei perioade mai scurte sau mai lungi. Orice perioadă mai lungă de cinci ani trebuie justificată prin existența unor contracte comerciale, investiții speciale sau riscuri.		

(6)	Pentru serviciile care utilizează o infrastructură specializată menționate la articolul 49 și care necesită investiții substanțiale și pe termen lung, justificate în mod corespunzător de către solicitant, acordurile-cadru pot avea un termen de 15 ani. Orice termen mai lung de 15 ani este permis doar în situații excepționale, în special în cazul unor investiții de mare anvergură și pe termen lung și mai ales în situația în care aceste investiții fac obiectul unor angajamente contractuale, inclusiv al unui plan multianual de amortizare. În astfel de cazuri excepționale, acordul-cadru poate prevedea descrierea amănunțită a caracteristicilor capacității care urmează să fie pusă la dispoziția solicitantului pe durata acordului-cadru. Aceste caracteristici pot include frecvența, volumul și calitatea traselor. Administratorul infrastructurii poate reduce capacitățile rezervate care, pe o perioadă de cel puțin o lună, au fost utilizate sub pragul stabilit la articolul 52. Începând cu 1 ianuarie 2010 se poate elabora un acord-cadru inițial cu o durată de 5 ani, care poate fi prelungit o singură dată, pe baza caracteristicilor capacității utilizate de către solicitantii care operau serviciile înaintea datei de 1 ianuarie 2010, cu scopul de a ține cont de investițiile specializate sau de existența contractelor comerciale. Organismul de reglementare menționat la articolul 55 este responsabil cu autorizarea intrării în vigoare a unui astfel de acord.	(6)	Pentru serviciile care utilizează o infrastructură specializată menționate la art.49 și care necesită investiții substanțiale și pe termen lung, justificate în mod corespunzător de către solicitant, acordurile-cadru pot avea un termen de 15 ani. Orice termen mai lung de 15 ani este permis doar în situații excepționale, în special în cazul unor investiții de mare anvergură și pe termen lung și mai ales în situația în care aceste investiții fac obiectul unor angajamente contractuale care includ un plan multianual de amortizare. În astfel de cazuri excepționale, acordul-cadru poate prevedea descrierea amănunțită a caracteristicilor capacității de infrastructură care urmează să fie pusă la dispoziția solicitantului pe durata acordului-cadru. Aceste caracteristici pot include frecvența, volumul și calitatea traselor. Administratorul infrastructurii poate reduce capacitatea rezervată care, pe o perioadă de cel puțin 30 zile, a fost utilizată sub pragul stabilit la art. 52.		
(7)	Respectând confidențialitatea comercială, caracterul general al fiecărui acord-cadru este comunicat oricărei părți interesate.	(7)	Respectând confidențialitatea comercială, dispozițiile generale ale fiecărui acord-cadru sunt comunicate oricărei părți interesate.		
(8)	Pe baza experienței acumulate de organisme de	(8)	(8) Măsurile care stabilesc detaliile		

	reglementare, de autoritățile competente și de întreprinderile feroviare și a activităților rețelei menționate la articolul 57 alineatul (1), Comisia poate adopta măsuri care să stabilească detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmărite pentru aplicarea prezentului articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).		procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării prezentului articol vor fi adoptate în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate de Comisia Europeană.		
<i>Articolul 43</i>	Calendarul procesului de alocare	<i>Articolul 43</i>	Calendarul procesului de alocare		
(1)	Administratorul infrastructurii respectă calendarul procesului de alocare stabilit în anexa VII.	(1)	Administratorul infrastructurii respectă calendarul procesului de alocare stabilit în anexa VII.		
(2)	Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 60 cu privire la anumite modificări ale anexei VII. Astfel, în urma consultării tuturor administratorilor infrastructurii, anexa VII poate fi modificată pentru a ține seama de considerațiile operaționale ale procesului de alocare. Respectivele modificări se bazează pe necesități, ținând cont de experiența dobândită, în vederea asigurării unui proces de alocare eficient și pentru a răspunde preocupărilor operaționale ale administratorilor infrastructurii.	(2)	(2) Anexa VII poate fi modificată pentru a ține seama de considerațiile operaționale ale procesului de alocare ca urmare a unor acte delegate adoptate de Comisia Europeană.		
(3)	Administratorii infrastructurii convin de comun acord cu ceilalți administratori ai infrastructurii interesați asupra traselor internaționale ce urmează să fie incluse în graficul de circulație, înainte de a începe consultările asupra proiectului graficului de circulație. Se vor aduce modificări doar dacă este absolut necesar.	(3)	(3) Administratorul infrastructurii convine de comun acord cu ceilalți administratori de infrastructură interesați asupra traselor internaționale ce urmează să fie incluse în graficul de circulație, înainte de a începe consultările asupra proiectului graficului de circulație. Se vor aduce modificări doar dacă este absolut necesar.		
<i>Articolul 44</i>	Cererile	<i>Articolul 44</i>	Cererile		
(1)	Solicitanții se pot adresa, în temeiul dreptului public sau privat, administratorului infrastructurii pentru a-i solicita un contract care să le acorde	(1)	În conformitate cu legislația în vigoare, solicitanții se pot adresa administratorului infrastructurii pentru a-i solicita un contract		

	drepturi de utilizare a infrastructurii feroviare contra unui tarif, conform prevederilor din capitolul IV secțiunea 2		care să le acorde drepturi de utilizare a infrastructurii feroviare contra unui tarif, conform prevederilor din Secțiunea a 2-a.		
(2)	Cererile în legătură cu graficul de circulație normal respectă termenele stabilite în anexa VII.	(2)	(2) Cererile în legătură cu graficul de circulație normal respectă termenele stabilite în anexa VII.		
(3)	(3) Un solicitant parte la un acord-cadru adresează cererea în conformitate cu respectivul acord.	(3)	(3) Un solicitant parte la un acord-cadru adresează cererea în conformitate cu respectivul acord.		
(4)	(4) Pentru trasele care străbat mai multe rețele, administratorii infrastructurilor se asigură că solicitanții se pot adresa unui ghișeu unic care este fie un organism comun instituit de administratorii infrastructurii, fie un singur administrator de infrastructură de pe o trasă. Respectivului administrator al infrastructurii i se permite să acționeze în numele solicitantului pentru a solicita capacitățile de la ceilalți administratori ai infrastructurii relevanți. Această cerință nu aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv (1).	(4)	(4) Pentru trasele care străbat mai multe rețele, administratorul infrastructurii din România, în colaborare cu administratorii de infrastructuri din statele membre implicate, se asigură că solicitanții se pot adresa unui ghișeu unic care este fie un organism comun instituit de administratorii de infrastructuri, fie un singur administrator de infrastructură de pe o trasă. Respectivului administrator de infrastructură i se permite să acționeze în numele solicitantului pentru a solicita capacitățile de infrastructură de la ceilalți administratori de infrastructuri implicați. Această cerință nu aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv.		
<i>Articolul 45</i>	Planificarea	<i>Articolul 45</i>	Planificarea		
(1)	(Administratorul infrastructurii satisface, pe cât posibil, toate cererile pentru capacități de infrastructură, inclusiv cererile pentru trase care traversează mai multe rețele, și ține seama, pe cât posibil, de toate constrângerile impuse solicitanților, inclusiv de efectul economic asupra activităților lor.	(1)	Administratorul infrastructurii satisface, pe cât posibil, toate cererile pentru capacități de infrastructură, inclusiv cererile pentru trase care traversează mai multe rețele, și ține seama, pe cât posibil, de toate constrângerile impuse solicitanților, inclusiv de efectul		

			economic asupra activităților lor.		
2)	(2) În cadrul procesului de planificare și coordonare, administratorul infrastructurii poate acorda prioritate serviciilor specifice, dar numai după cum se prevede la articolele 47 și 49.	(2)	(2) În cadrul procesului de planificare și coordonare, administratorul infrastructurii poate acorda prioritate serviciilor specifice, dar numai după cum se prevede la art. 47 și 49.		
(3)	(3) Administratorul infrastructurii consultă părțile interesate asupra proiectului graficului de circulație și le acordă cel puțin o lună pentru a-și prezenta observațiile. Părțile interesate includ pe toți cei care au solicitat capacități de infrastructură și părțile care doresc să folosească ocazia pentru a formula comentarii asupra modului în care graficul de circulație le poate afecta capacitatea de a obține servicii de transport feroviar pe perioada de valabilitate a graficului de circulație.	(3)	(3) Administratorul infrastructurii consultă părțile interesate asupra proiectului graficului de circulație și le acordă cel puțin 30 zile pentru a-și prezenta observațiile. Părțile interesate includ pe toți cei care au solicitat capacități de infrastructură și părțile care doresc să folosească ocazia pentru a formula comentarii asupra modului în care graficul de circulație le poate afecta interesele privind utilizarea serviciilor de transport feroviar pe perioada de valabilitate a graficului de circulație.		
(4)	Administratorul infrastructurii ia măsurile necesare pentru a ține cont de preocupările exprimate.	(4)	(4) Administratorul infrastructurii ia măsurile adecvate pentru a ține cont de preocupările exprimate.		
<i>Articolul 46</i>	Procedura de coordonare	<i>Articolul 46</i>	Procedura de coordonare		
(1)	În cazul în care, în timpul procesului de planificare menționat la articolul 45, administratorul infrastructurii constată existența unor conflicte între diferite cereri, acesta încearcă, prin coordonarea cererilor, să asigure cea mai bună concordanță a tuturor cerințelor.	(1)	În cazul în care, în timpul procesului de planificare menționat la art. 45, administratorul infrastructurii se confruntă cu existența unor conflicte între diferite cereri, acesta încearcă, prin coordonarea cererilor, să asigure cea mai bună armonizare a tuturor cerințelor.		
(2)	În cazul în care apare o situație care necesită coordonare, administratorul infrastructurii are dreptul, în limite rezonabile, să propună capacități ale infrastructurii diferite de cele solicitate.	(2)	În cazul în care apare o situație care necesită coordonare, administratorul infrastructurii are dreptul, în limite rezonabile, să propună capacități ale infrastructurii diferite de cele solicitate.		

(3)	Administratorul infrastructurii încearcă, prin consultări cu solicitanții corespunzători, să soluționeze orice conflicte. Aceste consultări se bazează pe comunicarea gratuită în scris sau în format electronic a următoarelor informații într-un interval rezonabil: (a) trasele solicitate de toți ceilalți solicitanți pe aceleași rute; (b) trasele alocate cu titlu preliminar tuturor celorlalți solicitanți pe aceleași rute; (c) trase alternative propuse pe rutele relevante în conformitate cu alineatul (2); (d) informații complete privind criteriile folosite în procesul de alocare a capacităților. În conformitate cu articolul 39 alineatul (2), aceste informații sunt furnizate fără a divulga identitatea altor solicitanți, cu excepția cazului în care solicitanții vizați au fost de acord cu această divulgare.	(3)	Administratorul infrastructurii încearcă, prin consultări cu solicitanții implicați, să soluționeze orice diferențe. Aceste consultări se bazează pe comunicarea gratuită în scris sau în format electronic a următoarelor informații într-un interval rezonabil: (a) trasele solicitate de toți ceilalți solicitanți pe aceleași rute; (b) trasele alocate cu titlu preliminar tuturor celorlalți solicitanți pe aceleași rute; (c) trase alternative propuse pe rutele relevante în conformitate cu prevederile alin. (2); (d) informații complete privind criteriile folosite în procesul de alocare a capacităților de infrastructură. În conformitate cu prevederile art. 39 alin. (2), aceste informații sunt furnizate fără a divulga identitatea altor solicitanți, cu excepția cazului în care solicitanții vizați au fost de acord cu această divulgare.		
(4)	Principiile care reglementează procedura de coordonare se stabilesc în documentul de referință al rețelei. Acestea reflectă în special dificultatea stabilirii traselor internaționale și efectul pe care orice modificare îl poate avea asupra altor administratori ai infrastructurii.	(4)	Principiile care reglementează procedura de coordonare se stabilesc în documentul de referință al rețelei. Acestea reflectă în special dificultatea coordonării traselor internaționale și efectul pe care orice modificare îl poate avea asupra altor administratori de infrastructuri.		
(5)	În cazul în care cererile pentru capacități de infrastructură nu pot fi soluționate fără coordonare, administratorul infrastructurii încearcă să trateze toate cererile pe baza acestei coordonări.	(5)	În cazul în care cererile pentru capacități de infrastructură nu pot fi soluționate fără coordonare, administratorul infrastructurii încearcă să adapteze toate cererile pe baza acestei coordonări.		
(6)	Fără să aducă atingere căilor de atac existente și	(6)	Fără să aducă atingere căilor de atac		

	articolului 56, în eventualitatea conflictelor în legătură cu alocarea capacităților de infrastructură, este pus la punct un sistem de soluționare a litigiilor pentru a rezolva rapid astfel de conflicte. Acest sistem se stabilește în documentul de referință al rețelei. Dacă se aplică acest sistem, trebuie luată o decizie în termen de 10 zile lucrătoare.		existente și art. 56, în eventualitatea unor diferende în legătură cu alocarea capacităților de infrastructură, este pus la dispoziție un sistem de soluționare a diferendelor pentru rezolvarea promptă a acestora. Acest sistem este stabilit în documentul de referință al rețelei. În situația în care se aplică acest sistem, trebuie luată o decizie în termen de 10 zile lucrătoare.		
<i>Articolul 47</i>	Infrastructura saturată	<i>Articolul 47</i>	Infrastructura saturată		
(1)	În cazul în care, după coordonarea traselor solicitate și după consultarea solicitanților, nu se pot satisface în mod adecvat cererile pentru capacități de infrastructură, administratorul infrastructurii declară imediat respectiva secțiune a infrastructurii ca fiind saturată. În mod similar se procedează și în cazul infrastructurii despre care se poate prevedea că poate avea o capacitate insuficientă în viitorul apropiat.	(1)	În cazul în care, după coordonarea traselor solicitate și după consultarea solicitanților, nu se pot satisface în mod adecvat cererile pentru capacități de infrastructură, administratorul infrastructurii declară imediat respectiva secțiune a infrastructurii ca fiind infrastructură saturată. O secțiune a infrastructurii se declară saturată și în cazul în care se poate prevedea că va avea o capacitate insuficientă în viitorul apropiat.		
(2)	În cazul în care infrastructura a fost declarată saturată, administratorul infrastructurii efectuează o analiză a capacității, conform articolului 50, dacă nu a fost deja introdus un plan de sporire a capacității conform articolului 51.	(2)	(2) În cazul în care infrastructura a fost declarată saturată, administratorul infrastructurii efectuează o analiză a capacității, conform prevederilor art. 50, dacă nu a fost deja introdus un plan de îmbunătățire a capacității conform prevederilor art. 51.		
(3)	În cazul în care tarifele prevăzute la articolul 31 alineatul (4) nu au fost percepute sau nu au determinat un rezultat satisfăcător și infrastructura a fost declarată saturată, administratorul infrastructurii poate utiliza în plus criterii de prioritate pentru a aloca capacitățile de infrastructură.	(3)	(3) În cazul în care tarifele prevăzute la art. 31 alin. (4) nu au fost percepute sau nu au determinat un rezultat satisfăcător și infrastructura a fost declarată saturată, administratorul infrastructurii poate utiliza în plus criterii de prioritate pentru a aloca capacitățile de infrastructură.		
(4)	Criteriile de prioritate țin seama de importanța unui anumit serviciu pentru colectivitate în raport	(4)	(4) Criteriile de prioritate țin seama de importanța unui anumit serviciu pentru		

	cu un alt serviciu care, în consecință, va fi exclus.		colectivitate în raport cu un alt serviciu care, în consecință, va fi exclus.		
	Pentru a se asigura dezvoltarea unor servicii de transport corespunzătoare în acest cadru, în special pentru a satisface cerințele de serviciu public sau pentru a promova dezvoltarea transportului feroviar de marfă național și internațional, statele membre pot lua, în condiții nediscriminatorii, orice măsuri necesare pentru a se asigura că astfel de servicii au prioritate la alocarea capacităților de infrastructură.		Pentru ca în acest cadru să se garanteze dezvoltarea unor servicii de transport corespunzătoare, în principal în scopul de a se răspunde cerințelor de serviciu public, sau pentru a se promova dezvoltarea traficului feroviar de marfă național și internațional, Ministerul Transporturilor stabilește criteriile de prioritate a acestor servicii la alocarea capacităților de infrastructură, în condiții nediscriminatorii.		
	Statele membre pot, după caz, să acorde compensații administratorului infrastructurii pentru orice pierdere financiară determinată de necesitatea alocării unei anumite capacități mai multor servicii conform celui de al doilea paragraf.		În condițiile stabilite în contractul de activitate, administratorului infrastructurii i se va putea acorda, dacă este cazul, o compensație pentru orice pierdere a unor venituri ca urmare a necesității de a se alocă o anumită capacitate de infrastructură, pentru anumite servicii, în conformitate cu paragraful anterior.		
	Aceste măsuri și aceste compensații trebuie să țină cont de efectul acestei excluderi în alte state membre.		Aceste criterii și aceste compensații trebuie să țină cont de efectul acestei excluderi în alte state membre.		
(5)	Pentru determinarea criteriilor de prioritate se acordă atenția necesară importanței transportului de marfă și, în special, transportului internațional de marfă.	(5)	(5) Pentru determinarea criteriilor de prioritate se acordă atenția necesară importanței serviciilor de transport de marfă și, în special, transportului internațional de marfă.		
(6)	Procedurile care trebuie urmate și criteriile care trebuie utilizate în cazul în care infrastructura este saturată se stabilesc în documentul de referință al rețelei.	(6)	(6) Procedurile care trebuie urmate și criteriile care trebuie utilizate în cazul în care infrastructura este saturată se prezintă în documentul de referință al rețelei.		
Articolul 48	Cererile ad hoc	Articolul 48	Cererile de ultim moment		
(1)	Administratorul infrastructurii răspunde	(1)	Administratorul infrastructurii răspunde		

	cererilor ad hoc pentru trasele individuale cât mai repede posibil, dar nu mai târziu de cinci zile lucrătoare. Informațiile cu privire la capacitățile libere disponibile sunt aduse la cunoștință tuturor solicitanților care doresc să utilizeze aceste capacități.		cererilor de ultim moment pentru trasele individuale cât mai repede posibil, dar nu mai târziu de cinci zile lucrătoare. Informațiile furnizate cu privire la capacitățile de infrastructură libere disponibile sunt aduse la cunoștință tuturor solicitanților care doresc să utilizeze aceste capacități de infrastructură.		
(2)	Administratorii infrastructurilor întreprind, acolo unde este necesar, o evaluare a necesității de a menține disponibile capacități de rezervă în cadrul planificării finale a graficului de circulație, pentru a le da posibilitatea să răspundă rapid solicitărilor ad hoc de capacitate previzibile. Aceasta se aplică și în cazul infrastructurii saturate.	(2)	Administratorul infrastructurii va efectua, dacă este cazul, o evaluare a necesității menținerii în cadrul graficului de circulație final a unei rezerve de capacitate de infrastructură, care să îi permită să răspundă rapid cererilor de ultim moment previzibile. Aceasta se aplică și în cazul infrastructurii saturate.		
<i>Articolul 49</i>	Infrastructura specializată	<i>Articolul 49</i>	Infrastructura specializată		
(1)	Fără a se aduce atingere alineatului (2), capacitățile de infrastructură se consideră disponibile pentru a fi utilizate pentru toate tipurile de servicii care sunt conforme caracteristicilor necesare operării pe trase.	(1)	Fără a se aduce atingere alin. (2), capacitățile de infrastructură se consideră disponibile pentru a fi utilizate pentru toate tipurile de servicii care sunt conforme caracteristicilor necesare utilizării trasei respective.		
(2)	În cazul în care există alte rute alternative potrivite, după consultarea părților interesate, administratorul infrastructurii poate desemna o anumită infrastructură pentru a fi utilizată pentru tipurile specificate de trafic. Fără să aducă atingere articolelor 101, 102 și 106 din TFUE, în cazul în care a avut loc o astfel de desemnare, administratorul infrastructurii poate acorda prioritate acestui tip de trafic la alocarea capacităților de infrastructură.	(2)	În cazul în care există alte rute alternative corespunzătoare, după consultarea părților interesate, administratorul infrastructurii poate desemna o anumită infrastructură pentru a fi utilizată pentru tipuri determinate de trafic. Fără să aducă atingere art. 101, 102 și 106 din TFUE, în cazul în care a avut loc o astfel de desemnare, administratorul infrastructurii poate acorda prioritate acestui tip de trafic la alocarea capacităților de infrastructură.		
	Respectiva desemnare nu va împiedica utilizarea acelei infrastructuri și pentru alte tipuri de trafic în		Respectiva desemnare nu împiedică utilizarea acelei infrastructuri și pentru alte		

	situația în care sunt disponibile capacități.		tipuri de trafic în situația în care sunt disponibile capacități de infrastructură.		
(3)	În cazul în care infrastructura a fost desemnată în conformitate cu alineatul (2), acest lucru se specifică în documentul de referință al rețelei.	(3)	(3) În cazul în care infrastructura a fost desemnată în conformitate cu prevederile alin. (2), acest lucru se specifică în documentul de referință al rețelei.		
<i>Articolul 50</i>	Analiza capacității	<i>Articolul 50</i>	Analiza capacității		
(1)	Obiectivul analizei capacității este să se determine constrângerile la nivelul capacității infrastructurii care nu permit cererilor de capacitate să fie satisfăcute în mod corespunzător și să se propună metode care să permită soluționarea cererilor suplimentare. Analiza capacității stabilește cauzele saturării și măsurile care pot fi luate pe termen scurt și mediu pentru a o diminua.	(1)	Obiectivul analizei capacității este să se determine constrângerile la nivelul capacității infrastructurii care nu permit cererilor de capacitate să fie satisfăcute în mod corespunzător și să se propună metode care să permită soluționarea cererilor suplimentare. Analiza capacității stabilește cauzele saturării și măsurile care pot fi luate pe termen scurt și mediu pentru a o diminua.		
(2)	Analiza capacității ia în considerare infrastructura, procedurile de operare, natura diferitelor servicii operate și efectul tuturor acestor factori asupra capacităților de infrastructură. Măsurile avute în vedere includ în special servicii de redirectionare și replanificare, modificări de viteză și îmbunătățirea infrastructurii.	(2)	(2) Analiza capacității ia în considerare infrastructura, procedurile de operare, tipul diferitelor servicii operate și efectul tuturor acestor factori asupra capacităților de infrastructură. Măsurile avute în vedere includ în special modificarea rutei, replanificare, modificări de viteză și îmbunătățirea infrastructurii.		
(3)	Analiza capacității se va realiza într-un interval de șase luni de la identificarea infrastructurii saturate.	(3)	(3) Analiza capacității se va realiza într-un interval de șase luni de la identificarea infrastructurii saturate.		
<i>Articolul 51</i>	Planul de sporire a capacității	<i>Articolul 51</i>	Planul de îmbunătățire a capacității		
(1)	În termen de șase luni de la încheierea analizei capacității, administratorul infrastructurii elaborează un plan de sporire a capacității.	(1)	În termen de șase luni de la încheierea analizei capacității, administratorul infrastructurii elaborează un plan de îmbunătățire a capacității.		

(2)	Planul de sporire a capacității se elaborează după consultarea utilizatorilor infrastructurii saturate. Acesta trebuie să identifice:	(2)	(2) Planul de îmbunătățire a capacității se elaborează după consultarea utilizatorilor infrastructurii saturate. Acesta trebuie să identifice:		
(a)	cauzele saturării;	(a)	(a) cauzele saturării;		
(b)	evoluția probabilă a traficului;	(b)	(b) evoluția probabilă a traficului;		
(c)	constrângerile la care este supusă dezvoltarea infrastructurii;	(c)	(c) constrângerile la care este supusă dezvoltarea infrastructurii;		
(d)	variantele și costurile sporirii capacității, inclusiv modificările probabile ale tarifelor de acces.	(d)	(d) variantele și costurile sporirii capacității, inclusiv modificările probabile ale tarifelor de acces.		
	Pe baza analizei cost-beneficiu a posibilelor măsuri identificate, acesta stabilește de asemenea acțiunile care trebuie întreprinse pentru sporirea capacității infrastructurii, precum și un calendar pentru punerea în practică a măsurilor. Planul poate necesita aprobarea prealabilă a statului membru respectiv.		Pe baza analizei cost-beneficiu a posibilelor măsuri identificate, acesta stabilește de asemenea acțiunile care trebuie întreprinse pentru îmbunătățirea capacității infrastructurii, precum și un calendar pentru punerea în practică a măsurilor.		
(3)	Administratorul infrastructurii nu mai percepe tarifele prevăzute la articolul 31 alineatul (4) pentru infrastructura relevantă în cazul în care:	(3)	(3) Administratorul infrastructurii nu mai percepe tarifele prevăzute la art. 31 alin. (4) pentru infrastructura saturată în cazul în care:		
(a)	nu elaborează un plan de sporire a capacității; sau	(a)	(a) nu elaborează un plan de îmbunătățire a capacității; sau		
(b)	nu face progrese în aplicarea acțiunilor identificate în planul de sporire a capacității.	(b)	(b) nu face progrese în aplicarea acțiunilor identificate în planul de îmbunătățire a capacității.		
(4)	În pofida alineatului (3) din prezentul articol, cu aprobarea organismului de reglementare prevăzut la articolul 55, administratorul infrastructurii	(4)	(4) Prin excepție de la prevederile alin. (3) din prezentul articol, cu aprobarea Consiliului Național de Supraveghere din		

	poate continua să perceapă aceste tarife dacă:		domeniul Feroviar, administratorul infrastructurii poate continua să perceapă aceste tarife dacă:		
(a)	planul de sporire a capacității nu poate fi realizat din cauze independente de voința sa; sau	(a)	(a) planul de îmbunătățire a capacității nu poate fi realizat din cauze independente de voința sa; sau		
(b)	soluțiile oferite nu sunt viabile din punct de vedere economic sau financiar.	(b)	(b) soluțiile disponibile nu sunt viabile din punct de vedere economic sau financiar.		
<i>Articolul 52</i>	Utilizarea traselor	<i>Articolul 52</i>	Utilizarea traselor		
(1)	În documentul de referință al rețelei, administratorul infrastructurii stabilește condițiile în care ține cont de nivelurile anterioare de utilizare a traselor în determinarea priorităților pentru procesul de alocare a capacităților.	(1)	În documentul de referință al rețelei, administratorul infrastructurii stabilește condițiile în care ține cont de nivelurile anterioare de utilizare a traselor în determinarea priorităților pentru procesul de alocare a capacităților de infrastructură.		
(2)	(2) În special pentru infrastructura saturată, administratorul infrastructurii impune renunțarea la o trasă care, pe o perioadă de cel puțin o lună, a fost utilizată sub un anumit nivel care trebuie stabilit în documentul de referință al rețelei, dacă aceasta nu s-a datorat unor cauze de altă natură decât cea economică, independente de voința solicitantului.	(2)	În special pentru infrastructura saturată, administratorul infrastructurii impune renunțarea la o trasă care, pe o perioadă de cel puțin 30 de zile a fost utilizată sub un anumit nivel care trebuie stabilit în documentul de referință al rețelei, dacă aceasta nu s-a datorat unor cauze de altă natură decât cea economică, independente de voința solicitantului.		
<i>Articolul 53</i>	Capacitățile de infrastructură pentru lucrările de întreținere a rețelei	<i>Articolul 53</i>	Capacitățile de infrastructură pentru lucrările de întreținere a rețelei		
(1)	Cererile de acordare de capacități de infrastructură pentru realizarea lucrărilor de întreținere se transmit în cursul procesului de planificare.	(1)	Cererile de acordare de capacități de infrastructură pentru realizarea lucrărilor de întreținere se transmit în cursul procesului de planificare.		
(2)	Administratorul infrastructurii ține seama de efectele pe care capacitățile de infrastructură rezervate pentru lucrările de întreținere planificată a căii le pot avea asupra	(2)	(2) Administratorul infrastructurii ține seama de efectele pe care capacitățile de infrastructură rezervate pentru lucrările de întreținere planificată a căii le pot avea		

	solicitanților.		asupra solicitanților.		
(3)	Administratorul infrastructurii trebuie să informeze cât mai rapid posibil părțile interesate despre indisponibilitatea capacităților de infrastructură din cauza unor lucrări de întreținere neplanificate	(3)	(3) Administratorul infrastructurii trebuie să informeze cât mai rapid posibil părțile interesate despre indisponibilitatea capacităților de infrastructură din cauza unor lucrări de întreținere neplanificate.		
<i>Articolul 54</i>	Măsuri speciale care trebuie luate în cazul unor perturbări	<i>Articolul 54</i>	Măsuri speciale care trebuie luate în cazul unor perturbări		
(1)	În cazul perturbării circulației trenurilor provocată de o problemă de natură tehnică sau de un accident, administratorul infrastructurii ia toate măsurile necesare pentru restabilirea situației normale. Pentru aceasta elaborează un plan de intervenție în care enumeră diferitele organisme care trebuie informate în cazul accidentelor grave sau în cazul perturbării semnificative a circulației trenurilor.	(1)	În cazul perturbării circulației trenurilor provocată de o problemă de natură tehnică sau de un accident, administratorul infrastructurii ia toate măsurile necesare pentru restabilirea situației normale. Pentru aceasta elaborează un plan de intervenție în care enumeră diferitele organisme care trebuie informate în cazul accidentelor grave sau în cazul perturbării semnificative a circulației trenurilor.		
(2)	În cazuri urgente și în situația în care este absolut necesar, din cauza unei defecțiuni în urma căreia infrastructura a fost scoasă temporar din funcțiune, trasele alocate pot fi retrase fără preaviz pe toată perioada necesară reparării sistemului. Dacă crede de cuviință, administratorul infrastructurii poate cere întreprinderilor feroviare să îi pună la dispoziție resursele pe care acesta le consideră corespunzătoare pentru restabilirea cât mai rapidă a situației normale.	(2)	În cazuri urgente și în situația în care este absolut necesar, din cauza unei defecțiuni în urma căreia infrastructura a fost scoasă temporar din funcțiune, trasele alocate pot fi retrase fără preaviz pe toată perioada necesară repunerii în funcțiune. Administratorul infrastructurii poate cere operatorilor de transport feroviar să îi pună la dispoziție resursele pe care acesta le consideră corespunzătoare pentru restabilirea cât mai rapidă a situației normale.		
(3)	Statele membre pot cere întreprinderilor feroviare să se implice în aplicarea și monitorizarea conformității lor cu standardele și regulile de siguranță.	(3)	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR poate solicita operatorilor de transport feroviar să se implice în aplicarea și monitorizarea conformității lor cu standardele și regulile de siguranță.		

	SECȚIUNEA 4		SECȚIUNEA A 4-A		
			Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar		
Art. 55		Art. 55	Funcționarea Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar		
(1)	Fiecare stat membru înființează un organism național unic de reglementare în sectorul feroviar. Fără a aduce atingere alineatului (2), acest organism este o autoritate autonomă, distinctă din punct de vedere juridic și independentă de orice altă entitate publică sau privată în termeni organizatorici, funcționali, ierarhici și decizionali. În egală măsură, acesta este independent, în ceea ce privește organizarea, deciziile de finanțare, structura juridică și luarea de decizii, de orice administrator de infrastructură, de organismul de tarificare, de organismul de alocare sau de orice solicitant. În plus, organismul trebuie să fie independent din punct de vedere funcțional față de orice autoritate competentă implicată în acordarea unui contract de servicii publice. (2) Statele membre pot institui organisme de reglementare care să fie competente în mai multe sectoare reglementate, dacă aceste autorități de reglementare integrate întrunesc cerințele de independență prevăzute la alineatul (1) din prezentul articol. Organismul de reglementare din sectorul feroviar se poate asocia din punct de vedere organizațional cu autoritatea națională din domeniul concurenței menționată la articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului din 16 decembrie 2002 privind punerea în aplicare a normelor de concurență prevăzute la articolele 101 și 102 din tratat (1), cu autoritatea de siguranță instituită în temeiul Directivei		(1) Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar este organizat și funcționează ca structură fără personalitate juridică în cadrul Consiliului Concurenței și îndeplinește rolul organismului de reglementare național unic, în sensul prezentei legi. (2) Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar este independent din punct de vedere organizatoric, juridic, decizional și în ceea ce privește deciziile de ordin financiar față de administratorul infrastructurii feroviare, organismele de tarificare a infrastructurii feroviare, organismele de alocare a capacităților de infrastructură feroviară, precum și față de operatorii de transport feroviar. Din punct de vedere funcțional, acest organism este independent față de orice autoritate competentă implicată în acordarea unui contract de servicii publice. (3) Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar este format din 5 membri. Aceștia sunt selectați în cadrul unei proceduri transparente, fiind numiți și revocați prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței pentru o perioadă de 5 ani, cu posibilitatea reînnoirii mandatului o singură dată. Președintele Consiliului Național de Supraveghere din domeniul		

2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare (1) sau cu autoritatea de acordare a licențelor menționată în capitolul III din prezenta directivă, dacă acest organism comun îndeplinește cerințele de independență stabilite la alineatul (1) din prezentul articol. (3) Statele membre se asigură că organismul de reglementare este dotat cu personal și administrat astfel încât să îi fie garantată independența. Statele membre se asigură în special că persoanele responsabile de deciziile care urmează a fi luate de organismul de reglementare în conformitate cu articolul 56, precum membrii comitetului său executiv, după caz, sunt numite pe baza unor reguli clare și transparente, care garantează transparența acestora, de către cabinetul sau consiliul de miniștri național sau de către orice autoritate publică ce nu exercită în mod direct drepturi de proprietate asupra unor întreprinderi reglementate. Statele membre decid dacă aceste persoane sunt numite pentru un mandat fix și reînnoibil sau permanent și fără posibilitatea de a fi eliberate din funcție decât din motive disciplinare și fără legătură cu deciziile pe care le adoptă. Aceste persoane sunt selectate în cadrul unei proceduri transparente, pe merit, inclusiv pe baza deținerii competențelor corespunzătoare și a unei experiențe relevante, de preferință în domeniul feroviar sau în alte industrii de rețea. Statele membre se asigură în special că aceste persoane acționează în mod independent față de orice interes al pieței legat de sectorul feroviar și, prin urmare, nu pot să aibă interese ori relații de afaceri cu întreprinderile sau entitățile reglementate. În acest sens, aceste persoane	Feroviar este numit dintre membrii Plenului Consiliului Concurenței. (4) Este interzis membrilor Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar să solicite <u>sau</u> să primească instrucțiuni din partea oricărei entități publice ori private pe durata exercitării funcțiilor pe care le dețin.. (5) Membrii Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar trebuie să îndeplinească următoarele condiții: a) să fie cetățeni români cu o experiență relevantă de cel puțin 5 ani și competență corespunzătoare, probată cu documente justificative, într-unul dintre domeniile: economic, juridic, feroviar, alte industrii de rețea, administrație publică; b) să nu dețină acțiuni sau părți sociale, direct ori indirect, la administratorul infrastructurii feroviare, la organismele de tarificare a infrastructurii feroviare, la organismele de alocare a capacităților de infrastructură feroviară și/sau la operatorii de transport feroviar; c) să nu facă parte din consiliul de administrație și/sau din adunarea generală a acționarilor în cadrul entităților prevăzute la lit. b); d) să nu aibă raporturi de muncă sau să nu desfășoare activități remunerate pentru oricare dintre entitățile, acționarii sau asociații operatorilor prevăzuți la lit. b); e) să nu îndeplinească sarcini care au legătură cu atribuirea contractelor de servicii publice de transport feroviar;		
---	---	--	--

	prezintă anual o declarație de angajament și o declarație de interese, indicând toate interesele directe sau indirecte care ar putea să le afecteze independența și să le influențeze îndeplinirea oricărei funcții. Persoanele respective se retrag din procesul decizional în cazurile care privesc o întreprindere cu care au avut o legătură directă sau indirectă în anul precedent lansării unei proceduri. Aceste persoane nu solicită și nu acceptă instrucțiuni din partea niciunui guvern și din partea niciunei entități publice sau private în exercitarea funcțiilor organismului de reglementare și au autoritate deplină asupra recrutării și gestionării personalului organismului de reglementare. La încheierea mandatului lor în organismul de reglementare, aceste persoane nu pot să dețină nicio poziție sau responsabilitate profesională în cadrul întreprinderilor sau entităților reglementate timp de cel puțin un an.		f) să nu dețină alte funcții sau demnități publice, cu excepția celor din cadrul Consiliului Concurenței și a funcțiilor sau activităților din domeniul didactic, al cercetării științifice ori al creației literar-artistice; g) să depună anual o declarație de avere și o declarație de interese, cu respectarea legislației în vigoare. (6) Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar deliberează și decide valabil în cvorum de cel puțin 3 membri, dintre care unul trebuie să fie președintele sau reprezentantul său desemnat. Membrii Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar se retrag din procesul decizional în cazurile care privesc o societate cu care au avut legătură directă sau indirectă în anul precedent lansării unei proceduri. (7) Deciziile Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar se adoptă cu majoritatea de voturi a membrilor prezenți. Fiecare membru dispune de un vot. În caz de paritate de voturi, prevalează soluția votată de președinte sau, după caz, de reprezentantul care îl înlocuiește. (8) Mandatul de membru al Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar încetează: a) la expirarea duratei; b) prin demisie; c) prin deces; d) prin revocare, conform prevederilor alin.		
--	--	--	---	--	--

		(9). (9) Revocarea din funcție a unui membru al Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar se dispune prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței în următoarele cazuri: a) imposibilitate de a-și îndeplini mandatul mai mult de 120 de zile calendaristice consecutive dintr-un interval de 140 de zile; b) condamnare penală prin hotărâre judecătorească definitivă, pentru care nu a intervenit reabilitarea; c) nerespectarea termenului de 15 zile pentru ieșirea din starea de incompatibilitate, prevăzut la alin. (10); d) la survenirea unei situații de conflict de interese în sensul alin. (11). (10) Orice membru care în momentul numirii sau pe parcursul mandatului se află într-una dintre situațiile de incompatibilitate prevăzute la alin. (5) lit.b) - f) are la dispoziție un termen de cel mult 15 zile pentru ieșirea din starea de incompatibilitate. În caz de nerespectare a acestui termen, mandatul celui aflat în această situație încetează, urmând a fi numit un alt membru. (11) Prin conflict de interese se înțelege situația în care persoana care exercită funcția de membru al Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar are un interes personal de natură patrimonială sau un interes care rezultă din calitatea de reprezentant al statului în cadrul organelor de conducere ale administratorului infrastructurii feroviare din România și/sau		
--	--	---	--	--

			ale operatorilor de transport de călători ori de marfă, care ar putea influența îndeplinirea cu obiectivitate a atribuțiilor care îi revin. (12) Membrii Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar nu pot deține nicio poziție sau responsabilitate profesională în cadrul operatorilor sau al entităților reglementate timp de cel puțin un an după încheierea mandatului lor. (13) Ordinul de revocare din funcție a membrilor Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar poate fi atacat la instanțele de contencios administrativ, potrivit legii, în termen de 30 de zile de la data aducerii sale la cunoștința persoanei revocate. (14) În cazul vacanței unui loc în componența Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar pentru una dintre situațiile prevăzute la alin. (8) lit. b)-d) se va proceda, conform prevederilor alin. (3), la numirea unui nou membru pentru durata rămasă din mandat, în funcția devenită vacantă. Membrii Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar ale căror mandate au expirat rămân în funcție până la numirea succesorilor lor. (15) Pentru activitatea depusă, membrii Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar au dreptul la o indemnizație lunară, stabilită prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței, care nu poate depăși 20% din indemnizația lunară a Președintelui Consiliului Concurenței. (16) În cadrul Consiliului Concurenței funcționează Direcția de Supraveghere	
--	--	--	---	--

			Feroviară care asigură aparatul tehnic necesar desfășurării activității Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar. (17) Cheltuielile necesare desfășurării activității Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar vor fi cuprinse în bugetul Consiliului Concurenței.		
Articolul 56	Funcțiile organismului de reglementare	Articolul 56	Atribuțiile Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar		
			Atribuțiile Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar		
	(1) Fără a aduce atingere articolului 46 alineatul (6), solicitantul are dreptul să conteste la organismul de reglementare în cazul în care consideră că nu a fost tratat echitabil, a fost discriminat sau a fost nedreptățit în orice fel și, în special, în legătură cu deciziile adoptate de către administratorul infrastructurii sau, după caz, de către întreprinderea feroviară sau de către operatorul unei infrastructuri de servicii în ceea ce privește (a) documentul de referință al rețelei în versiunile provizorii și finale ale acestuia; (b) criteriile stabilite în acesta; (c) procedura de alocare și rezultatul său; (d) sistemul de tarifare; (e) nivelul sau structura tarifelor de infrastructură care i se cer sau i se pot cere a fi plătite; (f) măsuri privind accesul în conformitate cu articolele 10-13; (g) accesul la servicii și tarifarea acestora, în		Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar acționează fără a aduce atingere competențelor Consiliului Concurenței de a aplica dispozițiile Legii concurenței nr. 21/1996, republicată, în domeniul transportului feroviar. (2) Fără a aduce atingere termenului prevăzut la art. 46 alin. (6), Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar analizează și se pronunță prin decizie cu privire la plângerea formulată de orice solicitant care consideră că a fost tratat inechitabil, a fost discriminat sau nedreptățit în orice fel, în special prin deciziile adoptate de către administratorul infrastructurii sau, după caz, de către operatorul de transport feroviar sau de către operatorul unei infrastructuri de servicii în ceea ce privește : (a) documentul de referință al rețelei în versiunile provizorii și finale ale acestuia; (b) criteriile stabilite în documentul de		

	conformitate cu articolul 13.	referință al rețelei; (c) procedura de alocare și rezultatul său; (d) sistemul de tarificare; (e) nivelul sau structura tarifelor de infrastructură care i se cer sau i se pot cere a fi plătite; (f) măsuri privind accesul în conformitate cu prevederile art. 10-13; (g) accesul la servicii și tarifierea acestora, în conformitate cu prevederile art. 13; (3) În cazul în care se formulează o plângere împotriva refuzului de acordare de capacități de infrastructură sau contra termenilor unei oferte de capacitate, Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar va analiza contestația și fie confirmă faptul că hotărârea administratorului infrastructurii rămâne neschimbată, fie cere modificarea acelei hotărâri. (4) În cadrul analizei plângerilor, Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar are următoarele atribuții: a) să solicite informații și/sau documente și să inițieze consultări cu părțile implicate precum și cu orice altă entitate publică sau privată care poate oferi informații relevante pentru analiza plângerii., în termen de maximum 30 zile de la primirea plângerii ; b) să adopte o decizie în termen de maximum 40 de zile de la primirea tuturor informațiilor și/sau documentelor necesare analizei și să comunice părților decizia sa motivată. c) să impună prin decizie măsuri care să asigure remedierea situației, în situația în		
--	-------------------------------	--	--	--

			care se constată că solicitantul a fost tratat inechitabil, a fost discriminat sau nedreptățit în ceea ce privește unul sau mai multe din elementele prevăzute la alin.1 (2) lit. (a)-(g) (5) În urma unei solicitări înaintate de către autoritățile competente sau de către operatorii de transport feroviar interesați, Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar trebuie să stabilească, prin decizie, dacă scopul principal al serviciului prestat este acela de a transporta călători între stații situate în state membre diferite. În acest sens, Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar va elabora un regulament pentru testele de scop principal și pentru testele de echilibru economic, în conformitate cu prevederile Regulamentului UE nr.869/2014 al Comisiei din 11 august 2014 privind noi servicii feroviare pentru călători. Acest regulament va fi publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței și pe pagina web a Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar.		
	(2) Fără a aduce atingere competențelor autorităților naționale din domeniul asigurării concurenței pe piața serviciilor feroviare, organismul de reglementare are competența de a monitoriza situația concurenței de pe piețele de servicii feroviare și, în special, de a controla literele (a)-(g) de la alineatul (1) din proprie inițiativă, în vederea prevenirii discriminării unor solicitanți. Organismul va verifica în special dacă documentul de referință al rețelei conține clauze discriminatorii sau creează puteri discreționare ale administratorului infrastructurii, care ar putea fi		Fără a aduce atingere competențelor Consiliului Concurenței din România legate de aplicarea dispozițiilor Legii concurenței nr. 21/1996, republicată, de asigurare a concurenței pe piețele de servicii feroviare, Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar are competența:: a) să monitorizeze situația concurenței de pe piețele de servicii feroviare și, în special, să controleze aspectele prevăzute la alin. (2) lit. (a)-(g) în vederea prevenirii discriminării		

	utilizate pentru discriminarea unor solicitanți		unor solicitanți; b) să verifice, în special, dacă documentul de referință al rețelei conține clauze discriminatorii sau creează puteri discreționare ale administratorului infrastructurii, care ar putea fi utilizate pentru discriminarea unor solicitanți. (7) În îndeplinirea atribuțiilor prevăzute la alin. (6), Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar poate impune, prin decizie, măsuri care să asigure remedierea situației constatate.		
	(3) De asemenea, organismul de reglementare cooperează îndeaproape cu autoritatea națională în domeniul siguranței în sensul Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (2), precum și cu autoritatea de acordare a licențelor în înțelesul prezentei directive. Statele membre garantează că aceste autorități elaborează în comun un cadru pentru schimbul de informații și pentru cooperare vizând prevenirea efectelor negative asupra concurenței sau a siguranței pe piața feroviară. Acest cadru include un mecanism prin care organismul de reglementare poate să furnizeze autorităților naționale în domeniul siguranței și autorităților naționale de acordare a licențelor recomandări privind aspectele care ar putea afecta concurența pe piața feroviară și prin care autoritatea națională în domeniul siguranței poate să furnizeze organismului de reglementare și autorității de acordare a licențelor recomandări privind aspectele care ar putea afecta siguranța. Fără a aduce atingere independenței vreunei autorități în		Pentru îndeplinirea atribuțiilor sale Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar are competența să ceară informații și/sau documente relevante administratorului infrastructurii și oricărui operator de transport feroviar din România. Informațiile solicitate se furnizează într-un termen rezonabil care se stabilește de către Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar și care nu depășește 30 zile. În situații excepționale, Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar convine și autorizează o prelungire a termenului, care nu poate depăși două săptămâni. Informațiile și/sau documentele care trebuie furnizate acestuia cuprind toate informațiile solicitate în conformitate cu prevederile alin. (4) lit a). Acestea includ datele necesare în scopuri statistice și de observare a pieței. (9) Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar cooperează îndeaproape cu Autoritatea de Siguranță Feroviară Română în sensul prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 877/2010 privind interoperabilitatea sistemului feroviar, cu		

	sfera competențelor sale, autoritatea relevantă examinează orice astfel de recomandare înainte de adoptarea deciziilor sale. În cazul în care autoritatea în cauză se abate de la această recomandare, precizează motivele în cadrul deciziilor pe care le adoptă.		modificările ulterioare, precum și cu OLFR în sensul prezentei legi. Aceste autorități elaborează în comun un cadru pentru schimbul de informații și pentru cooperare vizând prevenirea efectelor negative asupra concurenței sau a siguranței pe piața feroviară. Acest cadru include un mecanism prin care Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar poate să furnizeze Autorității de Siguranță Feroviară Română și OLFR recomandări privind aspectele care ar putea afecta concurența pe piața feroviară și prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate să furnizeze Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar și OLFR recomandări privind aspectele care ar putea afecta siguranța pe piața feroviară. Fără a aduce atingere independenței vreuneia dintre autoritățile de mai sus în sfera competențelor acestora, autoritatea relevantă examinează orice astfel de recomandare înainte de adoptarea deciziilor sale. În cazul în care autoritatea în cauză se abate de la această recomandare, aceasta va justifica motivele în cadrul deciziilor pe care le adoptă.		
	(4) Statele membre pot decide ca organismului de reglementare să i se încredințeze sarcina de a adopta avize fără caracter obligatoriu cu privire la versiunile provizorii ale planului de afaceri menționat la articolul 8 alineatul (3), ale acordului de natură contractuală și ale planului de consolidare a capacității pentru a indica în special dacă aceste instrumente sunt conforme cu situația		Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar consultă cu regularitate cel puțin o dată la doi ani reprezentanții utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de mărfuri și călători, pentru a ține cont de opiniile acestora referitoare la piața feroviară.		

	concurenței în cadrul pieței serviciilor feroviare.				
	(5) Organismul de reglementare deține o capacitate organizațională suficientă în ceea ce privește resursele umane și materiale, care este proporțională cu importanța sectorului feroviar din statele membre.		Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar se asigură că tarifele stabilite de către administratorul infrastructurii sunt în conformitate cu prevederile capitolului IV secțiunea 2 și sunt nediscriminatorii. Negocierile dintre solicitanți și administratorul infrastructurii cu privire la nivelul tarifelor de utilizare a infrastructurii sunt permise numai dacă sunt purtate sub supravegherea Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar, în condițiile prevăzute la art. 30, alin. (2). Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar intervine dacă negocierile sunt susceptibile să contravină cerințelor prezentului capitol.		
	(6) Organismul de reglementare se asigură că tarifele stabilite de către administratorul infrastructurii sunt în conformitate cu capitolul IV secțiunea 2 și sunt nediscriminatorii. Negocierile dintre solicitanți și administratorul infrastructurii cu privire la nivelul tarifelor de utilizare a infrastructurii sunt permise numai dacă sunt purtate sub supravegherea organismului de reglementare. Organismul de reglementare intervine dacă negocierile sunt susceptibile să contravină cerințelor prezentului capitol.		Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar are competența de a audita sau de a iniția audituri externe la administratorul infrastructurii, la operatorii de infrastructuri de servicii și, unde este relevant, la operatorii de transport feroviar, pentru a verifica conformitatea cu dispozițiile de separare contabilă prevăzute la art. 6. În această privință, Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar are dreptul de a solicita orice informații și/sau documente relevante. În special, Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar are competența de a solicita administratorului infrastructurii, operatorilor de infrastructuri de servicii și tuturor operatorilor ori entităților care efectuează sau integrează diverse tipuri de transport feroviar sau activități de		

			administrare a infrastructurii, după cum se menționează la art. 6 și la art. 13, să furnizeze integral sau parțial informațiile contabile prevăzute în anexa VIII.		
	(7) Organismul de reglementare consultă cu regularitate și, în orice caz, cel puțin o dată la doi ani reprezentanții utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de mărfuri și călători, pentru a ține cont de opiniile acestora referitoare la piața feroviară.		Fără a aduce atingere competențelor Consiliului Concurenței, Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar poate de asemenea să tragă concluzii referitoare la ajutoarele de stat, pe care le transmite spre informare Consiliului Concurenței.		
	(8) Organismul de reglementare are competența să ceară informații relevante administratorului infrastructurii, solicitanților și oricărei alte părți implicate din statul membru respectiv. Informațiile solicitate se furnizează într-un termen rezonabil care se stabilește de către organismul de reglementare și care nu depășește o lună, cu excepția cazurilor în care, în circumstanțe excepționale, organismul de reglementare convine și autorizează o prelungire a termenului, care nu poate depăși două săptămâni. Organismul de reglementare este abilitat să aplice penalități corespunzătoare, inclusiv amenzi, pentru a impune conformarea cu aceste solicitări de informații. Informațiile care trebuie furnizate organismului de reglementare cuprind toate datele pe care acesta le solicită în cadrul funcției sale de apel și al funcției sale de monitorizare a concurenței de pe piața serviciilor feroviare, în conformitate cu alineatul (2). Acestea includ datele necesare în scopuri statistice și de observare a pieței.		În scopul îndeplinirii atribuțiilor sale legale, Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar va putea exercita puterile de inspecție prevăzute de Legea nr. 21/1996, republicată..		
	(9) Organismul de reglementare analizează toate plângerile și, după caz, solicită informațiile relevante și inițiază consultări cu toate părțile implicate în termen de o lună de la primirea		Atribuțiile Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar și ale aparatului său tehnic se vor regăsi în Regulamentul de organizare, funcționare și procedură, adoptat de Consiliul Concurenței.		

	plângerii. Organismul de reglementare este obligat să ia hotărâri în privința plângerilor, să ia măsuri pentru a remedia situația și să informeze părțile cu privire la decizia sa motivată într-o perioadă de timp prestabilită, rezonabilă și, în orice caz, în termen de șase săptămâni de la primirea tuturor informațiilor relevante. Fără a aduce atingere competențelor autorităților naționale din domeniul concurenței în ceea ce privește asigurarea concurenței pe piețele serviciilor feroviare, organismul de reglementare decide, după caz, din proprie inițiativă cu privire la măsurile adecvate de corectare a discriminărilor împotriva solicitanților, a denaturărilor pieței și a altor tendințe nedorite înregistrate pe aceste piețe, în special cu trimitere la alineatul (1) literele (a)-(g). O hotărâre a organismului de reglementare este obligatorie pentru toate părțile vizate de aceasta și nu este supusă controlului unei alte instanțe administrative. Organismul de reglementare este abilitat să aplice penalități corespunzătoare, inclusiv amenzi. În cazul în care se formulează o contestație împotriva refuzului de acordare de capacități de infrastructură sau contra termenilor unei oferte de capacitate, organismul de reglementare fie confirmă faptul că hotărârea administratorului infrastructurii rămâne neschimbată, fie cere modificarea acelei hotărâri conform indicațiilor date de organismul de reglementare.		În exercitarea atribuțiilor Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar vor fi elaborate regulamente și instrucțiuni, care vor fi puse în aplicare prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței. (16) Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar trebuie să dețină o capacitate organizațională suficientă în ceea ce privește resursele umane și materiale, proporțională cu importanța sectorului feroviar din România. Această capacitate va fi dimensionată corespunzător și prevăzută în cadrul bugetului anual aprobat al Consiliului Concurenței. (17) Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar întocmește și publică anual, pe pagina sa de web, raportul privind activitatea desfășurată.		
		Articolul 57	Contestarea deciziilor și măsurilor dispuse		
		(1)	Deciziile Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar sunt obligatorii pentru toate părțile vizate de		

			acestea. Deciziile Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar vor fi comunicate părților în cauză și vor fi publicate pe pagina sa de web. La publicare se va ține seama de interesele legitime ale întreprinderilor în cauză, astfel încât secretul de afaceri să nu fie divulgat.		
		(2)	(2) Deciziile Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar pot fi atacate în contencios administrativ la Curtea de Apel București, în termen de 30 de zile de la comunicare.		
		(3)	Instanța poate dispune, la cerere, suspendarea executării deciziei atacate, în condițiile legii. În cazul amenzilor, suspendarea se poate dispune cu condiția plății unei cauțiuni stabilite conform prevederilor Legii nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală, cu modificările și completările ulterioare, cu privire la creanțele bugetare.		
Articolul 57	Cooperarea între organismele de reglementare	Articolul 58	Cooperarea cu organismele de reglementare din statele membre		
(1)	Organismele de reglementare fac schimb de informații în ceea ce privește activitatea, principiile și practicile decizionale, în special de informații cu privire la aspectele principale ale procedurilor lor și la problemele de interpretare a legislației Uniunii în domeniul feroviar. Organismele de reglementare colaborează și în alte privințe în scopul coordonării decizionale pe teritoriul Uniunii. În acest scop, ele participă și colaborează în cadrul unei rețele care se întrunește periodic. Comisia este membră a rețelei, coordonează și sprijină activitatea acesteia și face recomandări rețelei, după caz. Comisia asigură cooperarea activă a organismelor de reglementare	(1)	Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar face schimb de informații cu organisme de supraveghere similare din alte state membre cu privire la activitatea lor, la principiile și practicile lor decizionale și în special cu privire la aspectele principale ale procedurilor lor și la problemele de interpretare a legislației Uniunii în domeniul feroviar. Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar colaborează cu organismele de reglementare din alte state membre și în alte privințe în scopul		

	corespunzătoare.		coordonării decizionale pe teritoriul Uniunii Europene/Spațiului Economic European. În acest scop, Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar participă și colaborează în cadrul unei rețele care se întrunește periodic.		
	Sub rezerva normelor referitoare la protecția datelor prevăzute de Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date și de Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organele comunitare și privind libera circulație a acestor date, Comisia sprijină schimbul de informații menționat anterior între membrii rețelei, eventual prin intermediul instrumentelor electronice, respectând confidențialitatea în ceea ce privește secretele profesionale divulgate de întreprinderile în cauză.	(2)	Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar reprezintă România în relația cu Comisia Europeană în ceea ce privește cooperarea activă cu celelalte organisme de reglementare din domeniul feroviar.		
(2)	Organismele de reglementare colaborează îndeaproape, inclusiv prin acorduri de lucru, pentru a-și acorda reciproc asistență în sarcinile de monitorizare a pieței, în tratarea plângerilor și în derularea anchetelor.	(3)	Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar colaborează cu organismele de reglementare din statele membre, inclusiv pe baza unor acorduri de lucru, pentru a-și acorda reciproc asistență în sarcinile de monitorizare a pieței, în tratarea plângerilor și în derularea anchetelor.		
(3)	În cazul unei plângeri sau al unei anchete din proprie inițiativă pe tema accesului sau a tarifării în cazul unei trase internaționale, precum și în cadrul monitorizării concurenței pe piață în legătură cu transportul feroviar internațional, organismul de reglementare respectiv trebuie să	(4)	În cazul unei plângeri sau al unei anchete din proprie inițiativă pe tema accesului sau a tarifării în cazul unei trase internaționale, precum și în cadrul monitorizării concurenței pe piață în legătură cu transportul feroviar internațional, Consiliul Național de		

	consulte organismele de reglementare ale tuturor celorlalte state membre prin care trece trasa respectivă și, dacă este cazul, Comisia și trebuie să solicite de la acestea toate informațiile necesare anterior luării unei decizii.		Supraveghere din domeniul Feroviar consultă organismele de reglementare ale tuturor celorlalte state membre prin care trece trasa respectivă și Comisia Europeană, dacă este cazul, și solicită de la acestea toate informațiile necesare anterior luării unei decizii.		
(4)	Organismele de reglementare consultate în conformitate cu alineatul (3) furnizează toate informațiile pe care ele însele au dreptul să le solicite în virtutea legislației lor naționale. Aceste informații pot fi folosite doar în scopul tratării plângerii sau al derulării anchetei menționate la alineatul (3).	(5)	Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar, consultat în conformitate cu prevederile alin. (4), furnizează toate informațiile pe care are dreptul să le solicite în virtutea legislației naționale. Aceste informații pot fi folosite doar în scopul analizării plângerii sau al derulării anchetelor.		
(5)	Organismul de reglementare care primește plângerea sau care derulează o anchetă din proprie inițiativă transferă informațiile pertinente către organismul de reglementare responsabil, pentru ca acesta să poată lua măsuri cu privire la părțile implicate.	(6)	Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar va pune la dispoziția altui organism de reglementare, aflat pe teritoriul unui stat prin care trece trasa internațională, informațiile pertinente pentru ca acesta să poată lua măsuri cu privire la părțile implicate.		
(6)	Statele membre se asigură că orice reprezentanți asociați ai administratorilor de infrastructură, după cum se precizează la articolul 40 alineatul (1), pun la dispoziție, fără întârziere, toate informațiile necesare în scopul tratării plângerii sau al derulării anchetei menționate la alineatul (3) al prezentului articol și solicitate de organismul de reglementare al statului membru în care se află reprezentantul asociat. Organismul de reglementare respectiv este abilitat să transfere astfel de informații referitoare la trasa internațională respectivă către organismele de reglementare menționate la alineatul (3).	(7)	Administratorul infrastructurii are obligația să pună la dispoziția Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar, în termenul stabilit de acesta, toate informațiile necesare solicitate necesare în scopul analizării plângerii sau al derulării anchetei prevăzute la alin. (4).		

(7)	La cererea unui organism de reglementare, Comisia poate participa la activitățile menționate la alineatele (2)-(6), în vederea facilitării cooperării organismelor de reglementare, astfel cum se subliniază în alineatele respective.	(8)	Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar invită Comisia Europeană să participe la activitățile prevăzute la alin. (3)-(7), în vederea facilitării cooperării organismelor de reglementare din statele membre. (9) Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar colaborează cu organismele de reglementare din alte state membre pentru elaborarea de principii și practici comune pentru luarea deciziilor pe care este abilitat să le ia în temeiul prezentei legi și pe baza experienței sale și a participării la activitățile rețelei prevăzute la alin. (1).		
(8)	Organismele de reglementare elaborează principii și practici comune pentru luarea deciziilor pe care sunt abilitate să le ia în temeiul prezentei directive. Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare și a activităților rețelei menționate la alineatul (1) și dacă se dovedește necesar pentru a asigura cooperarea eficientă a organismelor de reglementare, Comisia poate să adopte măsuri care să stabilească aceste principii și practici comune. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).	(9)	Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar colaborează cu organismele de reglementare din alte state membre pentru elaborarea de principii și practici comune pentru luarea deciziilor pe care este abilitat să le ia în temeiul prezentei legi și pe baza experienței sale și a participării la activitățile rețelei prevăzute la alin. (1).		
(9)	Organismele de reglementare revizuiesc deciziile și practicile asociațiilor de administratori de infrastructură, după cum se menționează la articolul 37 și articolul 40 alineatul (1), care pun în aplicare dispozițiile prezentei directive sau facilitează în alt mod transportul feroviar internațional.	(10)	Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar analizează deciziile asociațiilor de administratori de infrastructuri din care face parte administratorul infrastructurii din România, la care se referă art. 37 și art. 40 alin. (1), care au sau pot avea incidență pe teritoriul României.		
Articolul 58		Articolul 59	Măsuri de aplicare		

	La cererea unui stat membru sau a unui organism de reglementare sau din proprie inițiativă, Comisia examinează măsurile specifice adoptate de autoritățile naționale cu privire la aplicarea prezentei directive referitoare la condițiile de acces la infrastructura și serviciile feroviare, acordarea de licențe întreprinderilor feroviare, tarifarea infrastructurii și alocarea capacităților în termen de 12 luni de la adoptarea măsurilor respective. Comisia decide, în conformitate cu procedura menționată la articolul 62 alineatul (2), în termen de patru luni de la primirea unei astfel de cereri dacă măsura aferentă poate continua să fie aplicată.	(1)	Ministerul Transporturilor sau Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar poate solicita Comisiei Europene examinarea măsurilor specifice adoptate de autoritățile naționale cu privire la aplicarea directivei, referitoare la condițiile de acces la infrastructura și serviciile feroviare, acordarea de licențe întreprinderilor feroviare, tarifarea infrastructurii și alocarea capacităților, în termen de 12 luni de la adoptarea măsurilor respective.		
		(2)	În vederea aplicării prevederilor alin. (1), Ministerul Transporturilor și/sau Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar desemnează cel puțin un reprezentant în Comitetul constituit pentru asistarea Comisiei Europene, în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie.		
		Articolul 60	Răspunderea		
			Încălcarea prevederilor prezentei legi poate atrage răspunderea civilă, contravențională sau penală, după caz, potrivit legii.		
		Articolul 61	Contravenții și sancțiuni		
		(1)	Constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 0,1% la 0,4% din cifra de afaceri totală realizată de întreprinderea în		

			cauză în anul financiar anterior sancționării următoarele:		
		a)	a) nerespectarea măsurilor impuse de Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar printr-o decizie adoptată, în condițiile prezentei legi;		
		b)	b) nerespectarea de către administratorul infrastructurii a obligației de publicare a Documentului de referință al rețelei în conformitate cu prevederile art. 27 alin. (4), cu cel puțin patru luni înainte de data limită de introducere a cererilor pentru capacități de infrastructură;		
		c)	c) nerespectarea de către administratorul infrastructurii a obligației de a face publică, cu cel puțin patru luni înainte de termenul de publicare a Documentului de referință al rețelei, intenția de modificare a elementelor esențiale ale sistemului de tarificare prevăzute la art. 32 alin. (1).		
		(2)	Constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 10.000 lei la 20.000 lei precum și cu excluderea solicitantului de la următoarea procedură de alocare, transferul, respectiv tranzacționarea de către solicitant a capacităților de infrastructură ce i-au fost alocate, în condițiile prezentei legi.		
		(3)	(3) Constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 0,04% la 0,1% din cifra de afaceri totală realizată de întreprinderea în cauză din anul financiar anterior sancționării următoarele fapte:		
		a)	a) furnizarea de informații inexacte, incomplete sau care induc în eroare ori de documente incomplete sau nefurnizarea		

			informațiilor și documentelor solicitate potrivit prevederilor art. 56 alin. (4) lit a), (8) și (12);		
		b)	b) obstrucționarea inspecției realizate în conformitate cu prevederile art. 56 alin. (14);		
		(4)	(4) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la alin. (1) (2) și (3) lit. (a) se fac de către Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar, prin decizie.		
		(5)	(5) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la alin. (3) lit. (b) se fac prin proces-verbal întocmit de către personalul abilitat cu puteri de inspecție prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței.		
		(6)	(6) Individualizarea sancțiunilor care se aplică de Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar conform prevederilor alin.(4) se face ținând seama de gravitatea și durata faptei, în conformitate cu instrucțiunile adoptate în acest sens de Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar și aprobate prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței. Sumele provenite din amenzile aplicate de Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar se fac venit la bugetul de stat, în condițiile legii.		
		(7)	(7) Dispozițiile prevăzute la alin. (3) lit. b) se completează cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare, cu excepția art. 5, 8, 28, 29, 32 și 34.		

		Articolul 62	Amenzi cominatorii		
			Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar poate obliga întreprinderile, prin decizie, la plata unor amenzi cominatorii, în sumă de până la 3% din cifra de afaceri zilnică medie din anul financiar anterior sancționării, pentru fiecare zi de întârziere, calculată de la data stabilită prin decizie, pentru a le determina:		
			a) să se conformeze măsurilor dispuse prin decizie a Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar în îndeplinirea atribuțiilor sale;		
			b) să furnizeze în mod complet și corect informațiile și/sau documentele care le-au fost solicitate conform prevederilor art. 56 alin. (4) lit a), (8) și (12); în situația în care nefurnizarea informațiilor și/sau documentelor solicitate persistă chiar și după un nou termen de răspuns stabilit de către Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar;		
			c) să se supună inspecției realizate pentru îndeplinirea atribuțiilor Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar.		
			Capitolul V		
			DISPOZIȚII FINALE		
Articolul 58		Articolul 63	Norme privind achizițiile publice		
	Dispozițiile prezentei directive nu aduc atingere Directivei 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de		Prevederile prezentei legi nu aduc atingere prevederilor Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, publicată în Monitorul Oficial nr. 391, partea I, din data de 23 mai		

	achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale		2016, care transpune norme ale Directivei 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale.		
		Articolul 64	Alte dispoziții		
		(1)	Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, primind acces la documentele, datele și informațiile obținute în baza prevederilor art. 11 alin. (2), art. 56 alin. (4) lit.a), alin. (8), alin. (12) și ale art. 58 este ținut de respectarea strictă a caracterului de secret de stat sau secret de serviciu atribuit legal respectivelor documente, date și informații, în conformitate cu reglementările în vigoare.		
		(2)	(2) În realizarea atribuțiilor prevăzute de lege, Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar va putea utiliza, în condițiile legii, informațiile și documentele colectate de către alte autorități și instituții publice în derularea activităților specifice ale acestora.		
		(3)	(3) Informațiile colectate potrivit prevederilor art. 56 alin.(14) pot fi folosite doar pentru scopul aplicării prezentei legi.		
		Articolul 65	Dispoziții tranzitorii		
		(1)	Contractul de activitate al administratorului infrastructurii prevăzut la art. 30 alin. (2), în vigoare la data aprobării prezentei legi în conformitate cu prevederile art. 4 din Ordonanța Guvernului nr. 89/2003, se		

			modifică, începând cu anul 2017, în vederea asigurării conformității prevederilor contractuale cu dispozițiile prezentei legi.		
		(2)	Hotărârile Guvernului prevăzute la art. 9, 25 alin. (1) și 39 alin. (1) pentru punerea în aplicare a prevederilor prezentei legi se aprobă în termen de 6 luni de la intrarea în vigoare a prezentei legi.		
		(3)	Ministerul Transporturilor emite ordinul de ministru prevăzut la art. 2 alin. (6) în termen de 6 luni de la intrarea în vigoare a prezentei legi.		
		(4)	Consiliul Concurenței emite ordinele prevăzute la art. 56 alin. (5) și (15) în termen de 6 luni de la intrarea în vigoare a prezentei legi.		
		(5)	În termen de 3 luni de la intrarea în vigoare a prezentei legi, Ministerul Transporturilor promovează proiectele de acte normative pentru modificarea și completarea, în conformitate cu prevederile prezentei legi, a Hotărârii de Guvern nr. 581 din 10 septembrie 1998 privind înființarea Companiei Naționale de Căi Ferate "C.F.R." - S.A. prin reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, cu modificările și completările ulterioare, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 349 din 15 septembrie 1998, a Hotărârii de Guvern nr. 1476 din 25 noiembrie 2009 privind stabilirea unor măsuri pentru asigurarea aplicării Regulamentului (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar și a Hotărârii de Guvern nr.1696/2006 privind aprobarea		

			Regulamentului pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară.		
		Articolul 66	Abrogări		
			La data intrării în vigoare a prezentei legi se abrogă:		
		a)	Ordonanța Guvernului nr. 89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 623 din 31 august 2003, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 8/2004, cu modificările și completările ulterioare		
		b)	Alineatul (2) al articolului 29 din Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 322 din 10 aprilie 2006, cu modificările și completările ulterioare.		
		Articolul 67	Dispoziții finale		
			Ori de câte ori într-o lege specială sau în alt act normativ anterior se face trimitere la Ordonanța Guvernului nr. 89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 8/2004, cu modificările și completările ulterioare, trimiterea se va considera făcută la dispozițiile corespunzătoare din prezenta lege.		
			În scopul aplicării prezentei legi, Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar aprobă regulamente și instrucțiuni,		

			publicate în Monitorul Oficial al României, Partea I și care sunt puse în aplicare prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței, cu respectarea prevederilor legale în vigoare.		
			Anexele nr. I-VIII fac parte integrantă din prezenta lege.		
ANEXA I	LISTA ELEMENTELOR INFRASTRUCTURII FERROVIARE	ANEXA I	LISTA ELEMENTELOR INFRASTRUCTURII FERROVIARE		
	Infrastructura căilor ferate este alcătuită din următoarele elemente, cu condiția ca acestea să facă parte din căile de rulare permanente, inclusiv căile de serviciu, dar cu excepția căilor situate în interiorul atelierelor de reparare a șinelor, în depouri sau în depozitele de locomotive și liniile secundare private: — terenuri; — linii de cale ferată și terasamente, în special rambleuri, excavații, drenuri și rigole, șanțuri de zidărie, apeducte, ziduri de acoperire, plantații pentru protecția pantelor etc.; peroane pentru mărfuri și călători, inclusiv în gări pentru călători și în terminale de marfă; acostamente și piste; ziduri de împrejmuire, garduri vii, parapete și garduri; benzi de protecție împotriva incendiilor; dispozitive de încălzire a macazurilor; puncte de încrucișare etc.; ecrane de protecție împotriva zăpezii; — construcții: poduri, apeducte și alte pasaje superioare, tuneluri, excavații acoperite și alte pasaje inferioare; pereți de susținere și structuri de protecție împotriva avalanșelor, a căderilor de pietre etc.; — treceri de nivel, inclusiv instalații destinate		Infrastructura feroviară este alcătuită din elementele de mai jos, cu condiția ca acestea să facă parte din rețeaua feroviară, inclusiv liniile de serviciu, dar cu excepția liniilor situate în interiorul atelierelor de reparații a elementelor infrastructurii feroviare, în depouri sau în remizele de locomotive și liniile secundare private: - terenuri; - linii de cale ferată și terasamente, în special rambleuri, debleuri, drenuri și rigole, șanțuri de scurgere, apeducte, ziduri de sprijin, plantații pentru protecția taluzurilor și a căii etc.; peroane pentru călători și rampe pentru mărfuri, inclusiv cele din gări pentru călători și din terminale de marfă; acostamente și drumuri de acces; ziduri de împrejmuire, garduri vii, parapete și garduri; benzi de protecție împotriva incendiilor; puncte de încrucișare; ecrane de protecție împotriva zăpezii etc.; - construcții: poduri, apeducte și alte pasaje superioare, tuneluri, excavații acoperite și alte pasaje inferioare; pereți de susținere și structuri de protecție împotriva		

	asigurării siguranței traficului rutier; —suprastructură, în special: șine, șine cu șanț și contrașine; traverse și longrine, materiale mici de asamblare pentru calea principală, balast, inclusiv pietriș și nisip; macazuri, puncte de încrucișare etc.; plăci turnante și transbordoare (mai puțin cele rezervate exclusiv pentru locomotive); —căi de acces pentru călători și mărfuri, inclusiv acces pe șosea și acces pentru pietoni care vin și pleacă pe jos; —instalații de siguranță, de semnalizare și de telecomunicații de pe calea deschisă, din stații și triaje, inclusiv instalații de producere, transformare și distribuție a curentului electric pentru semnalizare și telecomunicații; clădiri afectate pentru aceste instalații sau dispozitive; frâne de cale; —instalații de iluminat pentru trafic și siguranța acestuia; —instalații de transformare și transport ale energiei electrice pentru tracțiunea trenurilor; substații, cabluri de alimentare dintre substații și firele de contact, linii de contact cu suspensie catenară și suporturi; a treia șină cu suporturi; —clădiri utilizate de departamentul pentru infrastructură, inclusiv o parte din instalațiile pentru colectarea taxelor pentru transport.		avalanșelor, a căderilor de pietre etc; - treceri la nivel, inclusiv instalații destinate asigurării siguranței traficului rutier; - suprastructură, în special: șine, șine cu șanț și contrașine; traverse și longrine, materiale mici de asamblare pentru linie, balast, inclusiv pietriș și nisip; macazuri, puncte de încrucișare, dispozitive de încălzire a macazurilor etc; plăci turnante și transbordoare, mai puțin cele rezervate exclusiv pentru locomotive.; - căi de acces pentru călători și mărfuri, inclusiv acces pe șosea și acces pentru pietoni care vin și pleacă pe jos; - instalații de siguranță, de semnalizare și de telecomunicații din liniile curente, din stații și din triaje, inclusiv instalații de producere, transformare și distribuție a curentului electric pentru semnalizare și telecomunicații; clădiri afectate pentru aceste instalații sau dispozitive; frâne de cale; - instalații de iluminat pentru trafic și siguranța acestuia; - instalații de transformare și transport ale energiei electrice pentru tracțiunea trenurilor; substații, cabluri de alimentare dintre substații și firele de contact, linii de contact cu suspensie catenară și suporturi; - clădiri utilizate de departamentul pentru infrastructură, inclusiv cele utilizate de o parte din instalațiile pentru colectarea taxelor pentru transport.		
--	---	--	--	--	--

ANEXA II	SERVICIILE CARE TREBUIE PRESTATE CĂTRE ÎNTEPRINDERILE FERROVIARE	ANEXA II	SERVICIILE CARE TREBUIE PRESTATE CĂTRE ÎNTEPRINDERILE FERROVIARE (prevăzute la art.13)		
	Pachetul minim de acces cuprinde: (a soluționarea cererilor pentru acordarea de) capacități de infrastructură feroviară; (b) dreptul de utilizare a capacităților acordate; (c) utilizarea infrastructurii feroviare, inclusiv a) macazurilor și a diagonalelor căilor de rulare; (d) controlul feroviar, inclusiv semnalizarea,) regularizarea, dispecerizarea și comunicarea și furnizarea de informații privitoare la circulația trenurilor; (e) utilizarea echipamentelor de alimentare) electrică pentru curentul de tracțiune, în situația în care sunt disponibile; (f) toate celelalte informații necesare introducerii) sau operării serviciilor pentru care au fost acordate capacitățile. 2 Se acordă accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, la următoarele infrastructuri de servicii, în cazul în care acestea există, și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri: (a) gările pentru călători, clădirile acestora și) celelalte instalații, inclusiv afișarea informațiilor despre călătorie și amplasamentul adecvat pentru serviciile de emiteră a biletelor; (b) terminalele de marfă; (c) stațiile de triaj și stațiile de formare a) trenurilor, inclusiv infrastructuri de manevrare; (d) grupa de primiri;		Pachetul minim de acces cuprinde: (a) tratarea cererilor pentru acordarea de capacități de infrastructură feroviară; (b) dreptul de utilizare a capacităților de infrastructură acordate; (c) utilizarea infrastructurii feroviare, inclusiv a macazurilor și a joncțiunilor; (d) conducerea traficului feroviar, inclusiv semnalizarea, reglementarea, dispecerizarea precum și comunicarea și furnizarea de informații privitoare la circulația trenurilor; (e) utilizarea echipamentelor de alimentare electrică pentru curentul de tracțiune, în situația în care sunt disponibile; (f) toate celelalte informații necesare introducerii sau operării serviciilor pentru care au fost acordate capacitățile de infrastructură. 2. Se acordă accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, la următoarele infrastructuri de servicii, în cazul în care acestea există, și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri: (a) gările pentru călători, clădirile acestora și celelalte instalații, inclusiv afișarea informațiilor despre călătorie și amplasamentul adecvat pentru serviciile de emiteră a biletelor; (b) terminalele de marfă; (c) stațiile de triaj și infrastructurile de formare a trenurilor, inclusiv infrastructuri pentru manevră;		

(e) facilități de întreținere, cu excepția) infrastructurilor de întreținere capitală dedicate trenurilor de mare viteză sau altor tipuri de material rulant care necesită facilități specifice; (f) alte infrastructuri tehnice, inclusiv instalații de curățare și de spălare; (g) infrastructurile portuare maritime și interioare) legate de activități feroviare; (h) infrastructurile de intervenție; (i) infrastructuri de alimentare cu combustibil și) furnizarea de combustibil în aceste infrastructuri, tarifele aferente trebuind să figureze separat pe facturi. 3 Serviciile suplimentare pot cuprinde: (a) curentul pentru tracțiune, tarifele aferente) trebuind să figureze pe facturi separat de tarifele pentru utilizarea echipamentelor de alimentare electrică, fără a se aduce atingere aplicării Directivei 2009/72/CE; (b) preîncălzirea trenurilor de călători; (c) contracte specifice pentru:) —controlul transportului mărfurilor periculoase; — asistență în operarea trenurilor speciale. 4 Serviciile auxiliare pot conține: (a) accesul la rețelele de telecomunicații; (b) furnizarea de informații suplimentare; (c) inspecția tehnică a materialului rulant; (d) servicii de emitere a biletelor în găurile pentru) călători;	(d) linii de garare; (e) infrastructuri de întreținere, cu excepția infrastructurilor de întreținere capitală dedicate trenurilor de mare viteză sau altor tipuri de material rulant care necesită facilități specifice; (f) alte infrastructuri tehnice, inclusiv instalații de curățare și de spălare; (g) infrastructurile portuare maritime și interioare legate de activități feroviare; (h) infrastructurile de intervenție; (i) infrastructuri de alimentare cu combustibil și furnizarea de combustibil în aceste infrastructuri, tarifele aferente trebuind să figureze separat pe facturi. 3. Serviciile suplimentare pot cuprinde: (a) curentul pentru tracțiune, tarifele aferente trebuind să figureze pe facturi separat de tarifele pentru utilizarea echipamentelor de alimentare electrică, fără a se aduce atingere aplicării Directivei 2009/72/CE transpuse în legislația națională prin legea nr 123 din 2012; (b) preîncălzirea trenurilor de călători; (c) contracte specifice pentru: - controlul transportului mărfurilor periculoase; - asistență în operarea trenurilor speciale. 4. Serviciile auxiliare pot conține: (a) accesul la rețelele de telecomunicații; (b) furnizarea de informații suplimentare; (c) inspecția tehnică a materialului		
---	---	--	--

	(e) serviciile de întreținere capitală furnizate în cadrul infrastructurilor dedicate trenurilor de mare viteză sau altor tipuri de material rulant care necesită facilități specifice.		rulant; (d) servicii de emitere a biletelor în gările pentru călători; (e) serviciile de întreținere capitală furnizate în cadrul infrastructurilor dedicate trenurilor de mare viteză sau altor tipuri de material rulant care necesită facilități specifice.		
ANEXA III	CAPACITATEA FINANCIARĂ	ANEXA III	CAPACITATEA FINANCIARĂ (prevăzută la art. 20)		
	Informațiile care trebuie furnizate de către întreprinderile care solicită o licență, în conformitate cu articolul 20, acoperă următoarele aspecte:		Informațiile care trebuie furnizate de către întreprinderile care solicită o licență de transport feroviar, în conformitate cu articolul 20, acoperă următoarele aspecte:		
(a)	resursele financiare disponibile, inclusiv soldul bancar, provizioane pentru descoperit de cont și împrumuturi;	(a)	(a) resursele financiare disponibile, inclusiv soldul bancar, provizioane pentru descoperiri de cont și împrumuturi	(b)	(c)
(b)	fondurile și activele disponibile cu titlu de garanție;	(b)	(d) fondurile și activele disponibile cu titlu de garanție	(e)	(f)
(c)	capitalul circulant;	(c)	(g) capitalul circulant	(h)	(i)
(d)	costurile relevante, inclusiv costurile de achiziție a vehiculelor, a terenurilor, a clădirilor, a instalațiilor și a materialului rulant;	(d)	(j) costurile relevante, inclusiv costurile de achiziție a vehiculelor, a terenurilor, a clădirilor, a instalațiilor și a materialului rulant	(k)	(l)
(e)	sarcinile instituite asupra activelor unei întreprinderi;	(e)	(m) sarcinile instituite asupra activelor unei întreprinderi	(n)	(o)
(f)	impozitele și contribuțiile la asigurările sociale.	(f)	(p) impozitele și contribuțiile sociale	(q)	(r)
		(g)	nivelul restanțelor privind plata impozitelor și contribuțiilor sociale		
ANEXA IV	CONȚINUTUL DOCUMENTULUI DE REFERINȚĂ AL REȚELEI	ANEXA IV	CONȚINUTUL DOCUMENTULUI DE REFERINȚĂ AL REȚELEI (prevăzută la art. 27)		

Documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 trebuie să conțină următoarele informații: 1 un capitol care stabilește natura infrastructurii disponibile pentru întreprinderile feroviare și condițiile de acces la aceasta. Informațiile din prezenta secțiune trebuie să fie armonizate anual cu registrele de infrastructură feroviară care se publică în conformitate cu articolul 35 din Directiva 2008/57/CE sau să facă trimitere la acestea; 2 un capitol cu privire la principiile de tarificare și la tarife. Acesta conține detalii adecvate asupra sistemului de tarificare și informații suficiente asupra tarifelor, precum și alte informații relevante referitoare la acces, care se aplică serviciilor enumerate în anexa II, asigurate de un singur furnizor. Detaliază metodologia, regulile și, după caz, baremurile utilizate pentru aplicarea articolelor 31-36, atât pentru taxe, cât și pentru costuri. Conține informații asupra modificărilor tarifelor deja stabilite sau prevăzute în următorii cinci ani, dacă sunt disponibile; 3 un capitol asupra principiilor și criteriilor pentru alocarea capacităților. Acesta stabilește caracteristicile generale ale capacităților de infrastructură disponibile pentru întreprinderile feroviare și orice restricții în legătură cu utilizarea ei, inclusiv condițiile probabile pentru întreținerea capacităților. De asemenea, specifică procedurile și termenele limită în legătură cu procesul de alocare a capacităților. Conține criteriile speciale utilizate în timpul procesului, în special: (a procedurile conform cărora solicitanții pot	Documentul de referință al rețelei, menționat la art. 27, trebuie să conțină următoarele informații: 1. un capitol care stabilește natura infrastructurii disponibile pentru operatorii de transport feroviar și condițiile de acces la aceasta. Informațiile din prezenta secțiune trebuie să fie armonizate anual cu registrele de infrastructură feroviară care se publică în conformitate cu prevederile art. 32 din Hotărârea Guvernului nr. 877/2010 sau să facă trimitere la acestea; 2. un capitol cu privire la principiile de tarificare și la tarife. Acesta conține detalii adecvate asupra sistemului de tarificare și informații suficiente asupra tarifelor, precum și alte informații relevante referitoare la acces, care se aplică serviciilor enumerate în anexa II, asigurate de un singur furnizor. Detaliază metodologia, regulile și, după caz, baremurile utilizate pentru aplicarea art. 31-36, atât pentru taxe, cât și pentru costuri. Conține informații asupra modificărilor tarifelor deja stabilite sau prevăzute în următorii cinci ani, dacă sunt disponibile. Întreprinderile care gestionează infrastructura feroviară închiriată, în condițiile legii, vor transmite informațiile specificate în paragraful anterior, pentru includerea în documentul de referință al rețelei, sau indică un site web unde aceste informații sunt disponibile gratuit în format electronic; 3. un capitol asupra principiilor și criteriilor pentru alocarea capacităților de infrastructură. Acesta stabilește	
---	--	--

) cere capacități de la administratorul infrastructurii; (b condițiile pe care trebuie să le îndeplinească) solicitanții; (c planificarea proceselor de depunere a cererilor) și de alocare, precum și procedurile care sunt urmate pentru solicitarea de informații referitoare la planificare și procedurile de planificare a unor lucrări de întreținere programate sau neprevăzute; (d principiile care reglementează procedura de) coordonare și sistemul de soluționare a litigiilor disponibil ca parte a acestei proceduri; (e procedurile care trebuie urmate și criteriile) utilizate în situația în care infrastructura este saturată; (f detalii asupra restricțiilor impuse utilizării) infrastructurii; (g condiții prin care se ține seama de nivelurile) anterioare de utilizare a capacităților în determinarea priorităților pentru procesul de alocare. Describe amănunțit măsurile luate pentru a se asigura tratamentul adecvat al serviciilor de transport de marfă, serviciilor internaționale, precum și solicitărilor care se supun procedurilor ad hoc. Conține un formular tipizat pentru cererile de alocare a capacităților. Administratorul infrastructurii trebuie să publice de asemenea informații detaliate referitoare la procedurile de alocare a traselor internaționale; 4 un capitol referitor la informațiile despre licența menționată la articolul 25 din prezenta directivă și la certificatele de siguranță feroviară emise în	caracteristicile generale ale capacităților de infrastructură disponibile pentru operatorii de transport feroviar și orice restricții în legătură cu utilizarea ei, inclusiv condițiile probabile pentru întreținerea capacităților de infrastructură. De asemenea, specifică procedurile și termenele limită în legătură cu procesul de alocare a capacităților de infrastructură. Conține criteriile speciale utilizate în timpul procesului, în special: a) procedurile conform cărora solicitanții pot cere capacități de infrastructură de la administratorul infrastructurii; b) condițiile pe care trebuie să le îndeplinească solicitanții; c) planificarea proceselor de depunere a cererilor și de alocare, precum și procedurile care sunt urmate pentru solicitarea de informații referitoare la planificare și procedurile de planificare a unor lucrări de întreținere programate sau neprevăzute; d) principiile care reglementează procedura de coordonare și sistemul de soluționare a litigiilor disponibil ca parte a acestei proceduri; e) procedurile care trebuie urmate și criteriile utilizate în situația în care infrastructura este saturată; f) detalii asupra restricțiilor impuse utilizării infrastructurii; g) condiții prin care se ține seama de nivelurile anterioare de utilizare a capacităților de infrastructură în determinarea priorităților pentru procesul de alocare. Describe amănunțit măsurile luate pentru a se		
---	--	--	--

	conformitate cu Directiva 2004/49/CE sau care indică un site web unde aceste informații sunt disponibile gratuit în format electronic; 5 un capitol referitor la informațiile despre procedurile de soluționare a litigiilor și de introducere a căilor de atac în chestiuni ce privesc accesul la infrastructura și serviciile feroviare, precum și sistemul de îmbunătățire a performanțelor menționat la articolul 35; 6 un capitol referitor la informațiile despre accesul la infrastructurile de servicii menționate în anexa II și despre tarifarea acestora. Operatorii infrastructurilor de servicii care nu se află sub controlul administratorului infrastructurii furnizează informații despre tarifele pentru accesul la infrastructură și pentru prestarea de servicii, precum și despre condițiile tehnice de acces pentru includerea în documentul de referință al rețelei sau indică un site web unde aceste informații sunt disponibile gratuit în format electronic; 7 un model de acord pentru încheierea acordurilor-cadru între administratorul infrastructurii și un solicitant, în conformitate cu articolul 42.		asigura tratamentul adecvat al serviciilor de transport de marfă, serviciilor internaționale, precum și solicitărilor care se supun procedurilor de ultim moment. Conține un formular tipizat pentru cererile de alocare a capacităților de infrastructură. Administratorul infrastructurii trebuie să publice de asemenea informații detaliate referitoare la procedurile de alocare a traselor internaționale; 4. un capitol referitor la informațiile despre licența prevăzută la art. 25 din prezenta lege și la certificatele de siguranță feroviară emise în conformitate cu prevederile Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, cu modificările și completările ulterioare sau care indică un site web unde aceste informații sunt disponibile gratuit în format electronic; 5. un capitol referitor la informațiile despre procedurile de soluționare a litigiilor și de introducere a căilor de atac în chestiuni ce privesc accesul la infrastructura și serviciile feroviare, precum și sistemul de îmbunătățire a performanțelor menționat la art. 35; 6. un capitol referitor la informațiile despre accesul la infrastructurile de servicii menționate în anexa II și despre tarifarea acestora. Operatorii infrastructurilor de servicii care nu se află sub controlul administratorului infrastructurii furnizează informații despre tarifele pentru accesul la infrastructură și pentru prestarea de servicii, precum și despre condițiile tehnice de acces pentru includerea în documentul de referință al rețelei sau indică un site web unde aceste		
--	--	--	--	--	--

			informații sunt disponibile gratuit în format electronic; 7. un model de acord pentru încheierea acordurilor-cadru între administratorul infrastructurii și un solicitant, în conformitate cu prevederile art. 42.		
ANEXA V	PRINCIPIILE ȘI PARAMETRII DE BAZĂ AI ACORDURILOR CONTRACTUALE ÎNTRE AUTORITĂȚILE COMPETENTE ȘI ADMINISTRATORII DE INFRASTRUCTURĂ	ANEXA V	PRINCIPIILE ȘI PARAMETRII DE BAZĂ AI ACORDURILOR CONTRACTUALE ÎNTRE AUTORITĂȚILE COMPETENTE ȘI ADMINISTRATORII DE INFRASTRUCTURĂ (prevăzute la art. 30)		
	Acordul de natură contractuală precizează dispozițiile articolului 30 și include cel puțin următoarele elemente: 1 domeniul de aplicare al acordului în ceea ce privește infrastructura și infrastructurile de servicii, structurat conform anexei II. Acesta vizează toate aspectele administrării infrastructurii, inclusiv întreținerea și reînnoirea infrastructurii aflate deja în exploatare. Dacă este cazul, se poate include și construcția de noi infrastructuri; 2 structura plăților sau a fondurilor alocate serviciilor de infrastructură enumerate în anexa II, întreținerii și reînnoirii și tratării restanțelor în activitatea de întreținere și de reînnoire. Dacă este cazul, se poate include și structura plăților sau a fondurilor alocate infrastructurilor noi; 3 obiective de performanță focalizate pe utilizator, sub forma unor indicatori și a unor criterii de calitate care acoperă elemente precum: (a performanța feroviară, cum ar fi din punct de vedere al vitezei pe linie și al fiabilității, și satisfacția clientului;		Contractul de activitate precizează dispozițiile art. 30 și include cel puțin următoarele elemente: 1. domeniul de aplicare al contractului în ceea ce privește infrastructura și infrastructurile de servicii, care se definește luând în considerație structura serviciilor prevăzute la anexa II. Acesta vizează toate aspectele administrării infrastructurii, inclusiv întreținerea și reînnoirea infrastructurii aflate deja în exploatare. Dacă este cazul, se poate include și construcția de noi infrastructuri ; 2. structura plăților sau a fondurilor alocate serviciilor de infrastructură enumerate în anexa II, întreținerii și reînnoirii și tratării restanțelor în activitatea de întreținere și de reînnoire. Dacă este cazul, se poate include și structura plăților sau a fondurilor alocate infrastructurilor noi; 3. obiective de performanță focalizate pe utilizator, sub forma unor indicatori și a unor criterii de calitate care acoperă elemente precum:		

(b) capacitatea rețelei; (c) gestionarea activelor; (d) volumele de activitate; (e) nivelurile de siguranță; (f) protecția mediului; 4 volumul posibilelor restanțe în activitatea de întreținere și activele care urmează a fi eliminate din uz și care, prin urmare, determină fluxuri financiare diferite; 5 stimulentele menționate la articolul 30 alineatul (1), cu excepția celor puse în aplicare prin măsuri de reglementare în conformitate cu articolul 30 alineatul (3); 6 obligațiile minime de raportare ale administratorului infrastructurii în ceea ce privește conținutul și frecvența rapoartelor, inclusiv informațiile care trebuie publicate anual; 7 durata convenită a acordului, care va fi sincronizată și va corespunde duratei planului de afaceri, concesiunii sau licenței administratorului infrastructurii, după caz, și cadrul și regulile de tarificare stabilite de stat; 8 reguli de abordare a întreruperilor majore ale operațiunilor și a situațiilor de urgență, inclusiv planuri de urgență și de reziliere anticipată a acordului de natură contractuală, precum și informarea la timp a utilizatorilor; 9 măsuri de remediere, care se iau în situația în care una dintre părți își încalcă obligațiile contractuale sau în situații excepționale care afectează disponibilitatea finanțării publice. Acestea includ condițiile și procedurile de	(a) performanța feroviară, cum ar fi din punct de vedere al vitezei pe linie și al fiabilității, și satisfacția clientului; (b) capacitatea rețelei; (c) gestionarea activelor; (d) volumele de activitate; (e) nivelurile de siguranță; (f) protecția mediului; 4. volumul posibilelor restanțe în activitatea de întreținere și activele care urmează a fi eliminate din uz și care, prin urmare, determină fluxuri financiare diferite; 5. stimulentele menționate la art. 30 alin. (1), cu excepția celor puse în aplicare prin măsuri de reglementare în conformitate cu prevederile art. 30 alin. (3); 6. obligațiile minime de raportare ale administratorului infrastructurii în ceea ce privește conținutul și frecvența rapoartelor, inclusiv informațiile care trebuie publicate anual; 7. durata convenită a acordului, care va fi sincronizată și va corespunde duratei planului de afaceri, și cadrul și regulile de tarificare stabilite de stat; 8. reguli de abordare a întreruperilor majore ale operațiunilor și a situațiilor de urgență, inclusiv planuri de urgență și de reziliere anticipată a contractului, precum și informarea la timp a utilizatorilor; 9. măsuri de remediere, care se iau în situația în care una dintre părți își încalcă obligațiile contractuale sau în situații excepționale care afectează disponibilitatea	
---	--	--

	renegociere și reziliere anticipată.		finanțării publice. Acestea includ condițiile și procedurile de renegociere și reziliere anticipată.		
ANEXA VI	CERINȚE APLICABILE COSTURILOR ȘI TARIFELOR AFERENTE INFRASTRUCTURII FERROVIARE	ANEXA VI	CERINȚE APLICABILE COSTURILOR ȘI TARIFELOR AFERENTE INFRASTRUCTURII FERROVIARE [prevăzute la art. 32 alin. (1) și art. 35]		
	Elementele pereche care trebuie avute în vedere de administratorii infrastructurii atunci când definesc o listă de segmente de piață în vederea introducerii de majorări în sistemul de tarificare, în conformitate cu articolul 32 alineatul (1), includ cel puțin următoarele: (a) servicii călători/marfă; (b) trenuri care transportă mărfuri periculoase/alte) mărfuri; (c) servicii internaționale/interne; (d) transport combinat/trenuri directe; (e servicii transport de călători urban ori) regional/interurban; (f) trenuri complete/vagoane separate; (g) servicii transport feroviar regulate/ocasionale. 2 Sistemul de îmbunătățire a performanțelor menționat la articolul 35 trebuie să se axeze pe următoarele principii de bază: (a pentru a atinge un nivel convenit al) performanței și pentru a nu periclita viabilitatea economică a unui serviciu, administratorul infrastructurii convine cu solicitantii asupra parametrilor sistemului de îmbunătățire a performanțelor, în special asupra valorii întârzierilor, asupra limitelor plăților datorate în temeiul sistemului de		1. Elementele pereche care trebuie avute în vedere de administratorul infrastructurii în situația în care se definește o listă de segmente de piață în vederea introducerii de majorări în sistemul de tarificare, în conformitate cu prevederile art. 32 alin. (1), includ cel puțin următoarele: (a) servicii călători/marfă; (b) trenuri care transportă mărfuri periculoase/alte mărfuri; (c) servicii internaționale/interne; (d) transport combinat/trenuri directe; (e) servicii transport de călători urban ori regional/interurban; (f) trenuri complete/vagoane izolate; (g) servicii transport feroviar regulate/ocasionale. 2. Sistemul de îmbunătățire a performanțelor menționat la art. 35 trebuie să se axeze pe următoarele principii de bază: (a) Pentru a atinge un nivel convenit al performanței și pentru a nu periclita viabilitatea economică a unui serviciu, administratorul infrastructurii convine cu solicitantii asupra parametrilor sistemului de îmbunătățire a performanțelor, în special asupra valorii întârzierilor, asupra limitelor plăților datorate, în temeiul sistemului de îmbunătățire a performanțelor, atât în ceea ce		

îmbunătățire a performanțelor, atât în ceea ce privește cursele individuale, cât și totalitatea curselor unei întreprinderi feroviare într-o perioadă dată; (b administratorul infrastructurii comunică) întreprinderilor feroviare graficul de circulație, pe baza căruia se calculează întârzierile, cu cel puțin cinci zile înainte de cursă. Administratorul infrastructurii poate aplica o perioadă de preaviz mai redusă în caz de forță majoră sau de modificări tardive ale graficului de circulație; (c toate întârzierile se încadrează în una dintre) următoarele clase și subclase de întârziere: 1 gestionarea operării/planificării, imputabilă administratorului infrastructurii 1.1. compilarea graficului 1.2. formarea trenului 1.3. greșeli în procedura de operațiuni 1.4. aplicarea eronată a regulilor de prioritate 1.5. personalul 1.6. alte cauze 2 instalații de infrastructură imputabile administratorului infrastructurii 2.1. instalații de semnalizare 2.2 instalații de semnalizare la trecerile la nivel 2.3. echipamente de telecomunicații 2.4 echipamente de alimentare cu energie electrică 2.5. linie	privește cursele individuale, cât și totalitatea curselor unui operator de transport feroviar într-o perioadă dată. (b) Administratorul infrastructurii comunică operatorilor de transport feroviar graficul de circulație pe baza căruia se calculează întârzierile, cu cel puțin cinci zile înainte de cursă. Administratorul infrastructurii poate aplica o perioadă de preaviz mai redusă în caz de forță majoră sau de modificări tardive ale graficului de circulație. (c) Toate întârzierile se încadrează în una dintre următoarele clase și subclase de întârziere: 1. Cauze legate de gestionarea operării/planificării, imputabile administratorului infrastructurii 1.1. elaborarea graficului de circulație 1.2. formarea trenului 1.3. greșeli în procedura de operațiuni 1.4. aplicarea eronată a regulilor de prioritate 1.5. personalul 1.6. alte cauze 2. Cauze legate de instalațiile de infrastructură, imputabile administratorului infrastructurii 2.1. instalații de semnalizare 2.2. instalații de semnalizare la trecerile la nivel 2.3. echipamente de telecomunicații 2.4. echipamente de alimentare cu energie electrică 2.5. linie 2.6. structuri	
---	---	--

2.6. structuri 2.7. personalul 2.8. alte cauze 3 cauze legate de ingineria civilă, imputabile . administratorului infrastructurii 3.1. lucrări planificate de construcții 3.2. neregularități în executarea lucrărilor de . construcție 3.3. restricții de viteză din cauza liniilor defecte 3.4. alte cauze 4 cauze imputabile altor administratori de . infrastructură 4.1. provocate de administratorul de . infrastructură anterior 4.2. provocate de administratorul de . infrastructură următor 5 cauze comerciale imputabile întreprinderii . feroviare 5.1. depășirea timpului de oprire 5.2. cererea întreprinderii feroviare 5.3. operațiuni de încărcare 5.4. neregularități la încărcare 5.5. pregătirea comercială a trenului 5.6. personalul 5.7. alte cauze 6 material rulant imputabil întreprinderii . feroviare 6.1 planificarea turnusului/ reorganizarea	2.7. personalul 2.8. alte cauze 3. Cauze legate de ingineria civilă, imputabile administratorului infrastructurii 3.1. lucrări planificate de construcții 3.2. neregularități în executarea lucrărilor de construcție 3.3. restricții de viteză din cauza liniilor defecte 3.4. alte cauze 4. Cauze imputabile altor administratori de infrastructuri 4.1. provocate de administratorul de infrastructură anterior 4.2. provocate de administratorul de infrastructură următor 5. Cauze comerciale imputabile operatorului de transport feroviar 5.1. depășirea timpului de oprire 5.2. cererea operatorului de transport feroviar 5.3. operațiuni de încărcare 5.4. neregularități la încărcare 5.5. pregătirea comercială a trenului 5.6. personalul 5.7. alte cauze 6. Material rulant imputabil operatorului de transport feroviar 6.1. planificarea turnusului/ reorganizarea turnusului 6.2. formarea trenului de către operatorul de transport feroviar 6.3. probleme la vagoane - transport călători 6.4. probleme la vagoane - transport marfă 6.5. probleme care afectează vagoanele,		
---	---	--	--

turnusului 6.2 formarea trenului de către întreprinderea feroviară 6.3 probleme la vagoane (transport călători) 6.4 probleme la vagoane (transport marfă) 6.5 probleme care afectează vagoanele, locomotivele și automotoarele 6.6. personalul 6.7. alte cauze 7. cauze imputabile altor întreprinderi feroviare 7.1 provocate de întreprinderea feroviară următoare 7.2 provocate de întreprinderea feroviară anterioară 8 cauze externe, neimputabile nici administratorului de infrastructură, nici întreprinderii feroviare 8.1. grevă 8.2. formalități administrative 8.3. influență exterioară 8.4. efecte meteorologice și cauze naturale 8.5 întârziere datorată unor motive exterioare în rețeaua următoare 8.6. alte cauze 9 cauze secundare, neimputabile nici administratorului de infrastructură, nici întreprinderii feroviare 9.1 incidente periculoase, accidente și pericole	locomotivele și automotoarele 6.6. personalul 6.7. alte cauze 7. Cauze imputabile altor operatori de transport feroviar 7.1. provocate de operatorul de transport feroviar următor 7.2. provocate de operatorul de transport feroviar anterior 8. Cauze externe, neimputabile nici administratorului de infrastructură, nici operatorului de transport feroviar 8.1. grevă 8.2. formalități administrative 8.3. influență exterioară 8.4. efecte meteorologice și cauze naturale 8.5. întârziere datorată unor motive exterioare în rețeaua următoare 8.6. alte cauze 9. Cauze secundare, neimputabile nici administratorului de infrastructură, nici operatorului de transport feroviar 9.1. incidente periculoase, accidente și pericole 9.2. ocuparea liniei din cauza întârzierii aceluiași tren 9.3. ocuparea liniei din cauza întârzierii altui tren 9.4. întoarcere 9.5. legături 9.6. anchetă suplimentară necesară. (d) Oricând este posibil, întârzierile se impută unei singure organizații, luându-se în seamă atât responsabilitatea pentru		
--	---	--	--

9.2 ocuparea liniei din cauza întârzierii . aceluiași tren 9.3 ocuparea liniei din cauza întârzierii altui . tren 9.4. întoarcere 9.5. legături 9.6. anchetă suplimentară necesară; (doricând este posibil, întârzierile se impută) unei singure organizații, luându-se în seamă atât responsabilitatea pentru provocarea întreruperii, cât și capacitatea de restabilire a condițiilor normale de trafic; (e la calculul plăților se ține seama de întârzierea) medie a serviciilor feroviare care se supun unor cerințe similare de punctualitate; (f administratorul infrastructurii comunică) întreprinderilor feroviare un calcul al plăților datorate în temeiul sistemului de îmbunătățire a performanțelor, de îndată ce acest lucru este posibil. Acest calcul trebuie să înglobeze toate cursele întârziate dintr-o perioadă de cel mult o lună; (g fără să aducă atingere căilor de atac existente) și dispozițiilor de la articolul 56, în cazul unor diferende în legătură cu sistemul de îmbunătățire a performanțelor, se pune la dispoziție un sistem de soluționare a diferendelor pentru a rezolva rapid astfel de situații. Acest sistem de soluționare a diferendelor trebuie să fie imparțial față de părțile implicate. Dacă se aplică acest sistem, trebuie luată o decizie în termen de 10 zile lucrătoare; (h o dată pe an, administratorul infrastructurii	provocarea întreruperii, cât și capacitatea de restabilire a condițiilor normale de trafic. (e) La calculul plăților se ține seama de întârzierea medie a serviciilor feroviare pentru cerințe similare de punctualitate. (f) Administratorul infrastructurii comunică operatorilor de transport feroviar un calcul al plăților datorate în temeiul sistemului de îmbunătățire a performanțelor, de îndată ce acest lucru este posibil. Acest calcul trebuie să înglobeze toate cursele întârziate dintr-o perioadă de cel mult 30 zile. (g) Fără să aducă atingere căilor de atac existente și dispozițiilor prevăzute la art. 56, în cazul unor diferende în legătură cu sistemul de îmbunătățire a performanțelor, se pune la dispoziție un sistem de soluționare a diferendelor pentru a rezolva rapid astfel de situații. Acest sistem de soluționare a diferendelor trebuie să fie imparțial față de părțile implicate. Dacă se aplică acest sistem, trebuie luată o decizie în termen de 10 zile lucrătoare. (h) O dată pe an, administratorul infrastructurii publică nivelul mediu anual al performanței serviciilor realizat de operatorii de transport feroviar pe baza principalilor parametri conveniți în sistemul de îmbunătățire a performanțelor.	
--	---	--

	) publică nivelul mediu anual al performanței serviciilor realizat de întreprinderile feroviare pe baza principalilor parametri conveniți în sistemul de îmbunătățire a performanțelor.				
ANEXA VII	CALENDARUL PROCESULUI DE ALOCARE	ANEXA VII	CALENDARUL PROCESULUI DE ALOCARE (prevăzut la art. 43)		
	Graficul de circulație este stabilit o dată la un an calendaristic. 2 Modificarea graficului de circulație se realizează la miezul nopții, în a doua sâmbătă din luna decembrie. În cazul în care o modificare sau o ajustare se face după trecerea iernii, în special pentru a ține cont, după caz, de modificările în mersul de tren al traficului regional de călători, aceasta va avea loc la miezul nopții, în a doua sâmbătă din luna iunie, precum și, la nevoie, în alte momente dintre aceste date. Gestionarii infrastructurii pot conveni date diferite și, în acest caz, ei informează Comisia dacă traficul internațional riscă să fie perturbat. 3 Ultima zi de primire a cererilor pentru capacitățile care trebuie incluse în graficul de circulație nu poate depăși 12 luni înainte de intrarea în vigoare a graficului de circulație. 4 Cel mult cu 11 luni înaintea intrării în vigoare a graficului de circulație, administratorii infrastructurii, în colaborare cu ceilalți administratori de infrastructură relevanți, se asigură că au fost stabilite trasele internaționale provizorii. Administratorii infrastructurii se asigură că aceste trase provizorii sunt respectate cât mai repede posibil în timpul procedurilor ulterioare. 5 La cel mult patru luni de la termenul limită de predare a ofertelor de către solicitanți,		1. Graficul de circulație este stabilit o dată la un an calendaristic. 2. Modificarea graficului de circulație se realizează la miezul nopții, în a doua sâmbătă din luna decembrie. În cazul în care o modificare sau o ajustare se face după trecerea iernii, în special pentru a ține cont, după caz, de modificările în mersul de tren al traficului regional de călători, aceasta va avea loc la miezul nopții, în a doua sâmbătă din luna iunie, precum și, la nevoie, în alte momente dintre aceste date. Administratorul infrastructurii poate stabili date diferite și informează Comisia Europeană în cazul în care traficul internațional riscă să fie perturbat. 3. Data limită de primire a cererilor pentru capacitățile de infrastructură care trebuie incluse în graficul de circulație nu poate depăși 12 luni anterior intrării în vigoare a graficului de circulație. 4. Cel mult cu 11 luni înaintea intrării în vigoare a graficului de circulație, administratorul infrastructurii, în colaborare cu ceilalți administratori de infrastructuri implicați, se asigură că au fost stabilite trasele internaționale provizorii. Administratorul infrastructurii asigură, pe cât posibil, respectarea acestor trase provizorii în timpul procedurilor ulterioare.		

	administratorul infrastructurii pregătește un proiect de grafic de circulație.		5. La cel mult patru luni de la termenul limită de predare a ofertelor de către solicitanți, administratorul infrastructurii pregătește un proiect de grafic de circulație.		
ANEXA VIII	INFORMAȚIILE CONTABILE CARE TREBUIE TRANSMISE LA CERERE ORGANISMULUI DE REGLEMENTARE	ANEXA VIII	INFORMAȚIILE CONTABILE CARE TREBUIE TRANSMISE LA CERERE CONSILIULUI DE SUPRAVEGHERE DIN DOMENIUL FEROVIAR [prevăzute la art. 56 alin. (12)]		
	Separarea contabilă (a conturi de profit și pierderi și bilanțuri contabile) separate pentru activitățile de administrare a transportului de marfă, a transportului de călători și a infrastructurii; (b informații detaliate despre sursele individuale,) utilizările fondurilor publice și alte forme de compensare, într-o manieră transparentă și detaliată, cuprinzând inclusiv o prezentare detaliată a fluxurilor de numerar ale întreprinderilor, pentru a determina modul în care au fost cheltuite aceste fonduri publice sau alte forme de compensare; (c categorii de costuri și profit, permițând să se) determine dacă au existat subvenții încrucișate între aceste activități diferite, conform cerințelor organismului de reglementare; (d metodologia utilizată la repartizarea costurilor) între diferite activități; (e în cazul în care întreprinderea reglementată face) parte dintr-o structură de grup, detalii complete ale plăților efectuate între întreprinderi. 2 Monitorizarea tarifelor de acces la calea ferată (a diferitele categorii de costuri, prezentând în		1. Separarea contabilă (a) conturi de profit și pierderi și bilanțuri contabile separate pentru activitățile de administrare a transportului de marfă, a transportului de călători și a infrastructurii; (b) informații detaliate despre sursele individuale, utilizările fondurilor publice și alte forme de compensare, într-o manieră transparentă și detaliată, cuprinzând inclusiv o prezentare detaliată a fluxurilor de numerar ale agenților economici, pentru a determina modul în care au fost cheltuite aceste fonduri publice sau alte forme de compensare; (c) categorii de costuri și profit, permițând să se determine dacă au existat subvenții încrucișate între aceste activități diferite, conform cerințelor Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar; (d) metodologia utilizată la repartizarea costurilor între diferite activități; (e) în cazul în care întreprinderea reglementată face parte dintr-o structură de grup, detalii complete ale plăților efectuate între operatorii de transport feroviar. 2. Monitorizarea tarifelor de acces la calea ferată		

	) special informații suficiente despre costurile marginale/directe ale diferitelor servicii sau grupe de servicii, pentru a permite monitorizarea tarifelor de infrastructură; (b) suficiente informații pentru a permite monitorizarea tarifelor individuale plătite pentru servicii (sau grupe de servicii); la cererea organismului de reglementare, aceste informații trebuie să conțină date referitoare la volumele serviciilor individuale, la prețurile serviciilor individuale și la veniturile totale aferente serviciilor individuale plătite de clienții interni și externi; (c) costurile și veniturile aferente serviciilor individuale (sau grupelor de servicii) cu ajutorul unei metodologii pertinente, conform cerințelor organismului de reglementare, prin care să se identifice prețurile potențial anticoncurențiale (subvenții încrucișate, prețuri de ruinare și prețuri excesive). 3 Indicarea performanței financiare (a) o declarație de performanță financiară; (b) o declarație sumară de cheltuieli; (c) o declarație de cheltuieli de întreținere; (d) o declarație de cheltuieli de operare; (e) o declarație de venit; (f) note justificative care dezvoltă și explică declarațiile, după caz.	(a) diferitele categorii de costuri, prezentând în special informații suficiente despre costurile marginale/directe ale diferitelor servicii sau grupe de servicii, pentru a permite monitorizarea tarifelor de infrastructură; (b) suficiente informații pentru a permite monitorizarea tarifelor individuale plătite pentru servicii, sau grupe de servicii; la cererea Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar, aceste informații trebuie să conțină date referitoare la volumele serviciilor individuale, la prețurile serviciilor individuale și la veniturile totale aferente serviciilor individuale plătite de clienții interni și externi; (c) costurile și veniturile aferente serviciilor individuale sau grupelor de servicii cu ajutorul unei metodologii pertinente, conform cerințelor Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar, prin care să se identifice prețurile potențial anticoncurențiale -subvenții încrucișate, prețuri de ruinare și prețuri excesive. 3. Indicarea performanței financiare (a) o declarație de performanță financiară; (b) o declarație sumară de cheltuieli; (c) o declarație de cheltuieli de întreținere; (d) o declarație de cheltuieli de operare; (e) o declarație de venit; (f) note justificative care dezvoltă și explică declarațiile, după caz.		
--	--	--	--	--

