

TABEL DE CONCORDANȚĂ

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

Directiva (UE) 2016/2370 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernanta infrastructurii feroviare

Actul normativ național care transpune actul european:

Proiect de Ordonanță de Urgență privind modificarea și completarea Legii nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european

Directiva (UE) 2016/2370 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernanta infrastructurii feroviare		Ordonanță de Urgență privind modificarea și completarea Legii nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european		Diferențe	Observații
Art./Par ./Alin	Prevederi	Art./Par ./Alin	Prevederi		
1.	2.	3.	4.	5.	6.
		Art. I.	Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 900 din 9 noiembrie 2016, se modifică și se completează după cum urmează:		
		1.	La articolul 2, partea introductivă a alineatului (3) se modifică și va avea următorul cuprins:		
	„(3) Statele membre pot exclude de la aplicarea dispozițiilor articolelor 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 și 13 și ale capitolului IV următoarele:”		Se exclud de la aplicarea dispozițiilor art. 7, 7 ¹ , 7 ² , 7 ³ , 7 ⁴ , 8, 13 și ale capitolului IV următoarele:		
	„(3a) Statele membre pot exclude de la aplicarea dispozițiilor articolelor 7, 7a, 7b, 7c, 7d și 8: Liniile locale cu trafic redus care nu depășesc				Nu se transpune, deoarece respectiva ipoteză juridică nu se regăsește în România

	100 km, utilizate pentru traficul de marfă între o rețea principală și punctele de origine și de destinație ale transferurilor efectuate pe aceste linii, cu condiția ca liniile respective să fie gestionate de alte entități decât administratorul principal de infrastructură și ca: (a) liniile respective să fie utilizate de un singur operator de transport de marfă; sau (b) funcțiile esențiale în legătură cu liniile respective să fie îndeplinite de un organism care nu este controlat de nicio întreprindere feroviară. În cazul în care există un singur operator de transport de marfă, statele membre îl pot exclude, de asemenea, de la aplicarea capitolului IV până în momentul în care un alt candidat solicită capacitate. Prezentul alineat poate fi aplicat, totodată, în cazul în care linia este utilizată, într-o măsură limitată, și pentru serviciile de transport de călători. Statele membre informează Comisia cu privire la intenția lor de a exclude aceste linii de la aplicarea articolelor 7, 7a, 7b, 7c, 7d și 8.				
	(3b) Statele membre pot exclude de la aplicarea dispozițiilor articolelor 7, 7a, 7b, 7c, și 7d: Rețelele regionale cu trafic redus gestionate de o altă entitate decât administratorul principal de infrastructură și utilizate pentru operarea serviciilor regionale de transport de călători furnizate de o singură întreprindere feroviară, alta decât întreprinderea feroviară tradițională din statul membru, până când se solicită capacitate pentru serviciile de transport de călători pe linia respectivă și cu condiția ca respectiva întreprindere să fie independentă de orice întreprindere feroviară care operează servicii de transport de marfă. Prezentul alineat				Nu se transpune, deoarece respectiva ipoteză juridică nu se regăsește în România

	poate fi aplicat, totodată, în cazul în care linia este utilizată, într-o măsură limitată, și pentru servicii de transport de marfă. Statele membre informează Comisia cu privire la intenția lor de a exclude aceste linii de la aplicarea articolelor 7, 7a, 7b, 7c și 7d.”				
		2.	La articolul 2, alineatul (4) se modifică și va avea următorul cuprins:		
	„(4) Fără a se aduce atingere alineatului (3), statele membre pot exclude de la aplicarea articolului 8 alineatul (3) infrastructurile feroviare locale și regionale care nu prezintă importanță strategică pentru funcționarea pieței feroviare, iar de la aplicarea articolelor 7, 7a, 7c și a capitolului IV, infrastructurile feroviare locale care nu prezintă importanță strategică pentru funcționarea pieței feroviare. Statele membre notifică Comisiei intenția lor de a exclude astfel de infrastructuri feroviare. Comisia adoptă prin acte de punere în aplicare decizia sa cu privire la posibilitatea de a considera o astfel de infrastructură feroviară ca fiind lipsită de importanță strategică. La adoptarea respectivei decizii, Comisia ține cont de lungimea liniilor de cale ferată vizate, de nivelul de utilizare a acestora și de volumul de trafic care ar putea fi afectat. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 62 alineatul (2).”		„(4) Fără a se aduce atingere prevederilor alin. (3) se pot exclude de la aplicarea art. 8 alin. (3), prin hotărâre de guvern, cu respectarea legislației în vigoare, infrastructurile feroviare locale și regionale care nu prezintă importanță strategică pentru funcționarea pieței feroviare, iar de la aplicarea art. 7, 7 ¹ , 7 ³ și a capitolului IV infrastructurile feroviare locale care nu prezintă importanță strategică pentru funcționarea pieței feroviare. Ministerul Transporturilor notifică Comisiei Europene intenția de a exclude astfel de infrastructuri feroviare. Excluderea se aplică, dacă este cazul, pe baza actelor de punere în aplicare prin care Comisia Europeană decide dacă o astfel de infrastructură feroviară poate fi considerată ca fiind lipsită de importanță strategică.”		
	„(8a) Pentru o perioadă de 10 ani de la 24 decembrie 2016, statele membre pot exclude de la aplicarea capitolelor II și IV din prezenta directivă, cu excepția articolelor 10, 13 și 56,				Nu se transpune, deoarece respectiva ipoteză juridică nu se regăsește în România

	liniile de cale ferată izolate cu o lungime sub 500 km și cu ecartament diferit de cel al rețelei naționale principale, care asigură conexiunea cu o țară terță în care nu se aplică legislația Uniunii în domeniul feroviar și care sunt gestionate de un alt administrator de infrastructură decât rețeaua națională principală. Întreprinderile feroviare care operează exclusiv pe aceste linii pot fi excluse de la aplicarea capitolului II. Aceste excluderi pot fi reînnoite pentru perioade care nu depășesc cinci ani. Cu cel puțin 12 luni înainte de expirarea datei excluderii, un stat membru care intenționează să reînnoiască o excluderea informează Comisia cu privire la intenția sa în acest sens. Comisia examinează dacă sunt întrunite în continuare condițiile pentru a beneficia de o excludere, prevăzute la primul paragraf. În cazul în care aceste condiții nu sunt îndeplinite, Comisia adoptă prin acte de punere în aplicare decizia sa cu privire la încetarea excluderii. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 62 alineatul (2).”				
	„(12) În cazul în care există deja un parteneriat public-privat, încheiat anterior datei de 16 iunie 2015 și partea privată din cadrul respectivului parteneriat este totodată o întreprindere feroviară responsabilă cu furnizarea de servicii de transport feroviar de călători pe infrastructură, statele membre pot continua să excludă o astfel de parte privată de la aplicarea articolelor 7, 7a și 7d și să limiteze dreptul de îmbarcare și de debarcare a călătorilor în cazul serviciilor operate de întreprinderile feroviare pe aceeași				Nu se transpune, deoarece respectiva ipoteză juridică nu se regăsește în România. Nu au fost încheiate astfel de PPP anterior 16.06.2015

	infrastructură ca serviciile de transport de călători furnizate de partea privată în cadrul parteneriatului public-privat.				
	(13) Administratorii de infrastructură privați care fac parte dintr-un parteneriat public-privat încheiat înainte de 24 decembrie 2016 și care nu beneficiază de fonduri publice sunt excluși din domeniul de aplicare al articolul 7d, cu condiția ca împrumuturile și garanțiile financiare operate de administratorul de infrastructură să nu fie în beneficiul direct sau indirect al unor întreprinderi feroviare specifice.”				Nu se transpune, deoarece respectiva ipoteză juridică nu se regăsește în România. Nu au fost încheiate astfel de PPP anterior 24.12.2016
		3.	La articolul 3, punctul 3 se modifică și va avea următorul cuprins:		
	2. «administratorul de infrastructură» înseamnă orice organism sau firmă responsabilă de operarea, întreținerea și reînnoirea infrastructurii feroviare pe o rețea, precum și responsabilă de participarea la dezvoltarea acesteia, în conformitate cu norme stabilite de statul membru în cadrul politicii sale generale privind dezvoltarea și finanțarea infrastructurii;”		3. „ Administratorul infrastructurii ” - Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA, compania responsabilă de operarea, mentenanța și reînnoirea infrastructurii feroviare pe rețeaua de căi ferate din România, precum și responsabilă de participarea la dezvoltarea acesteia, conform legislației de înființare și funcționare, precum și în conformitate cu normele stabilite prin legislația în vigoare în cadrul politicii generale privind dezvoltarea și finanțarea infrastructurii.		
		7.	La articolul 3, după punctul 9 se introduce un nou punct, punctul 9 ¹ , cu următorul cuprins:		
	2a «dezvoltarea infrastructurii feroviare» înseamnă planificarea rețelei, planificarea financiară și a investițiilor, precum și construcția și modernizarea infrastructurii;		„9 ¹ . „ Dezvoltarea infrastructurii feroviare ” - ansamblul activităților privind planificarea rețelei feroviare, planificarea financiară, planificarea investițiilor, precum și construcția și		

			modernizarea infrastructurii feroviare.”		
		10.	La articolul 3, după punctul 17 se introduc trei puncte noi, punctele 17 ¹ , 17 ² și 17 ³ cu următorul cuprins:		
	2b «operarea infrastructurii feroviare» înseamnă alocarea traselor, gestionarea traficului și tarifarea infrastructurii;		17 ³ . „ Operarea infrastructurii feroviare ” - ansamblul activităților privind alocarea traselor, managementul traficului și tarifarea infrastructurii”		
	2c «întreținerea infrastructurii feroviare» înseamnă lucrări care vizează păstrarea stării și a capacității infrastructurii existente		„17 ¹ . „ Mentenanța infrastructurii feroviare ” - ansamblul activităților și lucrărilor de întreținere și reparare care vizează păstrarea stării și a capacității infrastructurii existente.		
		12.	La articolul 3, după punctul 21 se introduce un nou punct, punctul 21 ¹ , cu următorul cuprins:		
	2d «reînnoirea infrastructurii feroviare» înseamnă lucrările majore de înlocuire pe infrastructura existentă care nu schimbă performanțele globale ale acesteia;		„21 ¹ . „ Reînnoirea infrastructurii feroviare ” - lucrările majore de înlocuire pe infrastructura existentă care nu schimbă performanțele globale ale acesteia.”		
		10.	La articolul 3, după punctul 17 se introduc trei puncte noi, punctele 17 ¹ , 17 ² și 17 ³ cu următorul cuprins:		
	2e «modernizarea infrastructurii feroviare» înseamnă lucrări majore de modificare a infrastructurii care îmbunătățesc performanțele globale ale acesteia;		17 ² . „ Modernizarea infrastructurii feroviare ” - lucrările majore de modificare a infrastructurii, care îmbunătățesc performanțele globale ale acesteia.		
		8.	La articolul 3, după punctul 10 se introduce un nou punct, punctul 10 ¹ , cu următorul cuprins:		
	2f «funcții esențiale» ale administrării infrastructurii înseamnă luarea deciziilor în		„10 ¹ . „ Funcții esențiale ” ale administrării infrastructurii - luarea		

	legătură cu alocarea traselor, inclusiv definirea și evaluarea disponibilității traselor, precum și repartizarea traselor individuale și luarea deciziilor privind tarifarea infrastructurii, inclusiv stabilirea și perceperea tarifelor, în conformitate cu cadrul de tarifare și cu cadrul de alocare a capacităților instituit de statele membre în conformitate cu articolele 29 și 39.”;		deciziilor în legătură cu alocarea traselor, inclusiv definirea și evaluarea disponibilității traselor, precum și repartizarea traselor individuale și luarea deciziilor privind tarifarea infrastructurii, inclusiv stabilirea și perceperea tarifelor, în conformitate cu cadrul de tarifare și cu cadrul de alocare a capacităților instituit în conformitate cu prevederile art. 29 și art. 39.”		
		9.	La articolul 3, după punctul 11 se introduce un nou punct, punctul 11 ¹ , cu următorul cuprins:		
			„11 ¹ . „Gestionar de infrastructură feroviară” - are înțelesul prevăzut la art. 1 alin. (10) litera b ¹ din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr 12/1998.”		
	31. «întreprindere integrată vertical» înseamnă o întreprindere în cadrul căreia, în sensul Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului: (a) un administrator de infrastructură este controlat de o întreprindere care, în același timp, controlează una sau mai multe întreprinderi feroviare care operează servicii feroviare pe rețeaua administratorului de infrastructură; (b) un administrator de infrastructură este controlat de una sau mai multe întreprinderi feroviare care operează servicii feroviare pe rețeaua administratorului de infrastructură; (c) una sau mai multe întreprinderi feroviare care operează servicii feroviare pe rețeaua administratorului de infrastructură sunt controlate de un administrator de infrastructură Aceasta înseamnă, de asemenea, o întreprindere				Nu se transpune, deoarece prevederile directivei privind funcționarea administratorului infrastructurii feroviare în cadrul unei întreprinderi integrate vertical nu sunt aplicabile. În România s-a optat pentru separarea completă a administratorului infrastructurii în raport cu operatorii de transport feroviar, conform prevederilor

	constând din divizii distincte, inclusiv un administrator de infrastructură și una sau mai multe divizii care furnizează servicii de transport care nu au personalitate juridică distinctă. În cazul în care un administrator de infrastructură și o întreprindere feroviară sunt pe deplin independente una față de cealaltă, însă amândouă sunt controlate în mod direct de un stat membru fără vreo entitate intermediară, acestea nu sunt considerate a constitui o întreprindere integrată vertical în sensul prezentei directive.				legislației europene (cu referire inclusiv la Directiva 2012/34/UE)
		11.	La articolul 3, după punctul 19 se introduce un nou punct, punctul 19 ¹ , cu următorul cuprins:		
	32. «parteneriat public-privat» înseamnă un acord cu caracter obligatoriu între organisme publice și una sau mai multe întreprinderi, altele decât administratorul principal de infrastructură al unui stat membru, în temeiul căruia întreprinderile construiesc și/sau finanțează, parțial sau total, infrastructura feroviară și/sau dobândesc dreptul de a exercita oricare dintre funcțiile enumerate la punctul 2 pentru o perioadă predefinită. Acordul poate lua orice formă cu caracter juridic obligatoriu prevăzută în dreptul intern		„19¹. „Parteneriat public-privat” - un acord cu caracter obligatoriu între organisme publice și una sau mai multe întreprinderi, altele decât administratorul infrastructurii, în temeiul căruia întreprinderile construiesc și/sau finanțează, parțial sau total, infrastructura feroviară și/sau dobândesc dreptul de a exercita oricare dintre funcțiile enumerate la punctul 3 pentru o perioadă predefinită. Acordul poate lua orice formă cu caracter juridic obligatoriu prevăzută în legislația națională în vigoare.”		
		6.	La articolul 3, după punctul 7 se introduce un nou punct, punctul 7 ¹ , cu următorul cuprins:		
	33. «consiliul de administrație» înseamnă organismul de nivel înalt al unei întreprinderi care îndeplinește funcții executive și		7¹. „Consiliul de administrație” - organismul de nivel înalt al unei întreprinderi, care îndeplinește funcții		

	administrative, responsabil și răspunzător pentru administrarea cotidiană a întreprinderii;		executive și administrative, responsabil și răspunzător pentru administrarea curentă a întreprinderii, conform prevederilor legale în vigoare; în cazul întreprinderilor administrate potrivit sistemului dualist de administrare, reglementat de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, orice referire din prezenta lege la consiliul de administrație va fi considerată drept referire la consiliul de supraveghere.		
		4.	La articolul 3, după punctul 3 se introduce un nou punct, punctul 3 ¹ , cu următorul cuprins:		
	34. «consiliul de supraveghere» înseamnă organismul de cel mai înalt nivel al unei întreprinderi care îndeplinește atribuții de supraveghere, inclusiv exercitarea controlului asupra consiliului de administrație și a deciziilor strategice generale privind întreprinderea;		„3 ¹ . „ Adunarea Generală a Acționarilor ” - echivalent expresiei „ <i>consiliul de supraveghere</i> ”, definită la art. 1 alin. 2 lit. (c) pct. 34 din Directiva 2016/2370, organismul de cel mai înalt nivel al unei întreprinderi care îndeplinește atribuții de supraveghere, inclusiv exercitarea controlului asupra consiliului de administrație și a deciziilor strategice generale privind întreprinderea, conform prevederilor legale în vigoare.”		
		5.	La articolul 3, după punctul 6 se introduce un nou punct, punctul 6 ¹ , cu următorul cuprins:		
	35. «bilet direct» înseamnă biletul sau biletele de transport care reprezintă un contract pentru servicii de transport feroviar succesive executate de către una sau mai multe întreprinderi		„6 ¹ . „ Bilet direct ” - biletul sau biletele de transport care reprezintă un contract pentru servicii succesive de transport feroviar al călătorilor, executate de către		

	feroviare		unul sau mai mulți operatori de transport feroviar.”		
		13.	La articolul 3, după punctul 27 se introduce un nou punct, punctul 27 ¹ , cu următorul cuprins:		
	36. «servicii de transport de călători de mare viteză» înseamnă servicii de transport feroviar de călători efectuate fără opriri intermediare între două locuri separate cel puțin de o distanță mai mare de 200 de km, pe linii special concepute pentru mare viteză, echipate pentru viteze în general de cel puțin 250 km/h și care funcționează în medie la aceste viteze.		„27 ¹ . „Servicii de transport de călători de mare viteză” - servicii de transport feroviar de călători efectuate fără opriri intermediare între două locuri separate cel puțin de o distanță mai mare de 200 de km, pe linii special concepute pentru mare viteză, echipate pentru viteze în general de cel puțin 250 km/h și care funcționează în medie la aceste viteze.”		
	(2) În sensul prezentului articol, statele membre care aplică articolul 7a alineatul (3) solicită ca întreprinderea să fie organizată în divizii distincte care să nu aibă personalitate juridică distinctă în cadrul aceleiași întreprinderi.				Nu este aplicabil. Alin. (3) al art 7a nu se transpune în Legea nr 202/2016 deoarece se referă la întreprinderi integrate vertical (a se vedea considerațiile de la art. 3 pct. 31 din Directiva 2016/2370).
	Articolul 7 se înlocuiește cu următorul text	14	Articolul 7 se modifică și va avea următorul cuprins:		
	Art. 7 Independența administratorului infrastructurii		Art. 7 Independența administratorului infrastructurii		
	(1) Statele membre se asigură că administratorul de infrastructură este responsabil cu operarea, întreținerea și reînnoirea unei rețele		(1) Administratorul infrastructurii are responsabilitatea de a asigura operarea, mentenanța și reînnoirea rețelei		

	și că îi este încredințată dezvoltarea infrastructurii feroviare pe respectiva rețea, în conformitate cu dreptul intern. Statele membre se asigură că nicio altă entitate juridică din cadrul întreprinderii integrate vertical nu exercită o influență decisivă asupra deciziilor luate de administratorul de infrastructură în ceea ce privește funcțiile esențiale. Statele membre se asigură că membrii consiliului de supraveghere și ai consiliului de administrație al administratorului de infrastructură și administratorii aflați direct în subordinea lor acționează în mod nediscriminatoriu și că imparțialitatea lor nu este afectată de niciun conflict de interese.		feroviare, precum și dezvoltarea infrastructurii feroviare pe această rețea, în conformitate cu prevederile legale în vigoare. (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. (3) Administratorul infrastructurii are obligația de a asigura tuturor operatorilor de transport feroviar accesul echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură. În acest scop, membrii adunării generale a acționarilor și membrii consiliului de administrație al administratorului infrastructurii, precum și directorii aflați în subordinea directă a acestora conform prevederilor legale în vigoare, acționează în mod nediscriminatoriu și, totodată, se asigură că imparțialitatea lor nu este afectată de niciun conflict de interese.		
	(2) Statele membre se asigură că administratorul de infrastructură este organizat sub forma unei entități distincte din punct de vedere juridic de orice întreprindere feroviară, iar în cadrul întreprinderilor integrate vertical, de orice alte entități juridice din interiorul întreprinderii.		(4) Pentru aplicarea dispozițiilor alin. (3) și ale art. 6 alin. (1), administratorul infrastructurii este organizat sub forma unei entități distincte din punct de vedere juridic de orice operator de transport feroviar. În acest sens, Ministerul Transporturilor asigură		

			respectarea cerințelor prevăzute la alin. (5). (5) Următoarele situații nu sunt permise: (a) administratorul infrastructurii este controlat de o întreprindere care, în același timp, controlează unul sau mai mulți operatori de transport feroviar care operează servicii feroviare pe rețeaua administrată de acesta; (b) administratorul infrastructurii este controlat de unul sau mai mulți operatori de transport feroviar care operează servicii feroviare pe rețeaua administrată de acesta; (c) administratorul infrastructurii controlează unul sau mai mulți operatori de transport feroviar care operează servicii feroviare pe rețeaua administrată de acesta; (d) administratorul infrastructurii și unul sau mai mulți operatori de transport feroviar sunt organizați ca entități fără personalitate juridică distinctă în cadrul unei întreprinderi. (6) Dispozițiile alin. (5) cu privire la noțiunea de control se aplică în sensul prevederilor Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi.		
	(3) Statele membre se asigură că aceleași persoane nu pot fi angajate sau numite simultan: a) ca membri ai consiliului de administrație al unui administrator de infrastructură și ca membri		(7) Sunt considerate în stare de incompatibilitate persoanele care exercită simultan următoarele funcții: (a) ca membri ai consiliului de administrație al administratorului		

	ai consiliului de administrație al unei întreprinderi feroviare (b) ca persoane responsabile cu luarea deciziilor privind funcțiile esențiale și ca membri ai consiliului de administrație al unei întreprinderi feroviare (c) în cazul în care există un consiliu de supraveghere, ca membri ai consiliului de supraveghere al unui administrator de infrastructură și ca membri ai consiliului de supraveghere al unei întreprinderi feroviare d) ca membri ai consiliului de supraveghere al unei întreprinderi care face parte dintr-o întreprindere integrată vertical și care exercită controlul atât asupra unei întreprinderi feroviare, cât și asupra unui administrator de infrastructură și ca membri ai consiliului de administrație al respectivului administrator de infrastructură		infrastructurii și ca membri ai consiliului de administrație al unui operator de transport feroviar; (b) ca persoane responsabile cu luarea deciziilor privind funcțiile esențiale ale administratorului infrastructurii și ca membri ai adunării generale a acționarilor/consiliului de administrație al unui operator de transport feroviar; (c) ca membri ai adunării generale a acționarilor a administratorului infrastructurii și ca membri ai adunării generale a acționarilor a unui operator de transport feroviar; (d) ca membri ai consiliului de administrație al administratorului infrastructurii și ca membri ai adunării generale a acționarilor a unui operator de transport feroviar; (e) ca membri ai adunării generale a acționarilor a administratorului infrastructurii și ca membri ai consiliului de administrație al unui operator de transport feroviar. (f) ca membri ai adunării generale a acționarilor/consiliului de administrație al administratorului infrastructurii și ca directori ai unui operator de transport feroviar.		Lit. d) a alin (3) nu este aplicabilă deoarece se referă la întreprinderi integrate vertical (a se vedea considerațiile de la art. 3 pct. 31 din Directiva 2016/2370).
	(4) În cadrul întreprinderilor integrate vertical, membrii consiliului de administrație al administratorului de infrastructură, precum și persoanele responsabile de luarea deciziilor privind funcțiile esențiale nu primesc nicio remunerație bazată pe performanță din partea				Nu este aplicabil deoarece se referă la întreprinderi integrate vertical (a se vedea considerațiile de la art. 3 pct. 31 din

	niciunei alte entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical și nu primesc nicio primă legată în principal de performanța financiară a unor anumite întreprinderi feroviare. Cu toate acestea, le pot fi oferite stimulente legate de performanța globală a sistemului feroviar.				Directiva 2016/2370)
	(5) În cazul în care sistemele de informații sunt comune mai multor entități din cadrul unei întreprinderi integrate vertical, accesul la informațiile sensibile referitoare la funcțiile esențiale este limitat la personalul autorizat al administratorului de infrastructură. Informațiile sensibile nu sunt comunicate altor entități din cadrul unei întreprinderi integrate vertical.				Nu este aplicabil deoarece se referă la întreprinderi integrate vertical (a se vedea considerațiile de la art. 3 pct. 31 din Directiva 2016/2370).
	(6) Dispozițiile de la alineatul (1) din prezentul articol se aplică fără a aduce atingere drepturilor decizionale ale statelor membre în ceea ce privește dezvoltarea și finanțarea infrastructurii feroviare și competențelor statelor membre în ceea ce privește finanțarea și tarifarea infrastructurii, precum și alocarea capacităților, astfel cum sunt definite la articolul 4 alineatul (2), precum și la articolele 8, 29 și 39.		(8) Dispozițiile prevăzute de la alin. (1), alin. (2) și alin. (3) din prezentul articol se aplică fără a aduce atingere drepturilor decizionale ale Ministerului Transporturilor în ceea ce privește dezvoltarea și finanțarea infrastructurii feroviare și competențelor Ministerului Transporturilor în ceea ce privește finanțarea și tarifarea infrastructurii, precum și alocarea capacităților, astfel cum sunt definite la art. 4 alin. (2), precum și la articolele 8, 29 și 39.”		
		15.	După articolul 7 se introduc șase articole noi, articolele 7 ¹ , 7 ² , 7 ³ , 7 ⁴ , 7 ⁵ și 7 ⁶ , cu următorul cuprins:		
	<i>Articolul 7a</i> Independența funcțiilor esențiale		<i>Articolul 7¹</i> Independența funcțiilor esențiale		
	(1) Statele membre se asigură că, în ceea ce privește funcțiile esențiale, administratorul de infrastructură beneficiază de independență		(1) Administratorul infrastructurii beneficiază de independență organizațională și decizională în ceea ce		

	organizațională și decizională în limitele prevăzute la articolul 4 alineatul (2), precum și la articolele 29 și 39.		privește funcțiile esențiale, în limitele prevăzute la art. 4 alin. (2), precum și la art. 29 și 39.		
	(2) Pentru aplicarea alineatului (1), statele membre se asigură, în special, că		(2) Pentru aplicarea prevederilor alin. (1), Ministerul Transporturilor se asigură, în special, că:		
	(a) o întreprindere feroviară sau orice altă entitate juridică nu exercită o influență decisivă asupra administratorului de infrastructură în ceea ce privește funcțiile esențiale, fără a aduce atingere rolului statelor membre în ceea ce privește stabilirea cadrului de tarificare și a cadrului de alocare a capacităților, precum și a regulilor specifice de tarificare în conformitate cu articolele 29 și 39;		(a) un operator de transport feroviar sau orice altă entitate juridică nu exercită o influență decisivă asupra administratorului infrastructurii în ceea ce privește funcțiile esențiale, fără a aduce atingere rolului Ministerului Transporturilor în ceea ce privește stabilirea cadrului de tarificare și a cadrului de alocare a capacităților, precum și a regulilor specifice de tarificare în conformitate cu prevederile art. 29 și art. 39;		
	(b) o întreprindere feroviară sau orice altă entitate juridică din cadrul întreprinderii integrate vertical nu exercită o influență decisivă asupra numirilor și destituirilor persoanelor responsabile cu luarea deciziilor privind funcțiile esențiale;		(b) un operator de transport feroviar nu exercită o influență decisivă asupra numirilor și destituirilor persoanelor responsabile cu luarea deciziilor privind funcțiile esențiale;		Nu este aplicabil deoarece se referă la întreprinderi integrate vertical (a se vedea considerațiile de la art. 3 pct. 31 din Directiva 2016/2370)
	(c) mobilitatea persoanelor care sunt responsabile de funcțiile esențiale nu creează conflicte de interese.		(c) mobilitatea persoanelor care sunt responsabile de funcțiile esențiale nu creează conflicte de interese.		
	(3) Statele membre pot decide că tarificarea infrastructurii și alocarea traselor sunt realizate de un organism de tarificare și/sau un organism de alocare care sunt independente de orice întreprindere feroviară în ceea ce privește forma lor juridică, organizarea și procesul decizional. În acest caz, statele membre pot decide să nu				Art. 7 ¹ prevede organizarea administratorului infrastructurii distinctă și independentă în raport de orice

	aplice dispozițiile de la articolul 7 alineatul (2) și articolul 7 alineatul (3) literele (c) și (d). Articolul 7 alineatul (3) litera (a) și articolul 7 alineatul (4) se aplică <i>mutatis mutandis</i> șefilor de divizii însărcinate cu administrarea infrastructurii și furnizarea de servicii de transport feroviar.				operator feroviar. Secțiunea a 2-a din capitolul IV al Legii nr. 202/2016 prevede obligațiile administratorului infrastructurii privind tariful utilizării infrastructurii, iar secțiunea a 3-a prevede obligațiile administratorului infrastructurii privind alocarea capacităților de infrastructură.
	(4) Acele dispoziții ale prezentei directive care se referă la funcțiile esențiale ale unui administrator de infrastructură se aplică organismului de tarificare și/sau organismului de alocare independente.				Nu este cazul, deoarece prevederile alineatelor (3) și (4) din Dir 2370 se referă la funcționarea administratorului infrastructurii în cadrul unei întreprinderi integrate vertical. Într-un astfel de caz, se poate pune problema unui organism independent de orice operator de transport feroviar în ceea ce privește forma lor juridică, organizarea și procesul decizional, care să

					asigure tarificarea utilizării infrastructurii și/sau alocarea traselor.
	<i>Articolul 7b</i> Imparțialitatea administratorului de infrastructură în ceea ce privește gestionarea traficului și planificarea întreținerii		<i>Articolul 7²</i> Imparțialitatea administratorului infrastructurii în ceea ce privește managementul traficului și planificarea mentenanței		
	(1) Statele membre se asigură că funcțiile de gestionare a traficului și de planificare a întreținerii sunt exercitate în mod transparent și nediscriminatoriu și că persoanele responsabile cu luarea deciziilor privind respectivele funcții nu sunt afectate de niciun conflict de interese.		(1) Administratorul infrastructurii exercită în mod transparent și nediscriminatoriu funcțiile de management al traficului și de planificare a mentenanței infrastructurii. Persoanele responsabile cu luarea deciziilor privind aceste funcții nu trebuie să fie afectate de niciun conflict de interese.		
	(2) În ceea ce privește gestionarea traficului, statele membre se asigură că întreprinderile feroviare au acces deplin și în timp util la informațiile relevante în caz de perturbări care le afectează. În cazul în care administratorul de infrastructură acordă acces suplimentar la procesul de gestionare a traficului, acesta este acordat întreprinderilor feroviare vizate într-un mod transparent și nediscriminatoriu.		(2) Administratorul infrastructurii are obligația de a asigura operatorilor de transport feroviar acces deplin și în timp util la informațiile relevante în caz de perturbări ale traficului care îi afectează. În cazul în care administratorul infrastructurii acordă acces extins la procesul de management al traficului, acesta este acordat operatorilor de transport feroviar interesați într-un mod transparent și nediscriminatoriu.		
	(3) În ceea ce privește planificarea pe termen lung a lucrărilor majore de întreținere și/sau reînnoire a infrastructurii feroviare, administratorul de infrastructură consultă solicitanții și ține seama în cea mai mare măsură		(3) Administratorul infrastructurii consultă solicitanții în ceea ce privește planificarea pe termen lung a lucrărilor majore de mentenanță și/sau reînnoire a infrastructurii feroviare și ține seama în cea mai mare măsură posibilă de		

	posibilă de preocupările exprimate. Programarea lucrărilor de întreținere se efectuează de către administratorul de infrastructură în mod nediscriminatoriu.		preocupările exprimate. Programarea lucrărilor de mentenanță se efectuează de către administratorul infrastructurii în mod nediscriminatoriu.		
	<i>Articolul 7c</i> Externalizarea și partajarea funcțiilor administratorului de infrastructură		<i>Articolul 7³</i> Externalizarea și partajarea funcțiilor administratorului infrastructurii		
	(1) Cu condiția ca acest fapt să nu dea naștere la niciun conflict de interese și să fie garantată confidențialitatea informațiilor sensibile din punct de vedere comercial, administratorul de infrastructură poate:		(1) Cu condiția ca acest fapt să nu dea naștere la niciun conflict de interese și să fie garantată confidențialitatea informațiilor sensibile din punct de vedere comercial, administratorul infrastructurii poate:		
	(a) să externalizeze anumite funcții către o altă entitate, dacă acesta din urmă nu este o întreprindere feroviară nu controlează, sau nu este controlată de o întreprindere feroviară. În cadrul unei întreprinderi integrate vertical, funcțiile esențiale nu sunt externalizate către nicio altă entitate a întreprinderii integrate vertical, cu excepția cazului în care o astfel de entitate exercită exclusiv funcții esențiale.		(a) să externalizeze către o altă entitate anumite funcții, în condițiile legii, cu excepția funcțiilor esențiale, dacă această entitate nu este un operator de transport feroviar, nu controlează sau nu este controlată de un operator de transport feroviar;		Nu este aplicabil deoarece se referă la întreprinderi integrate vertical (a se vedea considerațiile de la art. 3 pct. 31 din Directiva 2016/2370).
	(b) să externalizeze execuția de lucrări și atribuțiile aferente privind dezvoltarea, întreținerea și reînnoirea infrastructurii feroviare unor întreprinderi feroviare sau unor societăți care controlează întreprinderea feroviară sau sunt controlate de întreprinderea feroviară.		(b) să externalizeze, în condițiile legii, execuția de lucrări și atribuțiile aferente privind mentenanța, reînnoirea și dezvoltarea infrastructurii feroviare, inclusiv unor operatori de transport feroviar sau unor societăți care controlează un operator de transport feroviar sau sunt controlate de un operator de transport feroviar.		
	Administratorul de infrastructură își păstrează competența de supraveghere și deține responsabilitatea ultimă pentru exercitarea		Administratorul infrastructurii își păstrează competența de supraveghere și deține responsabilitatea ultimă pentru		În art. 7 ¹ alin. (1) lit. a) din proiectul de OUG se prevede că

	funcțiilor descrise la articolul 3 alineatul (2). Orice entitate care îndeplinește funcțiile esențiale respectă articolele 7, 7a, 7b și 7d.		exercitarea funcțiilor descrise la art. 3 pct. 3.		nu se admite externalizarea funcțiilor esențiale ale administratorului infrastructurii feroviare.
	(2) Prin derogare de la articolul 7 alineatul (1), funcțiile privind gestionarea infrastructurii pot fi îndeplinite de administratorii de infrastructură, inclusiv de părți la acordurile de parteneriat public-privat, cu condiția ca toate aceste entități să îndeplinească cerințele prevăzute la articolul 7 alineatele (2)-(6), precum și la articolele 7a, 7b și 7d și să își asume responsabilitatea deplină pentru exercitarea funcțiilor în cauză.		(2) Prin derogare de la prevederile art. 7 alin. (1), funcțiile privind administrarea unor porțiuni ale infrastructurii pot fi îndeplinite de gestionarii de infrastructură sau de părți la acordurile de parteneriat public-privat, conform prevederilor legale în vigoare, cu condiția ca toate aceste entități să îndeplinească cerințele prevăzute la art. 7 alineatele (2)-(8), precum și la articolele 7 ¹ , 7 ² și 7 ⁴ și să își asume responsabilitatea deplină pentru exercitarea funcțiilor în cauză.		
	(3) În cazul în care funcțiile esențiale nu sunt atribuite unui furnizor de energie, acesta este scutit de normele aplicabile administratorilor de infrastructură, sub rezerva asigurării respectării dispozițiilor relevante privind dezvoltarea rețelei, în special ale articolului 8.				În art. 7 ¹ alin. (1) lit. a) din proiectul de OUG se prevede că nu se admite externalizarea funcțiilor esențiale ale administratorului infrastructurii feroviare.
	(4) Sub rezerva supravegherii de către organismul de reglementare sau orice alt organism competent independent stabilit de statele membre, administratorul de infrastructură poate încheia acorduri de cooperare cu una sau mai multe întreprinderi feroviare în mod nediscriminatoriu și în scopul obținerii unor		(3) Sub rezerva supravegherii de către Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, administratorul infrastructurii poate încheia acorduri de cooperare cu unul sau mai mulți operatori de transport feroviar, în mod nediscriminatoriu și în scopul obținerii		

	avantaje pentru clienți, precum reducerea costurilor sau îmbunătățirea performanței pe partea de rețea care face obiectul acordului. Organismul respectiv monitorizează executarea unor astfel de acorduri și poate, în cazuri justificate, să recomande denunțarea acestora.		unor avantaje pentru clienți, precum reducerea costurilor sau îmbunătățirea performanței pe partea de rețea care face obiectul acordului. Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar monitorizează executarea unor astfel de acorduri și poate, în cazuri justificate, să recomande denunțarea acestora.		
	<i>Articolul 7d</i> Transparența financiară		<i>Articolul 7⁴</i> Transparența financiară		
	(1) Concomitent cu respectarea procedurilor naționale aplicabile în fiecare stat membru, veniturile din activitățile de administrare a rețelei de infrastructură, inclusiv fondurile publice, pot fi utilizate de administratorul de infrastructură numai pentru a-și finanța propria afacere, inclusiv pentru rambursarea împrumuturilor sale. Administratorul de infrastructură poate, de asemenea, să utilizeze aceste venituri pentru a plăti dividende proprietarilor întreprinderii, printre care se pot număra acționarii privați, dar nu și întreprinderile care fac parte dintr-o întreprindere integrată vertical și care exercită controlul atât asupra unei întreprinderi feroviare cât și asupra respectivului administrator de infrastructură.		(1) Veniturile din activitățile de administrare a rețelei de infrastructură, inclusiv fondurile publice, pot fi utilizate de administratorul infrastructurii numai pentru a-și finanța propria afacere, inclusiv pentru rambursarea împrumuturilor sale, în conformitate cu prevederile legale în vigoare. Administratorul infrastructurii poate, de asemenea, să utilizeze aceste venituri pentru a plăti dividende proprietarilor întreprinderii, conform prevederilor legale în vigoare.		Referirea la acționarii privați nu este aplicabilă. Conform prevederilor OUG nr. 12/1998, statul român este unicul acționar al CFR SA, administratorul infrastructurii feroviare. Referirea la întreprinderile care fac parte dintr-o întreprindere integrată vertical nu este aplicabilă.
	(2) Administratorii de infrastructură nu acordă împrumuturi întreprinderilor feroviare, nici direct, nici indirect.		(2) Administratorul infrastructurii nu acordă împrumuturi operatorilor de transport feroviar, nici direct, nici indirect.		
	(3) Întreprinderile feroviare nu acordă împrumuturi administratorilor de infrastructură, nici direct, nici indirect.		(3) Operatorii de transport feroviar nu acordă împrumuturi administratorului infrastructurii, nici direct, nici indirect		
	(4) Împrumuturile între entitățile juridice ale				nu este cazul

	unei întreprinderi integrate vertical sunt acordate, plătite și rambursate la prețurile și în condițiile pieței, reflectând profilul de risc individual al entității în cauză.				
	(5) Împrumuturile între entitățile juridice ale unei întreprinderi integrate vertical, care au fost acordate înainte de 24 decembrie 2016 continuă până la data scadenței acestora, cu condiția să fi fost contractate la prețurile pieței și să fie în mod efectiv plătite și rambursate.				nu este cazul
	(6) Orice servicii furnizate de alte entități juridice ale unei întreprinderi integrate vertical administratorului de infrastructură se furnizează pe bază de contracte și sunt achitate fie la prețurile pieței, fie la prețuri care reflectă costul producției plus o marjă rezonabilă de profit.				nu este cazul
	(7) Datoriile atribuite administratorului de infrastructură sunt separate în mod clar de datoriile atribuite altor entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical. Aceste datorii sunt rambursate separat. Acest lucru nu împiedică efectuarea plății finale a datoriei prin intermediul întreprinderii care face parte dintr-o întreprindere integrată vertical și care exercită controlul atât asupra unei întreprinderi feroviare, cât și asupra unui administrator de infrastructură, sau prin intermediul unei alte entități din cadrul întreprinderii.				nu este cazul
	(8) Contabilitatea administratorului de infrastructură și a celorlalte entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical este ținută într-un mod care garantează respectarea prezentului articol și care permite existența contabilității separate și a unor circuite financiare transparente în cadrul întreprinderii.				nu este cazul

	(9) În cadrul întreprinderilor integrate vertical, administratorul de infrastructură ține evidențe detaliate ale oricăror raporturi comerciale și financiare cu alte entități juridice din cadrul întreprinderii respective.				nu este cazul
	(10) Atunci când funcțiile esențiale sunt îndeplinite de un organism independent de tarificare și/sau un organism de alocare în conformitate cu articolul 7a alineatul (3), iar statele membre nu aplică articolul 7 alineatul (2), dispozițiile prezentului articol se aplică <i>mutatis mutandis</i> . Trimiterile în cadrul prezentului articol la administratorul de infrastructură, la întreprinderea feroviară și la alte entități juridice dintr-o întreprindere integrată vertical se interpretează ca trimiteri la respectivele divizii ale întreprinderii. Conformitatea cu cerințele prevăzute la prezentul articol este demonstrată în conturile separate ale respectivelor divizii ale întreprinderii.				nu este cazul
	Articolul 7e Mecanisme de coordonare		Articolul 7⁵ Mecanisme de coordonare		
	Statele membre se asigură că sunt instituite mecanisme de coordonare adecvate care să asigure coordonarea între administratorii principali de infrastructură și toate întreprinderile feroviare interesate, precum și toți candidații cunoscuți și interesați menționați la articolul 8 alineatul (3). Dacă este cazul, reprezentanții utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de marfă și de călători și autoritățile naționale, locale sau regionale sunt invitați să participe. Organismul de reglementare în cauză poate participa în calitate de observator. Coordonarea se referă, printre altele, la:		(1) Administratorul infrastructurii instituie mecanisme de coordonare adecvate care să asigure coordonarea cu toți operatorii de transport feroviar interesați, precum și cu toți candidații cunoscuți și interesați menționați la art. 8 alin. (3). Dacă este cazul, reprezentanții utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de marfă și de călători, precum și autoritățile naționale, locale sau regionale sunt invitați să participe. Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate participa în		

			calitate de observator.		
			(2) Coordonarea se referă, printre altele, la:		
	(a) necesitățile solicitanților privind întreținerea și dezvoltarea capacității de infrastructură;		(a) necesitățile solicitanților privind mentenanța și dezvoltarea capacității de infrastructură;		
	(b) conținutul obiectivelor de performanță orientate spre utilizatori incluse în acordurile contractuale menționate la articolul 30 și al stimulentele menționate la articolul 30 alineatul (1) și aplicarea lor;		(b) conținutul obiectivelor de performanță orientate spre utilizatori incluse în contractul de activitate prevăzut la art. 30 și al stimulentele prevăzute la art. 30 alin. (1) și aplicarea lor;		
	(c) conținutul și aplicarea documentului de referință al rețelei menționat la articolul 27;		(c) conținutul și aplicarea documentului de referință al rețelei prevăzut la art. 27;		
	(d) aspectele de intermodalitate și interoperabilitate;		(d) aspectele de intermodalitate și interoperabilitate;		
	(e) orice alte aspecte legate de condițiile privind accesul, utilizarea infrastructurii și de calitatea serviciilor asigurate de administratorul de infrastructură.		(e) orice alte aspecte legate de condițiile privind accesul, utilizarea infrastructurii și de calitatea serviciilor asigurate de administratorul infrastructurii.		
	Administratorul de infrastructură întocmește și publică orientări privind coordonarea, în consultare cu părțile interesate. Coordonarea are loc cel puțin o dată pe an, iar administratorul de infrastructură publică pe site-ul său o prezentare generală a activităților desfășurate în temeiul prezentului articol.		(3) Administratorul infrastructurii întocmește și publică orientări privind coordonarea, în consultare cu părțile interesate. Coordonarea are loc cel puțin o dată pe an, iar administratorul infrastructurii publică pe site-ul său o prezentare generală a activităților desfășurate în temeiul prezentului articol.		
	Coordonarea în temeiul prezentului articol nu aduce atingere dreptului solicitanților de a introduce o cale de atac la organismul de reglementare și nici competențelor organismului de reglementare, astfel cum sunt prevăzute la		(4) Coordonarea în temeiul prezentului articol nu aduce atingere dreptului solicitanților de a formula o plângere la Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar și nici competențelor		

	articolul 56.		Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, astfel cum sunt prevăzute la art. 56.		
	<i>Articolul 7f</i> Rețeaua Europeană a Administratorilor de Infrastructură		<i>Articolul 7⁶</i> Rețeaua Europeană a Administratorilor de Infrastructură		
	(1) În scopul de a facilita furnizarea de servicii feroviare eficiente și eficace în cadrul Uniunii, statele membre se asigură că administratorii lor principali de infrastructură participă și cooperează în cadrul unei rețele, care se întrunește periodic pentru a: (a) dezvolta infrastructura feroviară a Uniunii; (b) sprijini punerea în aplicare rapidă și eficientă a spațiului feroviar unic european; (c) face schimb de bune practici; (d) monitoriza și analiza comparativ rezultatele; (e) contribui la activitățile de monitorizare a pieței menționate la articolul 15; (f) aborda blocajele transfrontaliere; (g) discuta aplicarea articolelor 37 și 40. În sensul literei (d), rețeaua identifică principii și practici comune pentru monitorizarea și analiza comparativă a rezultatelor în mod consecvent.		(1) Administratorul infrastructurii participă și cooperează în cadrul unei rețele europene a administratorilor de infrastructură, care are scopul de a facilita și coordona furnizarea de servicii feroviare eficiente și eficace în cadrul Uniunii Europene prin: (a) dezvoltarea infrastructurii feroviare a Uniunii Europene; (b) sprijinirea punerii în aplicare rapidă și eficientă a spațiului feroviar unic european; (c) schimbul de bune practici; (d) monitorizarea și analiza comparativă a rezultatelor, în mod consecvent, pe baza unor principii și practici comune identificate în cadrul rețelei; (e) contribuții la activitățile de monitorizare a pieței menționate la art. 15; (f) abordarea blocajelor transfrontaliere; (g) discutarea modului de aplicare a articolelor 37 și 40. În acest scop, administratorul infrastructurii participă la întrunirile periodice ale rețelei și furnizează datele necesare Comisiei Europene, care este membru al rețelei și care sprijină activitatea rețelei și facilitează		

			coordonarea.		
	Coordonarea în temeiul prezentului alineat nu aduce atingere dreptului solicitanților de a introduce o cale de atac la organismul de reglementare și nici competențelor organismului de reglementare, astfel cum sunt prevăzute la articolul 56.		(2) Coordonarea în temeiul prezentului articol nu aduce atingere dreptului solicitanților de a formula o plângere la Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar și nici competențelor Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, astfel cum sunt prevăzute la art. 56.”		
	(2) Comisia este membru al rețelei. Aceasta sprijină activitatea rețelei și facilitează coordonarea.				Nu este cazul.
		16.	La articolul 8, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:		
			„(1) Statul român, prin Ministerul 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 mentenanța, reînnoirea și dezvoltarea infrastructurii. Strategia respectivă acoperă o perioadă de cel puțin cinci ani și este reînnoibilă. După consultarea părților interesate, această strategie se		Modificare necesară pentru a asigura unitatea terminologică, ca efect al pct 17 ¹ de la art 3

			aprobă prin hotărâre de guvern, se publică de către Ministerul Transporturilor și se transmite Comisiei Europene.”		
		17.	La articolul 10, după alineatul (1) se introduc trei noi alineate, alineatele (1 ¹)-(1 ³), cu următorul cuprins:		
	(1a) Fără a aduce atingere obligațiilor internaționale ale Uniunii și ale statelor membre, statele membre care au o frontieră cu o țară terță pot limita dreptul de acces prevăzut la prezentul articol pentru serviciile operate din și către țara terță respectivă care utilizează o rețea al cărei ecartament este diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii în cazul în care apar denaturări ale concurenței în transportul feroviar transfrontalier dintre statele membre și țara terță respectivă. Astfel de denaturări pot rezulta, printre altele, din cauza lipsei unui acces nediscriminatoriu la infrastructura feroviară și la serviciile aferente în țara terță în cauză.		„(1 ¹) Fără a aduce atingere obligațiilor internaționale ale Uniunii Europene și ale statelor membre, Ministerul Transporturilor, la propunerea Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar sau cu acordul acestuia, după caz, poate limita, prin decizie, dreptul de acces prevăzut în prezentul articol pentru serviciile operate din și către un stat terț vecin care utilizează o rețea al cărei ecartament este diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii Europene, în cazul în care apar denaturări ale concurenței în transportul feroviar transfrontalier dintre statele membre și statul terț respectiv. Astfel de denaturări pot rezulta, printre altele, din cauza lipsei unui acces nediscriminatoriu la infrastructura feroviară și la serviciile aferente în statul terț în cauză.		
	În cazul în care un stat membru intenționează, în conformitate cu prezentul alineat, să adopte o decizie de a limita dreptul de acces, acesta prezintă proiectul de decizie Comisiei și consultă celelalte state membre.		(1 ²) În cazul în care Ministerul Transporturilor intenționează, în temeiul dispozițiilor alin. (1 ¹), să adopte o decizie de a limita dreptul de acces, acesta prezintă proiectul de decizie Comisiei Europene și consultă celelalte state membre. Dacă în termen de trei		
	Dacă în termen de trei luni de la prezentarea respectivului proiect de decizie, nici Comisia și				

	nici un alt stat membru nu formulează obiecții, statul membru poate adopta respectiva decizie.		luni de la prezentarea respectivului proiect de decizie, nici Comisia Europeană și nici un alt stat membru nu formulează obiecții, Ministerul Transporturilor poate adopta respectiva decizie.		
	Comisia poate adopta acte de punere în aplicare care să stabilească detaliile procedurii care trebuie urmată în vederea aplicării prezentului alineat. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).”;		(1 ³) Măsurile care stabilesc detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării prevederilor alin. (1 ¹) din prezentul articol vor fi adoptate în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate de Comisia Europeană.”		
	alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:	18	La articolul 10, alineatul (2) se modifică și va avea următorul cuprins:		
	„(2) Fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, întreprinderilor feroviare li se acordă, în condiții echitabile, nediscriminatorii și transparente, dreptul de acces la infrastructura feroviară din toate statele membre în scopul operării serviciilor de transport feroviar de călători. Întreprinderile feroviare au dreptul să îmbarce călători din orice stație și să îi debarce în altă stație. Respectivul drept include accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii menționate la punctul 2 din anexa II la prezenta		„(2) Fără a aduce atingere prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, operatorilor de transport feroviar li se acordă, în condiții echitabile, nediscriminatorii și transparente, dreptul de acces la infrastructura feroviară din România în scopul operării serviciilor de transport feroviar de călători. Operatorii de transport feroviar au dreptul să îmbarce călători din orice stație și să îi debarce în altă stație. Respectivul drept include accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii menționate la punctul 2 din anexa II.”		
	alineatele (3) și (4) se elimină.	19	La articolul 10, alineatele (3) și (4) se abrogă.		
	alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:	20.	Articolul 11 se modifică și va avea următorul cuprins:		

			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 alineatul (2) pentru serviciile de transport de călători între un anumit punct de plecare și o anumită destinație atunci când unul sau mai multe contracte de servicii publice acoperă aceeași rută sau o rută alternativă, dacă exercitarea acestui drept ar compromite echilibrul economic al contractului sau contractelor de servicii publice în cauză.”;		(1) În temeiul analizei prevăzute la alin. (2), Ministerul Transporturilor poate decide, prin ordin al ministrului, limitarea dreptului de acces prevăzut la art. 10 alin. (2) pentru serviciile de transport de călători între un anumit punct de plecare și o anumită destinație atunci când unul sau mai multe contracte de servicii publice acoperă aceeași rută sau o rută alternativă, dacă exercitarea acestui drept ar compromite echilibrul economic al contractului sau contractelor de servicii publice în cauză.		
	la alineatul (2), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text: „(2) Pentru a stabili dacă echilibrul economic al unui contract de servicii publice ar fi compromis, organismul sau organismele de reglementare relevante menționate la articolul 55 efectuează o analiză economică obiectivă și își bazează decizia pe criterii prestabilite. Acest lucru este stabilit în urma unei cereri formulate de oricare dintre entitățile enumerate mai jos, în termen de o lună de la primirea informării privind serviciul de transport de călători avut în vedere menționat la articolul 38 alineatul (4): (a) autoritatea sau autoritățile competente care au atribuit contractul de servicii publice (b) oricare altă autoritate competentă interesată care are dreptul de a limita accesul în sensul		(2) Pentru a stabili dacă echilibrul economic al unui contract de servicii publice ar fi compromis, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar efectuează o analiză economică obiectivă și își bazează decizia pe criterii predeterminate, stabilite în condițiile legii. Acest lucru este stabilit în urma unei cereri formulate de oricare dintre entitățile enumerate mai jos, în termen de 30 de zile de la primirea informării privind serviciul de transport de călători avut în vedere, menționat la art. 38 alin. (4): (a) autoritatea sau autoritățile competente, conform prevederilor legislației în vigoare, care a/au atribuit contractul de servicii publice;		

	prezentului articol; (c) administratorul de infrastructură; (d) întreprinderea feroviară care execută contractul de servicii publice.”;	(b) oricare altă autoritate competentă interesată care are dreptul de a limita accesul în înțelesul prezentului articol; (c) administratorul infrastructurii; (d) operatorul de transport feroviar care execută contractul de servicii publice. 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 40 de zile de la primirea tuturor informațiilor relevante.		Transpune art. 11 alin. 2, paragraf 2 din Directiva 2012/34/UE.
	alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text: (3) Organismul de reglementare comunică motivele deciziei sale și condițiile în care una	(3) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar comunică motivele care stau la baza deciziei sale		

	dintre entitățile enumerate mai jos poate solicita reconsiderarea deciziei în termen de o lună de la notificare:		și specifică condițiile în care oricare dintre entitățile de mai jos poate solicita reconsiderarea deciziei în termen de 30 de zile de la comunicare:		
	(a) autoritatea sau autoritățile competente în materie;		(a) autoritatea sau autoritățile competente în materie, conform prevederilor legislației în vigoare;		
	(b) administratorul de infrastructură;		(b) administratorul infrastructurii;		
	(c) întreprinderea feroviară care execută contractul de servicii publice		(c) operatorul de transport feroviar care execută contractul de servicii publice;		
	(d) întreprinderea feroviară care solicită accesul		(d) operatorul de transport feroviar care solicită accesul.		
	Dacă organismul de reglementare decide că echilibrul economic al unui contract de servicii publice ar fi compromis de serviciul de transport de călători avut în vedere menționat la articolul 38 alineatul (4), acesta indică modificările posibile ale respectivului serviciu care ar garanta respectarea condițiilor de acordare a dreptului de acces prevăzute la articolul 10 alineatul (2)."		În cazul în care Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar decide că echilibrul economic al unui contract de servicii publice ar fi compromis de serviciul de transport de călători avut în vedere, menționat la art. 38 alin. (4), acesta indică modificările posibile ale respectivului serviciu care ar garanta respectarea condițiilor de acordare a dreptului de acces prevăzute la art. 10 alin. (2).		
			(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.		
	Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare, de autoritățile competente și de				nu se transpune

	întreprinderile feroviare și a activităților rețelei menționate la articolul 57 alineatul (1), Comisia adoptă, până la 16 decembrie 2018, acte de punere în aplicare care să stabilească detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării alineatelor (1), (2) și (3) de la prezentul articol în ceea ce privește serviciile de transport intern de călători. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).”;				
	alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:				
	(5) Statele membre pot, de asemenea, să limiteze dreptul de acces la infrastructura feroviară cu scopul de a opera servicii de transport intern de călători între un anumit punct de plecare și o anumită destinație de pe teritoriul aceluiași stat membru atunci când: au fost acordate drepturi exclusive de a transporta călători între stațiile respective în cadrul unui contract de servicii publice atribuit înainte de 16 iunie 2015, a fost acordat, până la 25 decembrie 2018, un drept suplimentar/o autorizație suplimentară de a opera servicii comerciale de călători între stațiile respective în concurență cu un alt operator, pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire iar operatorii respectivi nu primesc nicio compensație pentru operarea acestor servicii. Această limitare poate continua pe durata inițială				Nu se poate aplica pe teritoriul RO, deoarece nu au fost acordate drepturi exclusive

	a contractului sau a autorizației ori până la 25 decembrie 2026, oricare dintre aceste două perioade este mai scurtă.”				
			(5) Deciziile menționate la alineatele (1), (2) și (3) pot fi atacate în condițiile prevăzute de Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004, republicată, cu modificările și completările ulterioare, la Curtea de Apel București, în termen de 30 de zile de la comunicare.”		Introdusa pentru transpunerea corectă a art. 11 alin. (6) din Directiva 2012/34/UE (Cauza 2017/2140 pct. 1 subpunct 2)
	Se introduc următoarele articole (vezi art. 13a)	21.	După articolul 11 se introduce un articol nou, articolul 11 ¹ , cu următorul cuprins:		
	<i>Articolul 11a</i> Serviciile de transport de călători de mare viteză		Articolul 11¹ Serviciile de transport de călători de mare viteză		
	(1) În vederea dezvoltării pieței pentru serviciile de transport de călători de mare viteză și în vederea promovării unei utilizări optime a infrastructurii existente, precum și pentru a încuraja competitivitatea serviciilor de transport de călători de mare viteză în beneficiul călătorilor, fără a se aduce atingere articolului 11 alineatul (5), exercitarea dreptului de acces prevăzut la articolul 10 în ceea ce privește serviciile de transport de călători de mare viteză poate fi supusă doar cerințelor stabilite de organismul de reglementare în conformitate cu prezentul articol.		(1) În vederea dezvoltării pieței pentru serviciile de transport de călători de mare viteză și în vederea promovării unei utilizări optime a infrastructurii existente, precum și pentru a încuraja competitivitatea serviciilor de transport de călători de mare viteză în beneficiul călătorilor, exercitarea dreptului de acces prevăzut la art. 10 în ceea ce privește serviciile de transport de călători de mare viteză poate fi supusă doar cerințelor stabilite de Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar în conformitate cu prezentul articol.		
	(2) În cazul în care organismul de reglementare stabilește, în urma analizei prevăzute la articolul 11 alineatele (2), (3) și (4), că serviciul de		(2) În cazul în care Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar stabilește, în urma analizei prevăzute la		

	transport de călători de mare viteză preconizat între un anumit punct de plecare și o anumită destinație compromite echilibrul economic al unui contract de servicii publice care acoperă aceeași rută sau o rută alternativă, organismul de reglementare indică modificările posibile ale serviciului care ar garanta îndeplinirea condițiilor de acordare a dreptului de acces prevăzute la articolul 10 alineatul (2). Astfel de modificări pot include o modificare a serviciului preconizat.”		art. 11 alin. (2), (3) și (4), că serviciul de transport de călători de mare viteză preconizat între un anumit punct de plecare și o anumită destinație compromite echilibrul economic al unui contract de servicii publice care acoperă aceeași rută sau o rută alternativă, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar precizează modificările posibile ale serviciului care ar garanta îndeplinirea condițiilor de acordare a dreptului de acces prevăzute la art. 10 alin. (2). Astfel de modificări pot include o modificare a serviciului preconizat.”		
		22.	După articolul 13 se introduce un articol nou, articolul 13 ¹ , cu următorul cuprins:		
	<i>Articolul 13a</i> Sisteme comune de informații și de emiteră a biletelor directe		Articolul 13¹ Sisteme comune de informații și de emiteră a biletelor directe		
	(1) Fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului și Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului, statele membre pot solicita întreprinderilor feroviare care operează servicii de transport intern de călători să participe la un sistem comun de informații și de emiteră integrată a biletelor pentru furnizarea biletelor, a biletelor directe și a rezervărilor, sau să confere autorităților relevante competența de a institui un astfel de sistem. Dacă este instituit un astfel de sistem, statele membre se asigură că el nu provoacă denaturări ale pieței și nu discriminează între întreprinderile feroviare, precum și că este administrat de o		(1) Fără a aduce atingere prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar și prevederilor Ordonanței nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, cu modificările și completările ulterioare, aprobată prin Legea nr. 221/2012, care transpune Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului		

	entitate juridică publică sau privată sau de o asociație a tuturor întreprinderilor feroviare care operează servicii de transport de călători.	privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, Ministerul Transporturilor coordonează instituirea unui sistem comun de informații privind transportul feroviar al călătorilor și a unui sistem de emisie integrată a biletelor, a biletelor directe și a rezervărilor. (2) Sistemele prevăzute la alin. (1) nu discriminează între operatorii de transport feroviar și nu provoacă denaturări ale pieței de transport feroviar al călătorilor. (3) Participarea la sistemele prevăzute la alin. (1) constituie parte a obligației de serviciu public privind transportul feroviar al călătorilor, definită în conformitate cu prevederile legislației europene și naționale în vigoare. (4) Sistemul comun de informații privind transportul feroviar al călătorilor, prevăzut la alin. (1), este administrat de administratorul infrastructurii feroviare. (5) Sistemul de emisie integrată a biletelor, a biletelor directe și a rezervărilor, prevăzut la alin. (1), este administrat de către o entitate juridică publică sau privată independentă de orice operator de transport feroviar sau de către o asociație a tuturor operatorilor de transport feroviar care operează servicii de transport de călători. Această	Formularea acestui alineat stabilește că un astfel de sistem urmează să fie instituit, sub coordonarea Ministerului Transporturilor.
--	---	---	---

			entitate se desemnează de Ministerul Transporturilor, prin ordin al ministrului, în urma consultărilor cu operatorii de transport feroviar care operează servicii de transport de călători.		
	(2) Comisia monitorizează evoluțiile pieței feroviare în ceea ce privește introducerea și utilizarea unor sisteme comune de informații și de emisie a biletelor directe și evaluează necesitatea de a lua măsuri la nivelul Uniunii, ținând seama de inițiativele legate de piață. Comisia examinează în special accesul nediscriminatoriu al călătorilor din transportul feroviar la datele necesare pentru planificarea călătoriilor și rezervarea biletelor. Până la 31 decembrie 2022, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind disponibilitatea unor astfel de sisteme comune de informații și de emisie a biletelor directe, care trebuie să fie însoțit, dacă este cazul, de propuneri legislative.		(6) Ministerul Transporturilor informează anual Comisia Europeană în ceea ce privește introducerea și utilizarea sistemelor prevăzute la alin. (1) și pune la dispoziția Comisiei Europene informațiile solicitate în scopul monitorizării evoluțiilor pieței feroviare în ceea ce privește introducerea și utilizarea unui sistem comun de informații și a unui sistem de emisie integrată a biletelor, a biletelor directe și a rezervărilor, precum și în scopul examinării accesului nediscriminatoriu al călătorilor din transportul feroviar la datele necesare pentru planificarea călătoriilor și rezervarea biletelor.		Formularea acestui alineat stabilește obligațiile de raportare care rezultă în mod necesar din prevederile art. 13a alin. (2) din directivă.
	(3) Statele membre solicită întreprinderilor feroviare care operează servicii de transport de călători să instituie planuri de urgență și asigură coordonarea corespunzătoare a acestor planuri de urgență pentru a oferi călătorilor asistență, în sensul articolului 18 din Regulamentul (CE) nr. 1371/2007, în cazul unei perturbări majore a serviciilor.		(7) Operatorii de transport feroviar care operează servicii de transport de călători instituie planuri de urgență pentru a oferi călătorilor asistență, în sensul prevederilor art. 18 din Regulamentul (CE) nr. 1371/2007, în cazul unei perturbări majore a serviciilor. (8) Planurile de urgență prevăzute la alin. (7) sunt comunicate Ministerului Transporturilor, care are obligația coordonării corespunzătoare a acestor planuri de urgență inclusiv prin		

			consultarea, după caz, a administratorului infrastructurii și/sau a Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar.”		
		23.	La articolul 19, litera e) se modifică și va avea următorul cuprins:		
	(e) nu au fost condamnate pentru infracțiuni grave care rezultă din obligațiile rezultate în conformitate cu dreptul intern din contractele colective cu caracter obligatoriu, după caz.”		„e) nu au fost găsite vinovate de încălcări grave ale obligațiilor care, în conformitate cu legislația națională în vigoare, decurg, după caz, din prevederile contractelor colective cu caracter obligatoriu.”		În legislația națională, contractele colective sunt reglementate în cadrul dreptului muncii prin Legea nr. 53/2003 (Codul Muncii), cu modificările și completările ulterioare și Legea nr. 62/2011 a dialogului social. Din dispozițiile acestor acte normative rezultă obligativitatea negocierii colective , nu însă și obligativitatea încheierii unui contract colectiv de muncă (<i>vidi art. 127-129 din Legea 62/2011 și art. 229 din Legea 53/2003</i>). Precizăm că, odată încheiat un CCM, clauzele acestuia

					devin obligatorii și trebuie respectate de părțile semnatare. Corelativ, respectarea obligațiilor ce decurg din CCM atrage după sine sancționarea conform prevederilor legale în vigoare (vidi Legea nr. 62/2011, art. 217 și 218).
		24.	La articolul 31, alineatul (9) se modifică și va avea următorul cuprins:		
			„(9) Pentru capacitatea utilizată în scopul mentenanței infrastructurii pot fi percepute tarife. Respectivele tarife nu depășesc pierderile din venitul net al administratorului infrastructurii cauzate de activitatea de mentenanță.”		Terminologia.
	La articolul 32, alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:	25.	La articolul 32, alineatul (4) se modifică și va avea următorul cuprins:		
	4) Tarifele de utilizare a infrastructurii în cazul coridoarelor feroviare menționate în Regulamentul (UE) 2016/919 al Comisiei pot fi diferențiate pentru a stimula echiparea trenurilor cu ETCS care respectă versiunea adoptată prin Decizia 2008/386/CE a Comisiei și cu versiunile succesive. Această diferențiere nu trebuie să aibă ca rezultat o creștere globală a veniturilor administratorului de infrastructură.		„(4) Tarifele de utilizare a infrastructurii în cazul coridoarelor feroviare menționate în Regulamentul (UE) nr. 2016/919 al Comisiei din 27 mai 2016 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemele de control-comandă și semnalizare ale sistemului feroviar în Uniunea Europeană pot fi diferențiate pentru a stimula echiparea trenurilor cu ETCS care respectă versiunea adoptată prin Decizia 2008/386/CE a Comisiei		

			din 23 aprilie 2008 de modificare a anexei A la Decizia 2006/679/CE privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul de control-comandă și semnalizare al sistemului feroviar transeuropean convențional și a anexei A la Decizia 2006/860/CE privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul de control-comandă și semnalizare al sistemului feroviar transeuropean de mare viteză și cu versiunile succesive. Această diferențiere nu trebuie să aibă ca rezultat o creștere globală a veniturilor administratorului infrastructurii. Această diferențiere a tarifelor de utilizare a infrastructurii nu se aplică liniilor de cale ferată menționate în Regulamentul (UE) nr. 2016/919, pe care pot circula doar trenuri dotate cu ETCS.”		
	La articolul 38, alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:	26	La articolul 38, alineatul (4) se modifică și va avea următorul cuprins:		
	„(4) Dacă un solicitant intenționează să solicite capacitate de infrastructură pentru a opera un serviciu de transport de călători într-un stat membru în care dreptul de acces la infrastructura feroviară este limitat în conformitate cu articolul 11, acesta informează administratorii de infrastructură și organismele de reglementare în cauză cu cel puțin 18 luni înainte de intrarea în vigoare a graficului de circulație la care se referă cererea de capacitate. Pentru a permite organismelor de reglementare în cauză să evalueze impactul economic potențial asupra		„(4) În cazul în care un solicitant intenționează să solicite o capacitate de infrastructură pentru a opera un serviciu de transport de călători pe o rută unde dreptul de acces la infrastructura feroviară este limitat în conformitate cu prevederile art. 11, acesta trebuie să informeze administratorul infrastructurii și Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar cu cel puțin 18 luni înainte de intrarea în vigoare a graficului de circulație la care		

	contractelor de servicii publice existente, organismele de reglementare se asigură că orice autoritate competentă care a atribuit un serviciu de transport de călători pe ruta respectivă, definit într-un contract de servicii publice, orice altă autoritate competentă interesată cu dreptul de a limita accesul în temeiul articolului 11 și orice întreprindere feroviară care execută contractul de servicii publice pe ruta serviciului de transport de călători respectiv sunt informate fără întârzieri nejustificate și cel târziu în termen de 10 zile.”		se referă cererea de capacitate. Pentru a putea evalua potențialul impact economic asupra contractelor de servicii publice existente, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar se asigură că 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 de călători respectiv sunt informate fără întârzieri nejustificate și cel târziu în termen de 10 zile.”		
		27.	Articolul 53 se modifică și va avea următorul cuprins:		
			Articolul 53 Capacitățile de infrastructură pentru lucrările de mentenanță a rețelei		
			(1) Cererile de acordare de capacități de infrastructură pentru realizarea lucrărilor de mentenanță se transmit în cursul procesului de planificare.		
			(2) Administratorul infrastructurii ține seama de efectele pe care capacitățile de infrastructură rezervate pentru lucrările de mentenanță planificată a căii le pot avea asupra solicitanților		
			(3) Administratorul infrastructurii trebuie să informeze cât mai rapid		
					Terminologia.

	„Organismul de reglementare poate solicita administratorului de infrastructură să îi pună la dispoziție aceste informații, în cazul în care consideră necesar acest lucru.”		posibil părțile interesate despre indisponibilitatea capacităților de infrastructură din cauza unor lucrări de mentenanță neplanificate. Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate solicita administratorului de infrastructură să îi pună la dispoziție aceste informații, în cazul în care consideră necesar acest lucru.”		
	La articolul 54, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:	28.	La articolul 54, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:		
	„(1) În cazul perturbării circulației trenurilor provocată de o problemă de natură tehnică sau de un accident, administratorul de infrastructură ia toate măsurile necesare pentru restabilirea situației normale. Pentru aceasta elaborează un plan de intervenție în care enumeră diferitele organisme care trebuie informate în cazul accidentelor grave sau în cazul perturbării semnificative a circulației trenurilor. În cazul unei perturbări care ar putea afecta traficul transfrontalier, administratorul de infrastructură comunică toate informațiile relevante altor administratori de infrastructură a căror rețea și al căror trafic pot fi afectate de această perturbare. Administratorii de infrastructură în cauză colaborează pentru a restabili traficul transfrontalier normal.”		„(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. În cazul unei perturbări care ar putea afecta traficul transfrontalier, administratorul infrastructurii comunică toate informațiile relevante altor administratori de infrastructură a căror rețea și al căror trafic pot fi afectate de această perturbare. Administratorul infrastructurii colaborează cu administratorii de infrastructură în cauză pentru a restabili traficul transfrontalier normal.”		
		29.	La articolul 55, alineatul (3) se modifică		

			și va avea următorul cuprins:		
			„(3) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar este format din 5 membri. Aceștia sunt selectați în cadrul unei proceduri transparente, la propunerea unei comisii de selecție, desemnate de președintele Consiliului Concurenței, fiind numiți și revocați prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței. Membrii Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar sunt numiți pentru o perioadă de 5 ani, cu posibilitatea reînnoirii mandatului o singură dată. Președintele Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar este numit dintre membrii Plenului Consiliului Concurenței. Selecția membrilor se realizează potrivit prevederilor din Regulamentul privind procedura de selecție a membrilor Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, adoptat de Consiliul Concurenței, și se bazează pe asigurarea unui echilibru corespunzător al componenței membrilor din punct de vedere al experienței și competenței relevante în domeniile menționate în prezenta lege.”		Modificarea are rolul de a raspunde observatiilor formulate de catre Comisia Europeana privind stabilirea unor reguli clare si transparente pentru numirea membrilor organismului de reglementare in domeniul feroviar
		30.	La articolul 55, după alineatul (3) se introduce un alineat nou, alineantul (3 ¹), cu următorul cuprins:		
			”(3 ¹) În cazul vacantării funcției de președinte al Consiliului Național de		Intrucat Legea nr. 202/2016 și nici

			Supraveghere din Domeniul Feroviar sau în cazul în care președintele Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar se află în imposibilitate obiectivă de a-și exercita mandatul fără să-și fi delegat atribuțiile pentru mai mult de 10 zile consecutive, președintele Consiliului Concurenței va exercita temporar mandatul de președinte al Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar până la desemnarea unui nou președinte al Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, respectiv pe perioada pentru care a intervenit indisponibilitatea exercitării mandatului președintelui Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar.”		Regulamentul CNSDF nu conține prevederi care să permită convocarea ședințelor CNSDF, deliberarea și adoptarea deciziilor în situația în care președintele CNSDF nu a delegat, în mod expres, atribuțiile sale unui alt membru al CNSDF Având în vedere decesul Președintelui CNSDF, survenit în data de 20.03.2019, coroborat cu indisponibilitatea acestuia de a-și exercita mandatul în cursul lunii martie 2019, CNSDF s-a aflat în imposibilitatea de a fi convocat, de a delibera și de a decide în domeniul său de activitate, situație care persistă și în prezent, acest lucru afectând inclusiv semnarea proiectului de act normativ de
--	--	--	---	--	--

					modificare a <i>Legii nr. 202/2016</i> , proiect la care am făcut referire anterior, pentru deblocarea activității CNSDF, propunem introducerea unui nou alineat după alin. (3) al art. 55 din <i>Legea 202/2016</i> , alineatul (3 ¹).
		31.	La articolul 55, partea introductivă a alineatului (5) se modifică și va avea următorul cuprins:		
			(5) Membrii Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar trebuie să îndeplinească, cumulativ, următoarele condiții:		
		32.	La articolul 55, alineatul (16) se modifică și va avea următorul cuprins:		
			„(16) În cadrul Consiliului Concurenței funcționează o structură organizatorică care asigură aparatul tehnic necesar desfășurării activității Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar. Aceasta este direct subordonată Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar în ceea ce privește exercitarea atribuțiilor prevăzute de prezenta lege.”		
	(a) la alineatul (1), se adaugă următoarele litere:	33.	La articolul 56, alineatul (2) se modifică și va avea următorul cuprins		
	(h) gestionarea traficului; (i) planificarea lucrărilor de reînnoire și operațiunile de întreținere programate sau		„(2) Fără a aduce atingere termenului prevăzut la art. 46 alin. (6), orice solicitant, definit conform art. 3 pct. 28,		Modificarea are rolul de a raspunde observatiilor

	neprogramate; (j) conformitatea cu cerințele, inclusiv cele privind conflictele de interese, prevăzute la articolul 2 alineatul (13) și la articolele 7, 7a, 7b, 7c și 7d.”;	are dreptul să conteste la Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar în cazul în care consideră că a fost tratat inechitabil, că 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 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 tarificarea acestora, în conformitate cu prevederile art. 13; (h) managementul traficului; (i) planificarea lucrărilor de reînnoire și operațiunile de mentenanță programate sau neprogramate; (j) conformitatea cu cerințele, inclusiv cele privind conflictele de interese, prevăzute la articolele 7, 7¹, 7², 7³ și 7⁴. Consiliul Național de Supraveghere din		formulate de către Comisia Europeană prin completarea textului legii cu precizarea potrivit careia orice solicitant are dreptul să conteste la Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar în cazul în care consideră că a fost tratat inechitabil, a fost discriminat sau nedreptățit. Totodată textul menționează în mod clar că Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar analizează și se pronunță prin decizie cu privire toate la plângerile formulate de solicitanți. Nu e cazul. (nu există situația descrisă de art. 2, alin. 13 în România; nu au fost
--	--	---	--	--

			Domeniul Feroviar analizează și se pronunță prin decizie cu privire la toate plângerile formulate de solicitanți.”		încheiate astfel de PPP anterior 24.12.2016)
		34.	La articolul 56, alineatul (4), litera c) se modifică și va avea următorul cuprins		
			„c) să impună prin decizie măsuri care să asigure remedierea situației, atunci când se constată că solicitantul a fost tratat inechitabil, a fost discriminat sau nedreptățit în ceea ce privește unul sau mai multe dintre elementele prevăzute la alin. (2) lit.(a)-(j).”		
	(c) la alineatul (9), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text				
	„(9) Organismul de reglementare analizează toate plângerile și, după caz, solicită informațiile relevante și inițiază consultări cu toate părțile implicate în termen de o lună de la primirea plângerii. Organismul de reglementare este obligat să ia hotărâri în privința plângerilor, să ia măsuri pentru a remedia situația și să informeze părțile cu privire la decizia sa motivată într-o perioadă de timp prestabilită, rezonabilă și, în orice caz, în termen de șase săptămâni de la primirea tuturor informațiilor relevante. Fără a aduce atingere competențelor autorităților naționale din domeniul concurenței în ceea ce privește asigurarea concurenței pe piețele serviciilor feroviare, organismul de reglementare decide, după caz, din proprie inițiativă cu privire la măsurile adecvate de corectare a discriminărilor împotriva solicitanților, a denaturărilor pieței și a altor tendințe nedorite înregistrate pe aceste piețe, în special cu				Această prevedere a fost transpusă prin Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european prin art. 56, alin. (4), având următorul cuprins: „(4) În cadrul analizei plângerilor, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar are următoarele atribuții: a) să solicite informații și/sau documente și să

	trimitere la alineatul (1) literele (a)-(j).”;				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 de 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 dintre elementele prevăzute la alin. (2).”
		35.	La articolul 56, alineatul (5) se modifică și va avea următorul cuprins:		

			„(5) În urma unei solicitări formulate de oricare dintre entitățile enumerate la art. 11 alin. (2), Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar stabilește, prin decizie, dacă echilibrul economic al unui contract de servicii publice este periclitat. În acest sens, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar va elabora un regulament pentru testul de echilibru economic, în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate de Comisia Europeană. Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar aprobă acest regulament, pus în aplicare prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței și publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I și pe pagina web a Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar.”		Elaborarea regulamentului este necesară având în vedere modificările intervenite în textul de OUG în transpunerea Directivei 2370/2016.
	(b) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:	36	La articolul 56, alineatul (6) se modifică și va avea următorul cuprins:		
	„(2) Fără a aduce atingere competențelor autorităților naționale din domeniul concurenței în ceea ce privește asigurarea concurenței pe piețele serviciilor feroviare, organismul de reglementare are competența de a monitoriza situația concurenței de pe piețele de servicii feroviare incluzând, în special, piața serviciilor de transport de călători de mare viteză, precum și activitățile administratorilor de infrastructură în ceea ce privește alineatul (1) literele (a)-(j). În special, organismul de reglementare verifică din proprie inițiativă respectarea alineatului (1) literele (a)-(j), în vederea prevenirii discriminării		„(6) Fără a aduce atingere competențelor Consiliului Concurenței din România legate de aplicarea dispozițiilor Legii concurenței nr. 21/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare, 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, inclusiv piața serviciilor de transport de călători de mare viteză, precum și		

	unor solicitanți. Organismul de reglementare verifică în special dacă documentul de referință al rețelei conține clauze discriminatorii sau creează puteri discreționare ale administratorului de infrastructură, care ar putea fi utilizate pentru discriminarea unor solicitanți.”;		activitățile administratorului infrastructurii în ceea ce privește alin. (2) lit. (a)-(j). b) să verifice, din proprie inițiativă, respectarea prevederilor alin. (2) literele (a)-(j), în vederea prevenirii discriminării unor solicitanți. c) să verifice, în special, dacă documentul de referință al rețelei conține clauze discriminatorii sau creează puteri discreționare administratorului infrastructurii, care ar putea fi utilizate pentru discriminarea unor solicitanți; d) să decidă, 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 prevederile alin. (2) lit.(a)-(j).”		
		37	La articolul 56, alineatul (7) se modifică și va avea următorul cuprins:		
			„(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 și poate formula recomandări pentru adoptarea de măsuri care să faciliteze dezvoltarea domeniului transportului feroviar.”		
		38	La articolul 56, după alineatul (9) se introduce un alineat nou, alineatul (9 ¹), cu următorul cuprins:		

			„(9 ¹) Pentru îndeplinirea atribuțiilor sale Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar colaborează cu alte autorități publice în îndeplinirea atribuțiilor ce îi revin.”		
	(d) alineatul (12) se înlocuiește cu următorul text:	39	La articolul 56, alineatul (12) se modifică și va avea următorul cuprins:		
	„(12) Pentru a verifica conformitatea cu dispozițiile de separare contabilă prevăzute la articolul 6 și cu dispozițiile privind transparența financiară prevăzute la articolul 7d, organismul de reglementare are competența de a audita sau de a iniția audituri externe la administratorii de infrastructură, la operatorii de infrastructuri de servicii și, după caz, la întreprinderile feroviare. În cazul întreprinderilor integrate vertical, aceste competențe se extind la toate entitățile juridice. Organismul de reglementare are dreptul de a solicita orice informații relevante. În special, organismul de reglementare are competența de a solicita administratorului de infrastructură, operatorilor de infrastructuri de servicii și tuturor întreprinderilor ori entităților care efectuează sau integrează diverse tipuri de transport feroviar sau activități de administrare a infrastructurii, după cum se menționează la articolul 6 alineatele (1) și (2) și la articolul 13, să furnizeze integral sau parțial informațiile contabile enumerate în anexa VIII cu un nivel suficient de detaliere, după cum se consideră necesar și proporțional. Fără a aduce atingere competențelor autorităților naționale responsabile cu ajutoarele de stat, organismul de reglementare poate de asemenea să tragă, pe baza conturilor, concluzii referitoare la ajutoarele de stat, pe care le raportează		„(12) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar are competența de a audita sau de a iniția audituri externe la administratorul infrastructurii, la operatorii infrastructurilor de servicii și, unde este relevant, la operatorii de transport feroviar, pentru a verifica conformitatea cu dispozițiile de separare contabilă prevăzute la art. 6 și cu dispozițiile privind transparența financiară prevăzute la art. 7⁴. 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 infrastructurilor 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 alin. (1) și (2) și la art. 13, să furnizeze integral sau parțial informațiile contabile prevăzute în anexa VIII, cu un nivel suficient de		

	autorităților respective. Fluxurile financiare menționate la articolul 7d alineatul (1), împrumuturile menționate la articolul 7d alineatele (4) și (5), precum și creanțele menționate la articolul 7d alineatul (7) fac obiectul monitorizării de către organismul de reglementare. În cazul în care un stat membru a desemnat organismul de reglementare ca fiind organismul competent independent menționat la articolul 7c alineatul (4), organismul de reglementare evaluează acordurile de cooperare menționate la articolul respectiv.”		detaliere, după cum se consideră necesar și proporțional.”		Nu este cazul. (nu se transpune referirea la întreprinderi integrate vertical).
		40	La articolul 56, alineatul (13) se modifică și va avea următorul cuprins:		
			„(13) Fără a aduce atingere competențelor Consiliului Concurenței, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate de asemenea să tragă concluzii, pe baza informațiilor contabile primite, potrivit legii, referitoare la ajutoarele de stat, pe care le transmite spre informare Consiliului Concurenței.”		
		41	La articolul 56, după alineatul (13) se introduc două noi alineate, alineatele (13¹) și (13²), cu următorul cuprins:		
			„(13¹) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar evaluează acordurile de cooperare menționate la art. 7³ alin. (3) (13²) Fluxurile financiare menționate la articolul 7⁴ alin. (1) fac obiectul monitorizării de către Consiliul Național		

			de Supraveghere din Domeniul Feroviar.”		
		42	La articolul 56, alineatul (14) se modifică și va avea următorul cuprins:		
			„(14) În scopul îndeplinirii atribuțiilor prevăzute de prezenta lege, printr-o hotărâre a Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar inspectorii de concurență sunt abilitați cu puterile de inspecție prevăzute de Legea nr. 21/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare, fiind aplicabile, în mod corespunzător art. 38-40. Inspectorii de concurență pot proceda la inspecții, doar în baza hotărârii Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar și cu autorizarea judiciară dată prin încheiere de către președintele Curții de Apel București sau de către un judecător delegat de acesta.”		
		43	La articolul 56, alineatul (15) se modifică și va avea următorul cuprins:		
			„(15) Atribuțiile Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar și ale aparatului său tehnic se vor regăsi în Regulamentul de organizare și funcționare, adoptat de Consiliul Concurenței, precum și în propriul Regulament de organizare și funcționare aprobat de Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, pus în aplicare prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței.”		
		44	La articolul 56, după alineatul (15) se		

			introduce un alineat nou, alineatul (15 ¹), cu următorul cuprins		
			„(15 ¹) În exercitarea atribuțiilor sale Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar emite decizii și hotărâri.”		
		45	La articolul 57, după alineatul (3) se introduce un alineat nou, alineatul (4), cu următorul cuprins:		
			“(4) Deciziile Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar prin care se aplică amenzi constituie titluri executorii, fără vreo altă formalitate, în termen de 30 de zile de la comunicare.”		
	Articolul 57 se modifică după cum urmează: (a) se introduce următorul alineat:	46	La articolul 58, după alineatul (4) se introduce un alineat nou, alineatul (4 ¹), cu următorul cuprins:		
	„(3a) În cazul în care chestiunile legate de un serviciu internațional necesită decizii din partea a două sau mai multe organisme de reglementare, organismele de reglementare în cauză cooperează la pregătirea deciziilor lor respective pentru a se ajunge la soluționarea chestiunii. În acest scop, organismele de reglementare în cauză își exercită funcțiile în conformitate cu articolul 56.”;		„(4 ¹) În cazul în care chestiunile legate de un serviciu internațional necesită decizii din partea Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar și a altor organisme de reglementare, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar cooperează cu acestea la pregătirea deciziilor pentru a se ajunge la soluționarea chestiunii. În acest scop, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar își exercită atribuțiile în conformitate cu prevederile art. 56.”		
	b) alineatul (8) se înlocuiește cu următorul text:	47	La articolul 58, alineatul (9) se modifică și va avea următorul cuprins:		
	8) Organismele de reglementare elaborează		„(9) Consiliul Național de Supraveghere		

	principii și practici comune pentru luarea deciziilor pe care sunt abilitate să le ia în temeiul prezentei directive. Aceste principii și practici comune includ mecanisme de soluționare a litigiilor care apar în cadrul alineatului (3a). Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare și a activităților rețelei menționate la alineatul (1) și dacă se dovedește necesar pentru a asigura cooperarea eficientă a organismelor de reglementare, Comisia poate să adopte acte de punere în aplicare care să stabilească aceste principii și practici comune. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 62 alineatul (3).”;		din Domeniul Feroviar colaborează cu organismele de reglementare din alte state membre pentru a elabora principii și practici comune pentru luarea deciziilor pe care este abilitat să le adopte în temeiul prezentei legi. Aceste principii și practici comune includ mecanisme de soluționare a litigiilor care apar în cadrul alineatului (4 ¹). Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar trebuie să aplice principiile și practicile comune adoptate de Comisia Europeană în baza actelor de punere în aplicare.”		
	„(10) În ceea ce privește deciziile referitoare la o infrastructură binațională, cele două state membre în cauză pot conveni în orice moment, după 24 decembrie 2016, să solicite coordonarea între organismele de reglementare în cauză, în vederea alinierii impactului deciziilor lor.”				Nu este cazul
		48	La articolul 61, alineatul (1), după litera c) se introduce o nouă literă, litera d), cu următorul cuprins:		
			“d) nerespectarea de către operatorii infrastructurilor de servicii, care nu se află sub controlul administratorului infrastructurii, precum și de către gestionarii de infrastructură feroviară închiriată, a obligației de a furniza 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 de		

			a indica un site web unde aceste informații sunt disponibile gratuit în format electronic, potrivit prevederilor art. 27 alin. (2), coroborate cu prevederile pct. 2 și 6 din anexa IV a prezentei legi.”		
		49	La articolul 61, alineatul (6) se modifică și va avea următorul cuprins:		
			„(6) Individualizarea sancțiunilor care se aplică de Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, conform prevederilor alin. (4), se va face ținând seama de gravitatea și durata faptei, precum și de alte elemente, conform Instrucțiunilor aprobate de Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar și puse în aplicare 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.”		
		50	După articolul 62 se introduce un articol nou, articolul 62 ¹ , cu următorul cuprins		
			Art. 62¹ Dispoziții derogatorii (1) Prin excepție de la prevederile art. 61 și art. 62, în cazul în care, în anul financiar anterior sancționării, întreprinderea nu a înregistrat cifră de afaceri sau aceasta nu poate fi determinată, va fi luată în considerare cea aferentă anului financiar în care întreprinderea a înregistrat cifra de afaceri, an imediat anterior anului de		

			referință pentru calcularea cifrei de afaceri în vederea aplicării sancțiunii. În ipoteza în care nici în anul anterior anului de referință pentru calcularea cifrei de afaceri în vederea aplicării sancțiunii întreprinderea nu a realizat cifră de afaceri, va fi luată în calcul ultima cifră de afaceri înregistrată de întreprindere. (2) Prin excepție de la prevederile art. 61 și art. 62, precum și ale art. 8 din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare, în cazul întreprinderii nou-înființate, care nu a înregistrat cifra de afaceri în anul anterior sancționării, aceasta va fi sancționată cu: a) amendă de la 10.000 lei la 100.000 lei, în cazul contravențiilor prevăzute la art. 61; b) amendă de la 100 lei la 5.000 lei, în cazul aplicării prevederilor art. 62.”		
	La articolul 63, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:				
	(1) Până la 31 decembrie 2024, Comisia evaluează impactul prezentei directive asupra sectorului feroviar și transmite Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regiunilor un raport privind aplicarea directivei.				Nu se transpune
	În special, raportul evaluează dezvoltarea serviciilor feroviare de mare viteză și verifică				Nu se transpune

	dacă există practici discriminatorii în ceea ce privește accesul la liniile de mare viteză. Comisia analizează necesitatea prezentării unor propuneri legislative.				
	Până la aceeași dată, Comisia analizează dacă persistă practici discriminatorii sau alte tipuri de denaturare a concurenței în raport cu administratorii de infrastructură care fac parte dintr-o întreprindere integrată vertical. Dacă este oportun, Comisia prezintă propuneri legislative.”				Nu se transpune
	Art. 2				
	În pofida articolului 3 alineatul (2), statele membre adoptă și publică, până la 25 decembrie 2018, actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul dispozițiilor respective.				Nu se transpune
	Atunci când statele membre adoptă respectivele acte, acestea includ o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.				Nu se transpune
	Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.				Nu se transpune
	Art. 3				Nu se transpune
	Prezenta directivă intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i> .				Nu se transpune
	Punctele 6-8 și punctul 11 de la articolul 1 se aplică de la 1 ianuarie 2019, la timp pentru graficul de circulație care începe la 14 decembrie 2020.				Nu se transpune

	Art. 4				
	Prezenta directivă se adresează statelor membre.				Nu se transpune
	În pofida articolului 3 alineatul (2), statele membre adoptă și publică, până la 25 decembrie 2018, actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul dispozițiilor respective.				Nu se transpune Nu se transpune
		51	La articolul 67, după alineatul (2) se introduce un alineat nou, alineatul (2 ¹), cu următorul cuprins:		
			„(2 ¹) Reglementările Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar constituie acte administrative și pot fi atacate în contencios administrativ la Curtea de Apel București, în condițiile Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.”		
		52	La anexa IV, partea introductivă a punctului 3 se modifică și va avea următorul cuprins:		
			„3. un capitol asupra principiilor și criteriilor pentru alocarea capacităților de infrastructură. Acesta stabilește caracteristicile generale ale capacităților de infrastructură disponibile pentru operatorii de transport feroviar și orice restricții în legătură cu utilizarea ei, inclusiv condițiile probabile pentru mentenanța capacităților de infrastructură. De asemenea, specifică procedurile și termenele limită în legătură cu procesul de alocare a capacităților de infrastructură. Conține		Terminologia.

			criteriile speciale utilizate în timpul procesului, în special:"		
		53	La anexa IV, punctul 3, litera c) se modifică și va avea următorul cuprins:		
			„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 mentenanță programate sau neprevăzute;”		Terminologia.
		54	La anexa V, punctul 1 se modifică și va avea următorul cuprins:		
			„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 mentenanța și reînnoirea infrastructurii aflate deja în exploatare. Dacă este cazul, se poate include și construcția de noi infrastructuri;”		
		55	La anexa V, punctul 2 se modifică și va avea următorul cuprins:		Terminologia.
			„2. structura plăților sau a fondurilor alocate serviciilor de infrastructură enumerate în anexa II, mentenanței și reînnoirii și tratării restanțelor în activitatea de mentenanță și de reînnoire. Dacă este cazul, se poate include și structura plăților sau a fondurilor alocate infrastructurilor noi;”		

		56	La anexa V, punctul 4 se modifică și va avea următorul cuprins:		
			„4. volumul posibilelor restanțe în activitatea de mentenanță și activele care urmează a fi eliminate din uz și care, prin urmare, determină fluxuri financiare diferite;”		Terminologia.
		57	Anexa VII se modifică și va avea următorul cuprins:		
			ANEXA VII CALENDARUL PROCESULUI DE ALOCARE (prevăzut la art. 43) (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 se face o ajustare după trecerea iernii, în special pentru a se 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 conveni cu administratorii de infrastructură din statele vecine date diferite și, în acest caz, informează Comisia Europeană dacă traficul internațional riscă să fie perturbat. (3) Termenul-limită de primire a cererilor pentru capacitățile care trebuie		

		incluse în graficul de circulație nu poate depăși douăsprezece luni înainte de modificarea graficului de circulație. Cererile primite după termenul-limită trebuie luate în considerare, de asemenea, de administratorul infrastructurii. (4) Cel târziu cu 11 luni înaintea modificării graficului de circulație, administratorul infrastructurii se asigură că trasele internaționale provizorii au fost stabilite în colaborare cu alți administratori de infrastructură relevanți. Administratorul infrastructurii se asigură că aceste trase provizorii sunt respectate pe cât posibil în timpul procedurilor ulterioare. (5) În cel mult patru luni de la termenul-limită menționat la punctul 3, administratorul infrastructurii întocmește și publică un proiect de grafic de circulație. (6) Administratorul infrastructurii decide în privința cererilor primite după termenul-limită menționat la punctul 3, în conformitate cu o procedură publicată în documentul de referință al rețelei. Administratorul infrastructurii poate replanifica o trasă alocată dacă acest lucru este necesar pentru a se asigura cea mai bună concordanță a tuturor cererilor de trase și dacă replanificarea este aprobată de solicitantul căruia îi fusese alocată trasa. Administratorul infrastructurii actualizează proiectul de		
--	--	--	--	--

			grafic de circulație cel târziu cu o lună înainte de modificarea graficului de circulație, pentru a include toate trasele alocate după termenul-limită menționat la punctul 3. (7) În cazul trenurilor care trec de la o rețea la alta și care ajung la frontiera de intrare în România cu o întârziere estimată de maximum 10 ore și, din 14 decembrie 2019, de 18 ore, administratorul infrastructurii nu consideră anulată trasa sau nu impune prezentarea unei cereri pentru o altă trasă, nici dacă decide să aloce o trasă diferită, cu excepția cazului în care solicitantul informează administratorul infrastructurii că trenul nu va trece pe rețeaua feroviară din România. Administratorul infrastructurii comunică fără întârziere solicitantului trasa actualizată sau nouă, inclusiv, în cazul în care diferă, legătura dintre numărul trasei respective și numărul trasei anulate. (8) În ceea ce privește restricțiile temporare ale capacității liniilor de cale ferată din motive precum lucrările de infrastructură, inclusiv restricționările aferente ale vitezei, sarcina pe osie, lungimea trenului, tracțiunea sau gabaritul de liberă trecere («restricții de capacitate»), care au o durată mai mare de șapte zile consecutive și din cauza cărora mai mult de 30% din volumul estimat al traficului zilnic pe o linie de		
--	--	--	---	--	--

			cale ferată se anulează, se redirecționează sau se înlocuiește cu alte moduri de transport, administratorul infrastructurii publice, în măsura în care sunt cunoscute, toate restricțiile de capacitate și rezultatele preliminare ale unei consultări cu solicitanții, mai întâi cu cel puțin 24 de luni înainte de modificarea graficului de circulație în cauză și, a doua oară, într-o formă actualizată, cu cel puțin 12 luni înainte de modificarea graficului de circulație în cauză. (9) Dacă impactul restricțiilor de capacitate nu este limitat la o singură rețea, administratorul infrastructurii, în colaborare cu administratorii de infrastructură vizați creează, de asemenea, un mecanism prin care discută respectivele restricții de capacitate, împreună cu solicitanții interesați, cu asociațiile de administratori de infrastructură menționate la art. 40 alin. (1) și cu principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză, atunci când se publică pentru prima oară restricțiile respective, cu excepția cazului în care administratorii de infrastructură și solicitanții convin că un astfel de mecanism nu este necesar. Discuțiile comune ajută la conceperea graficelor, inclusiv la prevederea de rute ocolitoare. (10) Când se publică pentru prima oară restricțiile de capacitate în conformitate		
--	--	--	---	--	--

			cu punctul 8, administratorul infrastructurii lansează o consultare cu solicitanții și cu principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză privind restricțiile de capacitate. Atunci când, în conformitate cu punctul 11, este obligatorie o coordonare între prima și a doua publicare a restricțiilor de capacitate, administratorul infrastructurii se consultă a doua oară cu solicitanții și cu principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză, între sfârșitul respectivei coordonări și a doua publicare a restricțiilor de capacitate. (11) Înainte de publicarea restricțiilor de capacitate în conformitate cu punctul 8, în cazul în care impactul restricțiilor de capacitate nu este limitat la rețeaua feroviară din România, administratorul infrastructurii se coordonează cu administratorii de infrastructură vizați, inclusiv cu administratorii de infrastructură care ar putea fi afectați de redirectionarea trenurilor, în ceea ce privește restricțiile de capacitate care ar putea implica o anulare, o redirectionare a unei trase sau o înlocuire cu alte moduri. Coordonarea de dinaintea celei de a doua publicări se încheie: (a) cel târziu cu 18 luni înainte de modificarea graficului de circulație, dacă se anulează, se redirectionează sau se înlocuiește cu alte moduri de transport peste 50% din volumul estimat		
--	--	--	---	--	--

		al traficului zilnic pe o linie de cale ferată timp de peste 30 de zile consecutive; (b) cel târziu cu 13 luni și 15 zile înainte de modificarea perioadei de valabilitate a graficului de circulație, dacă se anulează, se redirecționează sau se înlocuiește cu alte moduri de transport peste 30% din volumul estimat al traficului zilnic pe o linie de cale ferată timp de peste șapte zile consecutive; (c) cel târziu cu 13 luni și 15 zile înainte de modificarea perioadei de valabilitate a graficului de circulație, dacă se anulează, se redirecționează sau se înlocuiește cu alte moduri de transport peste 50% din volumul estimat al traficului zilnic pe o linie de cale ferată timp de cel mult șapte zile consecutive. Dacă este necesar, administratorul infrastructurii invită solicitanții activi pe liniile în cauză și principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză să se implice în coordonarea respectivă. (12) În ceea ce privește restricțiile de capacitate care au o durată de cel mult șapte zile consecutive care nu trebuie publicate în conformitate cu punctul 8, în cazul cărora se anulează, se redirecționează sau se înlocuiește cu alte moduri de transport peste 10% din volumul estimat al traficului zilnic pe o linie de cale ferată, care au loc în timpul		
--	--	--	--	--

		următoarei perioade de valabilitate a graficului de circulație și de care administratorul infrastructurii ia cunoștință cel târziu cu 6 luni și 15 zile înainte de modificarea graficului de circulație, administratorul infrastructurii consultă solicitanții în cauză privind restricțiile de capacitate prevăzute și comunică restricțiile de capacitate actualizate cu cel puțin patru luni înainte de modificarea graficului de circulație. Administratorul infrastructurii furnizează detalii privind trasele oferite pentru trenurile de călători cel târziu cu patru luni înainte de începerea restricției de capacitate, iar pentru trenurile de marfă cel târziu cu o lună înainte, cu excepția cazului în care administratorul infrastructurii și solicitanții vizați convin asupra unui termen mai scurt. (13) Administratorul infrastructurii poate decide să aplice praguri mai stricte privind restricțiile de capacitate pe baza unor procentaje mai scăzute de volume estimate ale traficului sau a unor durate mai scurte decât cele indicate în prezenta anexă sau poate aplica și alte criterii, pe lângă cele menționate în prezenta anexă, în urma unei consultări cu solicitanții și cu operatorii de infrastructuri de servicii. Administratorul infrastructurii publică pragurile și criteriile privind gruparea restricțiilor de capacitate în documentul de referință ale rețelei în conformitate cu		
--	--	---	--	--

punctul 3 din anexa IV.

(14) Administratorul infrastructurii poate decide să nu aplice perioadele prevăzute la punctele 8-12 dacă restricția de capacitate este necesară pentru restabilirea operațiunilor feroviare în condiții de siguranță, în cazul în care calendarul restricțiilor se află în afara controlului administratorului infrastructurii, dacă aplicarea perioadelor respective ar fi inefficientă din punctul de vedere al costurilor sau ar dăuna inutil duratei de viață sau stării activelor sau dacă toți solicitanții în cauză sunt de acord. În cazurile respective și în cazul oricăror alte restricții de capacitate care nu fac obiectul consultării în conformitate cu alte dispoziții ale prezentei anexe, administratorul infrastructurii consultă fără întârziere solicitanții și principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză.

(15) Informațiile care trebuie furnizate de administratorul infrastructurii atunci când acesta acționează în conformitate cu punctul 8, 12 sau 14 includ:

- (a) ziua planificată;
- (b) momentul din zi și, de îndată ce se pot stabili, ora de începere și ora de încheiere a restricției de capacitate;
- (c) secțiunea liniei afectate de restricție; și
- (d) dacă este cazul, capacitatea liniilor ocolitoare.

			În documentul de referință al rețelei menționat la punctul 3 din anexa IV, administratorul infrastructurii publică informațiile respective sau un link către pagina unde pot fi găsite acestea. Administratorul infrastructurii menține actualizate informațiile în cauză. (16) În ceea ce privește restricțiile de capacitate care au o durată de cel puțin 30 de zile consecutive și care afectează mai mult de 50% din volumul estimat de trafic pe o linie de cale ferată, administratorul infrastructurii pune la dispoziția solicitanților, la cerere, în cursul primei runde de consultări, o comparație a condițiilor care pot fi întâlnite în cadrul a cel puțin două alternative de restricții de capacitate. Administratorul infrastructurii elaborează cele două alternative pe baza contribuțiilor furnizate de solicitanți la momentul prezentării solicitărilor și împreună cu aceștia. Pentru fiecare alternativă, comparația include cel puțin: (a) durata restricției de capacitate; (b) taxele orientative preconizate a fi datorate pentru utilizarea infrastructurii; (c) capacitatea disponibilă pe liniile ocolitoare; (d) rutele alternative disponibile; și (e) orarul orientativ al călătoriei. Înainte de a decide între alternativele de restricții de capacitate, administratorul infrastructurii consultă solicitanții		
--	--	--	--	--	--

			interesați și ia în considerare impactul diferitelor alternative asupra solicitanților și a utilizatorilor serviciilor respective. (17) În ceea ce privește restricțiile de capacitate care au o durată care depășește 30 de zile consecutive și care afectează mai mult de 50% din volumul estimat de trafic pe o linie de cale ferată, administratorul infrastructurii stabilește criterii privind trenurile care ar trebui redirecționate în funcție de fiecare tip de serviciu, luând în considerare constrângerile de natură comercială și operațională ale solicitantului, cu excepția cazului în care respectivele constrângeri operaționale sunt rezultatul deciziilor de gestiune sau organizaționale ale solicitantului, fără a compromite scopul administratorului infrastructurii de a reduce costurile în conformitate cu prevederile art. 30 alin. (1). Atunci când acționează în conformitate cu punctul 8, administratorul infrastructurii publică criteriile respective în documentul de referință al rețelei, împreună cu o alocare preliminară între diferitele tipuri de servicii feroviare a capacității rămase. După încheierea consultării și fără a se aduce atingere obligațiilor administratorului infrastructurii menționate la punctul 3 din anexa IV, administratorul infrastructurii, pe baza punctului de vedere primit de la		
--	--	--	--	--	--

			solicitanți, pune la dispoziția operatorilor de transport feroviar în cauză o defalcare orientativă a capacității rămase în funcție de tipul de serviciu.		
		58	La anexa VIII, punctul 3, litera (c) se modifică și va avea următorul cuprins		
			„(c) o declarație de cheltuieli de mentenanță;”		Terminologia.
		Art. II	Prevederile art. I pct. 48 intră în vigoare în termen de 30 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, partea I.		
			Prezenta Ordonanță de urgență transpune Directiva (UE) 2016/2370 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernanta infrastructurii feroviare, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L, nr. 352 din 23 decembrie 2016. Prezenta ordonanță de urgență creează cadrul de reglementare pentru implementarea Deciziei delegate 2017/2075 a Comisiei din 4 septembrie 2017 de înlocuire a anexei VII la Directiva 2012/34/UE		