

ORDONANȚĂ nr. 89 din 28 august 2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare

*** Versiune consolidată**

În temeiul art. 107 din Constituție și al art. 1 pct. II.12 din Legea nr. [279/2003](#) privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe,

având în vedere prevederile art. 69 din Acordul european instituind o asociere între România, pe de o parte, și Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 1 februarie 1993 și ratificat prin Legea nr. [20/1993](#), și ale Directivei 2001/14/CE a Parlamentului European și Consiliului privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță,

Guvernul României adoptă prezenta ordonanță.

☐CAPITOLUL I: Dispoziții generale

☐Art. 1: Domeniul de aplicare

(1)Obiectul prezentei ordonanțe îl constituie principiile și procedurile pentru stabilirea și perceperea unor tarife de utilizare a infrastructurii feroviare, pentru alocarea capacităților infrastructurii feroviare și pentru certificarea în materie de siguranță. Sistemele de tarifare și de alocare a capacităților infrastructurii feroviare trebuie să respecte principiile enunțate în prezenta ordonanță și să permită astfel administratorului infrastructurii feroviare să comercializeze și să obțină utilizarea eficientă a capacităților disponibile ale infrastructurii.

(2)Prezenta ordonanță se aplică în cazul utilizării infrastructurii feroviare pentru serviciile de transport feroviar interne și internaționale.

☐(3)Excepții de la prevederile prezentei ordonanțe privind alocarea capacităților infrastructurii feroviare și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare se pot stabili, prin hotărâre a Guvernului, pentru următoarele cazuri:

a)rețele independente, locale sau regionale pentru transporturile de călători;

b)rețele de interes local numai pentru operarea transportului de călători;

c)rețele de interes local utilizate numai pentru servicii de transporturi de marfă, atât timp cât operează un singur operator și nu se formulează alte cereri de alocare de capacități de la alți operatori;

d)infrastructuri feroviare private care funcționează exclusiv pentru utilizarea de către proprietarul infrastructurii pentru transporturi proprii de marfă;

e)infrastructuri feroviare private sau publice, administrate de agenți economici care nu au ca principal obiect de activitate administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare și gestionarea sistemelor de conducere a circulației, de control și siguranță a infrastructurii.

f)operațiuni de transport sub forma serviciilor feroviare care sunt prestate în tranzit pe teritoriul comunitar.

(4)Condițiile generale privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare pentru excepțiile prevăzute la alin. (3) se vor reglementa prin hotărâre a Guvernului.

(5)Administratorii de infrastructură feroviară prevăzuți la alin. (3) lit. d) și e), în condițiile în care infrastructura respectivă servește și alți beneficiari și operatori de transport feroviar, vor pune la dispoziție, în mod nediscriminatoriu, infrastructura feroviară pe care o administrează acestor beneficiari și operatori de transport feroviar, la tarife comparabile cu cele utilizate de administratorii de infrastructură feroviară, prevăzute în prezenta ordonanță.

Art. 2: Definiții

În sensul prezentei ordonanțe, termenii de specialitate se definesc după cum urmează:

a)acord-cadru - un acord general, încheiat în condițiile legii, prin care sunt stabilite drepturile și obligațiile unui solicitant și ale administratorului infrastructurii în ceea ce privește capacitățile de infrastructură care urmează să fie alocate și tarifarea care se aplică numai pe o durată ce depășește o singură perioadă de valabilitate a graficului de circulație;

b)administratorul infrastructurii - orice organism sau orice agent economic care are ca obiect principal de activitate administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare; aceasta include și gestionarea sistemelor de conducere a circulației, de control și de siguranță a infrastructurii;

c)alocare - repartizarea capacității de infrastructură feroviară de către administratorul infrastructurii;

d)capacitate de infrastructură - posibilitatea maximă de programare a traselor pentru un segment de infrastructură pe o anumită perioadă;

e)coordonare - procedura prin care organismul de alocare a capacităților de infrastructură feroviară și solicitanții rezolvă situațiile cererilor de rezervare concurente pentru capacitatea de infrastructură;

f)document de referință al rețelei - document prin care se precizează în mod detaliat regulile generale, termenele, procedurile și criteriile referitoare la sistemele de tarifare și de alocare a unei capacități de infrastructură; acest document conține, de asemenea, informațiile necesare pentru a se permite introducerea cererilor de capacități de infrastructură;

g)grafic de circulație - sistemul de date care definesc toate mișcările programate ale trenurilor și ale materialului rulant pe infrastructura respectivă, pe perioada de valabilitate a acestui grafic;

h)infrastructură feroviară - ansamblul elementelor necesare circulației și manevrei materialului rulant, clădirile stațiilor de cale ferată, cu facilitățile aferente, precum și celelalte clădiri și facilități destinate desfășurării transportului feroviar; infrastructura feroviară poate fi publică sau privată;

i)infrastructura saturată - secțiunea de infrastructură pentru care, în anumite perioade, cererile de capacitate de infrastructură nu pot fi satisfăcute în totalitate, chiar și după coordonarea cererilor de rezervare a acestor capacități;

j)operator de transport feroviar - orice agent economic cu capital de stat sau privat, care a obținut o licență în conformitate cu legislația în vigoare, a cărui activitate principală constă în efectuarea de prestații de transport de marfă și/sau de călători pe calea ferată, tracțiunea fiind asigurată obligatoriu de acest agent economic; acest termen include, de asemenea, și agenții economici care asigură numai tracțiunea;

k)plan de sporire a capacității - o măsură sau o serie de măsuri, însoțită de un calendar de punere în aplicare, vizând ameliorarea restricțiilor de capacitate care au condus la declararea unei secțiuni de infrastructură drept infrastructură saturată;

l)rețea - totalitatea infrastructurii feroviare;

m)rețea independentă - infrastructură feroviară care nu este conectată la rețeaua feroviară;

n)rută alternativă - altă rețea feroviară care asigură legătura între două puncte ale rețelei feroviare;

o)solicitant - orice operator de transport feroviar român sau orice operator de transport feroviar străin și/sau orice grup internațional de operatori de transport feroviar, acceptați pentru circulație pe infrastructura feroviară publică în condițiile stabilite în acordurile și convențiile internaționale la care România este parte, titular al licenței de transport feroviar și al certificatului de siguranță, obținute în vederea efectuării serviciilor de transport feroviar pe căile ferate române;

p)trasă - capacitatea de infrastructură necesară pentru a permite circulația unui tren între două puncte ale rețelei, în cursul unei perioade determinate.

r)tranzit - traversarea teritoriului comunitar, realizată fără încărcare ori descărcare de bunuri și/sau fără îmbarcarea ori debarcarea călătorilor pe teritoriul național.

Art. 3: Documentul de referință al rețelei

(1)Administratorul infrastructurii, după consultarea părților interesate, stabilește și publică într-o publicație proprie de specialitate un document de referință al rețelei, care se obține contra plată și al cărui preț nu poate fi mai mare decât costul de publicare a acestui document.

(2)În documentul de referință al rețelei se prevăd caracteristicile infrastructurii puse la dispoziție operatorilor de transport feroviar. Conținutul documentului de referință al rețelei este prevăzut în anexa nr. 1.

(3)Documentul de referință al rețelei se actualizează periodic și se modifică, dacă este cazul.

(4)Documentul de referință al rețelei se publică cel târziu cu 4 luni înainte de data limită pentru introducerea cererilor de capacități de infrastructură.

CAPITOLUL II: Tarifele de utilizare a infrastructurii feroviare

Art. 4: Stabilirea și perceperea tarifelor de utilizare a infrastructurii feroviare

(1) Stabilirea cadrului general pentru tarifarea utilizării infrastructurii feroviare publice se face prin contractul de activitate al companiei naționale care administrează infrastructura, încheiat cu Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, conform prevederilor art. 19 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. [12/1998](#) privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. [89/1999](#), cu modificările și completările ulterioare.

Stabilirea regulilor de tarifare specifice se face prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.

(2) Calculul tarifului pentru utilizarea infrastructurii feroviare publice și încasarea acestuia revin administratorului infrastructurii.

(3) În cazul în care administratorul infrastructurii, potrivit prevederilor legale, prin organizare sau prin mecanismele de luare a deciziilor, nu este independent de activitățile de operator feroviar, funcțiunile descrise în acest capitol, cu excepția percepției tarifelor, vor fi preluate de un organism de tarifare independent prin cadrul legal existent, prin organizare sau prin mecanismele de luare a deciziilor.

(4) Administratorul infrastructurii cooperează cu administratori de infrastructură din alte state, astfel încât să asigure utilizarea eficientă a Rețelei transeuropene de transport feroviar de marfă. În acest scop administratorul infrastructurii va acționa cu administratori de infrastructură din alte state la stabilirea unor organizări comune care sunt necesare. Orice cooperare sau organizare comună este supusă reglementărilor prevăzute în prezenta ordonanță.

(5) Administratorul infrastructurii trebuie să asigure că sistemul de tarifare se bazează pe aceleași principii aplicate pe întreaga rețea, exceptând cazul prevăzut la art. 8 alin. (3).

(6) Administratorul infrastructurii trebuie să asigure aplicarea sistemului de tarifare astfel încât operatorii de transport feroviar care efectuează prestații de servicii de un tip echivalent, în zone de piață similare, să fie supuși unor tarife echivalente și nediscriminatorii și că tarifele aplicate în mod efectiv sunt în conformitate cu regulile prevăzute în documentul de referință al rețelei.

(7) Administratorul infrastructurii trebuie să respecte confidențialitatea din punct de vedere comercial a informațiilor care îi sunt comunicate de solicitanți.

Art. 5: Serviciile furnizate operatorilor de transport feroviar

(1) Operatorii de transport feroviar își pot exercita dreptul de a beneficia, pe o bază nediscriminatorie, de setul minim de prestații și de acces, prin intermediul rețelei, la facilitățile de servicii prevăzute în anexa nr. 2. Serviciile prevăzute la pct. 2 din anexa nr. 2 sunt furnizate în mod nediscriminatoriu, iar cererile operatorilor de transport feroviar nu pot fi respinse decât dacă există opțiuni alternative în condițiile pieței.

(2) Dacă administratorul infrastructurii furnizează unul dintre serviciile descrise la pct. 3 din anexa nr. 2, ca prestații suplimentare, el trebuie să le furnizeze oricărui operator de transport feroviar care solicită acest lucru.

(3) Operatorii de transport feroviar pot solicita în plus administratorului infrastructurii sau altor furnizori un set de prestații auxiliare, prevăzute la pct. 4 din anexa nr. 2.

Art. 6: Costul infrastructurii și contabilitatea

(1) Conturile administratorului infrastructurii, în condiții normale de activitate și în raport cu perioada pentru care se încheie contractul de activitate prevăzut la art. 4, trebuie să prezinte un echilibru între, pe de o parte, veniturile încasate din aplicarea tarifelor de utilizare a infrastructurii, excedentele rezultate din alte activități comerciale și finanțarea de către stat și, pe de altă parte, cheltuielile de infrastructură.

(2) Administratorul infrastructurii poate fi încurajat prin unele măsuri stimulative să reducă costurile de furnizare a serviciilor pe infrastructură și nivelul tarifelor de utilizare a infrastructurii, în condițiile legii, respectându-se în totalitate cerințele în materie de siguranță a traficului, cu menținerea și îmbunătățirea parametrilor infrastructurii feroviare.

(3) Măsurile stimulative menționate la alin. (2) vor fi prevăzute în contractul de activitate.

(4) În cadrul contractului de activitate prevederile contractului și structura plăților destinate asigurării mijloacelor financiare ale administratorului infrastructurii sunt convenite în prealabil și acoperă întreaga durată a contractului.

(5)Metoda de repartizare a costurilor, stabilită în conformitate cu reglementările în vigoare, trebuie să fie actualizată periodic, în concordanță cu cele mai avansate practici internaționale.

Art. 7: Principii de tarificare

(1)Tarifele de utilizare a infrastructurii sunt plătite administratorului infrastructurii, iar acesta le utilizează la finanțarea activităților sale.

(2)Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului poate solicita administratorului infrastructurii să furnizeze orice informații necesare cu privire la tarifele practicate. În această privință administratorul infrastructurii trebuie să fie în măsură să dovedească faptul că tarifele de utilizare a infrastructurii, facturate în fapt oricărui operator de transport feroviar, prin aplicarea prevederilor art. 4-12, sunt în conformitate cu metoda de repartizare a costurilor, cu reglementarea și, dacă este cazul, cu baremurile stabilite în documentul de referință al rețelei.

(3)Tarifele percepute pentru setul minim de prestații prevăzute la pct. 1 din anexa nr. 2, precum și pentru utilizarea infrastructurii feroviare și serviciile prevăzute în anexa nr. 2 trebuie să fie egale cu costul direct rezultat din utilizarea infrastructurii și serviciile furnizate, cu excepția prevederilor alin. (4)-(7) și ale art. 8.

(4)Tariful de utilizare a infrastructurii poate include un tarif suplimentar aferent cazului de insuficiență a capacităților, pe secțiunea identificabilă a infrastructurii, pe durata perioadelor de saturare.

(5)Tariful de utilizare a infrastructurii poate include un tarif suplimentar aferent costului efectelor pe care exploatarea trenurilor le are asupra mediului. Acest tarif suplimentar este diferențiat în funcție de amploarea efectului produs.

(6)Tariful suplimentar stabilit conform prevederilor alin. (5), care conduce la o creștere a valorii globale a încasărilor realizate de administratorul infrastructurii, nu se poate aplica decât dacă se utilizează, la un nivel comparabil, și în cazul modurilor de transport concurente.

(7)În absența unui nivel de tarificare comparabil al efectelor asupra mediului, aplicabil altor moduri de transport concurente, această modificare nu trebuie să aducă o schimbare a valorii globale a încasărilor realizate de administratorul infrastructurii. Dacă s-a introdus un nivel

comparabil de tarifare al efectelor asupra mediului pentru transportul feroviar și pentru alte moduri de transport concurente și dacă aceasta conduce la o creștere a încasărilor, modul de repartizare a acestor încasări suplimentare se face în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

(8) Pentru a se evita unele variații disproporționate nedorite, tarifele de utilizare menționate la alin. (3)-(7) pot fi exprimate sub formă de medii calculate pe o gamă suficientă de servicii feroviare și de perioade de timp. Mărimea relativă a tarifelor de utilizare a infrastructurii este în raport cu costurile aferente diferitelor servicii.

(9) Prezentul articol nu se referă la furnizarea serviciilor prevăzute la pct. 2 din anexa nr. 2. La stabilirea tarifelor serviciilor menționate la pct. 2 din anexa nr. 2 se ține seama de situația concurenței la căile ferate.

(10) Dacă serviciile prevăzute la pct. 3 și 4 din anexa nr. 2, ca prestații suplimentare și auxiliare, nu sunt propuse decât de un singur furnizor, tariful de utilizare impus pentru un asemenea serviciu este în concordanță cu costul prestației, calculat în funcție de gradul real de utilizare.

(11) Se pot percepe tarife suplimentare pentru diminuarea capacității infrastructurii feroviare, în scopul întreținerii acesteia. Aceste tarife suplimentare nu pot fi mai mari decât valoarea netă a pierderii suportate de administratorul de infrastructură în urma efectuării operațiunilor de întreținere, pierdere care trebuie recuperată.

Art. 8: Exceptări de la principiile de tarifare

(1) Pentru recuperarea totală a costurilor administratorului infrastructurii se pot percepe, dacă piața se pretează la aceasta, unele majorări bazate pe principii eficiente, transparente și nediscriminatorii, garantând în același timp o competitivitate optimă, în special pentru transportul feroviar internațional de marfă. Sistemul de tarifare trebuie să respecte sporurile de productivitate realizate de operatorii de transport feroviar.

(2) Peste nivelul tarifelor calculate conform prevederilor art. 7 se poate aplica un indice de rentabilitate, dacă piața se pretează la aceasta.

(3) Pentru proiecte de investiții specifice care se vor realiza sau care au fost realizate cu cel mult 15 ani înainte de intrarea în vigoare a prezentei ordonanțe, administratorul infrastructurii poate stabili sau menține tarife de utilizare mai ridicate, bazate pe costul pe termen lung al unor

asemenea proiecte, în măsura în care aceste creșteri ale costurilor se regăsesc în cheltuielile administratorului infrastructurii și în măsura în care este vorba de proiecte destinate creșterii randamentului și/sau a rentabilității, proiecte care în caz contrar nu ar putea sau nu ar fi putut fi puse în aplicare. Asemenea prevederi în materie de tarifare pot cuprinde și unele acorduri privind partajarea riscurilor legate de unele investiții noi.

(4) Pentru a se evita orice discriminare se procedează astfel încât tariful mediu de utilizare și tariful marginal de utilizare ale infrastructurii să fie comparabile pentru o utilizare echivalentă a infrastructurii și astfel încât pentru serviciile comparabile, furnizate pe același segment de piață, să fie aplicate aceleași tarife de utilizare. În documentul de referință al rețelei administratorul infrastructurii trebuie să precizeze că sistemul de tarifare răspunde acestor cerințe, fără a dezvălui informații comerciale cu caracter confidențial.

(5) Dacă administratorul infrastructurii intenționează să modifice elementele esențiale ale sistemului de tarifare menționat la alin. (1) și (2), el trebuie să informeze public despre aceasta în publicația proprie de specialitate cu cel puțin 3 luni înainte.

Art. 9: Reducerile de tarife

(1) Prin derogare de la art. 7 alin. (3), orice reducere acceptată a tarifelor percepute unui operator de transport feroviar de către administratorul infrastructurii, pentru o prestație de serviciu, oricare ar fi aceasta, trebuie să îndeplinească criteriile prevăzute în prezentul articol.

(2) Cu excepția alin. (3), reducerile sunt destinate exclusiv economiei reale de cost administrativ realizate de administratorul infrastructurii. Pentru a se stabili nivelul de reducere nu se ține seama de acele economii care au fost deja incluse în tariful de utilizare perceput.

(3) Administratorul infrastructurii poate institui sisteme de reducere care să se adreseze tuturor utilizatorilor de infrastructură și care acordă, pentru fluxuri de circulație specificate, reduceri limitate în timp, în scopul de a se încuraja dezvoltarea unor noi servicii feroviare, sau reduceri care favorizează utilizarea unor linii care sunt folosite mult sub capacitatea lor.

(4) Reducerile nu pot fi aplicate decât la tarifele percepute pentru o secțiune determinată a infrastructurii.

(5) Sisteme de reduceri similare se aplică la servicii similare.

Art. 10: Sisteme de compensare a costurilor legate de mediu, a costurilor rezultate din accidente și a costurilor de infrastructură, care nu sunt acoperite în cadrul celorlalte moduri de transport

(1) Prin hotărâre a Guvernului, avizată de Consiliul Concurenței, se poate institui, pe o durată limitată, un sistem de compensare a costurilor incluse în tarifele de utilizare a infrastructurii feroviare, care nu sunt suportate de operatorii de transport care utilizează alte moduri de transport.

(2) Administratorul de infrastructură feroviară care beneficiază de o compensare și se bucură de un drept exclusiv este obligat să ofere avantaje comparabile pentru utilizatori.

(2¹) Operatorii de transport feroviar care beneficiază de tariful de utilizare a infrastructurii, stabilit conform alin. (1), sunt obligați să ofere avantaje comparabile pentru clienții lor.

(3) Metodologia utilizată și calculele efectuate pentru sistemul de compensare trebuie incluse în hotărârea Guvernului prevăzută la alin. (1). Pe baza acestora se poate face dovada costurilor specifice ale infrastructurii de transport concurente, care nu sunt acoperite și care pot să fie evitate de către transportul feroviar, iar aplicarea sistemului să se facă în mod nediscriminatoriu.

Art. 11: Sistemul de creștere a performanțelor

(1) Prin stabilirea unui sistem de creștere a performanțelor, sistemele de tarifare a infrastructurii trebuie să încurajeze operatorii de transport feroviar și administratorul infrastructurii să micșoreze defectările și să îmbunătățească performanțele rețelei feroviare. Acest sistem poate să cuprindă sancțiuni în cazul unor acțiuni care se află la originea unor defectări ale rețelei, compensări pentru agenții economici care suportă efectele acestor defectări produse, precum și bonificații în cazul unor performanțe bune ce depășesc previziunile.

(2) Principiile de bază ale sistemului de îmbunătățire a performanțelor se aplică pentru totalitatea rețelei.

Art. 12: Tarife de rezervare a capacităților de infrastructură

(1) Administratorul infrastructurii poate percepe un tarif corespunzător pe capacitățile de infrastructură solicitate, dar care nu sunt utilizate. Acest tarif încurajează o utilizare eficientă a capacităților de infrastructură.

(2) Administratorul infrastructurii trebuie să informeze orice parte interesată despre capacitățile de infrastructură alocate operatorilor de

transport

feroviar

utilizatori.

☐CAPITOLUL III: Alocarea capacităților de infrastructură feroviară

☐Art. 13: Drepturi privind capacitățile de infrastructură

(1)Capacitățile de infrastructură disponibile alocate de administratorul infrastructurii nu pot fi transferate de către utilizator unui alt operator de transport feroviar sau unui alt serviciu.

(2)Orice tranzacție între operatorii de transport feroviar privind utilizarea capacităților de infrastructură este interzisă și conduce la excluderea de la alocarea de capacități.

(3)Utilizarea unor capacități de infrastructură de către un operator de transport feroviar în scopul exercitării activităților unui solicitant care nu este operator de transport feroviar nu este considerată un transfer.

(4)Dreptul de utilizare a capacităților de infrastructură, stabilite sub formă de trase, poate fi acordat solicitanților pentru o durată maximă corespunzătoare unei singure perioade de valabilitate a graficului de circulație.

(5)Administratorul infrastructurii și un solicitant pot încheia un acord-cadru, conform art. 17, în ceea ce privește utilizarea capacităților de infrastructură feroviară, pentru o durată mai mare de o singură perioadă de valabilitate a graficului de circulație.

(6)Drepturile și obligațiile administratorului infrastructurii și, respectiv, ale solicitanților în ceea ce privește alocarea capacităților de infrastructură feroviară sunt stabilite pe bază de contract.

(7)În cazul în care un operator de transport feroviar intenționează să solicite o capacitate de infrastructură în vederea prestării unui serviciu de transport internațional de călători, acesta trebuie să informeze administratorul de infrastructură și Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar.

(8)Pentru a înlesni evaluarea scopului serviciului internațional de a transporta călători între stații situate în state membre diferite, precum și a potențialului impact economic asupra contractelor de servicii publice existente, Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar trebuie să se asigure că sunt informate toate autoritățile competente care au atribuit un serviciu de transport feroviar de călători definit într-un contract de servicii publice, toate celelalte autorități competente interesate, care au dreptul

de a limita accesul, precum și operatorii de transport feroviar care execută contractul de servicii publice pe trasa alocată serviciului public de transport feroviar internațional de călători.

Art. 14: Alocarea capacităților de infrastructură

(1) Prin hotărâre a Guvernului se aprobă Regulamentul pentru alocarea capacităților de infrastructură, cu respectarea independenței de administrare a companiei naționale care administrează infrastructura feroviară. Reglementările specifice de alocare a capacităților de infrastructură se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului. Îndeplinirea procedurilor de alocare a acestor capacități revine administratorului infrastructurii, care urmărește ca aceste capacități de infrastructură să fie alocate pe o bază echitabilă și nediscriminatorie și cu respectarea prevederilor legale.

(2) Administratorul infrastructurii respectă confidențialitatea din punct de vedere comercial a informațiilor care îi sunt comunicate.

Art. 15: Colaborarea în vederea alocării capacităților de infrastructură a mai multe rețele feroviare

(1) Administratorul infrastructurii naționale va coopera cu administratori de infrastructură din alte state, în special din statele membre ale Uniunii Europene și din statele candidate la aderare, în vederea creării și alocării eficiente a unor capacități de infrastructură care implică mai multe rețele feroviare. În cadrul acestor cooperări se stabilesc trase internaționale, în principal în cadrul Rețelei transeuropene de transport feroviar de marfă, și se stabilesc procedurile necesare în acest scop. Aceste proceduri sunt supuse reglementărilor stabilite prin prezenta ordonanță.

(2) Administratorul infrastructurii care participă la cooperări potrivit alin. (1) va asigura publicarea într-o publicație proprie de specialitate a listei membrilor, a metodelor de funcționare a acestei cooperări, precum și a tuturor criteriilor utilizate pentru evaluarea și alocarea capacităților de infrastructură.

(3) În cadrul cooperării prevăzute la alin. (1) administratorul infrastructurii participă la evaluarea privind necesitățile și, dacă este cazul, la propunerea și organizarea acestor trase internaționale, pentru a se facilita operarea trenurilor de marfă care fac obiectul unei cereri, conform prevederilor art. 23.

(4) Administratorul infrastructurii va pune la dispoziție solicitanților acele trase internaționale prestabilite, în conformitate cu deciziile luate în cadrul

cooperării prevăzute la alin. (1).

Art. 16: Solicitanții

(1) Cererile pentru obținerea unor capacități de infrastructură feroviară pot fi depuse, conform legii, de operatorii români de transport feroviar.

(2) Cererile operatorilor de transport feroviar străini și ale grupurilor internaționale constituite din acești operatori sunt acceptate în condițiile legii și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.

(3) Administratorul infrastructurii poate stabili solicitanților unele reguli în vederea asigurării încasărilor previzionate și a utilizării viitoare a infrastructurii. Aceste reguli vor fi corespunzătoare, transparente și nediscriminatorii. Ele vor fi publicate, împreună cu principiile de alocare, în documentul de referință al rețelei.

(4) Prevederile alin. (3) se referă doar la furnizarea unei garanții financiare care nu trebuie să depășească un nivel corespunzător proporțional cu volumul de activitate preconizat al solicitantului, precum și la capacitatea de a prezenta oferte atrăgătoare în vederea obținerii de capacități de infrastructură.

Art. 17: Acorduri-cadru

(1) Administratorul infrastructurii poate încheia un acord-cadru cu un solicitant. Acest acord-cadru precizează caracteristicile capacităților de infrastructură feroviară solicitate de un solicitant, precum și ale capacităților de infrastructură care îi sunt oferite, pe orice durată ce depășește o singură perioadă de valabilitate a graficului de circulație. Acordul-cadru nu va specifica trasa în mod detaliat, dar va fi întocmit astfel încât să asigure interesele comerciale ale solicitantului. Acest acord-cadru se supune aprobării prealabile a Consiliului de supraveghere menționat la art. 30.

(2) Prevederile acordului-cadru nu pot împiedica utilizarea infrastructurii respective de către alți solicitanți sau alte servicii.

(3) Termenii acordului-cadru pot fi modificați sau limitați, pentru a se permite o mai bună utilizare a infrastructurii feroviare.

(4) Acordul-cadru poate cuprinde unele sancțiuni, precum penalități, majorări de întârziere și altele asemenea, pentru cazul când s-ar dovedi necesară modificarea sau încheierea sa.

☒(5)Acordul-cadru se încheie, în principiu, pe o durată de 5 ani și poate fi prelungit pentru perioade egale cu durata inițială, în anumite situații, administratorul infrastructurii poate conveni asupra unei perioade mai scurte sau mai lungi, orice perioadă mai lungă de 5 ani trebuie justificată prin existența unor contracte comerciale ori investiții specializate sau riscuri, astfel:

a)pentru serviciile care utilizează o infrastructură specializată prevăzute la art. 24 și care necesită investiții substanțiale și pe termen lung, justificate în mod corespunzător de către solicitant, acordul-cadru poate avea o durată de 15 ani;

b)orice termen mai lung de 15 ani poate fi permis doar în situații excepționale, în special în cazul unor investiții de mare anvergură și pe termen lung și mai ales în situația în care aceste investiții fac obiectul unor angajamente contractuale, inclusiv al unui plan multianual de amortizare, situație în care cerințele solicitantului pot viza descrierea amănunțită a caracteristicilor capacității respective, inclusiv frecvența, volumul și calitatea traseelor, care urmează să fie puse la dispoziția solicitantului pe durata acordului-cadru;

c)administratorul infrastructurii poate reduce capacitățile de infrastructură care, pe o perioadă de cel puțin o lună, au fost utilizate sub pragul stabilit potrivit prevederilor art. 27;

d)începând cu 1 ianuarie 2010, acordul-cadru se elaborează pe o perioadă de 5 ani și poate fi prelungit o singură dată, pe baza caracteristicilor capacității utilizate de către solicitanții care exploatează serviciile înaintea datei de 1 ianuarie 2010, cu scopul de a ține cont de investițiile specializate sau de existența contractelor comerciale. Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar este responsabil cu autorizarea intrării în vigoare a unui astfel de acord.

(6)Prevederile generale ale fiecărui acord-cadru vor fi comunicate oricărei părți interesate, cu respectarea confidențialității comerciale.

☒Art. 18: Programul procesului de alocare a capacităților de infrastructură

(1)Administratorul infrastructurii va respecta calendarul privind alocarea capacităților de infrastructură, prevăzut în anexa nr. 3.

(2)Administratorul infrastructurii va participa împreună cu administratorii de infrastructură implicați din alte state, conform art. 15, la convenirea traselor internaționale care vor fi incluse în graficul de circulație, înainte

de începerea consultărilor asupra proiectului de grafic de circulație. Nu se vor opera modificări decât dacă este absolut necesar.

▣ Art. 19: Solicitarea capacităților de infrastructură)

(1) Solicitanții pot prezenta administratorului infrastructurii, conform legislației în vigoare, o cerere în scopul obținerii unor drepturi de utilizare a infrastructurii feroviare în schimbul unui tarif de utilizare.

(2) Cererile privind graficul de circulație care se schimbă periodic trebuie să respecte termenele stabilite în anexa nr. 3.

(3) Solicitantul care este parte la un acord-cadru va depune cererea în conformitate cu prevederile acordului respectiv.

(4) Solicitanții pot solicita capacități de infrastructură care implică mai multe rețele feroviare, adresându-se administratorului infrastructurii, care este astfel abilitat să acționeze în numele solicitantului, pe lângă ceilalți administratori de infrastructură implicați, pentru identificarea de capacități de infrastructură.

(5) În cadrul cooperării prevăzute la art. 15 administratorul infrastructurii va proceda împreună cu ceilalți administratori de infrastructură astfel încât, în cazul unor capacități de infrastructură care implică mai multe rețele feroviare, solicitanții să poată adresa cererile oricărui organism comun pe care administratorii de infrastructură îl pot stabili.

▣ Art. 20: Alocarea capacităților de infrastructură

(1) Administratorul infrastructurii satisface toate cererile de capacități de infrastructură, în special cererile de trase care traversează mai multe rețele.

(2) Administratorul infrastructurii va putea, în cadrul procedurii de programare și de coordonare, să acorde prioritate anumitor servicii prevăzute la art. 22 și 24.

(3) Administratorul infrastructurii va consulta părțile interesate în legătură cu proiectul graficului de circulație, lăsând la latitudinea acestora să își prezinte observații pe o perioadă de cel puțin o lună. Părțile interesate sunt toate părțile care au depus o cerere de capacități de infrastructură, precum și celelalte părți care doresc să formuleze comentarii referitoare la influența pe care graficul de circulație ar putea să o aibă asupra capacității lor de a furniza servicii feroviare, pe perioada valabilității graficului de circulație.

Art. 21: Procedura de coordonare

(1) Administratorul infrastructurii care se confruntă, pe parcursul procesului de programare prevăzut la art. 20, cu unele cereri concurente este obligat ca prin coordonarea cererilor să asigure o cât mai bună adaptare a tuturor acestor cereri între ele.

(2) Atunci când se impune o coordonare, administratorul infrastructurii propune solicitanților capacități de infrastructură diferite de cele care au fost solicitate.

(3) Soluționarea eventualelor conflicte se va face prin consultarea administratorului infrastructurii cu solicitanții respectivi.

(4) Principiile care reglementează procedura de coordonare vor fi definite în documentul de referință al rețelei. Aceste principii reflectă dificultatea de stabilire a traselor internaționale și consecințele pe care orice modificare riscă să le aibă asupra celorlalți administratori de infrastructură din alte state.

(5) Atunci când o cerere de capacități de infrastructură nu poate fi satisfăcută fără o coordonare, administratorul infrastructurii va urmări ca toate cererile să fie tratate pe baza acestei coordonări.

(6) Solicitantul poate să adreseze administratorului infrastructurii o contestație privind alocarea capacității de infrastructură, fără a se încălca prevederile art. 30. Administratorul infrastructurii soluționează contestația și comunică solicitantului, în scris, modul de soluționare, în termen de maximum 10 zile lucrătoare.

Art. 22: Saturarea capacităților de infrastructură

(1) În situația în care, după coordonarea traselor solicitate și după consultarea solicitanților, se dovedește că satisfacerea favorabilă a tuturor cererilor de capacități de infrastructură este imposibilă, administratorul infrastructurii va declara imediat secțiunea de infrastructură respectivă ca fiind infrastructură cu capacitate saturată.

(2) În situația în care o infrastructură a fost declarată ca având capacitate saturată, administratorul infrastructurii va proceda la o analiză a capacităților de infrastructură în conformitate cu prevederile art. 25, cu excepția cazului în care s-a pus deja în aplicare un plan de sporire a

capacităților, astfel cum se prezintă la art. 26.

(3) Dacă tarifele de utilizare prevăzute la art. 7 alin. (4) nu au fost percepute sau nu au dat rezultate satisfăcătoare și dacă infrastructura a fost declarată ca fiind infrastructură cu capacitate saturată, administratorul de infrastructură poate aplica în plus criteriile de prioritate în alocarea capacităților de infrastructură. Criteriile de prioritate se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.

(4) Criteriile de prioritate vor ține seama de importanța unui serviciu pentru colectivitate, în comparație cu orice alt serviciu care, din acest motiv, ar urma să fie exclus. Ele se includ în contractul de activitate încheiat pentru executarea obligațiilor de serviciu public social.

(5) Pentru ca în acest cadru să se garanteze dezvoltarea unor servicii de transport corespunzătoare, în principal în scopul de a se răspunde cerințelor de serviciu public, sau pentru a se favoriza dezvoltarea sectorului feroviar de marfă, în condiții nediscriminatorii, aceste servicii trebuie să fie prioritare în alocarea capacităților de infrastructură.

(6) Administratorului infrastructurii i se va putea acorda, dacă este cazul, o compensare corespunzătoare pierderii unor eventuale venituri ca urmare a necesității de a se atribui anumitor servicii o capacitate stabilită prin aplicarea celor prevăzute în prezentul alineat.

(7) În aplicarea criteriilor de prioritate trebuie să se țină seama, în principal, de consecințele acestei eventuale excluderi în alte state.

(8) Importanța serviciilor de transport feroviar de marfă și, în special, a serviciilor de transport feroviar internațional de marfă va fi luată în considerare în mod corespunzător la stabilirea criteriilor de prioritate.

(9) Procedurile care trebuie urmate și criteriile care se vor aplica în cazul în care infrastructurile sunt declarate ca având o capacitate saturată vor fi incluse în documentul de referință al rețelei.

Art. 23: Cererile de ultim moment

(1) Administratorul infrastructurii va răspunde în următoarele 5 zile lucrătoare unor cereri de ultim moment pentru trase individuale. Informațiile privind capacitățile de infrastructură neutilizate și disponibile

sunt puse la dispoziție tuturor solicitanților care ar putea fi interesați să utilizeze aceste capacități.

(2) Administratorul infrastructurii va efectua, dacă este cazul, o evaluare a necesității menținerii, în cadrul graficului de circulație definitiv, a unei rezerve de capacități de infrastructură, care să îi permită să răspundă rapid cererilor previzibile de ultim moment pentru capacități de infrastructură. Prezenta prevedere se aplică și în cazul infrastructurilor cu capacitate saturată.

Art. 24: Infrastructura specializată

(1) Capacitatea infrastructurii va fi considerată disponibilă pentru utilizarea tuturor tipurilor de servicii care sunt în conformitate cu caracteristicile impuse pentru utilizarea trasei respective, cu excepția prevederilor alin. (2) și (3).

(2) În situația în care există rute alternative corespunzătoare, administratorul infrastructurii poate desemna, după consultarea părților interesate, unele infrastructuri specifice, care să fie utilizate pentru tipuri determinate de trafic. Atunci când s-a efectuat o asemenea desemnare, administratorul infrastructurii poate acorda prioritate acestui tip de trafic, cu ocazia alocării capacităților de infrastructură.

(3) Această desemnare nu va constitui un obstacol în utilizarea acestor infrastructuri pentru alte tipuri de trafic, în cazul în care sunt disponibile capacități, iar materialul rulant prezintă caracteristicile tehnice impuse pentru utilizarea liniei respective.

(4) În situația în care infrastructura a fost desemnată în conformitate cu prevederile alin. (2) și (3), se va specifica acest lucru în documentul de referință al rețelei.

Art. 25: Analiza capacităților de infrastructură

(1) Scopul analizei capacităților de infrastructură constă în stabilirea restricțiilor de capacități de infrastructură, care nu permit ca cererile de capacități să poată fi satisfăcute în mod corespunzător, precum și în propunerea unor metode care să permită satisfacerea cererilor inițiale și a cererilor suplimentare. Această analiză va stabili motivele acestei saturări a capacităților de infrastructură și măsurile care ar putea fi luate, pe termen scurt și mediu, pentru remedierea acestei situații.

(2) Analiza se va referi la infrastructură, procedurile de exploatare, tipul diferitelor servicii oferite și consecințele acestor factori asupra capacităților de infrastructură. Măsurile care trebuie preconizate cuprind, în special, modificarea itinerarului, reprogramarea serviciilor, modificarea vitezelor și îmbunătățirea infrastructurii.

(3) Analiza capacităților de infrastructură va fi finalizată în termen de 6 luni de la data la care infrastructura a fost declarată ca având capacitatea saturată.

Art. 26: Planul de sporire a capacităților de infrastructură

(1) În termen de 6 luni de la finalizarea analizei capacităților de infrastructură, administratorul infrastructurii va prezenta un plan de sporire a capacităților.

(2) Planul de sporire a capacităților de infrastructură este întocmit după consultarea cu utilizatorii infrastructurii respective, cu capacitate saturată, și va cuprinde:

a) motivele saturării capacității de infrastructură;

b) evoluția probabilă a traficului;

c) constrângerile la care este supusă dezvoltarea infrastructurii;

d) soluțiile care pot fi preconizate referitor la sporirea capacităților de infrastructură și costul acestora, în special în ceea ce privește modificările probabile ale tarifelor de utilizare.

(3) Pe baza unei analize cost-beneficiu a eventualelor măsuri preconizate, în acest plan se stabilesc, de asemenea, acțiunile care trebuie întreprinse pentru sporirea capacităților de infrastructură și se prezintă un calendar pentru punerea în aplicare a acestor măsuri.

(4) Planul de sporire a capacităților de infrastructură se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.

(5) Administratorul infrastructurii renunță la perceperea oricărui tarif aferent cazului de insuficiență a capacităților conform art. 7 alin. (4) pentru infrastructura cu capacitate saturată, în următoarele cazuri:

a) nu prezintă în termen un plan de sporire a capacităților de infrastructură; sau

b) întârzie să pună în aplicare planul de acțiune întocmit în cadrul planului de sporire a capacităților de infrastructură.

☐(6) Administratorul infrastructurii poate să perceapă în continuare aceste tarife de utilizare, în situația în care:

a) planul de sporire a capacităților nu poate fi pus în aplicare din motive independente de voința sa;

b) opțiunile care i se oferă nu sunt viabile din punct de vedere economic sau financiar.

☐Art. 27: Utilizarea traselor

(1) Administratorul infrastructurii impune, în special în cazul infrastructurii cu capacitate saturată, renunțarea la o trasă a cărei utilizare, pe o perioadă de cel puțin o lună, a fost sub pragul specificat în documentul de referință al rețelei, numai dacă această utilizare sub capacitate nu este datorată altor cauze decât celor economice, cauze pe care operatorii nu le pot ține sub control.

(2) Administratorul infrastructurii poate stabili în documentul de referință al rețelei condițiile în care se iau în considerare nivelurile de utilizare anterioare ale traselor cu ocazia stabilirii priorităților, în cadrul procedurii de alocare a capacităților.

☐Art. 28: Capacitățile de infrastructură pentru întreținerea programată a rețelei

(1) Cererile de capacități de infrastructură în vederea efectuării lucrărilor de întreținere vor fi prezentate în cadrul procesului de programare.

(2) Administratorul infrastructurii va ține seama în mod corespunzător de consecințele pe care rezervările de capacități de infrastructură, în vederea întreținerii programate a rețelei, le pot avea asupra celorlalți solicitanți.

☐Art. 29: Măsurile particulare care se impun în cazul unor perturbări ale circulației

(1) În cazul unor perturbări ale circulației trenurilor, ca urmare a unei defectări tehnice sau a unui eveniment feroviar, administratorul infrastructurii este obligat să asigure restabilirea situației normale. În acest scop el întocmește un plan de intervenție care cuprinde o listă a diferitelor organisme publice care trebuie alertate în cazul producerii unor evenimente feroviare grave sau al unor perturbări serioase ale circulației feroviare.

(2)În caz de urgență sau de necesitate absolută, justificată printr-o defectare care face ca infrastructura să fie momentan inutilizabilă, trasele alocate pot fi anulate fără preaviz, pe durata necesară pentru restabilirea sistemului. Dacă consideră necesar, administratorul infrastructurii poate solicita operatorilor de transport feroviar să îi pună la dispoziție, contra cost, mijloacele care estimează că sunt cele mai adecvate în scopul restabilirii, în cel mai scurt timp, a situației normale.

(3)În situația prevăzută la alin. (1) și (2), autoritatea de stat competentă în ceea ce privește asigurarea siguranței feroviare poate solicita operatorilor de transport feroviar să participe la controlul propriilor lor aplicări și respectări ale regulilor și standardelor de siguranță.

▣**CAPITOLUL IV: Dispoziții generale și finale**

▣**Art. 30: Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar**

(1)Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar, denumit în continuare Consiliul de supraveghere, este organizat și funcționează ca structură fără personalitate juridică în cadrul Consiliului Concurenței.

(2)Consiliul de supraveghere este independent din punct de vedere organizatoric, juridic, decizional și în ceea ce privește deciziile de ordin financiar față de administratorii infrastructurii feroviare, organismele de tarifare a infrastructurii feroviare, organismele de alocare a capacităților de infrastructură feroviară, precum și față de operatorii de transport feroviar. Din punct de vedere funcțional, acest organism este independent față de orice autoritate competentă implicată în acordarea unui contract de servicii publice.

(3)Consiliul de supraveghere este format din 5 membri. Aceștia sunt numiți și revocați prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței pentru o perioadă de 5 ani, cu posibilitatea reînnoirii mandatului o singură dată. Președintele Consiliului de supraveghere este numit dintre membrii Plenului Consiliului Concurenței.

(4)Membrii Consiliului de supraveghere nu se subordonează ierarhic din punct de vedere administrativ în ceea ce privește exercitarea atribuțiilor specifice funcției de membru în Consiliul de supraveghere.

▣(5)Membrii Consiliului de supraveghere trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

a)să fie cetățeni români cu o experiență de cel puțin 5 ani în unul dintre domeniile: economic, juridic, feroviar, administrație publică;

b)să nu dețină acțiuni sau părți sociale, direct ori indirect, la administratorii infrastructurii feroviare, organismele de tarificare a infrastructurii feroviare, organismele de alocare a capacităților de infrastructură feroviară și/sau la operatorii de transport feroviar;

c)să nu facă parte din consiliul de administrație și/sau din adunarea generală a acționarilor ale întreprinderilor prevăzute la lit. b);

d)să nu aibă raporturi de muncă sau să nu desfășoare activități remunerate pentru oricare dintre întreprinderile, acționarii sau asociații întreprinderilor prevăzute la lit. b);

e)să nu îndeplinească sarcini care au legătură cu atribuirea contractelor de servicii publice de transport feroviar;

f)să nu dețină alte funcții sau demnități publice, cu excepția celor din cadrul Consiliului Concurenței și a funcțiilor sau activităților didactice din învățământul superior.

☒(6)Mandatul de membru al Consiliului de supraveghere încetează:

a)la expirarea duratei;

b)prin demisie;

c)prin deces;

d)prin revocare, conform prevederilor alin. (7).

☒(7)Revocarea din funcție a unui membru al Consiliului de supraveghere se dispune prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței în următoarele cazuri:

a)imposibilitate de a-și îndeplini mandatul mai mult de 120 de zile calendaristice consecutive dintr-un interval de 140 de zile;

b)condamnare penală prin hotărâre judecătorească definitivă, pentru care nu a intervenit reabilitarea;

c)nerespectarea termenului de 15 zile pentru ieșirea din starea de incompatibilitate, prevăzut la alin. (8);

d)la survenirea unei situații de conflict de interese în sensul alin. (9).

(8)Orice membru care în momentul numirii sau pe parcursul mandatului se află în una dintre situațiile de incompatibilitate prevăzute la alin. (5) are la dispoziție un termen de cel mult 15 zile pentru ieșirea din starea de incompatibilitate. În caz de nerespectare a acestui termen, mandatul celui aflat în această situație încetează, urmând a fi numit un alt membru.

(9)Prin conflict de interese se înțelege situația în care persoana care exercită funcția de membru al Consiliului de supraveghere are un interes personal de natură patrimonială sau un interes care rezultă din calitatea de reprezentant al statului în cadrul organelor de conducere ale administratorilor infrastructurii feroviare din România și/sau ale operatorilor de transport de călători ori de marfă, care ar putea influența îndeplinirea cu obiectivitate a atribuțiilor care îi revin.

(10)Ordinul de revocare din funcție a membrilor Consiliului de supraveghere poate fi atacat la instanțele de contencios administrativ sau instanțele competente, potrivit legii, în termen de 30 de zile de la data aducerii sale la cunoștința persoanei revocate.

(11)În caz de vacanță a unui loc în componența Consiliului de supraveghere pentru una dintre situațiile prevăzute la alin. (6) lit. b)-d) se va proceda, conform prevederilor alin. (3), la numirea unui nou membru pentru durata rămasă din mandat, în funcția devenită vacantă. Membrii Consiliului de supraveghere ale căror mandate au expirat rămân în funcție până la numirea succesorilor lor.

(12)Pentru activitatea depusă, membrii Consiliului de supraveghere au dreptul la o indemnizație lunară, stabilită prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței, care nu poate depăși 20% din indemnizația lunară a funcției de secretar de stat.

(13)Consiliul de supraveghere deliberează și decide valabil în cvorum de 3 membri, dintre care unul trebuie să fie președintele sau reprezentantul său desemnat.

(14)Deciziile Consiliului de supraveghere se adoptă cu majoritatea de voturi a membrilor prezenți. Fiecare membru dispune de un vot. În caz de paritate de voturi, prevalează soluția votată de președinte sau, după caz, de reprezentantul care îl înlocuiește.

Art. 31: Atribuțiile Consiliului de supraveghere

(1)Consiliul de supraveghere analizează și se pronunță, prin decizie, cu privire la plângerea formulată de orice solicitant care consideră că a fost tratat inechitabil, a fost discriminat sau nedreptățit în orice fel și, în

special, prin deciziile adoptate de către administratorul infrastructurii sau de către operatorul de transport feroviar în ceea ce privește:

a)documentul de referință al rețelei;

b)criteriile conținute în documentul de referință al rețelei;

c)procedura de alocare a capacităților de infrastructură și rezultatele acesteia;

d)sistemul de tarifare;

e)nivelul sau structura tarifelor de utilizare a infrastructurii care i se cer sau i se pot cere a fi plătite;

f)măsurile privind accesul în condiții transparente și nediscriminatorii, în conformitate cu Ordonanța de urgență a Guvernului nr. [12/1998](#) privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

(2)Consiliul de supraveghere are competența de a monitoriza activitatea piețelor de servicii feroviare și de a dispune prin decizie, din proprie inițiativă, măsurile necesare pentru remedierea situației cu privire la aspectele menționate la alin. (1)în vederea prevenirii discriminării unor solicitanți.

(3)În cazul în care se formulează o plângere împotriva unui refuz de alocare a capacităților de infrastructură sau împotriva modalităților unei propuneri de capacități de infrastructură, Consiliul de supraveghere fie confirmă că nu este cazul să se modifice decizia luată de gestionarul infrastructurii, fie solicită modificarea deciziei care face obiectul plângerii conform indicațiilor date de Consiliul de supraveghere.

(4)Consiliul de supraveghere se asigură că tarifele stabilite de către administratorul infrastructurii sunt în conformitate cu cap. II și sunt nediscriminatorii. Negocierile dintre solicitant și administratorul infrastructurii cu privire la nivelul tarifelor de utilizare a infrastructurii sunt permise numai dacă sunt purtate sub supravegherea acestui consiliu. Consiliul de supraveghere intervine dacă negocierile sunt susceptibile să contravină prevederilor prezentului act normativ.

(5)Consiliul de supraveghere e obligat să se pronunțe asupra plângerilor formulate conform alin. (1) și să adopte măsurile necesare pentru remedierea situației semnalate, într-un termen de maximum două luni de la primirea tuturor informațiilor necesare. Deciziile luate de Consiliul de

supraveghere au un caracter obligatoriu pentru toate părțile implicate, fără a aduce atingere prevederilor art. 31³.

(6) Consiliul de supraveghere, conform art. 30 alin. (1), este abilitat să formuleze recomandări pentru adoptarea de măsuri care să asigure caracterul nediscriminatoriu al tarifelor, al accesului la infrastructura feroviară și care să faciliteze dezvoltarea pieței serviciilor de transport feroviar.

(7) Consiliul de supraveghere își elaborează și își adoptă regulamentul de organizare, funcționare și procedură. În ceea ce privește exercitarea atribuțiilor sale, Consiliul de supraveghere adoptă regulamente și instrucțiuni, care urmează a fi puse în aplicare prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței.

Art. 31¹: Cooperarea cu instituții și autorități publice

(1) În îndeplinirea atribuțiilor ce îi revin, Consiliul de supraveghere colaborează cu autoritățile publice.

(2) Consiliul de supraveghere analizează periodic respectarea cadrului legal în domeniul său de competență și face propuneri pentru îmbunătățire, în concordanță cu reglementările Uniunii Europene.

Art. 31²: Exerțarea atribuțiilor Consiliului de supraveghere

(1) Pentru îndeplinirea atribuțiilor sale, Consiliul de supraveghere are competența să ceară informații și documente administratorului infrastructurii, solicitanților și oricărei alte părți implicate. Informațiile și documentele solicitate vor fi furnizate fără întârziere.

(2) Consiliul de supraveghere acționează fără a aduce atingere competențelor Consiliului Concurenței de a aplica dispozițiile Legii concurenței nr. [21/1996](#), republicată, cu modificările și completările ulterioare, în domeniul transportului feroviar.

(3) În scopul îndeplinirii atribuțiilor sale legale, Consiliul de supraveghere va putea exercita puterile de inspecție prevăzute de Legea nr. [21/1996](#), republicată, cu modificările și completările ulterioare. Personalul abilitat cu puteri de inspecție, potrivit art. 36 din Legea nr. [21/1996](#), republicată, cu modificările și completările ulterioare, poate aplica amenzi conform dispozițiilor art. 55 alin. (2) din același act normativ, care se aplică în mod corespunzător.

Art. 31³: Contestarea deciziilor și măsurilor dispuse de Consiliul de supraveghere

(1)Deciziile adoptate de către Consiliul de supraveghere pot fi contestate la Curtea de Apel București, în termen de 30 de zile de la comunicare. Hotărârea Curții de Apel București se poate ataca cu recurs la Înalta Curte de Casație și Justiție, Secția contencios administrativ și fiscal în termen de 15 zile de la comunicare. Instanța poate dispune, la cerere, suspendarea executării deciziei atacate.

(2)Procesele-verbale prin care se constată și se aplică sancțiuni pentru obstrucționarea inspecției realizate conform art. 31² alin. (3) pot fi contestate la Judecătoria Sectorului 1 București, în termen de 15 zile de la comunicare. Hotărârea judecătorei se poate ataca cu recurs la Tribunalul București - Secția contencios administrativ, în termen de 15 zile de la comunicare.

Art. 31⁴: Cooperarea cu organisme de supraveghere din alte state

Consiliul de supraveghere efectuează schimburi de informații cu organisme de supraveghere similare din statele membre ale Uniunii Europene și din statele candidate la aderare cu privire la activitatea lor, la principiile și practicile lor decizionale, astfel încât principiile decizionale ale acestuia să fie armonizate cu cele ale organismelor de supraveghere din statele membre ale Uniunii Europene.

Art. 33: Răspunderea

Încălcarea prevederilor prezentului act normativ atrage răspunderea materială, civilă, contravențională sau penală, după caz, a celor vinovați.

Art. 34: Contravenții

(1)Constituie contravenții și se sancționează următoarele fapte:

a)nerespectarea prevederilor art. 4 alin. (5) și (6), cu amendă cuprinsă între 0,1% și 0,4% din cifra de afaceri realizată de întreprinderea în cauză;

b)nerespectarea prevederilor art. 1 alin. (5) și art. 10 alin. (2), cu amendă cuprinsă între 0,1% și 0,4% din cifra de afaceri realizată de întreprinderea în cauză;

c)furnizarea de informații inexacte, incomplete sau care induc în eroare ori de documente incomplete sau nefurnizarea informațiilor și

documentelor solicitate potrivit prevederilor art. 31² alin. (1), cu amendă cuprinsă între 0,04% și 0,1% din cifra de afaceri realizată de întreprinderea în cauză în anul financiar anterior sancționării;

d)obstrucționarea inspecției realizate pentru îndeplinirea atribuțiilor Consiliului de supraveghere, cu amendă cuprinsă între 0,04% și 0,1% din cifra de afaceri realizată de întreprinderea în cauză în anul financiar anterior sancționării;

e)nerespectarea măsurilor dispuse prin decizie a Consiliului de supraveghere, cu amendă cuprinsă între 0,1% și 0,4% din cifra de afaceri realizată de întreprinderea în cauză în anul financiar anterior sancționării;

f)nerespectarea prevederilor art. 13 alin. (2), cu amendă de la 10.000 lei la 20.000 lei.

(2)Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la alin. (1) lit. a)-c) și e) se fac de către Consiliul de supraveghere, prin decizie.

(3)Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la alin. (1) lit. d) se fac prin proces-verbal întocmit de către personalul abilitat cu puteri de inspecție prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței.

(4)Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la alin. (1) lit. f) se fac de către personalul împuternicit prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.

(5)Individualizarea sancțiunilor care se aplică de Consiliul de supraveghere se face ținând seama de gravitatea și durata faptei, în conformitate cu instrucțiunile adoptate în acest sens de Consiliul de supraveghere și aprobate prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței. Sumele reprezentând sancțiuni aplicate de Consiliul de supraveghere se fac venit la bugetul de stat, în condițiile legii.

(6)Contravențiilor prevăzute la alin. (1) lit. f) li se aplică prevederile Ordonanței Guvernului nr. [2/2001](#) privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. [180/2002](#), cu modificările și completările ulterioare.

(7)Contravențiilor prevăzute la alin. (1) lit. a)-e) li se aplică prevederile Ordonanței Guvernului nr. [2/2001](#), aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. [180/2002](#), cu modificările și completările ulterioare, cu excepția art. 5, 8, 28, 29, 32 și 34.

Art. 34¹: Amenzi cominatorii

Consiliul de supraveghere poate obliga, prin decizie, întreprinderile sau asociațiile de întreprinderi la plata unor amenzi cominatorii, în sumă de până la 3% din cifra de afaceri zilnică medie din anul financiar anterior sancționării, pentru fiecare zi de întârziere, calculată de la data stabilită prin decizie, pentru a le determina:

a) să se conformeze măsurilor dispuse prin decizie a Consiliului de supraveghere în îndeplinirea atribuțiilor sale;

b) să furnizeze în mod complet și corect informațiile care le-au fost cerute conform prevederilor art. 31² alin. (1) în situația în care nefurnizarea informațiilor solicitate persistă chiar și după un nou termen de răspuns stabilit de către Consiliul de supraveghere;

c) să se supună inspecției realizate pentru îndeplinirea atribuțiilor Consiliului de supraveghere.

Art. 34²: Comunicarea activității Consiliului de supraveghere

(1) Deciziile Consiliului de supraveghere vor fi comunicate părților în cauză și vor fi publicate pe pagina de internet a acestuia. La publicarea deciziilor, se va ține seama de interesele legitime ale întreprinderilor în cauză, astfel încât secretul de afaceri să nu fie divulgat.

(2) Consiliul de supraveghere întocmește și publică anual, pe pagina sa de internet, raportul privind activitatea desfășurată.

Art. 35: Alte dispoziții

Anexele nr. 1-3 fac parte integrantă din prezenta ordonanță.

Art. 36: Abrogări

Pe data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe se abrogă Ordonanța Guvernului nr. [133/2000](#) privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 431 din 2 septembrie 2000, aprobată și modificată prin Legea nr. [127/2002](#).

ANEXA Nr. 1: CONȚINUTUL documentului de referință al rețelei

Documentul de referință al rețelei trebuie să conțină următoarele informații:

1.un capitol cu prezentarea tipului infrastructurii care este pusă la dispoziția operatorilor de transport feroviar și a condițiilor de acces la această infrastructură;

2.un capitol referitor la principiile de tarifare și la tarife. Acest capitol conține precizări corespunzătoare cu privire la sistemul de tarifare, precum și informații suficiente privind tarifele de utilizare aplicate în cazul serviciilor menționate în anexa nr. 2 la ordonanță, care sunt oferite de un singur furnizor. În acest capitol se descriu detaliat metoda, reglementarea și, dacă este cazul, baremurile utilizate pentru aplicarea art. 7 alin. (4)-(7), precum și a art. 8 și 9 din ordonanță. El conține informații privind modificările tarifelor de utilizare care sunt deja stabilite sau care sunt prevăzute;

3.un capitol despre principiile și criteriile de alocare a capacităților de infrastructură. Acest capitol face o prezentare a caracteristicilor importante ale capacităților de infrastructură puse la dispoziția operatorilor de transport feroviar și precizează eventualele restricții care limitează utilizarea acestora, în principal acele restricții probabile care sunt impuse în vederea întreținerii rețelei. În acest capitol se specifică, de asemenea, procedurile și termenele privind alocarea capacităților de infrastructură și se stabilesc criteriile specifice aplicabile, în special:

a)procedura depunerii de către solicitant la administratorul infrastructurii a cererilor de capacități de infrastructură;

b)prevederile pe care trebuie să le îndeplinească solicitanții;

c)termenele aplicabile pentru procedurile de cerere și de alocare;

d)principiile care reglementează procesul de coordonare;

e)procedurile care trebuie urmate și criteriile aplicate în cazul unei infrastructuri cu capacitate saturată;

f)detalii privind restricțiile impuse utilizării infrastructurilor;

g)regulile privind eventuala luare în considerare a nivelurilor anterioare de utilizare a capacităților de infrastructură, în vederea stabilirii priorităților cu ocazia procesului de alocare a capacităților de infrastructură.

În acest capitol se prezintă detaliat măsurile luate pentru a se asigura un mod de tratare corespunzătoare a serviciilor de transport de marfă, a serviciilor internaționale și a cererilor supuse procedurii de ultim moment.

ANEXA Nr. 2: SERVICIILE FURNIZATE operatorilor de transport feroviar

1. Setul minim de prestații cuprinde:

- a) tratarea cererilor de capacitate de infrastructură;
- b) dreptul de utilizare a capacităților de infrastructură acordate;
- c) utilizarea aparatelor de cale și a joncțiunilor rețelei;
- d) coordonarea circulației trenurilor, cuprinzând semnalizarea, regularitatea, activitatea de dispeceerat, precum și mijloacele de comunicare și furnizarea de informații privind circulația trenurilor;
- e) orice alte informații necesare pentru punerea în aplicare sau exploatarea serviciului pentru care au fost acordate capacitățile de infrastructură.

2. Accesul prin intermediul rețelei la infrastructurile de servicii și serviciile furnizate cuprinde:

- a) utilizarea sistemului de alimentare electrică pentru curentul de tracțiune, dacă este disponibil;
- b) infrastructurile de aprovizionare cu combustibil aflate în proprietatea administratorului infrastructurii;
- c) accesul în stațiile de călători, clădirile acestora și alte facilități;
- d) accesul în terminalele de mărfuri;
- e) accesul în stațiile de triaj;
- f) facilități pentru compunerea trenurilor;
- g) accesul la liniile de depozitare;
- h) accesul în centrele de întreținere și la celelalte infrastructuri tehnice.

3. Prestațiile suplimentare pot cuprinde:

- a) curentul de tracțiune;
- b) preîncălzirea vagoanelor de călători;
- c) furnizarea de combustibil, serviciile de manevră și toate celelalte servicii furnizate instalațiilor de acces menționate mai sus;
- d) încheierea unor contracte, după caz, pentru:

- controlul transportului de mărfuri periculoase;
- asistența în cazul circulației unor trenuri speciale.

4. Prestațiile auxiliare pot cuprinde:

- a) accesul la rețeaua de telecomunicații;
- b) furnizarea de informații suplimentare;
- c) verificarea tehnică a materialului rulant.

ANEXA Nr. 3: CALENDARUL procesului de alocare a capacităților de infrastructură

1. Graficul de circulație este stabilit o dată pentru fiecare an calendaristic.
2. Modificările graficului de circulație intervin în a doua zi de sâmbătă a lunii decembrie, la miezul nopții. În cazul în care se operează unele modificări sau corecturi după perioada de iarnă, în particular se ține seama, dacă este cazul, de schimbările în mersul de tren al traficului regional de călători, acestea aplicându-se în a doua zi de sâmbătă a lunii iunie, la miezul nopții, precum și în alte momente, între aceste date, dacă este cazul, convenite cu administratorii de infrastructură, conform art. 18 din ordonanță.
3. Termenul de introducere a cererilor de capacități de infrastructură, care vor fi cuprinse în graficul de circulație, trebuie să fie, de regulă, cu cel puțin 12 luni înaintea intrării în vigoare a acestui grafic.
4. Administratorul infrastructurii participă împreună cu administratorii de infrastructură sau cu organisme de alocare competente din alte state, cu cel mult 11 luni înainte de data intrării în vigoare a graficului de circulație, la stabilirea de trase internaționale provizorii. Administratorul infrastructurii se va asigura pe cât posibil că aceste trase sunt respectate în derularea procedurii.
5. După cel mult 4 luni de la data limită stabilită pentru prezentarea ofertelor de către solicitanți, administratorul infrastructurii întocmește un proiect de grafic de circulație.

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 623 din data de 31 august 2003