

## CONSILIUL NAȚIONAL DE SUPRAVEGHERE DIN DOMENIUL FERVIAR

Tel: ( 021) 405 44 50 Fax (021) 405 44 47

E-mail: [consiliul.feroviar@consiliulconcurentei.ro](mailto:consiliul.feroviar@consiliulconcurentei.ro); Web: [www.consiliulferoviar.ro](http://www.consiliulferoviar.ro)

### **Principii privind acordarea de scutiri pentru operatorii infrastructurilor de servicii, în temeiul articolului 2 alin. (2) din *Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2177 al Comisiei din 22 noiembrie 2017 privind accesul la infrastructurile de servicii și la infrastructurile feroviare conexe***

#### **I. Introducere**

Prezentele principii stabilesc norme privind anumite obligații pentru operatorii infrastructurilor de servicii, în vederea aplicării art. 2 alin. (2) din *Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2177 al Comisiei din 22 noiembrie 2017 privind accesul la infrastructurile de servicii și la infrastructurile feroviare conexe* (denumit, în continuare, *Regulamentul (UE) 2017/2177*). Acestea se referă, în special, la obligația operatorilor infrastructurilor de servicii de a furniza informații privind serviciile oferite, prin publicarea unei descrieri a infrastructurilor de servicii.

În conformitate cu art. 2 alin. (1) din *Regulamentul (UE) 2017/2177*, operatorii infrastructurilor de servicii pot depune o cerere la Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar pentru a fi exceptați de la o parte din obligațiile conținute în regulament.

În conformitate cu art.2 alin.(5) din *Regulamentul (UE) 2017/2177*, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar în cooperare cu celelalte organisme de reglementare a elaborat în cadrul Grupului Independent al Reglementatorilor din domeniul feroviar (IRG – Rail)<sup>1</sup> principii comune privind luarea deciziilor pentru aplicarea criteriilor menționate la art. 2 alin.(2). Aceste principii comune sunt detaliate în continuare.

#### **II. Domeniul de aplicare al scutirilor**

##### **A. Reglementarea infrastructurilor de servicii în temeiul Legii 202/2016**

*Legea 202/2016* oferă cadrul legal necesar pentru reglementarea infrastructurilor de servicii și a serviciilor feroviare oferite în cadrul acestor infrastructuri, impunând o serie de obligații pentru entitățile care se califică drept operatori de infrastructuri de servicii. Aceste obligații se referă în primul rând la:

- a) accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri;

---

<sup>1</sup> RG-Rail este o rețea care cuprinde în prezent organisme independente de reglementare feroviare din 31 țări europene.

- b) tarifele pentru utilizarea infrastructurilor de servicii și a serviciilor furnizate în cadrul acestor infrastructuri;
- c) publicarea informațiilor privind infrastructurile de servicii și serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri.

Nivelul de reglementare variază în funcție de categoria în care infrastructura de servicii sau serviciul feroviar se încadrează potrivit anexei nr. II la *Legea 202/2016*. Prin urmare serviciile care se încadrează în categoria "*servicii de bază*" au un grad strict de reglementare. Serviciile care se încadrează în categoriile "*servicii suplimentare*" sau "*servicii auxiliare*" se confruntă cu un regim mai puțin strict privind gradul de reglementare.

Operatorul infrastructurii de servicii care furnizează *servicii de bază* este obligat să acorde solicitanților acces nediscriminatoriu. În cererile de acces la *serviciile de bază* solicitanții primesc răspuns într-un termen de maximum 30 de zile și pot fi refuzați doar dacă există o alternativă viabilă la dispoziția solicitantului. Atunci când operatorul unei infrastructuri de servicii se confruntă cu conflicte între diferite cereri, acesta încearcă să răspundă tuturor cererilor, în măsura posibilului. Tarifele impuse pentru furnizarea unui serviciu de bază nu trebuie să depășească costul furnizării acestuia, plus un profit rezonabil.

*Serviciile suplimentare* și *serviciile auxiliare* trebuie, de asemenea, furnizate în mod nediscriminatoriu. Cu toate acestea, serviciile suplimentare trebuie furnizate la cerere, în timp ce serviciile auxiliare trebuie furnizate numai dacă operatorul infrastructurii de servicii decide să furnizeze astfel de servicii. Dacă un serviciu suplimentar sau auxiliar este furnizat de un singur furnizor, tarifele impuse pentru furnizarea acestui serviciu nu pot depăși costul furnizării acestuia, plus un profit rezonabil.

Pentru toate categoriile de servicii există obligația de a furniza informații administratorului infrastructurii cu privire la accesul și tarifarea pentru infrastructurile de servicii și serviciile furnizate. Aceste informații trebuie publicate în declarația de rețea.

## **B. Scopul *Regulamentul (UE) 2017/2177 privind accesul la infrastructurile de servicii și la infrastructurile feroviare conexe***

*Regulamentul (UE) 2017/2177* stabilește detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate pentru accesul la infrastructurile de servicii și utilizarea serviciilor furnizate în cadrul acestor infrastructuri. Regulamentul prevede, în special, norme suplimentare privind publicarea informațiilor referitoare la infrastructurile de servicii de către operatorii infrastructurilor de servicii și procedurile de acces care trebuie urmate de către acești operatori.

## **C. Regimul de scutire**

În conformitate cu art. 2 alin. (1) din *Regulamentul (UE) 2017/2177*, operatorii infrastructurilor de servicii care îndeplinesc una dintre cerințele prevăzute la art. 2 alin (2) pot solicita scutirea de la aplicarea majorității dispozițiilor din prezentul regulament.

Este important de subliniat, că o scutire prevăzută la art. 2 din *Regulamentul (UE) 2017/2177* afectează numai obligațiile prevăzute de acest regulament. Obligațiile prevăzute în *Legea 202/2016* continuă să se aplice, indiferent dacă un operator de infrastructuri de servicii este exceptat în temeiul prezentului regulament. Aceasta înseamnă că operatorul unei infrastructuri de

servicii care trebuie să furnizeze accesul la infrastructura de servicii și la serviciile furnizate în temeiul Legii 202/2016 este obligat să acorde accesul și după ce a fost scutit în temeiul art. 2 alin. (2) din *Regulamentul (UE) 2017/2177*.

În cazul scutirii, aceasta afectează domeniul de aplicare al cerințelor de publicare impuse de prezentul regulament. Cu toate acestea, nu poate fi exceptată pe deplin obligația de publicare. Potrivit art.5 din *Regulamentul (UE) 2017/2177*, operatorul unei infrastructuri de servicii trebuie să publice în continuare o descriere a infrastructurii de servicii care trebuie să includă, cel puțin, informațiile prevăzute la art. 4 alin. (2) lit. (a) - (d) și (m).

### **III. Criterii de obținere a unei scutiri**

În conformitate cu art. 2 alin. (2) din *Regulamentul (UE) 2017/2177*, pot beneficia de o scutire operatorii infrastructurilor de servicii care exploatează următoarele infrastructuri de servicii sau furnizează următoarele servicii:

- a) serviciile sau infrastructurile de servicii care nu au o importanță strategică pentru funcționarea pieței serviciilor de transport feroviar, în special în ceea ce privește nivelul de utilizare a infrastructurii, tipul și volumul traficului potențial afectat și tipul de servicii oferite în cadrul infrastructurii;
- b) serviciile furnizate sau infrastructurile de servicii care sunt exploatare într-un mediu de piață concurențial, cu o varietate de concurenți care furnizează servicii comparabile;
- c) serviciile sau infrastructurile de servicii pentru care aplicarea prezentului regulament ar putea afecta în mod negativ funcționarea pieței infrastructurilor de servicii.

Cele trei categorii sunt alternative, ceea ce înseamnă că doar una dintre ele trebuie îndeplinită pentru ca o infrastructură de servicii sau un serviciu să poată beneficia de o scutire.

#### **a) Criteriul lipsei importanței strategice**

Pentru a determina eligibilitatea cererilor de scutire depuse pe baza acestui criteriu, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar efectuează o evaluare a importanței strategice a serviciului sau a infrastructurii în cauză în ceea ce privește funcționarea rețelei feroviare relevante pe piața/piețele serviciilor de transport feroviar. Importanța strategică este evaluată ținând cont, în special, de nivelul de utilizare a infrastructurii, tipul și volumul potențial de trafic afectat și a tipului de servicii oferite în cadrul infrastructurii.

Ținând cont de criteriile stabilite în *Regulamentul (UE) 2017/2177* reiese că determinarea importanței strategice a unui serviciu sau a unei infrastructuri necesită o abordare economică. Astfel, un serviciu sau o infrastructură poate fi scutită dacă se consideră că nu are un caracter economic pentru funcționarea pieței/piețelor serviciilor de transport feroviar.

Importanța strategică în sensul menționat mai sus poate fi stabilită pe baza unui număr de criterii economice diferite. Aceste criterii stau la baza identificării importanței strategice a unui serviciu sau a unei infrastructuri, atât din perspectivă calitativă, dar și din perspectivă cantitativă.

Deși anumite criterii de evaluare pot fi relevante pentru toate categoriile de servicii și infrastructuri prevăzute în anexa nr. II la Legea 202/2016, natura variată a acestor categorii necesită o delimitare suplimentară a criteriilor în conformitate cu împărțirea pe subcategorii prevăzută la punctul 2 din anexa nr. II. Prin urmare importanța strategică a unui terminal de

marfă, de exemplu, va fi determinată de factori diferiți, comparativ cu importanța strategică a unei infrastructuri de alimentare cu combustibil.

O cerere de scutire în baza criteriului "fără importanță strategică" ar trebui să fie justificată în mod corespunzător de operatorul infrastructurii de servicii. Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar ia în considerare următoarele criterii de evaluare pentru a determina importanța strategică în ceea ce privește funcționarea pieței serviciilor de transport feroviar:

<b>Date generale</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cifra de afaceri anuală a serviciului sau a infrastructurii de servicii;</li> <li>• Cota de piață a serviciului sau a infrastructurii de servicii</li> <li>• Nivelul de utilizare a capacității;</li> <li>• Numărul și motivul solicitărilor de acces care au fost refuzate în ultimii trei ani;</li> <li>• Existența altor operatori de infrastructuri de servicii din cadrul infrastructurii de servicii;</li> <li>• Pentru transportul de marfă: apropierea de un coridor european de transport feroviar de marfă;</li> <li>• Pentru transportul de călători: relevanța infrastructurii pentru obligațiile de serviciu public existente;</li> <li>• Conectarea infrastructurii de servicii la o linie sau o rețea cu caracteristici tehnice nestandardizate;</li> <li>• Conectarea infrastructurii de servicii la o infrastructură care este exceptată în conformitate cu art. 2 alin. (4) din Legea 202/2016.</li> </ul>
<b>Stații de călători</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Numărul liniilor;</li> <li>• Numărul opririlor;</li> <li>• Numărul pasagerilor</li> </ul>
<b>Terminale de mărfuri</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Volumul transbordării, exprimat în dimensiunea containerului și/sau în tone;</li> <li>• Numărul trenurilor</li> </ul>
<b>Stații de triaj/ infrastructuri de formare a trenurilor</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Volumul traficului;</li> <li>• Numărul sau lungimea liniilor</li> </ul>
<b>Linii de garare</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Numărul sau lungimea liniilor</li> </ul>
<b>Infrastructuri de întreținere</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nu există criterii adiționale</li> </ul>
<b>Alte infrastructuri tehnice</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nu există criterii adiționale</li> </ul>
<b>Infrastructuri de intervenție</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nu există criterii adiționale</li> </ul>
<b>Infrastructuri de intervenție</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Volumul de combustibil (litri)</li> </ul>
<b>Infrastructuri portuare maritime și interioare<sup>2</sup></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Volumul sau transbordarea inter/multimodală (feroviar-naval), exprimat în dimensiunea containerului și/sau tone</li> <li>• Numărul de trenuri</li> </ul>

<sup>2</sup> Infrastructurile din cadrul porturilor sunt evaluate în funcție de tipul infrastructurii de servicii (traj, linie de garare sau infrastructură de alimentare cu combustibil).

## **b) Criteriul mediului de piață concurențial**

Potrivit acestui criteriu o infrastructură sau un serviciu poate fi scutit, în cazul în care îndeplinește următoarele condiții:

- Infrastructura sau serviciul este operat/furnizat într-un mediu de piață competitiv;
- Există o varietate de concurenți care oferă servicii comparabile active pe piața respectivă.

Serviciile pot fi considerate ca făcând parte numai din aceeași piață atunci când există un grad suficient de substituibilitate între aceste servicii.

Pentru a determina dacă un serviciu sau o infrastructură de servicii este exploatată într-un mediu suficient de competitiv pentru a justifica o scutire/derogare în temeiul *Regulamentului (UE) 2017/2177*, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar ia în considerare următorii trei factori:

1. substituibilitatea;
2. zona geografică relevantă;
3. gradul de concurență.

### **1. Substituibilitatea**

Punctul de plecare al unei evaluări este acela de a stabili care substitute ar putea fi disponibile clienților solicitantului. Alte servicii sau infrastructuri vor putea exercita o presiune concurențială asupra solicitantului numai dacă pot fi considerate ca înlocuitori ai serviciului sau infrastructurii solicitantului, respectiv dacă sunt suficient de asemănătoare pentru a permite clienților să treacă la celălalt serviciu sau de la o infrastructură de servicii la alta. De exemplu, este puțin probabil ca un terminal de mărfuri specializat pe încărcături vrac să fie considerat un concurent al unui terminal specializat în containere, din cauza naturii diferite a echipamentului. Deși ambele sunt terminale de mărfuri, este puțin probabil ca serviciile lor să fie considerate interschimbabile/substituibile de către clienții lor.

### **2. Zona geografică relevantă**

Determinantă pentru evaluare nu este doar comparabilitatea serviciilor și infrastructurilor de servicii, ci și distanța care le separă. O infrastructură de servicii poate exercita o presiune concurențială asupra unei alte infrastructuri, dacă ambele sunt amplasate astfel încât clienții să le poată accesa cu ușurință pe oricare din ele. Distanța pe care clienții sunt dispuși și capabili să o parcurgă va depinde de tipul de serviciu sau de infrastructura evaluată.

La evaluarea ariei geografice relevante, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar trebuie să acorde atenție, pe lângă natura serviciului, și caracteristicilor relevante ale rețelei feroviare la care este conectată infrastructura de servicii, care face obiectul solicitării de scutire. Este puțin probabil ca serviciile situate pe rețele tehnice diferite să fie concurente directe. În unele cazuri, factorii tehnici pot determina zona de delimitare a piețelor. De exemplu, rețelele țărilor vecine sau rețelele integrate pot avea sisteme diferite de alimentare. În acest context, o atenție deosebită se acordă coridoarelor internaționale de transport feroviar de marfă.

### **3. Gradul de concurență**

Având în vedere natura infrastructurii de servicii a solicitantului și aria geografică relevantă pentru serviciile furnizate în cadrul infrastructurii respective, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate stabili în continuare dacă există un mediu concurențial pe piața

relevantă. Prezentul regulament impune ca pe piața relevantă să existe o varietate de concurenți. Prin urmare, este rezonabil ca un solicitant să poată beneficia de o scutire doar dacă există alte infrastructuri de servicii disponibile, care sunt operate de cel puțin două societăți. În general, numărul concurenților de pe piața respectivă nu reflectă pe deplin gradul de concurență de pe o piață. Și alți factori pot juca un rol important: dimensiunea infrastructurilor de servicii concurente (cota de piață și veniturile), capacitatea disponibilă, accesul de intrare pe piață, posibilitatea de extindere a capacității și puterea de piață a companiilor de pe piața cererii. Acești factori pot fi luați în considerare de către Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar în măsura în care consideră că sunt necesari și/sau relevanți pentru evaluare.

### **c) Criteriul impactului negativ asupra pieței**

Deși primele două criterii de exceptare impun o evaluare a naturii serviciului sau a pieței în care operează, al treilea criteriu se referă la prezentul regulament prin care se precizează că se poate acorda o scutire pentru "infrastructurile de servicii în cazul cărora aplicarea *Regulamentului (UE) 2017/2177* ar afecta negativ funcționarea pieței infrastructurilor de servicii."

Solicitantul unei astfel de scutiri în temeiul prezentei clauze ar trebui, așadar, să specifice exact ce dispoziție sau dispoziții din prezentul regulament ar putea avea un impact negativ asupra pieței/ piețelor infrastructurilor de servicii relevante, pentru a permite Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar să decidă de la caz la caz.

Documentul elaborat de IRG-Rail referitor la principiile comune privind luarea deciziilor pentru aplicarea criteriilor menționate la art. 2 alin.(2) din *Regulamentul (UE) 2017/2177*, poate fi accesat în limba engleză la adresa:<https://www.irk-rail.eu/irk/documents/position-papers/199,2018.html>