

## CONSILIUL NAȚIONAL DE SUPRAVEGHERE DIN DOMENIUL FEROVIAR

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)

### DECIZIA nr. 2 din 30.08.2018

**referitoare la încălcarea prevederilor art. 56 alin. (2) din Legea nr. 202/2016, de către Compania Națională de Căi Ferate “CFR” SA, cu privire la tarifele auxiliare percepute**

#### În baza

1. Legii 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 data de 09 noiembrie 2016;
2. Ordinului Președintelui Consiliului Concurenței nr. 592 din 04 august 2016, pentru numirea președintelui și membrilor Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar;
3. Ordinului Președintelui Consiliului Concurenței nr. 10 din 09 ianuarie 2018, pentru numirea unui membru al Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar;
4. Regulamentului privind analiza și soluționarea plângerilor referitoare la încălcarea Legii nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, Publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 467 din 06 iunie 2018;
5. Regulamentului privind organizarea și funcționarea Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, Publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 601 din 26 iulie 2017,

#### Având în vedere următoarele:

6. Plângerea Organizației Patronale a Societăților Feroviare Private din România, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG-13274/29.09.2017;
7. Nota Direcției de supraveghere feroviară nr. 335/23.08.2018 privind analiza plângerii formulate de către Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România;
8. Informațiile și documentele solicitate și obținute de la Compania Națională Căi Ferate “CFR” SA și de la operatorii de transport feroviar de marfă, în scopul completării plângerii cu toate informațiile necesare analizei;
9. Procesul verbal nr. 16/30.08.2018 al Ședinței Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar.

#### Luând în considerare următoarele aspecte:

10. Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România (denumită în continuare *OPSFPR*), prin plângerea înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG-13274/29.09.2017, a semnalat Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, o posibilă încălcare a prevederilor art. 56 alin. (2) din Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european

(denumită în continuare *Legea nr. 202/2016*), de către Compania Națională de Căi Ferate "CFR" SA (denumită în continuare *CFR SA*).

11. Plângerea se referă la un posibil tratament inechitabil din partea *CFR SA*, față de operatorii de transport feroviar de marfă, în ceea ce privește modalitatea de calcul a următoarelor trei tarife:

- tariful de staționare;
- tariful pentru accesul convoaielor de manevră pe infrastructura feroviară;
- tariful pentru manevra pe liniile infrastructurii a vagoanelor care se introduc/se scot accidental din compunerea trenurilor.

12. *OPSFPR* afirmă că: *"Toate aceste tarife nu sunt calculate în conformitate cu prevederile art. 31 alin. (7) din Legea nr. 202/2016, fiind simple tarife istorice stabilite arbitrar și care se majorează artificial anual."*

13. În ședința din data de 17.11.2017, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar a hotărât declanșarea unei anchete în vederea investigării modalității de calcul și a perceperii principalelor tarife, de către *CFR SA*.

## **I. Etapele procedurale în analiza plângerii**

14. În vederea analizării plângerii formulate, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar a solicitat date și informații suplimentare atât *OPSFPR* și *CFR SA*, cât și agenților economici care ar putea furniza informații utile în soluționarea cazului.

15. Până la data de 15.08.2018 au fost primite toate informațiile necesare finalizării anchetei.

## **II. Părțile implicate**

### **A. Informații privind societatea reclamantă**

16. Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din Romania reprezintă interesele comune ale Operatorilor de Transport Feroviar, membrii ai Organizației, în fața autorităților publice.

17. *OPSFPR* elaborează și aplică strategia proprie, cu respectarea legislației și eticii profesionale și sprijină respectarea normelor privind concurența loială în activitatea economică, în relațiile dintre membrii săi și în relațiile acestora cu alte societăți sau grupuri de societăți comerciale, regii, organizații interne și internaționale.

18. *OPSFPR* își exercită atribuțiile de mai sus cu respectarea ordinii de drept și a legislației în vigoare din România. Organizația este constituită și funcționează în baza Ordonanței Guvernului Nr. 26/2000.

19. Începând cu luna noiembrie 2016, *OPSFPR* este membru cu drepturi depline în cadrul CONFEDERAȚIEI PATRONATULUI ROMÂN.

20. Sediul social al *OPSFPR* este pe Bulevardul Pipera nr 1-IA, corp A, etaj 9, Voluntari, societatea fiind înscrisă în Registrul special al organizațiilor patronale al Judecătoria Sectorului 1, București, sub nr. 2/17.07.2015, Cod Unic de Identificare 34830203.

## **B. Informații privind întreprinderea al cărei comportament constituie obiectul plângerii**

21. Compania Națională de Căi Ferate “CFR” SA<sup>1</sup> este persoană juridică română, cu sediul în București, B-dul. Dinicu Golescu, nr. 38, sector 1, înregistrată la Oficiul Național al Registrului Comerțului cu nr. J40/9774/1998, CUI 11054529, în calitate de administrator al infrastructurii feroviare, conform HG nr. 581/1998.

22. *CFR SA* are calitatea de administrator de infrastructură în cadrul contractelor de acces pe infrastructura feroviară, încheiate cu operatorii de transport feroviar. Contractele de acces pe infrastructura feroviară, încheiate cu operatorii de transport feroviar, au ca obiect punerea la dispoziția acestora a infrastructurii feroviare publice interoperabile și a celei neinteroperabile neînchiriate, precum și prestarea unor servicii suplimentare și auxiliare, în scopul realizării serviciilor de transport feroviar.

## **C. Piața relevantă**

23. În urma reorganizării Societății Naționale a Căilor Ferate Române „SNCFR” de la 01.10.1998, a fost permis accesul nediscriminatoriu la infrastructura feroviară publică tuturor operatorilor feroviari licențiați, fapt ce a dus la înființarea de operatori feroviari cu capital privat.

24. Conform Hotărârii de Guvern nr. 1409/2007 (publicată în Monitorul Oficial nr. 814 din 29/11/2007), *CFR SA* poate închiria o parte din infrastructura feroviară neinteroperabilă către alte persoane juridice reprezentând operatori de transport public de călători și/sau de marfă.

25. Piața relevantă în cazul analizat este piața serviciilor de infrastructură feroviară pe care *CFR SA* le oferă operatorilor de transport feroviar, piață pe care *CFR SA* are monopol natural.

26. Piața geografică a produsului pe care *CFR SA* prestează serviciile respective este națională.

## **III. ASPECTELE SEMNALATE ÎN PLÂNGERE**

### **A. Plângerea înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG-13274/29.09.2017**

27. La data de 14.05.2002, a fost aprobată Dispoziția nr. 13 a Directorului General al *CFR SA*, prin care este stabilit tariful de staționare pe liniile infrastructurii, a vagoanelor ce nu aparțin *CFR SA*.

---

<sup>1</sup> Compania este deținută în proporție de 100% de statul român prin Ministerul Transporturilor.

28. La data de 28.06.2002 a fost aprobată NOTA privind Instrucțiunile de aplicare a tarifului de staționare stabilit prin Dispoziția nr. 13/14.05.2002 a Directorului General al CFR SA.

29. Practic, începând cu data de 01.07.2002, conform NOTEI nr. 1/2746/2002, staționarea pe liniile CFR SA a vagoanelor care nu aparțin CFR SA, a început să fie aplicată operatorilor de transport feroviar de marfă.

30. Tariful de staționare a fost stabilit prin acte interne ale CFR SA, în prezent acesta ajungând la valoarea de 0,47 lei/vagon convențional/oră (vagon convențional = vagon cu 2 osii) în anul 2017, ceea ce înseamnă o valoare de 22,56 lei/vagon fizic/zi.

31. OPSFPR a solicitat Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar să verifice fundamentarea tarifului. De la introducerea tarifului și până în prezent, CFR SA nu a oferit vreo explicație asupra modului de determinare a acestuia.

32. Conform prevederilor art. 31 alin. (7) din Legea nr. 202/2016, orice tarif aplicat pentru o prestație trebuie să acopere minim costurile de furnizare a acelei prestații. Tariful de staționare ar trebui să acopere pierderea de capacitate datorată ocupării liniilor cu material rulant ce staționează sau costul amortizării infrastructurii.

33. Costurile infrastructurii feroviare sunt acoperite de TUI, iar în ceea ce privește o potențială pierdere a capacității de transport datorită ocupării liniilor cu material rulant aflat în staționare, acesta nu este un motiv real deoarece traficul în anul 2017 este de 5 ori mai mic decât cel din 1990.

34. Alte tarife asemănătoare:

- tariful pentru accesul convoaielor de manevră pe infrastructura feroviară;
- tariful pentru manevra pe liniile infrastructurii a vagoanelor care se introduc/se scot accidental din compunerea trenurilor.

35. OPSFPR a precizat că: *“Toate aceste tarife nu sunt calculate în conformitate cu prevederile art. 31 alin. (7) din Legea nr. 202/2016, fiind simple tarife istorice stabilite arbitrar și care se majorează artificial anual.”*

36. La data de 19.11.2015, OPSFPR a transmis o adresă către Guvernul României, înregistrată cu nr. CPM/5/6537/20.11.2015. În respectiva adresă sunt precizate următoarele:

(i). Perceperea în mod discriminator și netransparent a tarifului de staționare pentru materialul rulant de la SNTFM CFR MARFA SA.

(ii). Neîncasarea sau încasarea în mod selectiv, de către CFR Infrastructură, în calitatea sa de unic gestionar al rețelei infrastructurii feroviare din România, a tarifului de utilizare a infrastructurii (TUI) de la SNTFM CFR MARFA SA.

37. Conform susținerilor OPSFPR, există indicii că CFR Marfă nu achită în mod legal tariful de staționare pentru toate vagoanele aflate în parcul său.

38. OPSFPR precizează în respectiva adresă că CFR Marfă deține un număr de aproximativ 20.000 de vagoane defecte care staționează pe liniile CFR SA și un număr de aproximativ 15.000 de vagoane active care circulă și staționează pe liniile CFR SA.

39. De asemenea, OPSFPR a susținut că există operatori feroviari care nu își îndeplinesc obligația de a achita la timp și integral taxa de utilizare a infrastructurii (TUI).

40. Ministerul Transporturilor a transmis către OPSFPR adresa nr. 44470/06.01.2016, în care a precizat:

*“În luna decembrie 2015 a fost aprobat și în prezent este în curs de implementare un nou mod de aplicare al tarifului care are în vedere atât vagoanele cu staționare operativă (până în 30 de zile) cât și vagoanele cu staționare îndelungată (peste 30 de zile consecutive).”*

## **B. Răspunsurile operatorilor de transport feroviar**

41. La data de 13.10.2017, Direcția de supraveghere feroviară a transmis o adresă, înregistrată cu nr. RG-13894/13.10.2017, către toți operatorii de transport feroviar de marfă, în care solicită acestora să transmită opinia societății cu privire la modalitatea de calcul privind tariful de staționare a materialului rulant pe liniile CFR SA, precum și cuantumul acestui tarif.

42. În răspunsurile primite se fac următoarele afirmații:

(i). Modul de calcul al tarifelor se face în mod arbitrar numai de către administratorul infrastructurii iar perceperea lor se realizează în mod total impredictibil la nivele locale, după reguli netransparente, care nu sunt aduse la cunoștința operatorilor feroviari.

Astfel, nu există o periodicitate în livrarea de borderouri privind aplicarea acestor tarife și se face abstracție chiar de ordine de ministru privind instituirea de secții cu capacitate saturată.

Tarifele finale sunt calculate după o procedură internă învechită, care nu este opozabilă terților.

Deși art. 30 din Legea nr. 202/2016 prevede expres reducerea costurilor de furnizare ale infrastructurii, aceasta a ajuns să fie mai scumpă prin perceperea a tot felul de tarife noi, pentru servicii inventate și neagreate cu operatorii feroviari.

(ii). Având în vedere resursele extrem de limitate ale CFR SA pentru întreținerea liniilor CF care fac parte din infrastructura feroviară publică, se impune ca tariful „de manevră” care se aplică pentru utilizarea infrastructurii CFR SA din stațiile CFR SA care servesc portul Constanța Nord, în valoare de 18,05 lei/vagon fizic, să fie un tarif – cu limită de timp – fapt care ar determina pe operatorii de transport să nu utilizeze nelimitat (în timp) infrastructura din cele trei stații CF, mai cu seamă în perioadele de vârf de trafic.

O problemă este insuficiența numărului de personal de execuție alocat pentru întocmirea borderourilor cu vagoane manevrate, fapt care dă naștere permanent la controverse între CFR SA care nu-și respectă propriile proceduri și OTF THF care prezintă liste autentice cu vagoanele manevrate, în cele trei unități feroviare din portul Constanța Nord.

(iii). Aplicarea tarifului se efectuează în baza unor proceduri interne aparținând CFR SA, care nu au fost niciodată discutate/convenite cu operatorii de transport feroviar (OTF). În 2002 cuantumul tarifului se calcula prin modalitatea de aplicare „pe zi chiar începută”. Din 2007, aplicarea acestui tarif este schimbată radical în sensul aplicării acestui tarif „pe oră chiar începută”.

(iv). Cauzele contractelor au fost impuse de către CFR SA, contractul fiind unul standard pentru toți operatorii din piață.

(v). Impunerea către OTF a tarifului de staționare operativă din stațiile de frontieră nu se justifică deoarece circulația trenurilor este reglementată de INCOMM, iar conducerea circulației trenurilor este realizată de CFR SA, prin organele specializate, astfel că OTF nu poate influența în niciun fel această staționare.

43. În urma analizei preliminare a plângerii OPSFPR, referitoare la o eventuală încălcare a prevederilor art. 56 alin. (2) din Legea nr. 202/2016 de către CFR SA, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar a hotărât, în ședința din data de 17.11.2017, declanșarea unei anchete în vederea investigării modalității de calcul și a percepției principalelor tarife, de către CFR SA.

#### **IV. ANALIZA ASPECTELOR SEMNALATE ÎN PLÂNGERE**

44. Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, prin Direcția de supraveghere feroviară (DSF), a analizat aspectele sesizate, referitoare la un posibil tratament inechitabil în ceea ce privește modalitățile de calcul ale celor trei tarife. Prin urmare, au fost transmise o serie de cereri de informații către CFR SA și a fost solicitat punctul de vedere referitor la modul de calcul al acestor tarife.

45. De asemenea, au fost transmise cereri de informații, referitoare la cele trei tarife analizate, și SC Grup Feroviar Român SA.

46. La data de 25.10.2017, OPSFPR a transmis CNSDF o adresă înregistrată cu nr. RG-14435/25.10.2017, în care a solicitat organizarea unei întâlniri, în vederea discutării tarifelor percepute de CFR SA și lipsa justificării legale a acestora.

47. La data de 17.11.2017 a avut loc întâlnirea între reprezentanții CNSDF și OPSFPR. În urma întâlnirii care a avut loc la sediul CNSDF, a fost întocmită o Minută a întâlnirii. În cadrul respectivei întâlniri, reprezentanții OPSFPR au susținut că tariful de staționare perceput de CFR SA este mult mai mare decât cel încasat de alți administratori de infrastructură din alte state UE, că nu este calculat în mod transparent, nu corespunde prevederilor Legii nr. 202/2016 și nu este fundamentat corespunzător. În continuare întâlnirii, reprezentanții OPSFPR au ridicat o serie de obiecții în ceea ce privește mai multe tarife percepute de către CFR SA.

48. Pentru clarificarea unor aspecte cuprinse în plângere, la data de 21.12.2017, a avut loc o întâlnire între reprezentanții DSF și conducerea SC Grup Feroviar Român SA, la sediul acestei societăți. În urma discuțiilor, a rezultat opinia conform căreia *“tariful de staționare nu este generat de cheltuieli suplimentare. Rolul acestuia trebuie să fie unul penalizator pentru reducerea capacităților.”*

49. SC Grup Feroviar Român SA a propus, ca în timpul procesului tehnologic de încărcare/descărcare, care poate fi stabilit la 48 de ore, să nu se tarifeze staționarea. Să se stabilească un tarif penalizator pentru perioada de după cele 48 de ore și 30 de zile și un alt tarif pentru perioada îndelungată de după cele 30 de zile.

50. La data de 22.11.2017, prin adresa nr. RG-16083/22.11.2017, CNSDF a solicitat CFR SA informații referitoare la structura și modul de calcul ale celor trei tarife cuprinse în sesizarea OPSFPR.

51. La data de 18.12.2017, CFR SA a transmis la CNSDF, răspunsul înregistrat cu nr. RG-17446/18.12.2017. În respectivul răspuns, CFR SA a transmis date referitoare la valorile celor trei tarife și a precizat care sunt Dispozițiile Directorului General al CFR SA care au introdus respectivele tarife.

52. Având în vedere faptul că CFR SA nu a transmis date referitoare la structura celor trei tarife și la modul de calcul al acestora, CNSDF a revenit cu o nouă cerere de informații, înregistrată cu nr. RG-1210/31.01.2018. În respectiva cerere de informații au fost solicitate, detaliat, cheltuielile directe și indirecte și orice alte tipuri de cheltuieli care au fost luate în calcul în alcătuirea cuantumului celor trei tarife, la momentul introducerii fiecăruia dintre acestea.

53. La data de 12.02.2018, CFR SA a transmis la CNSDF răspunsul înregistrat cu nr. RG-1719/12.02.2018. În respectivul răspuns, CFR SA a transmis cheltuielile avute în vedere la stabilirea celor trei tarife, începând cu anul 2007, motivând că nu mai deține informații privind costurile avute în vedere la momentul introducerii celor trei tarife (anii 2002-2003), deoarece aceste au depășit termenul de arhivare.

54. În urma analizei efectuate de către CNSDF, referitoare la calculația de cost privind staționarea operativă, staționarea îndelungată și acces convoi manevră, au fost observate o serie de inadvertențe legate de următoarele aspecte: valoarea salariilor luate în calcul la stabilirea tarifelor, modul de calcul netransparent al cheltuielilor generale de administrație, km de linii luați în calcul la stabilirea costului prestației, numărul mediu anual de ore prestate pentru furnizarea serviciilor. Practic, s-a constatat că toate variabilele luate în calcul pentru structurarea tarifelor au fost stabilite arbitrar, nefiind fundamentate în baza unor costuri transparente/reale.

55. La data de 07.03.2018, Direcția de supraveghere feroviară a transmis către mai mulți operatori de transport feroviar o solicitare pe e-mail referitoare la estimarea timpului de descărcare/încărcare a unui tren de marfă, în funcție de numărul de vagoane, de tonaj și de marfa descărcată. Din răspunsurile primite rezultă faptul că încărcarea/descărcarea unui tren de marfă se realizează într-un termen cuprins între 12-120 ore, în funcție de marfa încărcată/descărcată.

56. În urma solicitărilor de informații, a discuțiilor telefonice, dar și în urma unor discuții purtate cu reprezentanții CFR SA în cadrul întâlnirilor care au avut loc la Ministerul Transporturilor, în perioada februarie-aprilie 2018, aceștia au precizat că vor transmite noile modalități de calcul ale tarifelor, așa cum s-au angajat să le opereze.

57. La data de 16.04.2018, CFR SA a transmis adresa nr. RG-4981/16.04.2018, care conține noua Dispoziție a Directorului General al CFR SA de punere în aplicare a tarifelor conexe care vor fi publicate în Documentul de Referință al Rețelei (DRR), precum și modalitatea de calcul a acestora. CFR SA a precizat în respectiva adresă că *“Hotărârea Consiliului de Administrație al CFR SA nr. 50/30.03.2018, a aprobat tarifele conexe prin care au fost armonizate cotele de cheltuieli aferente prestațiilor efectuate către operatorii de transport feroviar, cu Dispozițiile Legii nr. 202/2016, care prevede un profit rezonabil de maxim 3%.”*

58. În urma analizei calculației de cost privind tarifele prezentate, efectuată în Nota DSF nr. 335/23.08.2018, s-a constatat menținerea în structura tarifelor a unor date/variabile a căror determinare a valorii rămâne netransparentă (ex: calculul cheltuielilor generale de administrație, structura cheltuielilor cu munca vie, costurile de menținere în funcțiune a infrastructurii feroviare necesare asigurării serviciilor conexe).

59. În urma analizei efectuate de către DSF în Nota nr. 335/23.08.2018, în ceea ce privește modalitățile de calcul ale celor trei tarife, s-a constatat lipsa de fundamentare economică a valorii tarifelor analizate. Valoarea specifică a acestora era următoarea:

- Tariful de staționare de lungă durată a materialului rulant – 0,10 lei/vag oră;
- Tariful de manevră a vehiculelor feroviare – 12,49 lei/operație de manevră;
- Tariful de acces al convoaielor de manevră la/de la infrastructura feroviară CFR – 6,53 lei/conv km.

60. Au fost analizate și calculații ale altor tarife prezentate de către CFR SA, după cum urmează:

- Tarif pentru transporturi excepționale – 295 lei/transport;
- Tarif pentru verificarea vehiculelor feroviare cu transporturi excepționale – 18,44 lei/vehicul feroviar;
- Tariful de staționare operativă a materialului rulant – 0,69 lei/vag oră;
- Tariful de opriri comerciale ale trenurilor de călători în stații și haltele de mișcare – 1,56 lei/oprire.

61. La data de 03.05.2018, CFR SA a transmis la CNSDF adresa înregistrată cu nr. RG-5735/03.05.2018, adresă care cuprinde Procedurile operaționale pentru aplicarea unor tarife conexe actualizate de către CFR SA. Punctul 5.2.2. din Proceduri prevede că *“Tariful pentru staționarea operativă se aplică după scurgerea termenului liber de staționare. Termenul liber de staționare este de 6 ore considerate de la sosirea vagoanelor pe liniile stației.”*

62. În urma analizelor efectuate, DSF a solicitat reprezentanților CFR SA organizarea unei întâlniri în vederea clarificării mai multor probleme, printre care și cele referitoare la tarife.

63. La data de 15.05.2018 a avut loc o întâlnire între reprezentanții DSF și reprezentanții CFR SA, pentru a discuta remediarea disfuncționalităților apărute în cadrul desfășurării activității în ceea ce privește tarifele analizate.

64. În ceea ce privește tarifele analizate, au fost discutate cheltuielile luate în calcul la stabilirea tarifelor, respectiv cheltuieli directe, cheltuieli indirecte, costul de producție și modul de distribuire a cheltuielilor generale și administrative în structura tarifelor (procentul de 19% reprezentând cheltuielile generale de administrație). De asemenea, a fost analizat și timpul de încărcare/descărcare a unui tren de marfă, având în vedere faptul că termenul liber de staționare era de 6 ore.

65. În urma întâlnirii a fost încheiat un proces-verbal în care reprezentanții CFR SA au precizat că *“Referitor la calculația tarifelor, așa cum a fost transmisă de către CFR SA prin adresa nr. RG-4981/16.04.2018, în urma discuțiilor clarificatoare, CFR SA va transmite răspunsul la solicitările Direcției de supraveghere feroviară până la data de 31.05.2018.”*



66. La data de 04.06.2018, CFR SA a transmis la CNSDF adresa înregistrată cu nr. RG-7277/04.06.2018, care cuprinde detalierea cheltuielilor pentru tarifele analizate. Din analiza datelor prezentate s-a constatat o transparentizare a modului de calcul a tarifelor (ex: numărul de ore efectiv prestat de un salariat pentru furnizarea serviciilor conexe) însă, în continuare, alte variabile rămân insuficient explicitate: numărul de km de linii luat în calcul, folosirea neunitară a termenilor vagon conventional oră respectiv vagon fizic oră, structura costurilor anuale de întreținere a liniilor ș.a.
67. În urma analizei efectuate, la data de 07.06.2018 a fost transmisă o nouă solicitare către CFR SA, care cuprinde o serie de clarificări ale modalităților de calcul ale tarifelor.
68. La data de 15.06.2018, CFR SA a transmis la CNSDF o nouă adresă, înregistrată cu nr. RG-7897/15.06.2018, care cuprinde o nouă detaliere a calculației tarifelor.
69. La data de 20.06.2018 a fost solicitat punctul de vedere al CFR SA referitor la tariful de staționare operativă a materialului rulant, în sensul modificării acestuia în funcție de timpul de încărcare/descărcare a unui tren de marfă, în funcție de marfa încărcată/descărcată, precum și de alte criterii relevante. De asemenea, a fost solicitat și bilanțul contabil al CFR SA pentru anul 2017.
70. La data de 03.07.2018 a fost transmisă o nouă cerere de informații către CFR SA, precum și către toate cele 8 sucursale regionale ale CFR SA, în care au fost solicitate date referitoare la:
- numărul total de salariați ai CFR SA, defalcat pe personal TESA și personal operativ;
  - numărul de salariați care se ia în calcul la stabilirea fiecărui tarif în parte;
  - numărul de linii pe care le au fiecare stație și haltă;
  - lungimea liniilor pentru fiecare operațiune în parte (circulație, staționare, încărcare/descărcare).
71. La data de 05.07.2018, CFR SA a transmis răspunsul la solicitările menționate mai sus, înregistrat cu nr. RG-9020/05.07.2018.
72. În urma unei noi solicitări de informații transmisă la data de 12.07.2018, reprezentanții CFR SA au solicitat organizarea unei întâlniri de lucru în vederea lamuririi tuturor aspectelor analizate de către CNSDF.
73. La data de 16.07.2018 a avut loc la sediul CNSDF o întâlnire de lucru între reprezentanții CFR SA și reprezentanții DSF. Aceasta a fost consemnată în procesul-verbal nr. DSF-282/12.07.2018.
74. În cadrul întâlnirii au fost abordate aspecte referitoare la problema raportărilor incomplete/parțiale. Reprezentanții DSF au atras atenția asupra inconsistenței datelor furnizate de către CFR SA cu privire la lungimea totală a rețelei, numărul stațiilor de călători și marfă (în special reanalizarea numărului de stații care dispun de 3 linii, inclusiv linia curentă, pentru facilitarea operațiunilor de încărcare/descărcare), datele financiare și structura cheltuielilor.
75. Reprezentanții CFR SA au invocat aspecte legate de terminologie, în sensul legii și al definițiilor din normativele CFR SA. Au menționat ca urmează să reanalizeze aceste aspecte și să furnizeze datele actualizate. În aceste sens, CFR SA urmează să definească în Documentul de referință al rețelei (DRR) termenii utilizați pentru calculul tarifelor, în acord cu Anexa II din Legea 202/2016.

76. Au fost discutate și inadvertențele între datele referitoare la calculul tarifelor și structura de costuri. S-au observat neconcordanțe în structura costurilor utilizate la calculul tarifului pentru accesul convoaielor de manevră pe infrastructura feroviară, precum și a tarifului pentru manevră pe liniile infrastructurii a vagoanelor care se introduc/se scot accidental din compunerea trenurilor, tariful pentru staționare operativă și de lungă durată. Suplimentar, CFR SA urmează să analizeze aspecte legate de detalierea tarifelor tuturor tipurilor de staționare, inclusiv a celui de garare, și eventuala introducere a acestui tarif.

77. Au avut loc discuții referitoare la modul de percepere a tarifului de staționare operativă, în special la scutirea plății acesteia pentru primele 6 ore în cazul operațiunilor de încărcare/descărcare. DSF a artătat că termenul de 6 ore nu este suficient pentru efectuarea acestor operațiuni raportat la facilitățile existente, durata efectivă a operațiunilor de încărcare/descărcare, raportată la facilitățile existente, fiind cuprinsă între 24 și 120 de ore în funcție de tipul mărfurilor. În acest sens CFR SA s-a angajat să reanalizeze durata pentru care nu se percepe acest tarif.

78. Pentru toate tarifele aduse în discuție, CFR SA s-a angajat să transmită până la data de 18.07.2018 metodologia de calcul și de aplicare, formula de calcul a acestora detaliată, cu explicarea modului în care s-a ajuns la valoarea agregată a costurilor directe, indirecte și a celor generale și administrative.

79. În consecință, CFR SA a transmis un set actualizat de calcul al tarifelor în care, pentru clarificarea staționării pe termen scurt a trenurilor, au detaliat tariful pentru staționare operativă a materialului rulant, în două tarife distincte, după cum urmează:

- tariful de staționare operativă a materialului rulant, care prevede un termen liber de staționare de 6 ore;
- tariful de staționare la încărcare/descărcare a vagoanelor, care prevede un termen liber de staționare de 24 ore.

80. La data de 26.07.2018 au fost primite datele solicitate de la cele 8 sucursale regionale ale CFR SA. DSF a centralizat datele respective, conform Notei nr. 335/23.08.2018.

(i). În ceea ce privește situația datelor referitoare la munca vie din componența tarifelor, s-au centralizat datele referitoare la numărul de salariați, primite de la sucursalele regionale ale CFR SA. Seturile de date cuprind numărul de salariați conform organizării actuale a companiei, detaliat pe tipul de tarife și date preluate din raportul anual (2017) al companiei privind cheltuielile cu personalul.

(ii). Față de situația diferitelor elemente de cost din alcătuirea tarifelor analizate, s-au centralizat numărul și tipul de gări conform anexei 9 din DRR, pentru anul 2019, împreună cu datele furnizate de către sucursalele regionale ale CFR SA care cuprind lungimea liniilor și viteza de circulație din stațiile și haltele de mișcare.

81. În cadrul analizei efectuate, referitoare tarifele analizate, s-au luat în considerare și informațiile actuale disponibile la nivelul Uniunii Europene privind tarifarea serviciilor feroviare cuprinse în primul draft al IRG Rail (Independent Regulators Group), organizația autorităților de reglementare la nivelul Uniunii Europene, din luna iulie 2018. Suplimentar, au fost utilizate și informațiile cu caracter public, conform situațiilor financiare publicate de către CFR SA pe pagina sa de internet după cum urmează:

Raportul de activitate 2017, Raportul administratorilor la 31 decembrie 2017, Bilanțul contabil.

82. În urma întâlnirii dintre reprezentanții DSF și cei ai CFR SA, care a avut loc la data de 07.08.2018, la sediul DSF, au fost lămurite ultimele aspecte privind calculația tarifelor analizate. Cu această ocazie, reprezentanții DSF au comunicat reprezentanților CFR SA observațiile desprinse din analiza efectuată, urmând ca acestea să fie luate în considerare la revizuirea calculației tarifelor.

83. La data de 13.08.2018, reprezentanții CFR SA au transmis pe e-mail ultima variantă a calculației revizuită a tarifelor analizate care include și observațiile reprezentanților DSF.

## V. CONCLUZII

84. În urma analizei comune DSF – CFR SA, efectuată în cadrul anchetei privind investigarea unor posibile încălcări ale Legii nr. 202/2016, CFR SA a agreat să modifice quantumul acestor tarife, după cum urmează:

**84.1. Tarif pentru transporturi excepționale** – 286 lei/transport. Tariful se aplică pentru ansamblul vehiculelor feroviare care fac obiectul unui transport excepțional.

**84.2. Tarif pentru verificarea vehiculelor feroviare cu transporturi excepționale** – 19 lei/ vehicul feroviar. Prin vehicul feroviar se înțelege, după caz:

- vagon;
  - grup de vagoane cu încărcătură comună;
  - material rulant de tracțiune,
- Care fac parte dintr-un transport excepțional.

**84.3. Tarif de staționare operativă a materialului rulant**, care cuprinde:

- tarif staționare vagon – 0,55 lei/vagon oră;
  - tarif staționare MR motor – 0,91 lei/MR motor oră;
- Tariful se aplică după expirarea unui termen liber de staționare de 6 ore. Prin vagon se înțelege vagon fizic pe patru osii.

**84.4. Tarif de staționare operativă a materialului rulant pentru staționare mai mare de 30 de zile** – 0,08 lei/vagon oră, sau dacă tariful este exprimat în lei/zi, acesta este 1,80 lei/vagon zi.

Tariful se aplică pentru vagoanele cu staționare mai mare de 30 zile, în urma acceptului CFR SA, după analizarea cererii OTF.

Prin vagon se înțelege vagon fizic pe patru osii.

**84.5. Tarif de staționare la încărcare/descărcare a vagoanelor** – 0,39 lei/vagon oră.

Tariful se aplică pentru staționarea la liniile de încărcare/descărcare sau la liniile publice pentru încărcare/descărcare, după expirarea unui termen liber de staționare de 24 ore. Liniile de încărcare/descărcare sunt linii destinate acestui scop, care în principiu sunt dotate cu rampe și/sau magazii.

Liniile publice sunt linii puse la dispoziția beneficiarilor pentru operații de încărcare/descărcare și care nu sunt dotate obligatoriu cu rampe.

Prin vagon se înțelege vagon fizic pe patru osii.

**84.6. Tarif de manevră a vehiculelor feroviare – 11,94 lei/operație de manevră.**

Prin operație de manevră se înțelege ansamblul manevrelor efectuate de către un OTF, pentru un anumit scop ( de exemplu manevra de introducere/scoatere a locomotivei de la tren, manevra pentru darea afară a unui vagon defect din tren, manevra de atașare grup de vagoane etc.), indiferent de numărul de vehicule din convoaiele de manevră din cadrul operației de manevră.

Prin vehicule se înțeleg vagoane și/sau material rulant de tracțiune.

**84.7. Tarif de acces al convoaielor de manevră la/de la infrastructura feroviară CFR – 5,39 lei/convoi km.**

Tariful se aplică pentru distanța de la linia de unde este expediat convoiul, până la macazul de racord (ramificație) la infrastructura feroviară CFR, indiferent de numărul de vehicule din convoi.

Prin vehicule se înțeleg vagoane și/sau material rulant de tracțiune.

**84.8. Tarif de opriri comerciale ale trenurilor de călători în stații și halte de mișcare – 1,56 lei/oprire.**

85. CFR SA a practicat tarife pentru serviciile conexe rezultate dintr-un mod arbitrar de calcul, folosind ca bază costuri istorice, indexate periodic, în funcție de evoluții economico-financiare din economia națională (inflație, curs valutar) și nivelul salarial înregistrat la nivelul companiei.

86. Tarifele practicate au prezentat un grad ridicat de ambiguitate, elementele componente nefiind explicitate în Declarația de referință a rețelei sau în alte documente care să fie accesibile pentru consultare publică. Totodată, termenii utilizați pentru calculul tarifelor nu erau aplicați unitar, existând diferențe de interpretare în definirea elementelor de cost ale tarifelor.

87. În urma demersurilor CNSDF, CFR SA a actualizat modul de calcul al tarifelor analizate, ceea ce va determina o scădere semnificativă (cuprinsă între 22-59%), în cazul a 5 dintre acestea.

88. În urma analizei, și pe baza datelor aflate la dispoziția CNSDF, au rezultat elemente care conduc la constatarea încălcării dispozițiilor art. 56 alin. (2) din Legea nr. 202/2016 de către CFR SA, în ceea ce privește modalitatea de calcul a tarifelor analizate.

În temeiul prevederilor art. 56 alin. (2), alin. (6) lit. a) și alin. (7) din Legea nr. 202/2016, coroborate cu prevederile art. 6 alin. (1) lit. b) din Regulamentul de organizare, funcționare și procedură a Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar,

## **CONSILIUL NAȚIONAL DE SUPRAVEGHERE DIN DOMENIUL FEROVIAR**

### **DECIDE**

**Art. 1.** Se constată încălcarea dispozițiilor art. 56 alin. (2) din Legea nr. 202/2016 de către Compania Națională de Căi Ferate "CFR" SA, în ceea ce privește modalitatea de calcul a tarifelor analizate.

**Art. 2.** Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar impune Companiei Naționale de Căi Ferate “CFR” SA, în baza prevederilor art. 56 alin. (7) din Legea nr. 202/2016, următoarele măsuri, pentru remedierea situației constatate:

a). Compania Națională de Căi Ferate “CFR” SA are obligația de a aplica structura și valoarea tarifelor analizate, conform ultimei variante transmise la Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar la data de 13.08.2018, după cum urmează:

**1. Tarif pentru transporturi excepționale** – 286 lei/transport. Tariful se aplică pentru ansamblul vehiculelor feroviare care fac obiectul unui transport excepțional.

**2. Tarif pentru verificarea vehiculelor feroviare cu transporturi excepționale** – 19 lei/ vehicul feroviar. Prin vehicul feroviar se înțelege, după caz:  
- vagon;  
- grup de vagoane cu încărcătură comună;  
- material rulant de tracțiune,  
Care fac parte dintr-un transport excepțional.

**3. Tarif de staționare operativă a materialului rulant**, care cuprinde:  
- tarif staționare vagon – 0,55 lei/vagon oră;  
- tarif staționare MR motor – 0,91 lei/MR motor oră;  
Tariful se aplică după expirarea unui termen liber de staționare de 6 ore. Prin vagon se înțelege vagon fizic pe patru osii.

**4. Tarif de staționare operativă a materialului rulant pentru staționare mai mare de 30 de zile** – 0,08 lei/vagon oră, sau dacă tariful este exprimat în lei/zi, acesta este 1,80 lei/vagon zi.  
Tariful se aplică pentru vagoanele cu staționare mai mare de 30 zile, în urma acceptului CFR SA, după analizarea cererii OTF.  
Prin vagon se înțelege vagon fizic pe patru osii.

**5. Tarif de staționare la încărcare/descărcare a vagoanelor** – 0,39 lei/vagon oră.  
Tariful se aplică pentru staționarea la liniile de încărcare/descărcare sau la liniile publice pentru încărcare/descărcare, după expirarea unui termen liber de staționare de 24 ore.  
Liniile de încărcare/descărcare sunt linii destinate acestui scop, care în principiu sunt dotate cu rampe și/sau magazii.  
Liniile publice sunt linii puse la dispoziția beneficiarilor pentru operații de încărcare/descărcare și care nu sunt dotate obligatoriu cu rampe.  
Prin vagon se înțelege vagon fizic pe patru osii.

**6. Tarif de manevră a vehiculelor feroviare** – 11,94 lei/operație de manevră.  
Prin operație de manevră se înțelege ansamblul manevrelor efectuate de către un OTF, pentru un anumit scop ( de exemplu manevra de introducere/scoatere a locomotivei de la tren, manevra pentru darea afară a unui vagon defect din tren, manevra de atașare grup de vagoane etc.), indiferent de numărul de vehicule din convoaiele de manevră din cadrul operației de manevră.  
Prin vehicule se înțeleg vagoane și/sau material rulant de tracțiune.

**7. Tarif de acces al convoaielor de manevră la/de la infrastructura feroviară CFR – 5,39 lei/convoi km.**

Tariful se aplică pentru distanța de la linia de unde este expediat convoiul, până la macazul de racord (ramificație) la infrastructura feroviară CFR, indiferent de numărul de vehicule din convoi.

Prin vehicule se înțeleg vagoane și/sau material rulant de tracțiune.

**8. Tarif de opriri comerciale ale trenurilor de călători în stații și halte de mișcare – 1,56 lei/oprire.**

CFR SA are obligatia sa aplice noile tarife incepand cu 01.10.2018

b). Compania Națională de Căi Ferate “CFR” SA are obligația de a actualiza și publica în Declarația de referință a rețelei atât termenii și definițiile utilizate, cât și valoarea tuturor tarifelor practicate.

c). Compania Națională de Căi Ferate “CFR” SA are obligația de a notifica la Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar orice propunere de modificare de structură/valoare ce urmează a fi adusă tarifelor practicate.

**Art. 3.** Compania Națională de Căi Ferate “CFR” SA, va notifica Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar în cel mult 15 zile de la data punerii în aplicare a măsurilor din prezenta decizie, precum și orice intenție de modificare ulterioară a acestora.

**Art. 4.** În eventualitatea în care, din motive obiective, Compania Națională de Căi Ferate “CFR” SA nu poate implementa măsurile impuse în termenele prevăzute în prezenta decizie, va solicita în scris și motivat Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar prelungirea acestora.

**Art. 5.** Conform prevederilor art. 61 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 202/2016, nerespectarea măsurilor impuse de către Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar printr-o decizie constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 0,1% la 0,4% din cifra de afaceri totală realizată de întreprinderea în cauză în anul financiar anterior sancționării.

**Art. 6.** Prezenta decizie intră în vigoare la data comunicării acesteia.

**Art. 7.** Prezenta decizie poate fi atacată în contencios administrativ, conform art. 57 alin. (2) din Legea nr. 202/2016, la Curtea de Apel București, în termen de 30 de zile de la comunicare.

**Art. 8.** În conformitate cu art. 57 alin. (1) din Legea nr. 202/2016, prezenta Decizie va fi publicată pe pagina de internet a Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar.

**Art. 9.** Direcția de supraveghere feroviară va urmări aducerea la îndeplinire a prezentei decizii.

**Art. 10.** Direcțiile și compartimentele de specialitate, din subordinea Secretarului General, vor transmite prezenta decizie la:

**Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din Romania**, cu sediul în Bulevardul Pipera nr 1-IA, corp A, etaj 9, Voluntari, în calitate de reclamantă.

**Compania Națională de Căi Ferate “CFR” SA**, cu sediul în București, B-dul. Dinicu Golescu, nr. 38, sector 1, în calitate de societate reclamată.

### **Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar**

Președinte: Otilian Neagoe.....

Membri: Daniel Picu .....

Nicoleta Elisabeta Crișan.....

Lucian Nicolae Stroe.....

Vamvu Danusia.....