



## **CONSILIUL CONCURENȚEI**

---

## **CONSILIUL DE SUPRAVEGHERE DIN DOMENIUL FERROVIAR**

# **RAPORT ANUAL**

# **2011**

## CUPRINS

<b>1. Despre Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar</b>	
1.1 Scurtă prezentare.....	3
1.2. Misiunea și atribuțiile principale ale Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar.....	4
1.3 Acțiuni desfășurate în urma preluării organismului de control de către Consiliul Concurenței.....	5
<b>2. Evoluția sectorului feroviar din România în anul 2011</b>	
2.1 Scurtă prezentare.....	7
2.2 Infrastructura feroviară.....	8
2.3 Transportul feroviar de marfă.....	9
2.4 Transportul feroviar de călători.....	10
<b>3. Activități ale Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar</b>	
3.1 Ședințele lunare al Consiliului feroviar.....	13
3.2 Contestațiile și solicitările primite de Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar.....	17
3.3 Deciziile Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar.....	17
3.4 Transparența decizională.....	17
3.5 Controlul juridic al deciziilor consiliului de supraveghere din domeniul feroviar.....	18
<b>4. Alte activități ale Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar cooperare.....</b>	<b>18</b>
<b>5. Ce ne propunem în anul 201.....</b>	<b>23</b>

## 1.Despre Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar

### 1.1 Scurtă prezentare

Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar (CDSF) a fost înființat în anul **2005**, ca rezultat al demersurilor de preaderare la Uniunea Europeană și a transpunerii în legislația națională a art.30 din Directiva 2001/14/CE privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță.

Directiva 2001/14/CE a fost transpusă în prevederile Ordonanței Guvernului nr.89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță.

Hotărârea Guvernului [nr.812/2005](#) a stabilit [Regulamentul](#) de organizare și funcționare, atribuțiile și finanțarea Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar.

În anul **2008** Comisia Europeană a declanșat procedura de infrigement pentru aplicarea incorecta de catre Romania a art.30 din Directiva 2001/14/CE, respectiv pentru neasigurarea independenței Consiliului.

Acest organism a funcționat în cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (MTI), până în anul 2011 când, prin adoptarea Ordonanței nr.21 din **23 februarie 2011**, a fost preluat în cadrul Consiliului Concurenței, urmând să funcționeze ca structură fără personalitate juridică, cu o componență de 6 membri și un președinte. Prin această mutare s-a dorit conformarea cu cerințele acțiunii declanșate de Comisia Europeană - Cauza nr. 2008/2108 - referitoare la implementarea directivelor primului pachet feroviar. În data de **13 iulie 2011** a fost adoptată Hotărârea Guvernului nr.708 care modifică Hotărârea Guvernului nr.812/2005 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare, atribuțiile și finanțarea Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar.

Membrii CDSF sunt specialiști din domeniile: feroviar, afaceri europene, economic și juridic.

În prezent, Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar este organizat ca o structură fără personalitate juridică în cadrul Consiliul Concurenței, structură independentă 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;
- operatorii de transport feroviar.

În scopul asigurării desfășurării activității CDSF, Secretariatul acestuia funcționează sub forma unui compartiment cu caracter permanent în structura Consiliului Concurenței.

## **1.2. Misiunea și atribuțiile principale ale Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar**

Misiunea principală a CDSF este aceea de a asigura accesul transparent și nediscriminatoriu la infrastructura feroviară. **Pentru exercitarea rolului de arbitru în domeniul feroviar, Consiliul feroviar:**

- analizează și soluționează toate contestațiile împotriva deciziilor luate de administratorul infrastructurii feroviare sau, dacă este cazul, de operatorul de transport feroviar, cu privire la:
  - a) documentul de referință al rețelei;
  - b) criteriile conținute în documentul de referință al rețelei;
  - c) procedura de alocare a capacităților de infrastructură feroviară și rezultatele acesteia;
  - d) sistemul de tarifare;
  - e) nivelul sau structura tarifelor de utilizare a infrastructurii feroviare pe care trebuie să le plătească sau pe care ar putea avea obligația să le plătească;
  - f) măsurile privind accesul 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;
- urmărește și se asigură că tarifele stabilite de administratorul infrastructurii feroviare sunt în conformitate cu prevederile legale în vigoare și au un caracter nediscriminatoriu;
- autorizează negocierile dintre solicitanți și administratorul infrastructurii feroviare cu privire la nivelul tarifelor de utilizare a infrastructurii feroviare;
- supraveghează negocierile dintre solicitanți și administratorul infrastructurii feroviare cu privire la nivelul tarifelor de utilizare a infrastructurii feroviare și intervine imediat în cazul în care negocierile ar putea să contravină prevederilor legale în vigoare;
- se pronunță asupra tuturor contestațiilor și adoptă măsurile necesare pentru remedierea situației, într-un termen de maximum o lună de la primirea tuturor informațiilor;
- monitorizează activitatea pe piața de servicii de transport feroviar, inclusiv pe piața de transport feroviar de marfă, fără a încălca prevederile legale privind concurența și activitatea instituțiilor/autorităților publice competente în domeniu;
- adoptă măsurile necesare pentru buna sa funcționare;

- colaborează cu ministerele și cu alte autorități publice în îndeplinirea atribuțiilor ce îi revin;
- analizează periodic respectarea cadrului legal în domeniul său de activitate și face propuneri pentru îmbunătățire, în concordanță cu reglementările Uniunii Europene;
- efectuează schimburi de informații cu organisme de supraveghere similar 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 UE.

Poate depune la **Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar o contestație** orice parte interesată care consideră că a fost tratată incorect, a fost obiectul unei discriminări sau a fost prejudiciată în alt fel de către administratorul infrastructurii feroviare sau societate feroviară.

Ca urmare a **contestației primite** și, dacă este cazul, **din proprie inițiativă**, Consiliul de supraveghere **decide cât mai curând posibil măsurile necesare** pentru corectarea unor evoluții nedorite de pe aceste piețe, în conformitate cu reglementările în vigoare.

### **1.3 Acțiuni desfășurate în urma preluării organismului de control de către Consiliul Concurenței**

Ca urmare a preluării CDSF de către Consiliul Concurenței, s-au demarat o serie de acțiuni în vederea îndeplinirii noilor atribuții de autoritate de reglementare în domeniul feroviar.

Astfel, prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr.656/05.08.2011 a fost desemnata noua componență a Consiliului feroviar. Membrii Consiliului feroviar sunt:

- 1) Otilian Neagoe, Vicepreședinte în cadrul Consiliului Concurenței – președinte al Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar;
- 2) Vasile Șeclăman, Secretar General în cadrul Consiliului Concurenței – membru al Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar;
- 3) Anca Atomi, inspector de concurență în cadrul Consiliului Concurenței - membru al Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar;
- 4) Dan Picu, director de cabinet în cadrul Consiliului Concurenței - membru al Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar;

- 5) Liliana Mușat, director general în cadrul Ministerul Transporturilor și Infrastructurii - membru al Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar;
- 6) Marin Stancu, consilier superior în cadrul Ministerul Transporturilor și Infrastructurii; - membru al Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar;
- 7) Petru Mărculeț, șef serviciu în cadrul Ministerul Transporturilor și Infrastructurii - membru al Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar.

Începând cu luna august au avut loc, lunar, ședințe ale Consiliului feroviar în formula desemnată prin Ordin al Președintelui Consiliului Concurenței.

În cadrul acestor ședințe s-au purtat discuții privind probleme organizatorice, probleme privind evoluția pieței feroviare în ultimii 2 ani, dar și cu privire la realizarea unor modificări de ordin legislativ pentru a eficientiza activitatea organismului de control din domeniul feroviar.

De asemenea, pentru o mai bună cunoaștere a problemelor cu care se confruntă actorii din acest sector, Consiliul Feroviar și-a propus realizarea de analize cu reprezentanții acestora. Astfel, în anul 2011 în cadrul ședințelor Consiliului Feroviar a fost analizată activitatea desfășurată de Compania Națională de Căi Ferate "CFR" S.A. în ultimii ani, previziunile privind activitatea societății în 2012, precum și activitatea CFR Marfă.

În continuare, în primele luni ale anului 2012 va fi analizată activitatea desfășurată de CFR Calatori SA, vor avea loc discuții cu reprezentanții Autorității Feroviare Române și cu reprezentanții operatorilor privați din sectorul feroviar.

## **2. Evoluția sectorului feroviar din România în anul 2011**

### **2.1 Scurtă prezentare**

Transportul feroviar public din România constituie, prin natura sa, un sector strategic de interes național, reprezintă un serviciu public esențial pentru societate, contribuie la libera circulație, la rezolvarea unor interese majore ale economiei, la deplasarea persoanelor, mărfurilor și a altor bunuri, în interiorul țării și în trafic internațional, cu un grad înalt de siguranță, în condiții ecologice, eficiente și îndeplinește sarcini specifice pentru nevoile de apărare a țării, potrivit legii.

În anul 1998, prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998, s-a reorganizat prin divizare Societatea Națională a Căilor Ferate Române și s-a creat cadrul juridic necesar separării instituționale a activității de exploatare și întreținere a infrastructurii feroviare

de activitatea de operare a serviciilor de transport feroviar, respectând criteriile economiei de piață, în concordanță cu directivele Uniunii Europene – Directiva 91/440/CEE privind dezvoltarea căilor ferate comunitare, Directiva 95/18/CE și Directiva 95/19/CE în vigoare la acea dată.

După mai multe etape de organizare instituțională desfășurate în ultimii ani, sistemul feroviar actual are în componere 3 mari societăți cu capital de stat:

- Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.” – S.A., administratorul infrastructurii feroviare;
- Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători „C.F.R. Călători” – S.A., operatorul național de transport feroviar de călători;
- Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „C.F.R. Marfă” S.A., operatorul național de transport feroviar de marfă.

Sistemul feroviar mai are 2 societăți cu capital de stat pentru administrarea activelor feroviare – Societatea de Administrare a Activelor Feroviare „SAAF” – S.A. și respectiv de turism feroviar – Societatea Feroviară de Turism „SFT” – S.A. , a căror activitate actuală este foarte restrânsă.

În sectorul feroviar activează în prezent peste 30 operatori de transport feroviar cu capital privat de marfă și călători, care dețin în prezent circa 50% din piața transportul feroviar de marfă respectiv circa 3,5% din piața transportului feroviar de călători.

Autoritatea Feroviară Română (AFER) cuprinde 4 organisme independente înființate conform cerințelor directivelor comunitare:

- Autoritatea de Siguranță Feroviară Română (ASFR);
- Organismul de Licențe Feroviare Român (OLFR);
- Organismul de Investigare Feroviar Român (OIFR);
- Organismul Notificat Feroviar Român (ONFR)

De asemenea, în cadrul sistemului feroviar românesc, activează și Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară (CENAFER), instituție publică în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

## 2.2 Infrastructura feroviară

Înființata la 1 octombrie 1998 prin reorganizare și divizare a SNCFR, Compania Națională de Căi Ferate C.F.R. S. A. este o societate comercială pe acțiuni care desfășoară activități de interes public național pentru asigurarea efectuării transportului feroviar și pentru garantarea satisfacerii sarcinilor specifice nevoilor de apărare ale țării.

Compania Națională de Căi Ferate "CFR"-SA are în administrare infrastructura feroviară publică precum și bunurile rezultate din investiții, dezvoltări și/sau modernizări ale acesteia, urmare contractului de activitate încheiat între Ministerul Transporturilor și

Infrastructurii, în calitate de reprezentant al Guvernului și CNCF „CFR”-SA. Compania Națională de Căi Ferate "CFR"-SA mai deține în proprietate privată elemente de infrastructură feroviară, altele decât cele care constituie infrastructură feroviară publică, clădiri, terenuri etc.

C.F.R. S. A. gestionează o rețea de cale ferată cu o lungime de exploatare de 19.229 km, din care 2.429 km sunt închiriați unor operatori economici autorizați. Societatea are 8 filiale cu statut de societăți comerciale, dintre care 3 sunt în curs de fuziune cu compania. În subordinea CREIR CF se află subunități de trafic, linii și instalații care își desfășoară activitatea pe un număr de 131 secții de circulație.

Portofoliul de clienți ai C.F.R. S.A. este reprezentat de:

- **C.F.R. Călători, cu o cotă de piață de 71%**
- **C.F.R. Marfă, cu o cotă de piață de 13%**
- **Operatori privați pentru transportul de marfă 13%**
- **Operatori privați pentru transportul de călători 3%**

Sistemul actual al tarifului de utilizare a infrastructurii feroviare (TUI) este determinat în conformitate cu Metodologia de tarifare a utilizării infrastructurii feroviare publice prevăzută în anexa 4 la Actul adițional pentru anul 2011 la Contractul de Activitate al CFR (HG 552/2011) și care practic este aceeași cu cea stabilită inițial în anul 2009.

Numărul personalului angajat al C.F.R.S.A. la data de 31.08.2011 era de 24.248.

Formarea profesională și evaluarea cunoștințelor se fac pe baza standardelor ocupaționale și se realizează prin: participarea la cursuri organizate de către angajator sau de către furnizorii de servicii de formare profesională din țară sau din străinătate, stagii de adaptare profesională la cerințele postului și ale locului de muncă, stagii de practică și specializare în țară și în străinătate, ucenicie organizată la locul de muncă ș.a.

Activitatea de control la nivelul CNCF „CFR” S.A. se realizează în baza Dispoziției Directorului General al CNCF „CFR” SA nr. 74/2008 și în conformitate cu prevederile Legii nr. 55/2006, aceasta fiind efectuată în mod direct de către Revizoratul General de Siguranța Circulației și Control și de Revizoratele Regionale de Siguranța Circulației din cadrul Sucursalelor CREIR CF 1-8.

Dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței feroviare se realizează de către personalul de conducere, instruire și control din cadrul structurilor organizatorice cât și de către personalul cu responsabilități în siguranța feroviară.

Principalele obiective de siguranță feroviară pe care CNCF „CFR” SA le urmărește sunt:

- reducerea riscului de accident sau incident feroviar pentru menținerea nivelului de risc asumat la un prag minim acceptat;



- conștientizarea întregului personal cu privire la promovarea unei atitudini pozitive față de siguranța feroviară;
- asigurarea unei transparențe față de toate părțile interesate: personal, autorități, colectivități locale și clienți;
- diminuarea acțiunilor infracționale care au ca obiect furturile și distrugerile de elemente ale infrastructurii feroviare.

### 2.3 Transportul feroviar de marfă

Conform datelor făcute publice de către Institutul Național de Statistică, în primul trimestrul al anului 2011 s-a constatat o creștere a volumului de mărfuri transportate pe calea ferată cu 10,1% comparativ cu trimestrul I al anului 2010.

Cota de piață pe semestrul I 2011 este de 12,1% în raport cu celelalte moduri de transport și 49,3% pe piața feroviară de marfă, pentru parcursul marfurilor.

Operatorii feroviarți privați au în prezent o cotă de 12,5% și depășesc cota de piață deținută de C.F.R. Marfă.

Cea mai mare cotă de piață, de 50 % pentru parcursul marfurilor este deținută de transportul rutier.

Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă” și-a propus o serie de măsuri care se află în prezent în derulare:

- reorganizarea și reducerea numărului de stații, depouri de locomotive și revizii de vagoane, în concordanță cu activitatea desfășurată;
- fuziunea prin absorbție, de către CFR Marfă, a filialei de reparații vagoane SC IRV SA,;
- aplicarea unor măsuri organizatorice în exploatare, cu efect în reducerea consumului de combustibil în activitatea locală;
- propunerea de susținere financiară parțială a transportului RO-LA din fondul de mediu acordat operatorilor de transport feroviar;
- reducerea structurilor teritoriale și transformarea treptată a acestora în Centre Logistice de Servire Clienți;
- Valorificarea activelor neeconomice care au devenit redundante (clădiri, locomotive, vagoane, alte active);
- Repararea materialului rulant și reducerea arieratelor prin capitalizare

Prin programul de restructurare și reorganizare a activității SNTFM C.F.R. MARFĂ S.A. au fost reduse începând cu 2010 un număr de 2.516 posturi, societatea având la sfârșitul lunii octombrie un număr de 8.297 posturi ;

Principalele măsuri și acțiuni întreprinse de CFR Marfă pentru atingerea obiectivelor de siguranță constau în: identificarea, evaluarea și clasificarea accidentelor, incidentelor, precum și abaterilor produse în activitatea de transport feroviar în legătura cu siguranța

circulației feroviare de către personalul CFR Marfă, instruirea salariaților implicați în activitatea de transport feroviar în legătură cu aspectele de siguranța circulației, astfel încât să-și exercite atribuțiile de serviciu, cu respectarea reglementărilor specifice, pentru dezvoltarea și îmbunătățirea siguranței feroviare, monitorizarea și evaluarea activității salariaților, în vederea eliminării unor potențiale neconformități în activitatea specifică, analizarea eficienței activității de control, stadiului realizării măsurilor corective dispuse și a măsurilor de îmbunătățire a activității etc.

## 2.4 Transportul feroviar de călători

CFR Călători desfășoară activități de interes național cu caracter public social. Furnizarea serviciilor de transport de către CFR Călători se face, în baza contractului de servicii publice încheiat odată la 4 ani cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii. Contractul de servicii publice se aprobă de Guvern și se actualizează anual după aprobarea bugetului de stat.

În decursul timpului obiectivul restructurării și respectiv al reorganizării CFR Călători a fost concentrarea asupra evoluției pieții de transport feroviar de călători și satisfacerea cerințelor acestora în condiții de siguranță și confort în conformitate cu standardele definite și la tarife acceptabile în comparație cu gradul de confort și ofertele alternative de transport.

În prezent asigurarea și urmărirea desfășurării activității în teritoriu, se face prin cele 8 sucursale de transport feroviar de călători care coordonează activitatea tuturor subunităților din structura lor precum: depouri de locomotive, revizii de vagoane, posturi de revizii, stații și halte de călători, unități dispersate pe întreg teritoriul țării.

Transportul feroviar de pasageri a înregistrat în anul 2011 o evoluție negativă, atât la numărul de pasageri transportați, cât și la parcursul pasagerilor comparativ cu anul 2010 (reducere cu 4,2%, respectiv cu 8,9%). În prezent **cota de piață** a transportului feroviar de călători (exprimată prin evoluția procentuală a parcursului pasagerilor transportați pe calea ferată față de parcursul total al pasagerilor transportați pe rutier și naval) este de **24%**.

Societatea CFR Călători are în vedere reducerea obligațiilor de servicii publice de tren.km care se poate face prin suspendarea activității de transport feroviar de călători pe un număr de aproximativ 18 secții, care realizează cele mai mari costuri și generează cele mai mici venituri.

În vederea stopării scăderii cotei de piață, pentru reorientarea călătorilor către transportul feroviar, CFR Calatori are în vedere adoptarea următoarele măsuri:

- modernizarea parcului de material rulant aferent serviciilor de transport regional și interregional;
- sporirea gradului de vizibilitate a serviciului efectuat de CFR Călători prin îmbunătățirea promovării atuurilor tradiționale ale transportului feroviar – siguranță, securitate, confort, a rolului de transport ecologic, transportul feroviar având nivelul de poluare cel mai mic pe unitate transportată dintre toate mijloacele terestre de transport de pasageri;
- îmbunătățirea serviciilor suplimentare oferite la bordul trenurilor – transportul gratuit în spații special amenajate al bicicletelor, al schiurilor, transportul autoturismelor, posibilitățile de catering, presă, etc.
- promovarea ofertelor tarifare sezoniere și permanente puse la dispoziția călătorilor ș.a.

Societatea se află în prezent în proces de restructurare. Numărul de personal s-a redus cu circa 1.000 de posturi față de anul 2010, conform Programului de restructurare și redresare economico-financiara a Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” – SA, societatea ajungând în prezent la 13.961 angajați.

Strategia de formare profesională se realizează la nivelul societății prin:

- programe de perfecționare „Metodologia instruirii adulților din domeniul feroviar”, organizate prin Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară – CENAFER pentru personalul cu atribuții de instruire;
- programe de formare profesională continuă generală și pe domeniile specifice CFR Călători CENAFER;
- programe de instruire de specialitate pentru formarea personalului ca operator de călători;
- programul de formare profesională continuă în domeniul feroviar pentru personalul cu responsabilități în siguranța circulației;
- organizarea de cursuri de integrare ingineri stagiați finalizate cu susținerea examenelor integrale de „șef stație”.

O importanță deosebită se acordă instruirii în domeniul siguranței feroviare și motivării personalului, astfel încât măsurile de îmbunătățire a siguranței feroviare să fie înțelese și adoptate de către fiecare salariat. Revizoratul General Siguranța Circulației și Control desfășoară pe baza de program aprobat de conducerea SNTFC CFR Călători –S.A. acțiuni de control general ale activității sucursalelor de transport feroviar de călători și subunităților aferente, precum și acțiuni inopinate, scopul controlului constând în asigurarea ordinii și disciplinei, respectarea legislației în vigoare, a ordinelor, a instrucțiunilor și a dispozițiilor specifice, depistarea neconformităților și a sistemelor greșite de lucru, a cauzelor ce le generează, stabilirea măsurilor pentru înlăturarea acestora, precum și de prevenire a apariției lor.

Fiecare sucursală de transport feroviar de călători are prevăzut în structura organizatorică câte un serviciu de siguranța circulației și control în subordinea directă a

directorului de sucursală, obiectivele acestui serviciu fiind similare Revizoratului General Siguranța Circulației și Control pentru raza de activitate a sucursalei.

Evoluția accidentelor/ incidentelor în care a fost implicată SNTFC CFR Calatori S.A. pentru perioada 2010–2011 este următoarea:

- în anul 2010 s-au înregistrat 156 accidente feroviare, din care un caz de coliziune produs la data de 27 septembrie în urma căruia a fost rănit șeful trenului 4504, 5 cazuri de incendii la materialul rulant, 82 cazuri de loviri de persoane de către materialul rulant aflat în mișcare și 68 cazuri de loviri la pasajele de trecere la nivel cu calea ferată;
- în anul 2011 s-au înregistrat 189 accidente feroviare, din care 2 cazuri de deraiere, 3 cazuri de incendii la materialul rulant, 107 cazuri de loviri de persoane de către materialul rulant aflat în mișcare și 77 cazuri de loviri la pasajele de trecere la nivel cu calea ferată.

### **3. Activități ale Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar**

#### **3.1 Ședințele lunare al Consiliului feroviar**

Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar organizează ședințe care se desfășoară lunar, pe baza unui program tematic anual, sau ori de câte ori este necesar pentru analizarea unor solicitări care nu suportă întârziere.

Ședințele Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar, la care participă membrii numiți prin Ordin de către președintele Consiliului Concurenței și coordonatorul Secretariatului Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar, sunt prezidate de președintele Consiliului feroviar.

Secretariatul Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar redactează și difuzează convocările, ordinea de zi și procesle-verbale ale ședințelor lunare la care participă membrii Consiliului feroviar;

Programul lunar al ședințelor a fost stabilit pe baza programului tematic anual, ținându-se seama de solicitările primite, precum și de alte aspecte de interes pentru Consiliul de supraveghere în domeniul feroviar, în conformitate cu atribuțiile legale ale acestuia.

#### **Ordinea de zi din ianuarie 2011**

- Raportul anual – 2010;
- Informare privind solicitarea transmisă în data de 19.01.2011 de către SC PETROTEL - LUKOIL SA, adresată Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar;

- Informare privind stadiul proiectului de Ordonanță de urgență privind unele măsuri pentru organizarea și funcționarea Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar.

#### **Ordinea de zi din februarie 2011**

- Transparența decizională;
- Informare privind stadiul proiectului de Ordonanță de urgență privind unele măsuri pentru organizarea și funcționarea Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar;
- Informare privind stadiul lucrărilor la solicitarea transmisă în data de 19.01.2011 de către SC PETROTEL - LUKOIL SA, adresată Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar.

#### **Ordinea de zi din martie 2011**

- Răspunsul Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar la solicitarea transmisă în data de 19.01.2011 de către SC PETROTEL - LUKOIL SA;
- Informare privind stadiul proiectelor de acte normative privind unele măsuri pentru organizarea și funcționarea Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar;
- Activitatea unor organisme similare din statele membre ale Uniunii Europene;

#### **Ordinea de zi din aprilie 2011**

- Adresa primită prin poșta electronică de la SC Petrotel-Lukoil prin care se solicită anularea Deciziei CSF D-03/29.12.2010;
- Informare privind stadiul proiectelor de acte normative privind unele măsuri pentru organizarea și funcționarea Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar.

#### **Ordinea de zi din mai 2011**

- Răspunsul Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar la adresa primită prin poșta electronică de la SC Petrotel - Lukoil, prin care s-a solicitat anularea Deciziei CSF D-03/29.12.2010;
- Informare privind stadiul proiectelor de acte normative privind unele măsuri pentru organizarea și funcționarea Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar;
- Stadiul adoptării acquis-ului comunitar în domeniul feroviar.

#### **Ordinea de zi din iunie 2011**

- Programul tematic orientativ al ședințelor Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar pe semestrul II 2011;

- Informare privind stadiul proiectelor de acte normative privind unele măsuri pentru organizarea și funcționarea Consiliului de Supraveghere din domeniul feroviar.

#### **Ordinera de zi din iulie 2011**

- Activitatea organismelor din domeniul feroviar privind: licențele de transport feroviar, siguranța feroviară, investigarea accidentelor feroviare și certificările realizate de organismul notificat;
- Informare privind stadiul proiectelor de acte normative privind unele măsuri pentru organizarea și funcționarea Consiliului de Supraveghere din domeniul feroviar.

#### **Ordinea de zi din 25 august 2011**

- Probleme ale activității curente.

Au fost clarificate probleme de ordin organizatoric (pecum preluarea și actualizarea site-ului Consiliului feroviar de către Consiliul Concurenței, preluarea arhivei Consiliului feroviar de la înființare până în prezent, desemnarea unei persoane din cadrul Consiliului Concurenței pentru a se ocupa de activitățile specifice de secretariat pentru întâlnirile Consiliului feroviar - pregătire ședințe, gestionare documentație, convocare membri).

#### **Ordinea de zi din 14 septembrie 2011**

- Piața feroviară din România. Prezentarea principalelor aspecte tehnico-economice și organizatorice – semestrul I/2011;
- Propuneri privind modificarea OG nr.89/2003, cu modificările și completările ulterioare, ca urmare a preluării Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar de către Consiliul Concurenței.

#### **Sintetizând, amendamentele legislative propuse vizează:**

- Introducerea în lege a unei prevederi exprese privind posibilitatea Consiliului feroviar de a **acționa din oficiu**, nu doar ca urmare a primirii unei contestații;
- Stipularea, în mod expres în lege a faptului că **deciziile Consiliului de supraveghere nu sunt suspensive de executare de drept**, ci doar dacă instanța competentă decide acest lucru, la cererea părții interesate.
- **Majorarea nivelului amenzilor** pe care le poate aplica Consiliul feroviar (nivelul propus este de la 0,1% lei până la 1% din cifra de afaceri a contravenientului);
- **Eliminarea hotărârii de guvern** ca și act normativ de aprobare a Regulamentului de organizare și funcționare a Consiliului feroviar precum și înlocuirea sa cu Ordin al

- presedintelui Consiliului Concurenței (prin care se aprobă și se pune în aplicare legislația secundară privind activitatea structurilor din cadrul autorității de concurență);
- Introducerea în lege a posibilității ca organismul de reglementare să aplice **amenzi cominatorii** pentru a determina părțile:
  - să respecte deciziile Consiliului feroviar,
  - să se supună controlului efectuat pentru îndeplinirea atribuțiilor Consiliului feroviar,
  - să furnizeze informațiile necesare pentru îndeplinirea atribuțiilor specifice organismului de reglementare;
- **Instituirea puterilor de inspecție** – conform procedurilor folosite de Consiliul Concurenței ;
- **Stabilirea Curtii de Apel București ca și instanța la care pot fi contestate deciziile adoptate de Consiliul Feroviar** (având în vedere că, în prezent, actele adoptate de Consiliul Concurenței în îndeplinirea atribuțiilor sale se contestă de către cei interesați la instanța de judecată aflate pe raza municipiului București).

#### **Ordinea de zi din 12 octombrie 2011**

- Piața feroviară din România. Prezentarea principalelor aspecte tehnico-economice și organizatorice privind funcționarea pieței în anii 2009 și 2010;
- proiectul Regulamentului de organizare și funcționare, atribuțiile și finanțarea Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar.

#### **Ordinea de zi din 16 noiembrie 2011**

- Prezentare realizată de către societatea C.F.R. S.A.
  - Organigrama societății C.F.R. S.A – prezentare în dinamică (2000-2011);
  - Prezentarea societății C.F.R. S.A. în intervalul 2000-2011 cu principalii indicatori tehnico-economici. (Analiză comparativă)
  - Tarifele de utilizare a infrastructurii practicate de societate, prezentate în evoluția lor;
  - Programul de investiții pentru următorii ani, respectiv strategia fiscal-bugetară până în anul 2014;
  - Aspecte de profunzime privind siguranța circulației. Măsuri preconizate pentru optimizare;
  - Strategia de formare profesională (formare inițială și formare continuă) a personalului;
- Participarea unei delegații a Consiliului feroviar la conferința RailNet Europe-Organismele de reglementare în domeniul feroviar-Comisia Europeană, din data de 27 octombrie, Viena.

**Ordinea de zi din 14 decembrie 2011**

- Prezentare realizată de către societatea C.F.R. Marfă S.A.
  - Organigrama societății C.F.R. Marfă S.A.;
  - Prezentarea societății C.F.R. Marfă S.A. în intervalul 2000-2010 cu principalii indicatori tehnico-economici (Analiză comparativă);
  - Execuția bugetară pe anul 2011 (la 9 luni) și situația financiară a societății la 01.11.2011 (debite, credite etc.) proiect de buget 2012;
  - Programul de investiții pentru perioada 2011-2014;
  - Aspecte care privesc restructurarea societății, privatizarea și relația cu C.F.R. S.A.;
  - Siguranța circulației-preocupări, măsuri, acțiuni, numărul accidentelor în ultimii 5 ani (comentarii);
  - Strategia de formare profesională (formare inițială și formare continuă) a personalului.
  
- Informarea membrilor Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar cu privire la vizita de lucru realizată de către delegația CSDF la regionala CFR S.A. Brașov.

**3.2 Contestațiile și solicitările primite de Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar**

În perioada ianuarie - iulie 2011 au fost primite la Consiliul de supraveghere 2 solicitări, astfel:

- Solicitarea transmisă în data de 19.01.2011 de către SC PETROTEL - LUKOIL SA, adresată Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar prin care această societate a cerut reanalizarea situației în contextul solicitării nr. MTI 15445 / 23.09.2010 a SC PETROTEL - LUKOIL SA prin care această societate a contestat tariful practicat de către Compania Națională de Căi Ferate „CFR” – SA în cadrul contractului de exploatare și locațiunea unei linii ferate industriale.

În urma analizării aspectelor de drept și de fapt, Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar a comunicat răspunsul către SC PETROTEL - LUKOIL SA.

- La data de 15 aprilie 2011, Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar din cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, a primit o solicitare prin poșta electronică de la SC Petrotel-Lukoil prin care această societate a solicitat anularea Deciziei CSF D-03/29.12.2010.

În urma analizării aspectelor de drept și de fapt, Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar a comunicat răspunsul către SC PETROTEL - LUKOIL SA.



### 3.3 Deciziile Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar

În anul 2011 nu au fost adoptate decizii de către Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar.

### 3.4 Transparența decizională

Publicarea informațiilor privind Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar a fost realizată prin intermediul website-ului Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar – [www.consiliulferoviar.ro](http://www.consiliulferoviar.ro).

### 3.5 Controlul juridic al deciziilor consiliului de supraveghere din domeniul feroviar

Contestațiile împotriva deciziilor luate de Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar, se soluționează potrivit Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

În anul 2011 SC PETROTEL - LUKOIL SA a contestat la instanța de judecată Decizia Consiliului feroviar Nr. CSF/D-03/ 29.12.2010. În prezent instanța de judecată a declinat competența în vederea soluționării acestei cauze Curții de Apel București.

## 4. Alte activități ale Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar

Pentru o mai bună cunoaștere a pieței feroviare din România, Președintele Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar s-a întâlnit în luna noiembrie cu reprezentanții Asociației Transportatorilor Feroviari din România.

În perioada 8-9 decembrie 2011 o delegație a Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar a participat la o vizită de studiu la Regionala C.F.R. Brașov.

**La nivel european**, cu sprijinul Comisiei Europene, organismele de control în domeniul feroviar fac schimb de informații în ceea ce privește activitatea, principiile și practicile decizionale, în scopul coordonării principiilor decizionale pe teritoriul Uniunii.

Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar a participat la reuniuni menite să faciliteze schimbul de experiență și cunoașterea problemelor din sectorul feroviar cu care se confruntă organismele similare de control din cadrul Uniunii Europene.

- Conferinta organizată de către RailNetEurope

În octombrie 2011, o delegatie a Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar a participat la Conferinta organizata de catre RailNetEurope, o asociație ce reunește majoritatea administratorilor de infrastructură feroviară și organismele de alocare a capacităților feroviare din Europa. Obiectivul urmărit de catre RailNet Europe este acela de a asigura accesul rapid si simplu la caile ferate europene, de a realiza coordonarea, armonizarea si monitorizarea operatiilor si activitatilor de alocare a capacităților de infrastructură feroviară în traficul internațional.

În cadrul conferinței, reprezentanții RNE au prezentat activitatea desfasurată în ceea ce privește stabilirea termenilor și condițiilor generale cu privire la folosirea infrastructurii feroviare de la nivel european (EGTC). Pentru administratorii de infrastructură, EGTC oferă un cadru standard de bune practici pentru relațiile contractuale dintre administratorii de infrastructură feroviară și utilizatorii acesteia. Prin stabilirea EGTC se urmărește:

- sporirea certitudinii juridice pentru părțile implicate în utilizarea infrastructurii feroviare;
- reducerea costurilor administrative și juridice;
- eficientizarea traficului internațional în cadrul Uniunii Europene.

Discuțiile din cadrul conferinței au vizat și *Proiectul „Regimul European de Performanță” (European Performance Regime – EPR), inițiat de RailNetEurope (RNE) și Uniunea Internațională a Căilor Ferate (UIC), isi are originile în Directiva Europeană 2001/14 privind alocarea capacităților de infrastructura feroviara, tarificarea utilizarii infrastructurii feroviare si certificarea în materie de siguranta, care stipuleaza faptul că Regimul de Performanta trebuie implementat pe intreaga retea a fiecărui stat membru.*

*Potrivit Directivei (Art.11), sistemele de tarificare a infrastructurii încurajează întreprinderile feroviare si administratorul infrastructurii, printr-un sistem de crestere a performantei, să reducă perturbările si să îmbunătățească performantele rețelei feroviare. Acesta poate contine sanctiuni pentru actiunile care perturbă exploatarea rețelei, compensatii pentru întreprinderile care au avut de suferit din cauza perturbării si prime care recompensează depășirea performantelor.*

Proiectul EPR vizează îmbunătățirea calității și punctualității serviciilor feroviare internaționale. Acesta a fost inițiat cu obiectivul de realizare a regimului de performanță care poate fi utilizat pentru traficul internațional și național, permițând unei rețele să aplice un singur regim de performanță pe întreaga regiune. În acest context, EPR ar trebui realizat pe baza întârzierii timpului trenurilor internaționale care circulă de-a lungul coridoarelor monitorizate de sistemul de transport feroviar de informații RNE (TIS -Train Information System, fost Europtirails).

Sistemul EPR trebuie să fie corect, transparent și fără cerințe administrative excesive. RNE va fi responsabil de implementarea concretă a sistemului EPR. În momentul în care vor fi elaborate rezultatele, se va decide dacă vor fi necesare îmbunătățiri, fie după sau în timpul aplicării sistemului pilot. De asemenea, aplicațiile IT specifice EPR și funcțiile asociate necesită să fie dezvoltate pentru legătura cu punctele de măsurare ale EPR, pentru a fi elaborate calcule privind întârzierile și rapoartele de performanță. Rapoartele specifice privind calitatea datelor vor fi introduse de RNE pentru a ajuta administratorii de infrastructură să îndeplinească cerințele datelor EPR.

- Reuniunea grupului de lucru a autoritatilor de reglementare din domeniul feroviar

În noiembrie 2011 a avut loc la Bruxelles reuniunea grupului de lucru a autoritatilor de reglementare din domeniul feroviar, organizată de către Comisia Europeană – Directorate General for Mobility and Transport.

Discutiile din cadrul reuniunii au vizat în principal activitatea organismelor de reglementare din domeniul feroviar (RB) în a 2-a jumătate a anului 2011, Reteaua trans-Europeană de transport, al 4-lea pachet feroviar, precum și aspecte relevante din activitatea organismelor de reglementare.

Reteaua trans-Europeană de transport (TEN-T) joacă un rol important în asigurarea libertății de mișcare a pasagerilor și bunurilor în Uniunea Europeană. Aceasta include toate modurile de transport și suportă aproximativ jumătate din traficul de pasageri și marfă. Infrastructura de transport în cadrul UE este încă fragmentată atât din punct de vedere geografic cât și cu privire la modalitățile de transport.

Obiectivul principal al proiectului de Regulament privind TEN-T este de a stabili un sistem integrat al rețelei trans-europene de transport, care acopera toate statele membre și care ofera baza necesară pentru o dezvoltare echilibrată a tuturor modalităților de transport. S-a optat pentru adoptarea unui Regulament, având în vedere că acest instrument juridic are aplicabilitate generală, este obligatoriu în toate elementele sale și aplicabil direct în toate statele membre. Regulamentul Comisiei Europene trebuie să fie respectat integral de către cei cărora li se aplică (persoane fizice sau juridice, state membre, instituții ale Uniunii Europene). Acesta, spre deosebire de Directiva (care are caracter obligatoriu pentru statele membre destinate în ceea ce privește rezultatul care trebuie atins, dar le lasă pe acestea să aleagă forma și mijloacele), se aplică direct în toate statele membre, fără a trebui să facă obiectul unui act de transpunere pe plan național.

Comisia Europeană va urma o planificare dublu-nivel, constând în rețeaua centrală ce conectează principalele noduri de transport europene, și rețeaua globală, ce conectează infrastructurile de nivel mai mic.

Noua politică a fost elaborată în urma unui proces de consultare de doi ani și stabilește o rețea TEN-T compusă din două niveluri:

- O rețea centrală care trebuie să fie finalizată până în 2030 și care conectează principalele noduri de transport europene, în cadrul pieței unice.

Rețeaua centrală va acorda prioritate celor mai importante legături și noduri ale TEN T, astfel încât acestea să devină pe deplin funcționale până în 2030.

Reteaua centrală va include ca noduri principale capitalele statelor membre precum și alte centre economice și sociale importante, porturile mari, Porturile și aeroporturile care aparțin nodurilor urbane fac asadar parte din rețeaua centrală. Este esențial să se identifice secțiunile prioritare ale rețelei centrale și pentru a vedea în mod clar secțiunile unde infrastructura trebuie modernizată ori construită, respectiv unde există blocaje care trebuie înlăturate. Proiectele privind rețeaua centrală reprezintă o prioritate pentru cofinanțarea UE. În privința României, au fost incluse ca noduri în rețeaua centrală a TEN-T: București, Constanța și Timișoara.

- O rețea globală, reprezentând o vastă rețea afluentă care aduce trafic în rețeaua centrală și care are ca termen de finalizare anul 2050. Rețeaua afluentă globală va asigura acoperirea completă a UE și accesibilitatea tuturor regiunilor. Scopul este ca treptat, până în anul 2050, cea mai mare parte a cetățenilor și a companiilor din Europa să se afle la cel mult 30 de minute, ca timp de deplasare, de această rețea - „afluent”.

Ambele niveluri includ toate modurile de transport: rutier, feroviar, aerian, pe căi navigabile interioare și transportul maritim, precum și platformele intermodale.

Pentru funcționalitatea rețelei centrale, cerințele tehnice trebuie să fie în mod obligatoriu interoperabile la nivelul întregii rețele. De exemplu, acest lucru înseamnă că ERTMS (sistemul european de management al traficului feroviar) - sistemele SIT de bază pentru gestionarea circulației trenurilor - trebuie să se aplice peste tot. De asemenea, standardele de siguranță rutieră în ceea ce privește cerințele de siguranță în tuneluri și cerințele de siguranță rutieră trebuie să se aplice la nivelul întregii rețele, iar tehnologia pentru SIT (sistemele inteligente de transport) trebuie să se adauge la acestea.

În ansamblu, rețelele trans-europene vor încuraja competitivitatea și creșterea economică, vor stimula piața muncii, vor îmbunătăți siguranța și fiabilitatea transportului, vor reduce impactul negativ asupra mediului prin introducerea de standarde mai stricte de protecție și vor consolida cooperarea inter-regională.

În ceea ce privește transportul, stabilirea unei rețele trans-europene (TEN-T) urmărește crearea infrastructurii necesare funcționării optime a pieței interne comunitare.

Comisia Europeană a propus o reformare a celor trei Directive care alcătuiesc Primul Pachet Feroviar și implementarea unei Directive care să vizeze constituirea unui Spațiu Feroviar European Unic.

Parlamentul European a adoptat în primă lectură, la 16 noiembrie 2011, propunerea de revizuire a Primului Pachet Feroviar privind liberalizarea serviciilor feroviare. Propunerea de revizuire a primului pachet feroviar vizează inclusiv consolidarea organismului de reglementare din domeniul feroviar.

Astfel pentru realizarea unei competiții eficiente în zona feroviară europeană este esențial ca statele membre să aibă organisme de reglementare puternice, care să acționeze în mod independent. Fiecare stat membru ar trebui să asigure independența și imparțialitatea autorității naționale de reglementare astfel încât să elimine practicile discriminatorii în stabilirea taxelor pentru accesul la infrastructură, alocarea traselor și asigurarea accesului la serviciile feroviare conexe (precum vânzarea de bilete, instalații de reparații și mentenanță, stații de triaj, etc).

Potrivit propunerilor formulate de Comisia Europeană, evoluțiile pieței au arătat că o preocupare esențială o reprezintă consolidarea rolului organismelor de reglementare. Dacă trebuie să aibă un rol-cheie în asigurarea unui mediu corect cu condiții echitabile de acces, aceste organisme trebuie să primească mijloacele financiare, precum și personalul și echipamentul logistic necesare pentru îndeplinirea acestui rol.

În acest sens, organismul de reglementare trebuie să funcționeze într-un mod care să evite orice conflict de interese și orice posibilă implicare în atribuirea contractului de servicii publice în cauză. În ceea ce privește organizarea, deciziile de finanțare, structura juridică și luarea de decizii, organismul național de reglementare ar trebui să fie pe deplin independent de orice administrator de infrastructură, organism de tarifare, organism de alocare și de orice solicitant. Organismul național de reglementare trebuie să aibă capacitatea administrativă necesară, din punctul de vedere al personalului și al resurselor, pentru a asigura o piață a transportului feroviar deschisă și transparentă. Nivelul necesar de personal ar trebui să fie direct legat de nevoile pieței și să varieze în consecință. Acest organism ar trebui să hotărască cu privire la plângeri, să acționeze din proprie inițiativă, să ancheteze în caz de litigiu și să monitorizeze evoluția pieței.

- Workshop-ul organizat de către Comisia Europeană – DG MOVE, în data de 14 noiembrie 2011, la Bruxelles, cu privire la aplicarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători.

În 14 noiembrie 2011 a avut loc la Bruxelles workshop-ul autorităților de reglementare din domeniul feroviar, organizată de către Comisia Europeană –

Directorate General for Mobility and Transport având ca subiect aplicarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007

Discuțiile din cadrul reuniunii au vizat în principal studiul realizat de către DLA Piper referitor la aplicarea Regulamentului (CE) nr.1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători, clarificarea noțiunilor de “Obligație de serviciu public” (PSO - *Public Service Obligations*), scopul și baza legală a “Contractelor de

servicii publice” (PSC –*Public Service Contracts*) precum și modalitatea de atribuire a contractelor de servicii publice, și “Compensația de serviciu public”. Studiul referitor la aplicarea Regulamentului (CE)nr.1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători a fost realizat la solicitarea Comisiei Europene, pentru a facilita dialogul dintre statele membre și părțile interesate în activitatea transportului feroviar și rutier de călători cu privire la: prezentarea în ansamblu asupra situației contractuale existente, evaluarea situației actuale și recomandări pentru alegerea celor mai bune practici în domeniu.

Concluziile studiului au arătat că:

- Nu există încă o punere în practică completă a *Regulamentului*, deși acesta este în vigoare;
- Există o discrepanță mare între actele normative și practicile contractuale;
- Se constată probleme legate de interpretare și incertitudini referitoare la regulile de compensație;
- Se recomandă principii directoare ale UE;
- Se impun recomandări generale pentru punerea în aplicare a Regulamentului.

Pe baza studiului prezentat de către DLA Piper, precum și a discuțiilor purtate între reprezentanții părților interesate de subiectele din domeniul transportului feroviar, reprezentanții Comisiei Europene - DG MOVE, au subliniat faptul că Regulamentul trebuie să se bazeze pe principiul transparenței și al concurenței, ceea ce va permite punerea în practică a acestuia, într-un mod gradual.

## 5. Ce ne propunem în anul 2012

Pentru anul 2012 ne propunem accentuarea misiunii Consiliului feroviar ca și arbitru în sectorul feroviar, precum și consolidarea capacității administrative a Consiliului feroviar ca și structură a Consiliului Concurenței.

În același timp, în planul relațiilor externe ne propunem dezvoltarea și consolidarea relațiilor cu organismele similare de control din cadrul Uniunii Europene.