



CONSILIUL CONCURENȚEI

**CONSILIUL DE SUPRAVEGHERE
DIN DOMENIUL FERROVIAR**

RAPORT ANUAL

2012

CUPRINS

1. Despre Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar	
1.1 Scurtă prezentare	3
1.2 Misiunea și atribuțiile principale ale Consiliului de supraveghere.....	4
2. Evoluția sectorului feroviar din România	6
2.1 Scurtă prezentare	6
2.2 Deschiderea pieței – transportul feroviar de marfă	7
3. Activități ale Consiliului de supraveghere	11
3.1 Ședințele lunare ale Consiliului de supraveghere	11
3.2 Transparența decizională.....	12
3.3 Controlul juridic al deciziilor consiliului de supraveghere	12
4. Alte activități ale Consiliului de supraveghere - cooperare	13
5. Ce ne propunem în 2013	18

1.Despre Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar

1.1 Scurtă prezentare

Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar (denumit în continuare *Consiliul de supraveghere*) a fost înființat în anul **2005**, ca rezultat al demersurilor de preaderare la Uniunea Europeană și a transunerii în legislația națională a art. 30 din Directiva 2001/14/CE¹ privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță.

Acest organism a funcționat în cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii până în anul 2011 când, prin adoptarea Ordonanței nr.21 din **23 februarie 2011**, a fost preluat în cadrul Consiliului Concurenței. Prin această mutare s-a dorit conformarea cu cerințele acțiunii declanșate² de Comisia Europeană - Cauza nr. 2008/2108 - referitoare la implementarea directivelor primului pachet feroviar.

La data de **10 septembrie 2012** încetează, prin demisie, mandatul reprezentanților din cadrul MTI care făceau parte din Consiliul de supraveghere.

Astfel, prin Ordinul Președintelui Consiliului Concurenței nr.1057 din 30.10.2012, componența Consiliului de supraveghere, se modifică prin numirea unui inspector de concurență în calitate de membru. Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar este alcătuit, în noua sa structură, din 5 membri.

În data de 1 noiembrie 2012 a fost publicată în Monitorul Oficial al României nr. 738 **Legea nr. 188/2012 pentru aprobarea OUG 21/2011 privind unele măsuri pentru organizarea și funcționarea Consiliului de supraveghere**. Prin modificările și completările pe care le aduce acest act normativ se creează cadrul juridic necesar astfel încât organismul de reglementare din domeniul feroviar, să fie pe deplin independent față de entitățile reglementate și să dispună de instrumente care să-i permită o intervenție eficientă și credibilă în relația cu entitățile reglementate.

Principalele modificări aduse de acest act normativ constau în:

- eliminarea hotărârii de guvern ca și act normativ de aprobare a Regulamentului de organizare și funcționare a Consiliului de supraveghere;
- asigurarea faptului că membrii Consiliului de supraveghere nu se află în situații de conflict de interese în raport cu entitățile reglementate;

¹ 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.

² La data de 21 martie 2013 Comisia Europeană a adoptat decizia de clasare a cauzei 2008/2108 cu privire la transpunerea incorectă a dispozițiilor directivelor din primul pachet legislativ feroviar.

- asigurarea unui nivel descurajant al sancțiunilor pe care le poate aplica Consiliul de supraveghere;
- introducerea posibilității organismului de reglementare de a acționa din oficiu;
- reducerea numărului membrilor Consiliului de supraveghere de la 7 la 5.

Urmare modificărilor legislative, Regulamentul privind organizarea și funcționarea Consiliului de supraveghere a fost publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I nr. 120 din 04.03.2013.

Prin publicarea acestui Regulament se abrogă, în conformitate cu prevederile art. II alin. (2) din Legea nr. 188/2012 prevederile *Hotărârii Guvernului nr.812/2005 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare, atribuțiile și finanțarea Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 724 din 10 august 2005, cu modificările și completările ulterioare.*

În prezent, Consiliul de supraveghere este organizat ca o structură fără personalitate juridică în cadrul Consiliul Concurenței. În scopul asigurării desfășurării activității Consiliului de supraveghere, Secretariatul acestuia funcționează sub forma unui compartiment cu caracter permanent în structura Consiliului Concurenței.

1.2 Misiunea și atribuțiile Consiliului de supraveghere

Misiunea principală a Consiliului de supraveghere este aceea de a asigura accesul transparent și nediscriminatoriu la infrastructura feroviară.

Pentru exercitarea rolului de arbitru în domeniul feroviar, Consiliul de supraveghere îndeplinește următoarele atribuții:

- a) analizează și se pronunță, prin decizie, cu privire la plângerea formulată de orice solicitant, care consideră că a fost tratat inechitabil, a fost discriminat sau nedreptățit în orice fel și, în special, prin deciziile adoptate de administratorul infrastructurii sau de către operatorul de transport feroviar, în ceea ce privește documentul de referință al rețelei; criteriile conținute în documentul de referință al rețelei; procedura de alocare a capacităților de infrastructură feroviară și rezultatele acesteia; sistemul de tarificare; nivelul sau structura tarifelor de utilizare a infrastructurii feroviare care i se cer sau i se pot cere a fi plătite; măsurile privind accesul în condiții transparente și nediscriminatorii;

- b) urmărește și asigură că tarifele stabilite de administratorul infrastructurii feroviare sunt în conformitate cu prevederile legale în vigoare și au un caracter nediscriminatoriu;
- c) 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;
- d) se pronunță, prin decizie, asupra tuturor plângerilor formulate conform prevederilor de la lit.a) și adoptă măsurile necesare pentru remedierea situației semnalate, într-un termen de maximum 2 luni de la primirea tuturor informațiilor;
- e) monitorizează activitatea piețelor de servicii feroviare, fără a aduce atingere competențelor Consiliului Concurenței în aplicarea Legii concurenței nr.21/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- f) poate dispune, din proprie inițiativă, măsurile necesare pentru remedierea situației cu privire la aspectele prevăzute la pct.1, lit.a)-e), în vederea prevenirii discriminării unor solicitanți;
- g) adoptă regulamente și instrucțiuni pentru buna sa funcționare;
- h) colaborează cu autoritățile publice în îndeplinirea atribuțiilor ce îi revin;
- i) formulează recomandări pentru adoptarea de măsuri care să asigure caracterul nediscriminatoriu al tarifelor, al accesului la infrastructura feroviară și care să faciliteze dezvoltarea pieței serviciilor de transport feroviar;
- j) analizează periodic respectarea cadrului legal în domeniul său de activitate și face propuneri pentru îmbunătățire, în concordanță cu reglementările Uniunii Europene;
- k) efectuează schimburi de informații cu organisme de supraveghere similare din statele membre ale Uniunii Europene și din statele candidate la aderare cu privire la activitatea lor, la principiile și practicile lor decizionale, astfel încât principiile decizionale ale acestuia să fie armonizate cu cele ale organismelor de supraveghere din statele membre ale Uniunii Europene;
- l) întocmește și aprobă propunerea de buget propriu, care va fi parte a proiectului de buget al Consiliului Concurenței;
- m) Consiliul de supraveghere îndeplinește orice alte atribuții specifice prevăzute de *lege*.

2. Evoluția sectorului feroviar din România

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.

Principalele întreprinderi active pe piața feroviară și cotele lor de piață

Înființată 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 și desfășoară activități de interes public, pentru asigurarea efectuării transportului feroviar și interes național pentru garantarea satisfacerii sarcinilor specifice nevoilor de apărare ale țării.

Compania Națională de Căi Ferate CFR SA administrează o rețea feroviară de 10.818 km de cale ferată cu o lungime desfășurată de 20.210 km, activitatea companiei fiind organizată într-o structură centrală cu direcții de specialitate și 8 sucursale regionale de cale ferată organizate pe criterii teritoriale. CNCF "CFR"-SA are și 8 filiale cu statut de societăți comerciale. În subordinea CREIR CF se află subunități de trafic, linii și instalații care își desfășoară activitatea pe un număr de 131 secții de circulație.

Rețeaua feroviară administrată în prezent de către CFR SA are următoarele caracteristici generale:

- lungimea traseului feroviar: 10.818 km, din care:
 - lungime electrificată: 4.002 km
 - lungime neelectrificată: 6.816 km
 - lungime linie dublă: 2.909 km
 - lungime linie simplă: 7.771km
- lungimea totală a liniilor: 20.210 km din care
 - 17.691 km de infrastructură publică administrată de CFR
 - 2.519 km de infrastructură privată a CFR

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

- S.N.T.F. C.F.R. Marfă S.A., CFR Calători SA;
- OTF Marfă;
- OTF Calători

La sfârșitul lunii decembrie 2012 situația statistică a documentelor emise de către Organismul de Licențe Feroviare Român – OLFR era următoarea:

	Licențe pentru transport feroviar de călători	Licențe pentru transport feroviar de marfă	Licențe pentru transport feroviar de călători și marfă	Licențe pentru manevră feroviară
	operatori naționali alți operatori	operatori naționali alți operatori	operatori naționali alți operatori	
Total emise	$\frac{3}{3}$	$\frac{1}{36^*}$	$\frac{0}{4}$	77
Retrase	$\frac{1+1^{**}}{0}$	$\frac{0}{16}$	$\frac{0}{1}$	58
Total active	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{19}$	$\frac{0}{3}$	19

Unde: *) - pentru S.C. UNICOM TRANZIT SA s-a emis o licență nouă de transport marfă, activă de la 01.01.2013;

***) – SFT București – a fost retrasă licența temporară de transport (valabilă 6 luni)

2.2 Deschiderea pieței – transportul feroviar de marfă

Pe piața transportului feroviar din România pe lângă compania de stat CFR Marfă activează și 24 de firme private.

Companiile feroviare de marfă care au cota de piață, calculată pentru parcursul mărfurilor, mai mare de 1% sunt:

- SNTFM “CFR Marfă” – 45 %;
- Grup Feroviar Român – 25,88%;
- Servtrans Invest - 5.67%;
- Cargo Trans Vagon - 5.05%;
- Unifertrans - 4.08%;
- DB Schenker Rail România - 3.65%;
- Transferoviar Grup - 2.48%;
- Vest Trans Rail - 1.73%;
- Rail Cargo România- 1.08%



S.N.T.F CFR Marfă S.A. a fost înființată la 1 oct.1998, prin divizarea SNCFR. Activitatea principală a societății constă în transportul feroviar de marfă în trafic

local și internațional cu vagoane complete și unități de transport intermodal, prestații accesorii transportului feroviar de marfă.

Zona de activitate a societății este reprezentată de întreaga rețea de cale ferată din România. Organizarea teritorială este la nivelul întregii rețele de cale ferată. Astfel, societatea este organizată în 4 sucursale: Muntenia-Dobrogea, Banat-Oltenia, Transilvania și Moldova, 89 stații de gestionare, 8 depouri de exploatare locomotive și 12 de revizii de vagoane.

Transportul pe calea ferată din România este liberalizat și din anul 2001 au apărut operatorii privați de transport marfă pe calea ferată.

În ultimii ani, CFR Marfă a pierdut teren în fața companiilor private cu activitate în acest sector. În 2000, compania feroviară de stat deținea o cotă de piață de 100%, cinci ani mai târziu scăzuse deja la 79,9%. Cota de piață deținută de CFR Marfă la finalul anului trecut era de circa 45%, calculată pentru parcursul mărfurilor.

Principalii competitori ai SNTF CFR Marfă sunt: Grup Feroviar Roman (GFR), Servtrans Invest, Cargo Trans Vagon, Unifertrans, DB Schenker Rail Romania, Transferoviar Grup.

Evoluția pieței transportului feroviar de marfă

În anul 2008, C.F.R. Marfă pierde 10% din volumul de marfă transportat în 2007 și 12,5% din parcursul mărfurilor, datorită crizei economico-financiare declanșată la începutul trimestrului IV.2008.

În anul 2009, criza financiară mondială reduce prestația C.F.R. Marfă cu 40%, cu implicații negative în venituri.

În anul 2010, C.F.R. Marfă înregistrează o creștere de 4% pentru mărfuri și 7% pentru parcursul mărfurilor. Trendul crescător se păstrează și pe parcursul anului 2011. (Sursa: CFR Marfă).

Conform datelor publicate de Institutul Național de Statistică, în primele 9 luni ale anului 2012 C.F.R. Marfă înregistrează o cotă de piață de 44,8% pentru parcursul mărfurilor, față de cota de piață de 55,2%, înregistrată de operatorii feroviari privați pentru parcursul mărfurilor.

România are în prezent un număr important de operatori privați care realizează transport feroviar de marfă, iar începând cu anul 2001 cota de piață a CFR Marfă

a fost în scădere de la 100% în anul 2001 la aproximativ 45 % la sfârșitul anului 2012, în ceea ce privește parcursul mărfurilor.

Această evoluție a transportului feroviar de marfă indică faptul că operatorii privați se află în concurență directă cu CFR Marfă, iar clienții acestui serviciu beneficiază de posibilitatea de a alege transportatorul care oferă cel mai bun raport calitate-preț.

Transportul de marfă poate fi efectuat de către OTF români sau străini care dețin:

- licență de transport feroviar;
- certificat de siguranță;
- contract de acces încheiat cu gestionarul infrastructurii;
- trase alocate pentru ruta de transport.

Licența de transport feroviar poate fi obținută de către operatorii economici, persoane juridice române, care au făcut dovada că sunt capabili să îndeplinească cumulativ, cerințele în materie de: onorabilitate, capacitate financiară, competența profesională, asigurarea responsabilităților civile.

Licențele de transport feroviar acordate de către Organismul de Licențe Feroviare Român (OLFR) sunt valabile și în celelalte state membre ale Uniunii Europene pentru servicii echivalente de transport feroviar. La rândul său, OLFR recunoaște ca valabile pe căile ferate din România licențele de transport feroviar acordate de autoritatea relevantă dintr-un alt stat membru al UE.

Certificatul de siguranță este documentul prin care se atestă că un operator de transport feroviar, deținător al licenței, poate să execute un tip de serviciu de transport feroviar pe secții de circulație ale căilor ferate din România. Autoritatea responsabilă cu acordarea certificării în materie de siguranță este Autoritatea de Siguranță Feroviară Română (ASFR), organism independent care funcționează în cadrul Autorității Feroviare Române - AFER.

Pentru accesul pe infrastructura feroviară administrată de CFR, OTF trebuie să încheie un **contract de acces pe infrastructură** cu CFR. Contractul de acces stabilește drepturile și obligațiile CFR și OTF în ceea ce privește alocarea și utilizarea capacităților de infrastructură. Contractul de acces se încheie de obicei pentru perioada de valabilitate a unui mers de tren și are o structură standard aplicabilă la toți OTF pentru mersul de tren respectiv.

Un element important din perspectiva accesului operatorilor pe această piață este **tariful de utilizare a infrastructurii (TUI)**.

Metodologia de calcul a TUI se bazează în prezent pe următoarele elemente:

- a) distanța parcursă de tren;
- b) tonajul brut al trenului;
- c) tipul de trafic: marfă sau călători;
- d) ruta de circulație;

- e) clasa secției de circulație și dotarea cu sisteme de electrificare pentru asigurarea curentului de tracțiune.

TUI se calculează și se aplică pentru fiecare tren circulat, pe baza elementelor de mai sus. În prezent există un nou sistem informatic operațional (CALIPSO) care calculează TUI pentru fiecare tren al fiecărui OTF, având în vedere tonajul trenurilor și în consecință traficul efectiv realizat. Situația cu toate trenurile circulate este transmisă lunar fiecărui OTF pentru verificare, apoi în urma avizării sau a operării eventualelor corecții se emit facturile de TUI. Această procedură este asistată și verificată zilnic și este recunoscută pentru emiterea obligațiilor de plată referitoare la accesul pe infrastructură.

Pentru România a fost analizat sistemul actual, cu tarif pe tren-km în funcție de categoria de linie și de tonajul brut al trenului. Incepand cu 1 august 2009, în România TUI mediu pentru transportul de marfă este de 14,36 lei tren/km.

Din cele 25 de rețele analizate din UE se remarcă următoarele aspecte:

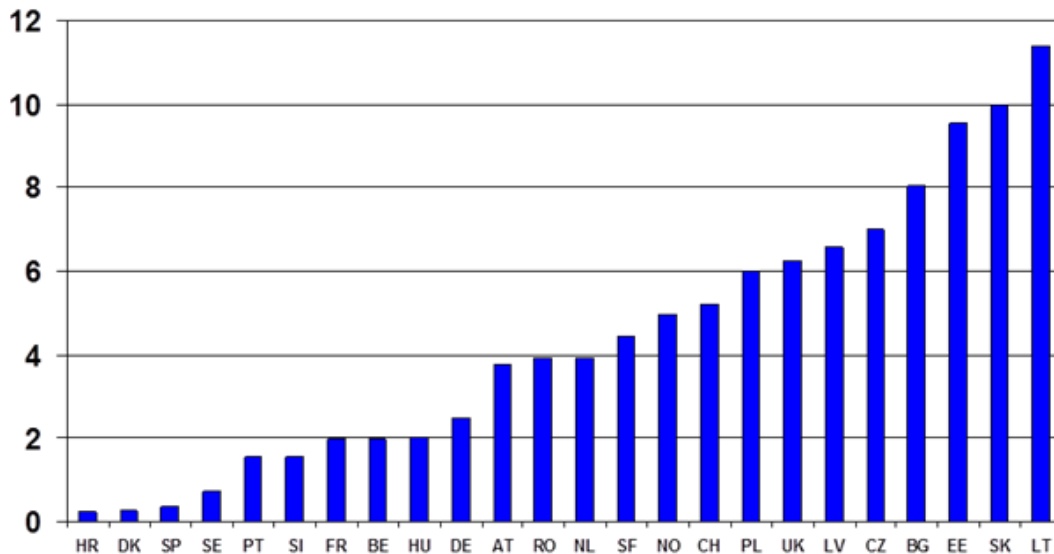
- 11 din țările analizate nu fac distincție între categoriile de linie. Celelalte 14 (inclusiv CFR) au între 3 și 12 categorii bazate pe regimul de viteză sau regiune/trafic suburban, etc;
- 21 de rețele au un sistem format dintr-o singură parte cu toate că ele pot implica până la trei variabile în calculul TUI;
- 3 rețele (Austria, Danemarca și Olanda) nu fac distincție între tipul de trafic (marfă/călători);
 - numai 5 rețele bazează sistemul pe perioada din zi în care circulă trenul;
 - numai 2 sisteme (Finlanda și Norvegia) își bazează TUI în exclusivitate pe tona brută-km;
 - 12 rețele (printre care și CFR SA) își bazează TUI pe atât pe tren-km tonă cât și brută-km.

Majoritatea sistemelor folosesc indicatorul tren-km pentru rețelele de electrificare dar cel puțin două sisteme tarifează pe tonă-km.

Situația comparativă a TUI în țări din Uniunea Europeană în anul 2011

Taxele de acces pentru tren de marfă tipic de 2000 tone

(euro/tren km)



* Sursa: C.F.R. SA

Referitor la **evoluția personalului** în ultimii ani la nivelul CFR Marfă s-a realizat o restructurare de amploare în structura personalului CFR Marfă. Cota de piață a scăzut la 49,90% iar numărul de personal a scăzut cu peste 70%.

Siguranța circulației

Directiva 2004/49/EC privind siguranța circulației a fost transpusă în România de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română - ASFR prin legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, cu modificările și completările ulterioare.

În conformitate cu prevederile *Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și rețeaua de transport cu metroul din România*, **accidentul** este definit ca „un eveniment neprevăzut, nedorit sau neintenționat ori un lanț specific de asemenea evenimente, care are consecințe dăunătoare”.

Accidentele se împart în următoarele categorii distincte: coliziuni, deraieri, accidente la treceri la nivel, accidentări ale persoanelor produse de materialul rulant în mișcare și incendii.

În anul 2012, pe infrastructura feroviară din România, s-a produs un număr total de 346 accidente feroviare, încadrate după cum urmează:

- 0 coliziuni între trenuri sau coliziuni între trenuri și alte vehicule feroviare în mișcare sau în staționare, cu excepția celor care pot fi scoase de pe linie cu brațele;
- 23 deraieri de vehicule feroviare din compunerea trenurilor în circulație;

- 175 de loviri ale vehiculelor rutiere, la trecerile la nivel de către trenuri în circulație;
- 147 de loviri ale persoanelor de către vehicule feroviare aflate în mișcare, cu excepția cazurilor de suicid;
- 1 incendiu la vehicule feroviare din compunerea trenurilor în circulație.

Prin accident grav se înțelege „ orice coliziune sau deraiere de trenuri, ducând la decesul a cel puțin o persoană sau vătămarea gravă a 5 sau mai multe persoane ori producând pagube importante ale materialului rulant, infrastructurii sau mediului și orice alt accident similar cu impact evident asupra reglementării siguranței feroviare sau asupra gestionării siguranței”.

Atât în anul 2011 cât și în anul 2012, pe infrastructura feroviară din România, nu au fost înregistrate accidente care să fie încadrate ca accidente grave.

Accidentul semnificativ este “orice accident care implică cel puțin un vehicul feroviar în mișcare și care provoacă moartea sau rănirea gravă a cel puțin unei persoane ori pagube semnificative materialului rulant, căii, altor instalații sau mediului ori perturbări importante ale traficului”.

În anul 2011 a fost înregistrat un număr de **217 accidente semnificative** defalcate pe următoarele categorii :1 coliziune de tren cu obstacol aflat în spațiul gabaritudinii de liberă trecere, 1 deraiere de tren, 43 accidente la trecerile la nivel inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel, 166 accidentări de persoane cauzate de material rulant în mișcare cu excepția sinuciderilor, 1 incendiu la materialul rulant și 5 alte accidente.

În anul 2012 a fost înregistrat un număr de **212 accidente semnificative** defalcate pe următoarele categorii: 0 coliziuni de trenuri inclusiv coliziuni cu obstacole aflate în spațiul gabaritudinii de liberă trecere, 0 deraieri de trenuri, 59 accidente la trecerile la nivel inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel, 148 accidentări ale persoanelor cauzate de material rulant în mișcare, cu excepția sinuciderilor, 0 incendii ale materialului rulant și 5 alte accidente.

Concluzionând, potrivit datelor furnizate de ASFR, se constată așadar o scădere a numărului total de accidente semnificative produse în anul 2012 față de anul 2011. Analizând, totodată, comparativ numărul de accidente semnificative, produse în anul 2012 față de anul 2011, pe tipuri de accidente semnificative, se constată:

- scăderea numărului de coliziuni de trenuri inclusiv coliziuni cu obstacole aflate în spațiul gabaritudinii de liberă trecere de la 1 la 0;
- scăderea numărului de deraieri de trenuri de la 1 la 0;

- creșterea numărului de accidente la trecerile la nivel inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel de la 43 la 59;
- scăderea numărului de accidentări ale persoanelor cauzate de material rulant în mișcare, cu excepția sinuciderilor de la 166 la 148;
- scăderea numărului de incendii ale materialului rulant de la 1 la 0;
- menținerea numărului de 5 alte accidente.

3. Activități ale Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar

3.1 Ședințele lunare ale Consiliului feroviar

Consiliul de supraveghere 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, la care participă membrii numiți prin Ordin de către președintele Consiliului Concurenței și inspectorii angajați în cadrul Secretariatului Consiliului de supraveghere, sunt prezidate de președintele Consiliului feroviar.

Secretariatul Consiliului de supraveghere 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 calendarului tematic anual, ținându-se seama de solicitările primite, precum și de alte aspecte de interes pentru Consiliul de supraveghere, în conformitate cu atribuțiile legale ale acestuia.

În anul 2012 Consiliul de supraveghere a continuat seria întâlnirilor lunare și analizelor cu reprezentanți ai operatorilor publici și privați din sectorul feroviar, pentru cunoașterea problemelor cu care se confruntă societățile din domeniul feroviar și găsirea unor soluții adecvate pentru remedierea acestora.

Astfel membrii Consiliului de supraveghere s-au întâlnit cu reprezentanții societății C.F.R. Călători S.A. În cadrul întâlnirii a avut loc o prezentare a societății, punându-se accent pe analiza comparativă privind principalii indicatori tehnico-economici ai societății în intervalul 2000-2011, pe probleme care vizează siguranța circulației, strategia de formare profesională și evoluția societății pe termen scurt și pe termen mediu.

În lunile primului semestru al anului 2012, în vederea clarificării problemelor semnalate de întreprinderile feroviare, Consiliul de supraveghere a organizat dezbateri cu reprezentanți ai gestionarului infrastructurii feroviare, ai Autorității

Feroviare Române (AFER), ai Centrului Național de Calificare și Instruire Feroviară (CENAFER) și ai Asociației Transportatorilor Feroviari (ATFER). În cadrul acestor dezbateri a fost pus în discuție modul în care se calculează tariful de utilizare a infrastructurii, modul în care se asigură echilibrul în relația dintre C.F.R. S.A. și operatorii feroviari, precum și situația actuală a furnizării și asigurării energiei electrice de tracțiune din sectorul feroviar.

De asemenea dezbaterile au vizat frecvența cu care se revizuiesc licențele pentru întreprinderile feroviare, respectiv posibilitatea de a deschide piața în ceea ce privește formarea profesională din sistemul feroviar - astfel încât să nu fie afectată siguranța circulației.

În luna septembrie membrii Consiliului de supraveghere s-au aflat într-o vizită de studiu la Sucursala „CREIR” Craiova. A fost o activitate de informare a organismului de reglementare, având loc, cu acest prilej, un foarte util schimb de opinii pe probleme curente și de perspectivă ale pieței feroviare românești

Membrii Consiliului de supraveghere au realizat analize tehnico-economice cu reprezentanții CFR SA și au monitorizat procesul negocierilor între CFR SA , ATFER și OTF privind contractul cadru de acces pe infrastructura feroviară pentru anul 2013, contract care s-a încheiat la începutul lunii decembrie 2012..

3.2 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.

3.3 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 anul 2012 au avut loc 3 termene stabilite de instanța de judecată. La ultimul termen de judecată din data de 18.01.2013, Curtea de Apel București, Secția a VIII-a Contencios Administrativ și Fiscal, a respins acțiunea în instanță introdusă

de S.C. PETROTEL- LUKOIL S.A. Ploiești, motivând că aceasta nu este întemeiată.

4. Alte activități ale Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar-cooperare

La nivel național reprezentanți ai Consiliului de supraveghere au participat la următoarele evenimente:

- Conferința organizată de Clubul Feroviar cu tema *Un transport feroviar de marfă eficient pentru servicii logistice competitive*. Conferința s-a desfășurat în perioada 25-26 aprilie 2012, la Constanța, reunind reprezentanți ai industriei feroviare, caselor de logistica și expediții, administratorilor de platforme multi-modale, administratorilor și operatorilor portuari;
- Participarea la întâlnirea de lucru cu tema: "Formarea profesională din sistemul feroviar", organizată de Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară în data de 14 iunie 2012;
- Conferința *Zilele Feroviare 2012*, organizată de Club Feroviar în perioada 1-2 octombrie.

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 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:

- Reuniunea părților interesate privind evaluarea impactului cu privire la propunerile legislative în ceea ce privește deschiderea piețelor din domeniul feroviar care s-a desfășurat în luna mai la Bruxelles;
- Reuniunea Grupului de Lucru al Organismelor de Reglementare din domeniul feroviar care s-a desfășurat în luna iunie la Barcelona;
- Grupul de lucru DERC (Development of European Railway Committee) organizată de Comisia Europeană (DG MOVE) în data de 14 noiembrie la Bruxelles, având ca temă coridoarele de transport feroviar de marfă;
- Prima întâlnire a Rețelei Europene a Organismelor de Reglementare din domeniul feroviar din 28-29 noiembrie 2012, Bruxelles.

5. Ce ne propunem în anul 2013

Pentru anul 2013 Consiliul de supraveghere își propune declanșarea unor studii de piață în domeniul transportului feroviar de marfă și al transportului feroviar de călători pe baza raportărilor indicatorilor relevanți pentru monitorizarea evoluției piețelor de servicii feroviare.

Totodată, membrii Consiliului de supraveghere vor continua seria întâlnirilor cu principalii actori din domeniul transportului feroviar: operatorii de marfă și operatorii de călători, managerul de infrastructură, reprezentanții AFER, CENAFER și cei ai ATFER.

În cadrul acestor întâlniri vor fi analizate și alte teme precum: strategia C.F.R. S.A. privind modernizarea infrastructurii feroviare, îndeplinirea procesului de alocare echitabilă și nediscriminatorie a capacităților de infrastructură feroviară, prevederile bugetare pe piața feroviară în anul 2013, aspecte privind școlarizarea / instruirea și calificarea personalului din domeniul feroviar ș.a.

Reprezentanții Consiliului de supraveghere vor evalua compatibilitatea documentului de referință al rețelei C.F.R. și a criteriilor conținute de acesta cu prevederile legislației în vigoare și a standardelor europene și vor analiza definirea noțiunii de echilibru economic în cadrul unui contract de servicii publice de transport feroviar, în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență nr. 62/2009 pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul feroviar.

Totodată, reprezentanții Consiliului de supraveghere vor continua să efectueze vizite de studiu la sucursale ale societății CFR S.A. și vor participa la evenimente naționale, conferințe și seminarii dedicate transportului feroviar.

În planul relațiilor externe Consiliul de supraveghere își propune dezvoltarea și consolidarea relațiilor cu organismele similare de control din cadrul Uniunii Europene. În acest sens, reprezentanții Consiliului de supraveghere vor participa la grupurile de lucru dedicate Organismelor de Reglementare și organizate de Comisia Europeană. În cadrul acestor întâlniri organismele de reglementare din domeniul feroviar fac schimb de informații în ceea ce privește activitatea, principiile și practicile decizionale, construindu-și experiența pe cele mai bune practici adoptate la nivelul Uniunii Europene.