

DECIZIA nr.01 din 04.03.2015

privind plângerea înaintată de către societatea EUROPEAN RAIL TRANSPORT FERVIAR S.R.L. având ca obiect posibila încălcare a prevederilor art. 31 alin. (1) din OG nr.89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare de către societatea RC-CF TRANS S.R.L.

În baza

1. OG nr.89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare, cu modificările și completările ulterioare, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 623 din data de 31 august 2003;
2. Decretului nr. 700 din 27 aprilie 2009, pentru numirea președintelui Consiliului Concurenței, publicat în Monitorul Oficial al României, nr. 901 din data de 20 decembrie 2011;
3. Ordinului Președintelui Consiliului Concurenței nr. 656 din 05 august 2011, pentru numirea președintelui Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar;
4. Ordinului Președintelui Consiliului Concurenței nr. 656 din 05 august 2011, pentru numirea unui membru al Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar;
5. Ordinului Președintelui Consiliului Concurenței nr. 1057 din 30 octombrie 2012, pentru numirea unui membru al Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar;
6. Ordinului Președintelui Consiliului Concurenței nr. 183 din 06 mai 2014, pentru numirea unui membru al Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar;
7. Ordinului Președintelui Consiliului Concurenței nr. 28 din 19 ianuarie 2015, pentru numirea unui membru al Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar;
8. Regulamentului privind organizarea și funcționarea Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar, Publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 120 din 04.03.2013;

Și având în vedere:

9. Plângerea formulată de către societatea EUROPEAN RAIL TRANSPORT FERROVIAR S.R.L., înregistrată la Consiliul Concurenței/Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar cu nr. RG 13812/20.11.2014;
10. Nota Secretariatului Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar nr. 20/27.02.2015 privind analiza plângerii formulate de către societatea EUROPEAN RAIL TRANSPORT FERROVIAR S.R.L.;
11. Informațiile și documentele transmise în urma solicitărilor Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar de către S.C. EUROPEAN RAIL TRANSPORT FERROVIAR S.R.L., S.C.RCF-TRANS S.R.L., Compania Națională Căi Ferate "CFR" S.A., Autoritatea Feroviară Română, Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară, Asociația Transportatorilor Feroviari din România în scopul completării plângerii mai sus menționată cu toate informațiile necesare analizei plângerii de către organismul de reglementare;
12. Procesul verbal nr.02/04.03.2015 al Ședinței Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar

Luând în considerare următoarele aspecte:

- (1) **S.C. EUROPEAN RAIL TRANSPORT FERROVIAR S.R.L.**, prin plângerea înregistrată la Consiliul Concurenței - Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar cu nr. RG 13812/20.11.2014, a semnalat posibila încălcare a prevederilor art. 31 alin. (1) din *OG nr.89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare, cu modificările și completările ulterioare* (denumită în continuare *OG nr. 89/2003*) de către întreprinderea RC-CF TRANS S.R.L.
- (2) Plângerea se referă la un posibil tratament inechitabil și/sau discriminatoriu în ceea ce privește stabilirea sistemului de tarifare în cadrul unui contract de exploatare pentru postul de mișcare de la km 200+400 pe secția de circulație neinteroperabilă Roșiori -Turnu Măgurele.

1. Etape procedurale în analiza plângerii

- (3) Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar a solicitat întreprinderii EUROPEAN RAIL TRANSPORT FERROVIAR S.R.L. date și informații suplimentare în vederea completării informațiilor care stau la baza plângerii. De asemenea, în vederea analizei plângerii formulate, au fost solicitate date și informații de la Compania Națională Căi Ferate "CFR" S.A., S.C.RCF-TRANS S.R.L., Autoritatea Feroviară Română – AFER, Asociația Transportatorilor Feroviari din România – ATFER.

- (4) Informațiile solicitate și necesare analizei plângerii s-au primit până în data de **14 ianuarie 2015**, dată de la care a început să curgă termenul legal prevăzut la art.31 alin.(5)¹ din *OG nr.89/2003*.

2. Părțile implicate

2.1 Informații privind reclamanta

- (5) **S.C. EUROPEAN RAIL TRANSPORT FERVIAR S.R.L.** (denumită în continuare "*European Rail*")² este persoană juridică română, cu sediul social în București, sector 1, str. Copșa Mică, nr.40, camera C20, înregistrată la Oficiul Național al Registrului Comerțului cu nr. J40/9218/2011, C.U.I. 28931122, activitatea principală fiind "Transporturi de marfă pe calea ferată" (cod CAEN 4920).

2.2 Informații privind întreprinderea al cărei comportament constituie obiectul plângerii

- (6) **S.C.RC-CF TRANS S.R.L.** (denumită în continuare "*RC-CF Trans*") este persoană juridică română, cu sediul în județul Brașov, localitatea Brașov, str. Oltului, nr.2, ap.2, birou 1, înregistrată la Oficiul Național al Registrului Comerțului cu nr. J08/775/2001, C.U.I. 14026264, activitatea principală fiind "Activități de servicii anexe pentru transporturi terestre" (cod CAEN 5221).

2.3. Poziția reclamantului față de întreprinderea pârâtă

- (7) *European Rail* are calitatea de beneficiar în cadrul contractului de exploatare și locațiune având ca obiect închirierea mijloacelor fixe administrate de *RC-CF Trans* și exploatarea liniei ferate industriale prin asigurarea accesului de pe/spre infrastructura administrată de *European Rail* spre/dinspre infrastructura feroviară administrată de *RC-CF Trans* a trenurilor, convoaielor și materialului rulant.

3. Aspectele semnalate în plângere

¹ Consiliul de supraveghere e obligat să se pronunțe asupra plângerilor formulate conform alin. (1) al aceluiași articol și în cazurile în care se constată încălcarea art. 31 alin. (1) din același act normativ, să adopte măsurile necesare pentru remedierea situației semnalate, într-un termen de maximum două luni de la primirea tuturor informațiilor necesare.

² Societatea este deținută în proporție de 95.3955% de Movilă Damaris Emanuela și 4.6045% de Grup Transport Feroviar S.A.

- (8) *European Rail* este proprietarul liniei ferate industriale (denumită în continuare LFI) de la punctul de lucru Uzina de vagoane Roșiori de Vede, situat în localitatea Roșiori de Vede, strada Uzinei nr.1, județul Teleorman precum și al respectivei fabrici de reparații vagoane.
- (9) Accesul de pe /spre LFI, respectiv spre/dinspre infrastructura feroviară publică, pe linia Roșiori Est – Turnu Măgurele, stația CFR/P AJ km 200+400, se face prin intermediul infrastructurii feroviare gestionată de *RC-CF Trans*. Accesul dinspre linia ferată neinteroperabilă gestionată de *RC-CF Trans* spre LFI se realizează printr-un schimbător de cale proprietate CFR S.A. care este deservit, în acest caz, exclusiv în folosul beneficiarului, *European Rail*.
- (10) *RC-CF Trans* a devenit³ începând cu data de 07.06.2012 gestionarul de infrastructură feroviară al liniei ferate Roșiori – Turnu Măgurele Port⁴. Prin preluarea acestei linii ferate neinteroperabile, *RC-CF Trans* se substituie CFR S.A. în raporturile cu proprietarii de linii ferate industriale⁵. În linie curentă de la Roșiori – Turnu Măgurele Port, la km 200+400 se află racordul (un schimbător de cale aparținând ca mijloc fix CFR S.A.) care face joncțiunea cu LFI fiind deservit de personal CFR S.A. exclusiv pentru această LFI, proprietatea *European Rail*.
- (11) În data de 04.02.2013, între cele două părți *European Rail* și *RC-CF Trans* a fost încheiat Contractul nr. [...] /2013 de exploatare și locațiune a liniei ferate industriale⁶, obiectul acestuia constituindu-l închirierea mijloacelor fixe administrate de *RC-CF Trans*, precum și asigurarea accesului de pe/spre infrastructura administrată de *European Rail* spre/dinspre infrastructura feroviară administrată de *RC-CF Trans* a trenurilor, convoaielor și materialului rulant. Tarifele stipulate în contract sunt aplicate conform *Dispoziției Directorului General CFR SA nr.83/09.09.2008*.
- (12) În anul 2012, societatea reclamantă a dat spre închiriere atât LFI cât și fabrica de reparații vagoane către [...] denumită în continuare [...] ⁷. Această societate are încheiate contracte de reparații vagoane de marfă cu [...] și cu [...] Concret, vagoanele sunt aduse/luate de la reparat de către cei doi operatori de transport feroviar la/de la societatea reparatoare [...].

³ În baza HG 643/2011 publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr.486 din 08.07.2011 *pentru aprobarea condițiilor de închiriere de către CNCF CFR S.A a unor părți ale infrastructurii feroviare neinteroperabile, precum și gestionarea acestora*

⁴ În baza Contractului de închiriere al Grupului de secții de circulație nr 2 (RUIC 51), încheiat între CNCF CFR S.A. și RC-CF TRANS S.R.L.

⁵ Conform art. 28 din OG 60/2004 privind reglementările referitoare la construirea, întreținerea, repararea și exploatarea căilor ferate, altele decât cele administrate de CFR S.A., cu modificările și completările ulterioare (denumit în continuare OG 60/2004)

⁶ Contract încheiat conform prevederilor art.13 al OG 60/2004, aprobată prin legea 402/2004, potrivit căruia "proprietarul unei linii ferate industriale aflate în exploatare, cu racordarea directă sau indirectă la infrastructura feroviară administrată de CFR SA, care dorește să aibă acces la infrastructură, va încheia un contract de exploatare a liniei ferate industriale cu CFR S.A. conform legislației în vigoare"

⁷ Societatea este deținută în proporție de 99.5% de [...] și 0,5% de [...]

- (13) În expunerea aspectelor semnalate, societatea reclamantă consideră că a fost „șantajată” de *RC-CF Trans* pentru încheierea contractului de exploatare și locațiune nr. [...] /2013 a liniei ferate industriale Roșiori – Turnu Măgurele Port la tarife nejustificat de mari pentru prestări servicii în cadrul componentei constante, stipulată în contract în anexa 4, la punctul 4 “deservirea cu personal CFR S.A.⁸ a ramificațiilor și semnalelor de acoperire a liniilor industriale”. Prin „personal CFR” se înțelege personalul gestionarului liniei ferate aparținând CFR S.A. prin Sucursala Regională de Căi Ferate Craiova sau personalul aparținând *RC-CF Trans* (după preluarea secției Roșiori – Turnu Măgurele Port).
- (14) Ca urmare a neînțelegerilor de natură financiară dintre părți, respectiv a neplății facturilor emise în baza contractului de exploatare, *RC-CF Trans* a dispus suspendarea traficului feroviar pe linia CFR Roșiori – Turnu Măgurele Port (km 200+400) spre și dinspre LFI aparținând reclamantei, începând cu data de 01.08.2014. Astfel, reclamanta a arătat că se află în imposibilitatea de a-și onora obligațiile contractuale față de CFR Marfă S.A. și ceilalți parteneri contractuali, fapt de natură a-i produce pagube iminente și imposibil de reparat și de a conduce la închiderea activității și disponibilizarea unui număr de 150 de angajați.
- (15) Totodată, reclamanta prezintă și istoricul fostei companii, S.C ROVA S.A.,(vechea denumire a *European Rail*) care ar fi întâmpinat aceleași probleme de natură discriminatorie în ceea ce privește tarifarea serviciilor prestate în cadrul unor contracte de exploatare și locațiune încheiate în anul 2008 cu CN CFR SA. Astfel, *European Rail* consideră că a fost tratată inechitabil, discriminatoriu în ceea ce privește tariful prevăzut pentru deservirea cu personal a ramificațiilor de către gestionarul intastructurii feroviare, *RC-CF Trans*.
- (16) Pe parcursul expunerii faptelor s-a arătat că cele două societăți (*European Rail* și *RC-CF Trans*) se află în continuare în litigiu privind plata sumelor restante neachitate în baza contractului de exploatare nr. [...] /2013, cauza aflându-se în prezent pe rolul Judecătoriei Brașov.

4. Analiza aspectelor semnalate în plângere

4.1. Prevederi legale posibil incidente în materie:

- (17) *În conformitate cu art. 31 alin.(1) din OG nr.89/2003, Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar analizează și se pronunță, prin decizie, cu privire la plângerea formulată de orice solicitant care consideră că a fost tratat inechitabil,*

⁸ Potrivit art.28 din OG nr.60/2004, “în cazul în care o LFI este racordată la infrastructura feroviară neinteroerabilă, gestionarul acesteia, corespunzător obiectului de activitate, se substituie CFR SA în drepturile și obligațiile ce decurg din raporturile juridice ale acestuia cu proprietarii de LFI privind accesul și efectuarea operațiunilor de transport feroviar pe infrastructura feroviară publică, cu acordul scris al CFR S.A.”

a fost discriminat sau nedreptățit în orice fel și, în special, prin deciziile adoptate de către administratorul infrastructurii sau de către operatorul de transport feroviar în ceea ce privește:

a)documentul de referință al rețelei;

b)criteriile conținute în documentul de referință al rețelei;

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

d)sistemul de tarificare;

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

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

4.2. Din analiza informațiilor și documentelor puse la dispoziția Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar de către părți, au rezultat următoarele:

(18) Pentru a se putea desfășura activitatea feroviară pe o LFI cu acces la infrastructura publică, potrivit legislației în vigoare⁹ sunt obligatorii:

- deținerea unei autorizații de exploatare a liniei ferate industriale eliberată de Autoritatea Feroviară Română (denumită în continuare AFER);
- deținerea unui regulament tehnic de exploatare avizat de AFER;
- încheierea unui contract de exploatare și locațiune a deținătorului de linii ferate industriale cu gestionarul de infrastructură feroviară;

(19) La baza neînțelegerilor dintre *European Rail* și *RC-CF Trans* se află contractele de exploatare și locațiune a LFI Roșiori – Turnu Măgurele Port.

Analizând respectivul contract se constată că acesta fost încheiat în data de 04.02.2013 cu valabilitate până în 07.06.2016, în aceleași condiții și cu aceeași valoare cu contractul de exploatare locațiune a acestei LFI încheiat anterior, în anul 2011, între CFR S.A. și societatea reclamantă (Contractul nr. [...]/2011).

Potrivit celor stipulate în Contractul de exploatare și locațiune nr. [...]/2013 încheiat între reclamantă și *RC-CF Trans*, la capitolul 7. *Tarife și condiții de plată*, pct.7.2, valoarea contractului este formată din două componente:

- componenta constantă care reprezintă o valoare fixă anuală,
- componenta variabilă calculată pe bază de borderou.

(20) Ponderea cea mai mare în valoarea totală a contractului, [...] lei, o are componenta constantă, în cuantum de [...] lei. Din aceasta, [...] lei/an se referă la

⁹ OG nr.60/2004, Ordinul nr.880/2005 pentru aprobarea procedurilor de aplicare a prevederilor OG nr.60/2004, Hotărârea nr. 2299/2004 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor OG nr.60/2004

“deservirea cu personal CFR S.A.¹⁰ a ramificațiilor și semnalelor de acoperire a LFI” (pct.4 din Anexa 4 la contract); [...] lei este suma aferentă manoperei de întreținere a schimbătorilor, [...] lei reprezintă prețul pentru închirierea terenului administrat de *RC-CF Trans*, [...] lei prețul pentru închirierea unui schimbător cale și [...] lei pentru închirierea instalațiilor SCB¹¹ care asigură circulația și manevra la linia închiriată.

(21) Reclamantul contestă tariful stabilit de *RC-CF Trans* pentru exploatarea acestei LFI, făcând referire la contractele anterioare încheiate între fosta societate administrată de reclamant, S.C. ROVA S.A. și CFR S.A. începând cu anul 2005 și preluat mai târziu, în contractele din 2009 și 2011. De asemenea, pentru susținerea argumentației sale, reclamantul prezintă două contracte încheiate între:

- *European Rail* și CFR S.A. Sucursala Regională de Căi Ferate București (contractul nr. [...] /2014) pentru exploatarea LFI racordată din linia [...] în cazul căruia, pentru deservirea cu personal CFR a ramificațiilor și a semnalelor de acoperire a liniilor industriale se percepe un tarif de [...] lei/an;
- [...] și CFR S.A. Sucursala Regională de Căi Ferate București (contractul nr. [...] /2013) unde, pentru deservire cu personal CFR a ramificațiilor și a semnalelor de acoperire a liniilor industriale, se percepe un tarif de [...] lei/an;

arătând că tarifele aplicate în cadrul acestor contracte sunt incomparabil mai mici decât cele care îi sunt percepute prin Contractul nr. [...] /2013.

(22) Din analiza efectuată rezultă că, modalitatea de calcul a costului aferent „deservirii cu personal CFR” din cadrul componentei constante este cea stipulată în Dispozițiile Directorului General al CNCF CFR SA nr.59 și 83¹². Astfel, sunt avute în vedere mai multe elemente, de exemplu: tipul de racord (în stație sau, în cazul de față, dintr-o linie curentă), numărul de beneficiari deserviți de racordul respectiv, tipul de șină, lungimea liniei industriale, traficul pe linia industrială, tipul aparatului de cale din punctul de racord - schimbător simplu, dublă joncțiune, bretea (în cazul de față schimbător simplu).

(23) În cadrul Dispoziției Directorului General al CNCF CFR S.A. nr.83/2008, la punctul 33 “Tarife pentru deservirea ramificațiilor” se menționează: *”Pentru deservirea ramificațiilor liniilor industriale, a liniilor publice puse în exclusivitate la dispoziția unor clienți și a semnalelor de acoperire se percepe costul efectiv al salariilor și accesoriilor pentru personalul CFR utilizat la aceste prestații.*

¹⁰ Potrivit contractului de închiriere al grupului de secții de circulație nr.2, capVII, cap.22 – obligațiile locatarului se stipulează: ”se preia de la locator personalul feroviar calificat existent pe secția închiriată, cu respectarea tuturor drepturilor salariale care decurg din contractul colectiv de muncă, existente la data preluării, conform prevederilor art.173 din Legea 53/2003- Codul muncii republicat.”

¹¹ Semnalizare centralizare bloc (sector de activitate al CFR S.A./RC-CF Trans S.R.L.)

¹² Publicată în Foia Oficială a CFR S.A.

Deservirea se face atât pentru cele aflate în linie curentă cât și pentru cele aflate în stații. La calcularea tarifelor se va ține seama de următoarele norme: a) în cazul deservirii schimbătoarelor de cale sau traversărilor acoperite cu semnale, exclusiv în folosul beneficiarului, tarifele se calculează în funcție de salariile și accesoriile integrale; pentru situațiile când salariații CFR deservesc schimbători de cale sau traversări acoperite cu semnal, exclusiv pentru doi sau mai mulți beneficiari, tarifele vor fi calculate funcție de lungimea CFI¹³ a fiecărui beneficiar în parte, astfel încât suma tarifelor percepute să fie egală cu salariile și accesoriile integrale; b) în cazul deservirii în comun a schimbătorilor de cale CFR (inclusiv axelor de racord) și celor a CFI, tarifele se calculează ca raport având la numărător suma dintre numărul de personal care dispune manipularea și numărul de personal care manipulează schimbătorii respectivi și, la numitor, numărul schimbătoarelor de cale deservite, luându-se în calcul numai 1/3 din salariile și accesoriile convenite personalului CFR ce le deservește. În cazul mai multor agenți beneficiari ai liniei, pentru fiecare se aplică o cotă de 1/3.[...]. c) prin accesorii se înțeleg cheltuielile anuale efectuate de CNCF CFR SA. Pentru dotarea salariaților cu echipament individual de lucru și protecție, uniforme, materiale, rechizite de cale, necesare pentru nuna desfășurare a activității, stabilite prin CCM.”

Formula pe baza căreia se calculează tarifele pentru “deservirea cu personal CFR” este următoarea:

ST = Cm x mb x lei/an, unde: Cm reprezintă costul aferent salariilor personalului iar mb = numărul total de schimbătoare care deservesc fiecare LFI în parte (punct de racord).

La rândul său, Cm se calculează astfel:

Cm = N x rk/m x 12 x 1/3, unde: N reprezintă numărul de salariați ce deservesc schimbătoarele de cale în beneficiul agentului economic (IDM¹⁴, revizori ace, acari)¹⁵, rk = costul salariilor și accesoriilor pe funcții (impiegat, revizor ace, acar), m = numărul total al schimbătorilor de cale din stație deserviți de IDM revizori și de acari, 12 reprezintă numărul de luni într-un an.

1/3 este un coeficient de reducere care se aplică în cazul deservirii în comun a schimbătoarelor de cale CFR și a liniilor industriale pentru LFI cu racorduri diferite dintr-o stație.

- (24) Comparând datele din mai multe contracte încheiate de RC-CF Trans cu diferiți beneficiari, printre care și reclamantul, s-a constatat că diferența în nivelul de tarifare este dată, în principal, de numărul schimbătorilor activi din stațiile de cale ferată (m), respectiv de numărul schimbătorilor de cale în linie curentă care

¹³ CFI=LFI

¹⁴ Impiegat de mișcare

¹⁵ Salariul pentru 1 IDM este de aprox. [...] lei/lună, pentru 1 revizor de ace aprox. [...] lei/lună, iar pentru acar aprox. [...] lei/lună (fiecare dintre aceste funcții este apoi diferențiată în funcție de calificarea deținută)

deservesc fiecare LFI (mb). Așa cum reiese și din tabelul de mai jos, în cazul schimbătorilor de cale activi din stație, suma rezultată prin înmulțirea numărului de lucrători feroviari cu salariile aferente și numărul de luni se împarte la numărul acestora. În cazul reclamantului, fiind vorba despre un schimbător în linie curentă (unul singur) și nu în stație, suma rezultată este și suma de plată. Este de precizat faptul că, în cazul acestuia din urmă, suma rezultată s-a împărțit la doi, corespunzător numărului de beneficiari existenți inițial, potrivit contractului nr. [...] /2011 încheiat între CFR S.A. și *European Rail*¹⁶, aspect preluat ulterior și prin contractul nr. [...] /2013 dintre *RC-CF Trans* și *European Rail*¹⁷.

Întreprindere 1	Întreprindere 2	Întreprindere 3	Reclamant
mb = 1 buc. N = 4 IDM + 4 acari Cm = N x rk/m x 12 x 1/3 Cm pt. IDM = [...] x 1/36 x 1/3 = [...] lei Cm pt. acari = [...] x 1/3 x 1/3 = [...] lei m pt.IDM = 36 m pt acari = 3 ST = [...] lei	mb = 1 buc N = 4 IDM + 4 acari Cm = N x rk/m x 12 x 1/3 Cm pt IDM = [...] /m x 1/3 = [...] /10 x 1/3 = [...] lei Cm pt acari = [...] /10 x 1/3 = [...] lei m = 10 ST = [...] lei	mb = 1 buc. N = 4 IDM Cm = N x rk/m x 12 x 1/3 Cm = [...] /m x 1/3 = [...] x 1/36 x 1/3 = [...] lei m = 36 ST = [...] lei	mb = 2 buc. N = 5 IDM Cm = N x rk/m x 12 x 1/3 Cm = [...] /m = [...] lei x 1/2 = [...] lei m = 1 ST = [...] lei

- (25) În plus, în cazul deservirii în comun a schimbătoarelor de cale CFR și a liniilor industriale LFI cu racorduri diferite dintr-o stație, la valoarea rezultată se aplică o reducere de 1/3 (atunci când există mai mulți beneficiari, indiferent de numărul acestora). În cazul schimbătorilor în linie curentă nu se aplică această reducere de 1/3 ci, valoarea rezultată se împarte, așa cum se preciza la paragraful anterior, la numărul de beneficiari.
- (26) Din analiza datelor rezultate prin aplicarea formulei de calcul, atât la unul dintre cazurile exemplificate de reclamant, la care costul cu componenta “deservire personal CFR” este mult mai mic, cât și la contractul în discuție, a reieșit că, diferența semnificativă de tarifare este dată de același element ca și la contractele menționate mai sus și anume, prezența și numărul schimbătorilor activi din stațiile de cale ferată. Astfel, în primul caz, suma aferentă salariilor se împarte la 72 de astfel de schimbători în timp ce, în cel de-al doilea caz, fiind vorba despre un schimbător de cale în linie curentă, suma rezultată este suma finală:

¹⁶ Potrivit Anexei 4, punctul 4, Calculul plăților pentru componenta constantă (Prestări de servicii)

¹⁷ Potrivit fișei de calcul a tarifului cuprins în Anexa 4, conform contractului [...] /2014, adresă înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG 14.598/10.12 2014¹⁸ În cazul de față, la suma reprezentând salariul unui IDM s-a adăugat și costul manoperei executate

European Rail - CFR SA Sucursala Regională de Căi Ferate București	European Rail- RC-CF Trans
mb = 1 buc. N = 5 IDM $Cm = N \times rk/m \times 12 \times 1/3 = \frac{5x([\dots] + [\dots]) \times 72}{72} \times 12 \times 1/3 = [\dots] \text{ lei}$ m pt.IDM = 72 ST= [...] lei/an	mb= 1 N = 5 IDM $Cm = N \times rk/m \times 12 \times 1/3$ $Cm = [\dots] \text{ lei/m} = [\dots] \text{ lei}$ m=1 ST = [...] lei care s-a împărțit la 2 beneficiari rezultând [...] lei/an

* Conform celor menționate în Adresa Stația Ploiești Triaj CFR nr.14/2014 (din cadrul Anexei nr.4 la Contractul nr. [...] /2014), în calculul prestației personalului Diviziei trafic pentru deservirea cu personal a ramificațiilor și a semnalelor de acoperire a LFI [...], s-a luat în calcul un salariu de [...] lei/lună pentru un IDM IA dispozitor la care se adaugă un cost accesoriu de [...] lei/lună

- (27) În urma verificării unor contracte în care, la fel ca și în contractul în discuție, este vorba despre un singur schimbător de cale în linie curentă, și nu în stație, s-a constatat că sumele de plată pentru „deservirea cu personal CFR” sunt semnificativ mai mari decât în celelalte cazuri exemplificate. Astfel, în cadrul contractului nr. [...] /2012 încheiat între *RC-CF Trans* și un alt beneficiar (denumit în continuare *întreprinderea 4*), cu un schimbător de cale aflat în linie curentă, se percepe tariful de [...] lei/an pentru componenta constantă din contract, din care [...] lei/an este tariful pentru „deservirea cu personal CFR a ramificațiilor și a semnalelor de acoperire a liniilor industriale” (4 revizori de ace). În cadrul contractului nr. [...] /2014 încheiat între Sucursala Regională de Căi Ferate Craiova și un alt beneficiar (denumit în continuare *întreprinderea 5*), de asemenea, cu un schimbător aflat în linie curentă, se percepe tariful de [...] lei/7 luni pentru componenta constantă, din care [...] lei/7 luni este tariful pentru „deservirea cu personal CFR a ramificațiilor și a semnalelor de acoperire a liniilor industriale” (4 IDM).

Întreprinderea 4	Întreprinderea 5	Reclamant
mb = 1 buc. N = 4 revizor de ace $Cm = N \times rk/m \times 12 \times 1/3$ $Cm \text{ pt. revizori de ace} = [\dots] / \text{lună} \times 4 \times 12 = [\dots] \text{ lei}$ m pt.revizori de ace = 1 ST= [...] lei/an	mb =1 N = 4 IDM $Cm = N \times rk/m \times 12 \times 1/3$ $Cm \text{ pt IDM} = 4 [\dots]^{18} \times 7 = [\dots] \times 4 = [\dots] \text{ lei/7 luni}$ m pt IDM= 1 ST= [...] lei/7 luni	mb= 1 N = 5 IDM $Cm = N \times rk/m \times 12 \times 1/3$ $Cm = [\dots] \text{ lei/m} = [\dots] \text{ lei}$ ST = [...] lei care s-a împărțit la 2 beneficiari rezultând [...] lei/an

¹⁸ În cazul de față, la suma reprezentând salariul unui IDM s-a adăugat și costul manoperei executate

- (28) Referitor la modalitatea de dimensionare cu forță de muncă (în cazul de față 5 IDM) a punctului de racord/schimbător aflat în linie curentă și care face joncțiunea cu LFI a *European Rail*, s-au constatat următoarele:
- (29) Potrivit AFER, instituție abilitată prin lege să supravegheze siguranța feroviară¹⁹, nu se poate impune o structură minimă de personal pentru deservirea unui racord din linie curentă. Modul concret de deservire și funcționare a unui post de macaz în linie curentă este stabilit, ca principii generale, prin *Regulamentul pentru Circulația Trenurilor și Manevra Vehiculelor Feroviare nr.005/2005*, coroborat cu prevederile specifice situației geografice și a modului de exploatare din *Planul tehnic de exploatare al stației CF* căreia îi este arondat postul de macazuri²⁰.
- (30) Potrivit prevederilor punctul 1- Date tehnice din *Reglementările privind organizarea și funcționarea P.M. km 200+400 de pe secția Roșiori – Tr. Măgurele, situat între stațiile Roșiori și Salcia*²¹, deservirea macazului de la Postul de mișcare care face obiectul contractului dintre reclamant și *RC-CF Trans* se face de către IDM.
- (31) Reprezentanții C.N.C.F. C.F.R. S.A. au învederat faptul că gestionarul infrastructurii neinteroperabile, *RC-CF Trans*, a perpetuat modul de organizare a postului de mișcare așa cum acest post era organizat când secția în cauză facea parte din infrastructura feroviară administrată de către administratorul infrastructurii publice, iar această situație este impusă de prevederile incidente ale *Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr. 005 /2005*²², respectiv art. 117 punctul (2) litera c) și punctul (7), întreaga procedură regăsindu-se în *Regulamentul tehnic de exploatare a liniilor ferate industriale*²³ și în cadrul *Reglementărilor privind organizarea și funcționarea PM km 200+400 de pe secția Rosiori – Turnu Măgurele* situat între stațiile Roșiori și Salcia²⁴. Necesitatea prezenței, în permanență, a unei persoane având calificarea împieगत de mișcare (IDM) la postul de mișcare km 200+400 a fost justificată și de împrejurarea că acest post trebuie păzit, iar persoana care îl deservește asigură și componentele de siguranță a circulației.
- (32) Faptul că în perioada ianuarie – august 2014 de pe LFI aparținând *European Rail* au ieșit/ intrat un număr total de 78 de trenuri, nu prezintă relevanță din punct de vedere al personalului alocat, întrucât înființarea postului este condiționată de intersectarea LFI cu infrastructura feroviară aparținând *RC - CF Trans*, de aspecte ce vizează siguranța circulației, și nicidecum de numărul convoielor care tranzitează acest punct.

¹⁹ Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară

²⁰ Adresa înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG 1421/13.02.2015

²¹ Adresa înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG 1134/05.02.2015

²² Aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr.1816/2005 nr. 1816/2005

²³ Adresa înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG 1133/05.02.2015

²⁴ Adresa înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG 1134/05.02.2015

- (33) Împrejurarea că reclamatul a depus în probațiune procesul verbal nr.89/04.08.2014, încheiat, în temeiul art. 364 Cod procedură civilă de către BEJ Zlatan Gabriela Simona, potrivit căruia, în momentul deplasării reclamantului la postul de mișcare *KM 200+400 de pe secția Roșiori – Turnu Măgurele* a identificat la fața locului un revizor de ace și nu un IDM, nu poate constitui motiv de analiză, întrucât plângerea a fost examinată sub aspectul prevederilor OG 89/2003, orice altă modalitate constituind apanajul instanțelor judecătorești.
- (34) În urma discuțiilor cu reprezentanții *RC-CF Trans* în data de 12.02.2015, aceștia au pus la dispoziția Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar un nou contract de exploatare și locațiune al LFI, pe care l-au înaintat *European Rail* pentru parafare.
- (35) Proiectul noului contract prevede ca operațiunile propriu-zise de deservire a schimbătorului de cale de racord la PM KM 200+400 să se facă cu un IDM²⁵, în timp ce, celelalte activități uzuale, respectiv paza și asigurarea permanenței la post să se asigure cu personal având calificarea revizor de ace. În condițiile prezentate, costul rezultat pentru deservirea cu personal CFR a ramificațiilor și a semnalelor de acoperire a liniilor industriale (pentru 4 revizori de ace, astfel 4 x [...] lei x 12 luni= [...] lei/an; la acesta se adaugă [...] lei pentru manopera de întreținere a schimbătorilor închiriați).
- (36) Așa cum reiese din cele prezentate, schema de personal (numărul de lucrători feroviar, nivelul de calificare al acestora) alocată de prestator fiecărui racord în parte, (mai puțin în cazul *întreprinderii 4*, unde se utilizează revizori de ace) prevede IDM, eventual IDM plus acari, numărul acestora variind între 4 și 5 cu excepția situațiilor unde sunt alocăți 4 IDM împreună cu 4 acari (*întreprinderea 1* și *întreprinderea 2*).
- (37) În cele două situații exemplificate în care, la fel ca în cazul reclamantului, este vorba despre un schimbător în linie curentă și anume, *întreprinderea 4* și *întreprinderea 5*, schemele de personal sunt diferite, într-un caz fiind vorba despre 4 revizori de ace iar în celălalt caz, de 4 IDM.
- (38) Faptul că, în ceea ce îl privește pe reclamant, în cazul contractului nr. [...] /2013, personalul aferent era dimensionat la 4 IDM, ulterior la 5 IDM iar în noul contract propus, *RC-CF Trans* redimensionează postul la 4 revizori de ace (pentru același racord însă pentru un singur beneficiar), nu oferă elemente în susținerea unei discriminări sau a unui tratament inechitabil al acestuia în raport cu ceilalți beneficiari aflați în situații echivalente.
- (39) În conformitate cu prevederile art. 31 alin.(1) din *OG nr.89/2003*, Consiliul de supraveghere din domeniul feroviar 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

²⁵ Potrivit normelor Reglementărilor privind organizarea și funcționarea PM200+400 de pe secția Roșiori-Tr.Măgurele, situat între stațiile Roșiori și Salcia

deciziile adoptate de către administratorul infrastructurii sau de către operatorul de transport feroviar în ceea ce privește, în cazul de față: sistemul de tarifare și/sau nivelul sau structura tarifelor de utilizare a infrastructurii care i se cer sau i se pot cere a fi plătite.

- (40) Tarifele aferente contractelor având ca obiect închirierea mijloacelor fixe administrate, în cazul de față de RC-CF Trans în numele CFR SA și exploatarea LFI prin asigurarea accesului de pe/spre infrastructura administrată de beneficiar, în cazul de față European Rail spre/dinspre infrastructura feroviară administrată de RC-CF Trans a trenurilor, convoaielor și materialului rulant sunt stabilite în baza Dispoziției Directorului General CFR S.A. nr.83/09.09.2008, fiind actualizate anual cu indicele de inflație.
- (41) Așa cum reiese din cele analizate, sistemul de tarifare este unul unitar, stabilit de administratorul de infrastructură, prin urmare nu poate fi reținut un tratament inequitabil sau discriminatoriu față de reclamant.
- (42) Aceste tarife au o componentă constantă (închiriere mijloace fixe și prestări servicii) și una variabilă (volum de prestări servicii TRAFIC). Tarifele pentru prestări servicii din cadrul componentei constante denumite și “tarife pentru deservirea ramificațiilor” sunt calculate pe baza unei formule stabilite prin aceeași Dispoziție a Directorului General al CN CFR S.A. nr.83/2008, la punctul 33.
- (43) Diferența între diferiții beneficiari în ceea ce privește nivelul de tarifare este dată, în principal, de tipul racordurilor/macazelor, în linie curentă sau în stație, implicit de numărul schimbătorilor în linie curentă care deservește fiecare LFI (mb) sau de numărul schimbătorilor activi din stațiile de cale ferată (m), deserviți de IDM/acari/revizori de ace, după caz.
- (44) În ceea ce privește elementul de cost din cadrul secțiunii „deservirea cu personal CFR a ramificațiilor” din cadrul componentei constante, referitor la numărul și calificarea lucrătorilor feroviari alocați de prestator, în urma comparării mai multor contracte cu obiect similar, a rezultat că formula din actualul contract încheiat de reclamant cu RC –CF Trans este identică cu cea din alte situații similare (vz. *întreprinderea 5*) iar cea propusă de RC-CF Trans pentru noul contract și anume cea de 4 revizori de ace, este, de asemenea, identică cu cea din cazul *întreprinderii 4*.
În aceste condiții nu poate fi reținut un tratament inequitabil discriminatoriu sau nedrept față de reclamant în raport cu ceilalți beneficiari aflați în situații similare.
- (45) În concluzie, în urma analizei și pe baza datelor aflate la dispoziția Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar nu au rezultat elemente care să conducă la constatarea unei încălcări a dispozițiilor art. 31 alin. (1) din OG nr.89/2003 de către RC-CF Trans.
- (46) **În temeiul prevederilor art. 31 alin. (1) din Ordonanța nr.89/2003, privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare, cu modificările și completările ulterioare,**

coroborate cu prevederile art. 11 alin. (2) lit. a) din Regulamentul privind organizarea și funcționarea Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar,

CONSILIUL DE SUPRAVEGHERE DIN DOMENIUL FEROVIAIAR

DECIDE

Art.1. Respingerea plângerii formulate de către *European Rail* împotriva *RC-CF Trans*, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG 13812/20.11.2014, pe motiv că nu prezintă suficient temei de fapt și de drept pentru a justifica intervenția Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar cu privire la faptele semnalate, în temeiul art.31 alin. (1) din OG 89/2003.

Art.2. Prezenta decizie intră în vigoare la data comunicării acesteia.

Art.3. Decizia Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar poate fi contestată în termen de 30 de zile de la comunicare, la Curtea de Apel București. Hotărârea Curții de Apel București se poate ataca cu recurs la Înalta Curte de Casație și Justiție, Secția contencios administrativ și fiscal în termen de 15 zile de la comunicare.

Art.4. În conformitate cu art. 34² alin.(1) din OG 89/2003, prezenta Decizie va fi publicată pe pagina de internet a Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar.

Art.5. Secretariatul General va transmite aceasta Decizie la:

S.C. EUROPEAN RAIL TRANSPORT FEROVIAIAR S.R.L., București, str. Copșa Mică, nr.40, camera C20, sector 1

Otilian NEAGOE

Președintele Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar

Vasile Șeclăman

Secretar General, Membru

Mihaela Marinescu

Inspector de concurență, Membru

Mihail Bușu

Inspector de concurență, Membru

Nicoleta Crișan

Inspector de concurență, Membru

