

**Parlamentul României - Lege nr. 202/2016 din 04 noiembrie 2016**

## **Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european**

*În vigoare de la 12 noiembrie 2016*

*Consolidarea din data de 05 august 2019 are la bază publicarea din Monitorul Oficial, Partea I nr. 900 din 09 noiembrie 2016 și include modificările aduse prin următoarele acte: OUG 52/2019; Ultimul amendament în 02 august 2019.*

Parlamentul României adoptă prezenta lege.

### **CAPITOLUL I**

Dispoziții generale

#### **ARTICOLUL 1**

Obiectul și domeniul de aplicare

**(1)** Prin prezenta lege se stabilesc:

- a)** normele aplicabile pe teritoriul României privind administrarea infrastructurii feroviare și activitățile de transport feroviar ale operatorilor de transport feroviar care își au sediul sau care urmează să își stabilească sediul într-un stat membru, enunțate în [cap. II](#);
- b)** criteriile aplicabile eliberării, înnoirii sau modificării licențelor de transport feroviar de către Organismul de Licențe Feroviare Român, destinate operatorilor de transport feroviar care sunt înființați sau urmează să fie înființați în România, stabilite în [cap. III](#);
- c)** principiile și procedurile aplicabile în privința stabilirii și perceperii tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare și în privința alocării capacităților de infrastructură feroviară, stabilite în [cap. IV](#).

**(2)** Prezenta lege se aplică utilizării infrastructurii feroviare pentru servicii de transport feroviar intern și internațional operate pe teritoriul României.

#### **ARTICOLUL 2**

Excluderi de la domeniul de aplicare

**(1)** Dispozițiile cap. II nu se aplică operatorilor de transport feroviar care operează numai servicii de transport urban, suburban sau regional în cadrul unor rețele locale și regionale independente pentru servicii de transport pe infrastructura feroviară sau în cadrul rețelelor destinate exclusiv operării serviciilor de transport feroviar urban sau suburban. În situația în care un astfel de operator de transport feroviar se află sub controlul direct sau indirect al unei societăți sau al unei alte entități care desfășoară sau integrează servicii de transport feroviar, altele decât serviciile de transport urban, suburban sau regional, se aplică prevederile [art. 4](#) și [5](#). Prevederile [art. 6](#) se aplică de asemenea unor astfel de operatori de transport feroviar cu privire la relația

dintre operatorii de transport feroviar și operatorii economici sau entitatea care îi controlează direct sau indirect.

**(2)** Sunt excluse de la aplicarea dispozițiilor cap. III următoarele:

**a)** societățile care operează doar servicii de transport feroviar de călători pe o infrastructură feroviară locală sau regională independentă;

**b)** societățile care operează doar servicii de transport feroviar de călători urban sau suburban;

**c)** societățile care operează doar servicii de transport de marfă pe o infrastructură feroviară privată care există numai pentru a fi folosită de către proprietarul acesteia în scopul realizării propriilor sale transporturi de marfă.

**(3)** Se exclud de la aplicarea dispozițiilor art. 7, 7<sup>1</sup>-7<sup>4</sup>, 8 și 13 și ale cap. IV următoarele:

**a)** rețelele locale și regionale independente destinate serviciilor pentru transportul de călători pe infrastructura feroviară;

**b)** rețelele destinate doar pentru operarea serviciilor feroviare de transport urban sau suburban de călători;

**c)** rețelele regionale utilizate pentru transportul regional de marfă numai de către un operator de transport feroviar, nevizat la alin. (1), până când un alt solicitant cere utilizarea capacității respectivei rețele;

**d)** infrastructura feroviară privată care există doar pentru uzul proprietarului său, pentru propriile operațiuni de transport de marfă.

**(4)** Fără a se aduce atingere prevederilor alin. (3), se pot exclude de la aplicarea art. 8 alin. (3) infrastructurile feroviare locale și regionale care nu prezintă importanță strategică pentru funcționarea pieței feroviare, iar de la aplicarea art. 7, 7<sup>1</sup> și 7<sup>3</sup> și a cap. IV infrastructurile feroviare locale care nu prezintă importanță strategică pentru funcționarea pieței feroviare, prin hotărâre a Guvernului, cu respectarea legislației în vigoare. Ministerul Transporturilor notifică Comisiei Europene intenția de a exclude astfel de infrastructuri feroviare. Excluderea se aplică, dacă este cazul, pe baza actelor de punere în aplicare prin care Comisia Europeană decide dacă o astfel de infrastructură feroviară poate fi considerată ca fiind lipsită de importanță strategică.

**(5)** Se exclud de la aplicarea art. 31 alin. (5) vehiculele operate sau prevăzute pentru a fi operate din și către state terțe, care circulă pe o rețea al cărei ecartament este diferit de cel de 1435 mm.

**(6)** Ministerul Transporturilor stabilește, prin ordin al ministrului, publicarea cadrului și a regulilor de tarifare a utilizării infrastructurii feroviare aplicabil în mod specific serviciilor de transport internațional de marfă provenind sau având ca destinație state terțe, operate pe o rețea al cărei ecartament este diferit de cel al rețelei feroviare din România, cu instrumente și termene diferite de cele prevăzute la art. 29 alin. (1), în cazul în care acest lucru este necesar pentru a asigura o concurență loială.

### ARTICOLUL 3

#### Definiții

În sensul prezentei legi, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

**1.** acord-cadru - un acord general obligatoriu din punct de vedere juridic, încheiat în conformitate cu legislația în vigoare, care stabilește drepturile și obligațiile unui solicitant și ale administratorului infrastructurii cu privire la capacitățile de infrastructură care trebuie alocate și la tarifele care se aplică pe o durată care depășește o singură perioadă de valabilitate a graficului de circulație;

**2.** acord transfrontalier - orice acord între două sau mai multe state membre sau între state membre și state terțe cu scopul de a facilita prestarea de servicii de transport feroviar transfrontalier;

**3.** administratorul infrastructurii - Compania Națională de Căi Ferate «C.F.R.» - S.A., compania responsabilă de operarea, mentenanța și reînnoirea infrastructurii feroviare pe rețeaua de căi ferate din România, precum și de participarea la dezvoltarea acesteia, conform legislației de înființare și funcționare și potrivit normelor stabilite prin legislația în vigoare în cadrul politicii generale privind dezvoltarea și finanțarea infrastructurii;

**3<sup>1</sup>.** adunarea generală a acționarilor - organismul de cel mai înalt nivel al unei întreprinderi care îndeplinește atribuții de supraveghere, inclusiv exercitarea controlului asupra consiliului de administrație și a deciziilor strategice generale privind întreprinderea, conform prevederilor legale în vigoare, expresia fiind echivalentă cu expresia «consiliul de supraveghere», definită la art. 1 pct. 2 lit. (c) [pct. 34](#) din Directiva (UE) [2016/2.370](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Directivei [2012/34/UE](#) în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernarea infrastructurii feroviare;

**4.** alocare - repartizarea capacității de infrastructură feroviară de către administratorul infrastructurii;

**5.** alternativă viabilă - accesul la altă infrastructură de servicii care este acceptabil din punct de vedere economic pentru operatorul de transport feroviar și care îi permite să presteze respectivele servicii de transport de marfă sau de călători;

**6.** autoritate de acordare a licențelor de transport feroviar - Organismul de Licențe Feroviare Român, organism independent, constituit în cadrul Autorității Feroviare Române - A.F.E.R., responsabil cu acordarea licențelor de transport feroviar în România, în condițiile legii;

**6<sup>1</sup>.** bilet direct - biletul reprezintă un contract pentru servicii succesive de transport feroviar al călătorilor, executate de către unul sau mai mulți operatori de transport feroviar;

**7.** capacitate de infrastructură - posibilitatea de programare a traselor cerute pentru un segment de infrastructură pe o anumită perioadă;

**7<sup>1</sup>.** consiliul de administrație - organismul de nivel înalt al unei întreprinderi, care îndeplinește funcții executive și administrative, responsabil și răspunzător pentru administrarea curentă a întreprinderii, conform prevederilor legale în vigoare; în cazul întreprinderilor administrate potrivit sistemului dualist de administrare, reglementat potrivit Legii societăților [nr. 31/1990](#), republicată, cu modificările și completările ulterioare, orice referire din prezenta lege la

consiliul de administrație va fi considerată drept referire la consiliul de supraveghere;

**8.** contract de activitate - echivalentul expresiei acord de natură contractuală, definită la art. 3 pct. 16 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, contract încheiat între administratorul infrastructurii și Ministerul Transporturilor, în numele statului, prin care se reglementează raporturile dintre administratorul infrastructurii și instituțiile publice;

**9.** coordonare - procedura prin care administratorul infrastructurii și solicitantii încearcă să rezolve situațiile cererilor concurente de rezervare pentru capacitatea de infrastructură;

**9<sup>1</sup>.** dezvoltarea infrastructurii feroviare - ansamblul activităților privind planificarea rețelei feroviare, planificarea financiară, planificarea investițiilor, precum și construcția și modernizarea infrastructurii feroviare;

**10.** document de referință al rețelei - documentul prin care se precizează în mod detaliat regulile generale, termenele, procedurile și criteriile pentru sistemele de tarifare și de alocare a capacităților de infrastructură, inclusiv orice alte informații de acest fel necesare pentru a permite solicitarea capacităților de infrastructură;

**10<sup>1</sup>.** funcții esențiale ale administrării infrastructurii - luarea deciziilor în legătură cu alocarea traselor, inclusiv definirea și evaluarea disponibilității traselor, precum și repartizarea traselor individuale și luarea deciziilor privind tarifarea infrastructurii, inclusiv stabilirea și perceperea tarifelor, în conformitate cu cadrul de tarifare și cu cadrul de alocare a capacităților instituit în conformitate cu prevederile art. 29 și 39;

**11.** grafic de circulație - datele care definesc toate deplasările programate ale trenurilor și ale materialului rulant pe infrastructura respectivă pe perioada de valabilitate a acestui grafic;

**11<sup>1</sup>.** gestionar de infrastructură feroviară - potrivit definiției prevăzute la art. 1 alin. (10) lit. b<sup>1</sup>) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr 12/1998, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

**12.** infrastructură feroviară - ansamblul elementelor cuprinse în lista din anexa nr. I;

**13.** infrastructură de servicii - instalațiile, inclusiv terenul, clădirile și echipamentele, care au fost amenajate în mod special, integral sau parțial, pentru a permite furnizarea unuia sau mai multor servicii prevăzute la pct. 2-4 din anexa nr. II;

**14.** infrastructură saturată - un element al infrastructurii pentru care cererile de capacitate de infrastructură nu pot fi satisfăcute în totalitate în anumite perioade, chiar și după coordonarea diferitelor cereri de rezervare a acestor capacități de infrastructură;

**15.** întreținere capitală - lucrările de rutină care nu sunt efectuate în cadrul operațiunilor de zi cu zi și care necesită scoaterea vehiculului din funcțiune;

**16.** licență de transport feroviar - autorizația acordată de o autoritate de acordare a licențelor unei societăți, prin care i se recunoaște capacitatea de a presta servicii de transport feroviar în calitate de operator de transport feroviar.

Prin licența de transport poate fi permisă prestarea doar a anumitor tipuri de servicii de transport feroviar;

**17.** linie de garare - liniile destinate în mod specific staționării temporare a vehiculelor feroviare între două comenzi;

**17<sup>1</sup>.** mentenanța infrastructurii feroviare - ansamblul activităților și lucrărilor de întreținere și reparare care vizează păstrarea stării și a capacității infrastructurii existente;

**17<sup>2</sup>.** modernizarea infrastructurii feroviare - lucrările majore de modificare a infrastructurii, care îmbunătățesc performanțele globale ale acesteia;

**17<sup>3</sup>.** operarea infrastructurii feroviare - ansamblul activităților privind alocarea traselor, managementul traficului și tarifarea infrastructurii;

**18.** operator de transport feroviar - echivalentul expresiei întreprindere feroviară, definită la art. 3 pct. 1 din Directiva 2012/34/UE, orice entitate publică sau privată autorizată în conformitate cu prezenta lege, a cărei activitate principală constă în furnizarea serviciilor de transport feroviar de mărfuri și/sau călători, tracțiunea fiind asigurată obligatoriu de aceasta; sunt incluse de asemenea societăți care asigură doar tracțiunea;

**19.** operator al unei infrastructuri de servicii - orice entitate publică sau privată responsabilă pentru gestionarea și acordarea accesului la o infrastructură de servicii sau pentru prestarea unuia sau mai multor servicii operatorilor de transport feroviar prevăzute la pct. 2-4 din anexa nr. II;

**19<sup>1</sup>.** parteneriat public-privat - un acord cu caracter obligatoriu între organisme publice și una sau mai multe întreprinderi, altele decât administratorul infrastructurii, în temeiul căruia întreprinderile construiesc și/sau finanțează, parțial sau total, infrastructura feroviară și/sau dobândesc dreptul de a exercita oricare dintre funcțiile prevăzute la pct. 3 pentru o perioadă predefinită. Acordul poate lua orice formă cu caracter juridic obligatoriu prevăzută în legislația națională în vigoare;

**20.** plan de îmbunătățire a capacității - o măsură sau o serie de măsuri însoțite de un calendar de punere în aplicare, vizând ameliorarea restricțiilor de capacitate care au condus la declararea unui element de infrastructură drept infrastructură saturată;

**21.** profit rezonabil - o rată a rentabilității capitalului propriu, care nu poate depăși 3% și care ține seama de risc, inclusiv la adresa venitului, sau de absența riscului suportat de operatorul infrastructurii de servicii;

**21<sup>1</sup>.** reînnoirea infrastructurii feroviare - lucrările majore de înlocuire pe infrastructura existentă care nu schimbă performanțele globale ale acesteia;

**22.** rețea - întreaga infrastructură feroviară administrată de administratorul infrastructurii;

**23.** rută alternativă - o altă rută între același punct de origine și aceeași destinație, în cazul în care există substituibilitate între cele două rute pentru prestarea respectivelor servicii de transport de marfă sau de călători de către operatorul de transport feroviar;

**24.** servicii regionale - serviciile de transport al căror scop principal este de a răspunde cerințelor de transport ale unei regiuni, inclusiv ale unei regiuni transfrontaliere;

**25.** servicii urbane și suburbane - serviciile de transport feroviar de călători, care funcționează pentru a satisface necesitățile de transport ale unui centru urban sau ale unei conurbații și ale zonelor de proximitate/limitrofe, asigurate prin intermediul trenurilor de transport de călători;

**26.** serviciu de transport internațional de călători - un serviciu de călători în cadrul căruia trenul traversează cel puțin o frontieră a unui stat membru și al cărui scop principal este acela de a transporta călători între stații aflate în state membre diferite; se poate realiza introducerea și/sau scoaterea de vagoane din compunerea trenului, iar diferitele segmente ale acestuia pot avea origini și destinații diferite, cu condiția ca toate vagoanele să traverseze cel puțin o frontieră;

**27.** serviciu de transport internațional de marfă - un serviciu de transport în care trenul traversează cel puțin o frontieră a unui stat membru; se pot/poate realiza introducerea și/sau scoaterea de vagoane din compunerea trenului, iar diferitele secțiuni pot avea origini sau destinații diferite, cu condiția ca toate vagoanele să traverseze cel puțin o frontieră;

**27<sup>1</sup>.** servicii de transport de călători de mare viteză - servicii de transport feroviar de călători efectuate fără opriri intermediare între două locuri separate cel puțin de o distanță mai mare de 200 km, pe linii special concepute pentru mare viteză, echipate pentru viteze în general de cel puțin 250 km/h și care funcționează în medie la aceste viteze;

**28.** solicitant - un operator de transport feroviar sau o grupare națională sau internațională de operatori de transport feroviar sau alte persoane fizice sau juridice sau entități, de exemplu autoritățile competente prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului, și încărcătorii, expeditorii și operatorii de transport combinat care doresc să obțină capacități de infrastructură pentru activități de serviciu public sau în interes comercial;

**29.** state membre - state membre ale Uniunii Europene (UE) sau state părți la Acordul privind Spațiul Economic European (SEE);

**30.** state terțe - state care nu sunt membre ale Spațiului Economic European;

**31.** trasă - capacitatea de infrastructură necesară pentru a permite circulația unui tren între două puncte ale rețelei, în cursul unei perioade determinate.

## **CAPITOLUL II**

### Dezvoltarea căilor ferate în România

## **SECȚIUNEA 1**

### Independența administrării

## **ARTICOLUL 4**

### Independența operatorilor de transport feroviar și a administratorului infrastructurii

(1) Operatorii de transport feroviar deținuți ori controlați, direct sau indirect, de către stat au un statut independent în ceea ce privește conducerea, administrarea și controlul intern al problemelor administrative, economice și contabile, în baza căruia ceea ce dețin, în special active, bugete și conturi, sunt separate de cele ale statului. Activitatea operatorilor de transport feroviar unde statul deține pachetul majoritar de acțiuni este supusă controlului Curții de Conturi și al celorlalte instituții cu atribuții de control.

(2) Concomitent cu respectarea cadrului de tarifare și de alocare și a normelor specifice stabilite prin legislația națională, administratorul infrastructurii răspunde de propria conducere, administrare și de controlul intern.

## ARTICOLUL 5

Administrarea operatorilor de transport feroviar conform principiilor comerciale

(1) Operatorii de transport feroviar își adaptează activitățile în funcție de condițiile pieței și gestionează aceste activități sub responsabilitatea propriilor organisme de conducere, în interesul furnizării de servicii eficiente și corespunzătoare la cel mai scăzut cost posibil pentru calitatea serviciului solicitat. Operatorii de transport feroviar sunt administrați conform principiilor care se aplică societăților, indiferent de cine sunt deținute. Acest lucru este valabil, de asemenea, și pentru obligațiile de serviciu public care le sunt impuse de către stat și pentru contractele de servicii publice pe care le încheie cu autoritățile competente ale statului.

(2) Operatorii de transport feroviar își întocmesc planurile de afaceri proprii, inclusiv programele de investiții și de finanțare. Respectivele planuri sunt concepute pentru a realiza, la nivelul societății, echilibrul financiar și alte obiective tehnice, comerciale și financiare ale gestiunii; planurile indică, de asemenea, mijloacele de atingere a acestor obiective.

(3) Prin trimitere la orientările de politică generală emise de Ministerul Transporturilor și ținând cont de planurile și contractele naționale, care pot fi multianuale, inclusiv planurile de investiții și de finanțare, operatorii de transport feroviar au dreptul:

a) să își stabilească organizarea internă, fără să aducă atingere dispozițiilor art. 7, 29 și 39;

b) să controleze furnizarea și scoaterea pe piață a serviciilor și să fixeze prețurile acestora;

c) să ia decizii privind personalul, activele și achizițiile proprii;

d) să își extindă cota de piață, să dezvolte noi tehnologii și noi servicii și să adopte orice tehnică managerială inovatoare;

e) să stabilească noi activități în domenii asociate domeniului feroviar. Acest alineat nu aduce atingere dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007.

(4) Deciziile majore legate de gestionarea activității operatorilor de transport feroviar, unde statul deține pachetul majoritar de acțiuni, se aprobă de adunarea generală a acționarilor, la propunerea consiliului de administrație, cu respectarea dispozițiilor legislației în vigoare aplicabile societăților, indiferent

de forma de proprietate.

## SECȚIUNEA a 2-a

Separarea între administrarea infrastructurii și operațiunile de transport și între diferitele tipuri de operațiuni de transport

### ARTICOLUL 6

Separarea administrativă și contabilă

- (1) Infrastructura feroviară și serviciile de transport feroviar se administrează în mod obligatoriu de către entități separate din punct de vedere juridic, decizional și funcțional. Această prevedere este aplicabilă și pe sectoarele infrastructurii feroviare închiriate către alte societăți, în condițiile legii, în vederea gestionării și exploatării.
- (2) Operatorii de transport feroviar și administratorul infrastructurii au obligația să țină conturi de profituri și pierderi și bilanțuri separate, respectând prevederile legale în vigoare, pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport și, respectiv, pentru activitățile legate de administrarea infrastructurii feroviare și să le publice pe paginile proprii de internet și pe pagina de internet a Ministerului Transporturilor. Fondurile publice plătite pentru furnizarea serviciilor de transport sau pentru administrarea infrastructurii feroviare nu pot fi transferate între cele două sectoare de activitate. Plata serviciilor livrate între entitățile feroviare nu este considerată transfer de fonduri publice, indiferent de proveniența fondurilor cu care se efectuează plățile.
- (3) Operatorii de transport feroviar au obligația să țină și să publice pe paginile proprii de internet conturi de profit și pierderi și bilanțuri separate, respectând prevederile legale în vigoare, pe de o parte în legătură cu activitățile privind furnizarea serviciilor de transport feroviar de mărfuri și, pe de altă parte, în legătură cu activitățile privind furnizarea serviciilor de transport de călători. Fondurile publice plătite pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport ca obligații de serviciu public se prezintă separat în contabilitatea aferentă, în conformitate cu prevederile art. 7 din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, și nu pot fi transferate activităților legate de furnizarea altor servicii de transport sau altor activități.
- (4) Conturile diferitelor sectoare de activitate prevăzute la alin. (2) și (3) se țin în așa fel încât să permită monitorizarea interdicției de transfer al fondurilor publice plătite unui sector de activitate către un altul, precum și monitorizarea utilizării veniturilor din tarifele de utilizare a infrastructurii și a excedentelor din alte activități comerciale.

### ARTICOLUL 7

Independența administratorului infrastructurii

- (1) Administratorul infrastructurii are responsabilitatea de a asigura operarea, mentenanța și reînnoirea rețelei feroviare, precum și dezvoltarea infrastructurii feroviare pe această rețea, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.
- (2) Administratorul infrastructurii nu are dreptul de a efectua servicii de transport feroviar, cu excepția transporturilor în interes propriu reglementate



prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

**(3)** Administratorul infrastructurii are obligația de a asigura tuturor operatorilor de transport feroviar accesul echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură. În acest scop, membrii adunării generale a acționarilor și membrii consiliului de administrație al administratorului infrastructurii, precum și directorii aflați în subordinea directă a acestora conform prevederilor legale în vigoare acționează în mod nediscriminatoriu și, totodată, se asigură că imparțialitatea lor nu este afectată de niciun conflict de interese.

**(4)** Pentru aplicarea dispozițiilor alin. (3) și ale art. 6 alin. (1), administratorul infrastructurii este organizat sub forma unei entități distincte din punct de vedere juridic de orice operator de transport feroviar. În acest sens, Ministerul Transporturilor asigură respectarea cerințelor prevăzute la alin. (5).

**(5)** Sunt interzise următoarele situații:

**a)** administratorul infrastructurii este controlat de o întreprindere care, în același timp, controlează unul sau mai mulți operatori de transport feroviar care operează servicii feroviare pe rețeaua administrată de acesta;

**b)** administratorul infrastructurii este controlat de unul sau mai mulți operatori de transport feroviar care operează servicii feroviare pe rețeaua administrată de acesta;

**c)** administratorul infrastructurii controlează unul sau mai mulți operatori de transport feroviar care operează servicii feroviare pe rețeaua administrată de acesta;

**d)** administratorul infrastructurii și unul sau mai mulți operatori de transport feroviar sunt organizați ca entități fără personalitate juridică distinctă în cadrul unei întreprinderi.

**(6)** Dispozițiile alin. (5) cu privire la noțiunea de control se aplică în sensul prevederilor Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi.

**(7)** Sunt considerate în stare de incompatibilitate persoanele care exercită simultan următoarele funcții:

**a)** membru al consiliului de administrație al administratorului infrastructurii și membru al consiliului de administrație al unui operator de transport feroviar;

**b)** persoană responsabilă cu luarea deciziilor privind funcțiile esențiale ale administratorului infrastructurii și membru al adunării generale a acționarilor/consiliului de administrație al unui operator de transport feroviar;

**c)** membru al adunării generale a acționarilor a administratorului infrastructurii și membru al adunării generale a acționarilor a unui operator de transport feroviar;

**d)** membru al consiliului de administrație al administratorului infrastructurii și membru al adunării generale a acționarilor a unui operator de transport feroviar;

**e)** membru al adunării generale a acționarilor a administratorului infrastructurii și membru al consiliului de administrație al unui operator de transport feroviar;

f) membru al adunării generale a acționarilor/consiliului de administrație al administratorului infrastructurii și ca director al unui operator de transport feroviar.

(8) Prevederile alin. (1) - (3) se aplică fără a aduce atingere drepturilor decizionale ale Ministerului Transporturilor în ceea ce privește dezvoltarea și finanțarea infrastructurii feroviare și competențelor Ministerului Transporturilor în ceea ce privește finanțarea și tarifarea infrastructurii, precum și alocarea capacităților, astfel cum sunt prevăzute la art. 4 alin. (2), precum și la art. 8, 29 și 39.

## ARTICOLUL 7<sup>1</sup>

### Independența funcțiilor esențiale

(1) Administratorul infrastructurii beneficiază de independență organizațională și decizională în ceea ce privește funcțiile esențiale, în limitele prevăzute la art. 4 alin. (2), precum și la art. 29 și 39.

(2) Pentru aplicarea prevederilor alin. (1), Ministerul Transporturilor se asigură, în special, că:

a) un operator de transport feroviar sau orice altă entitate juridică nu exercită o influență decisivă asupra administratorului infrastructurii în ceea ce privește funcțiile esențiale, fără a aduce atingere rolului Ministerului Transporturilor în ceea ce privește stabilirea cadrului de tarifare și a cadrului de alocare a capacităților, precum și a regulilor specifice de tarifare în conformitate cu prevederile art. 29 și 39;

b) un operator de transport feroviar nu exercită o influență decisivă asupra numirilor și destituirilor persoanelor responsabile cu luarea deciziilor privind funcțiile esențiale;

c) mobilitatea persoanelor care sunt responsabile de funcțiile esențiale nu creează conflicte de interese.

## ARTICOLUL 7<sup>2</sup>

### Imparțialitatea administratorului infrastructurii în ceea ce privește managementul traficului și planificarea mentenanței

(1) Administratorul infrastructurii exercită în mod transparent și nediscriminatoriu funcțiile de management al traficului și de planificare a mentenanței infrastructurii. Persoanele responsabile cu luarea deciziilor privind aceste funcții nu trebuie să fie afectate de niciun conflict de interese.

(2) Administratorul infrastructurii are obligația de a asigura operatorilor de transport feroviar acces deplin și în timp util la informațiile relevante în caz de perturbări ale traficului care îi afectează. În cazul în care administratorul infrastructurii acordă acces extins la procesul de management al traficului, acesta este acordat operatorilor de transport feroviar interesați într-un mod transparent și nediscriminatoriu.

(3) Administratorul infrastructurii consultă solicitanții în ceea ce privește planificarea pe termen lung a lucrărilor majore de mentenanță și/sau reînnoire a infrastructurii feroviare și ține seama în cea mai mare măsură posibilă de preocupările exprimate. Programarea lucrărilor de mentenanță se efectuează de către administratorul infrastructurii în mod nediscriminatoriu.

### ARTICOLUL 7<sup>3</sup>

Externalizarea și partajarea funcțiilor administratorului infrastructurii

(1) Cu condiția ca acest fapt să nu dea naștere la niciun conflict de interese și să fie garantată confidențialitatea informațiilor sensibile din punct de vedere comercial, administratorul infrastructurii:

a) poate să externalizeze către o altă entitate anumite funcții, în condițiile legii, cu excepția funcțiilor esențiale, dacă această entitate nu este un operator de transport feroviar, nu controlează sau nu este controlată de un operator de transport feroviar;

b) poate să externalizeze, în condițiile legii, execuția de lucrări și atribuțiile aferente privind mentenanța, reînnoirea și dezvoltarea infrastructurii feroviare, inclusiv unor operatori de transport feroviar sau unor societăți care controlează un operator de transport feroviar sau sunt controlate de un operator de transport feroviar;

c) își păstrează competența de supraveghere și răspunde pentru exercitarea responsabilităților prevăzute la art. 3 pct. 3.

(2) Prin excepție de la prevederile art. 7 alin. (1), funcțiile privind administrarea unor porțiuni ale infrastructurii pot fi îndeplinite de gestionarii de infrastructură sau de părți la acordurile de parteneriat public-privat, conform prevederilor legale în vigoare, cu condiția ca toate aceste entități să îndeplinească cerințele prevăzute la art. 7 alin. (2) - (8), precum și la art. 7<sup>1</sup>, 7<sup>2</sup> și 7<sup>4</sup> și să își asume responsabilitatea deplină pentru exercitarea funcțiilor în cauză.

(3) Sub rezerva supravegherii de către Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, administratorul infrastructurii poate încheia acorduri de cooperare cu unul sau mai mulți operatori de transport feroviar, în mod nediscriminatoriu și în scopul obținerii unor avantaje pentru clienți, precum reducerea costurilor sau îmbunătățirea performanței pe partea de rețea care face obiectul acordului.

(4) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar monitorizează executarea unor astfel de acorduri și poate, în cazuri justificate, să recomande denunțarea acestora.

### ARTICOLUL 7<sup>4</sup>

Transparența financiară

(1) Veniturile din activitățile de administrare a rețelei de infrastructură, inclusiv fondurile publice, pot fi utilizate de administratorul infrastructurii numai pentru a-și finanța propria afacere, inclusiv pentru rambursarea împrumuturilor sale, în conformitate cu prevederile legale în vigoare. Administratorul infrastructurii poate, de asemenea, să utilizeze aceste venituri pentru a plăti dividende proprietarilor întreprinderii, conform prevederilor legale în vigoare.

(2) Administratorul infrastructurii nu acordă, în mod direct sau indirect, împrumuturi operatorilor de transport feroviar.

(3) Operatorii de transport feroviar nu acordă împrumuturi, în mod direct sau indirect, administratorului infrastructurii.

## ARTICOLUL 7<sup>5</sup>

### Mecanisme de coordonare

**(1)** Administratorul infrastructurii instituie mecanisme de coordonare adecvate care să asigure coordonarea cu toți operatorii de transport feroviar interesați, precum și cu toți solicitanții interesați prevăzuți la art. 8 **alin. (3)**. Dacă este cazul, reprezentanții utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de marfă și de călători, precum și autoritățile naționale, locale sau regionale sunt invitate să participe. Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate participa în calitate de observator.

**(2)** Coordonarea se referă la:

**a)** necesitățile solicitanților privind mentenanța și dezvoltarea capacității de infrastructură;

**b)** conținutul obiectivelor de performanță orientate spre utilizatori incluse în contractul de activitate prevăzut la **art. 30** și al stimulentele prevăzute la art. 30 **alin. (1)** și aplicarea lor;

**c)** conținutul și aplicarea documentului de referință al rețelei prevăzut la **art. 27**;

**d)** aspectele de intermodalitate și interoperabilitate;

**e)** orice alte aspecte legate de condițiile privind accesul, utilizarea infrastructurii și de calitatea serviciilor asigurate de administratorul infrastructurii.

**(3)** Administratorul infrastructurii întocmește și publică orientări privind coordonarea, în consultare cu părțile interesate. Coordonarea are loc cel puțin o dată pe an, iar administratorul infrastructurii publică pe site-ul său o prezentare generală a activităților desfășurate în temeiul prezentului articol.

**(4)** Coordonarea în temeiul prezentului articol nu aduce atingere dreptului solicitanților de a formula o plângere la Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar și nici competențelor Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, astfel cum sunt prevăzute la **art. 56**.

## ARTICOLUL 7<sup>6</sup>

### Rețeaua Europeană a Administratorilor de Infrastructură

**(1)** Administratorul infrastructurii participă și cooperează în cadrul unei rețele europene a administratorilor de infrastructură, care are scopul de a facilita și coordona furnizarea de servicii feroviare eficiente și eficace în cadrul Uniunii

Europene prin:

**a)** dezvoltarea infrastructurii feroviare a Uniunii Europene;

**b)** sprijinirea punerii în aplicare rapide și eficiente a spațiului feroviar unic european;

**c)** schimbul de bune practici;

**d)** monitorizarea și analiza comparativă a rezultatelor, în mod consecvent, pe baza unor principii și practici comune identificate în cadrul rețelei;

**e)** contribuții la activitățile de monitorizare a pieței prevăzute la **art. 15**;

**f)** abordarea blocajelor transfrontaliere;

**g)** discutarea modului de aplicare a **art. 37** și **40**;

**h)** participarea la întrunirile periodice ale rețelei și furnizarea datelor necesare Comisiei Europene, care este membru al rețelei și care sprijină activitatea rețelei și facilitează coordonarea.

**(2)** Coordonarea în temeiul prezentului articol nu aduce atingere dreptului solicitanților de a formula o plângere la Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar și nici competențelor Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, astfel cum sunt prevăzute la [art. 56](#).

### SECȚIUNEA a 3-a

#### Îmbunătățirea situației financiare

## ARTICOLUL 8

### Finanțarea administratorului infrastructurii

**(1)** Statul român, prin Ministerul Transporturilor, asigură dezvoltarea infrastructurii naționale de cale ferată pe baza unei finanțări sustenabile a sistemului feroviar, ținând cont de necesitățile pieței interne a transporturilor și de nevoile generale ale Uniunii Europene, inclusiv de necesitatea de a coopera cu statele terțe vecine. În acest scop, Ministerul Transporturilor, cu consultarea administratorului infrastructurii, elaborează strategia indicativă de dezvoltare a infrastructurii în vederea satisfacerii necesităților viitoare de mobilitate, în ceea ce privește mentenanța, reînnoirea și dezvoltarea infrastructurii. Strategia respectivă acoperă o perioadă de cel puțin cinci ani și este reînnoibilă. După consultarea părților interesate, această strategie se aprobă prin hotărâre a Guvernului, se publică de către Ministerul

Transporturilor și se transmite Comisiei Europene.

**(2)** Ministerul Transporturilor asigură administratorului infrastructurii, în conformitate cu legislația națională și cu prevederile [art. 93](#), [107](#) și [108](#) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, denumit în continuare TFUE, finanțări la un nivel corespunzător cu funcțiile acestuia, astfel cum sunt prevăzute la [art. 3 pct. 3](#), cu dimensiunea infrastructurii și cu necesitățile financiare, în special pentru acoperirea investițiilor noi. Prin hotărâre a Guvernului se poate decide, cu respectarea legislației în vigoare, finanțarea acestor investiții prin credite garantate de stat sau prin alte mijloace decât finanțarea directă din partea statului. În cazul în care administratorul infrastructurii desfășoară și alte activități economice în afara celei de administrare a infrastructurii, este necesară separarea contabilă a celor două categorii de activități, astfel încât finanțarea din partea statului să fie utilizată exclusiv pentru activitatea de administrare a infrastructurii. În orice caz, Ministerul Transporturilor asigură respectarea cerințelor prevăzute la [alin. \(4\)](#).

**(3)** În cadrul politicii generale stabilite de Ministerul Transporturilor și ținând cont de strategia prevăzută la [alin. \(1\)](#) și de finanțarea asigurată de stat, prevăzută la [alin. \(2\)](#), administratorul infrastructurii adoptă un plan de afaceri care să includă programele de investiții și de finanțare. Planul se întocmește astfel încât să asigure utilizarea, punerea la dispoziție și dezvoltarea optimă și eficientă a infrastructurii, concomitent cu asigurarea echilibrului financiar și punerea la dispoziție a mijloacelor necesare pentru realizarea acestor obiective. Administratorul infrastructurii asigură solicitanților interesați, la

cererea acestora, acces la informații relevante și posibilitatea de a-și exprima opiniile cu privire la conținutul planului de afaceri în ceea ce privește condițiile de acces și de utilizare, precum și natura, furnizarea și dezvoltarea infrastructurii, înainte de aprobarea acestuia de către administratorul infrastructurii.

(4) În condiții normale de activitate și pe o perioadă rezonabilă care nu depășește 5 ani, conturile de profit și pierderi ale administratorului infrastructurii trebuie să prezinte cel puțin un echilibru între venitul rezultat din tarifele de utilizare a infrastructurii, excedentul rezultat din alte activități comerciale, veniturile nerambursabile din surse private și finanțările din partea statului, pe de o parte, incluzând, dacă este cazul, plățile în avans de la stat efectuate conform prevederilor legislației în vigoare și, pe de altă parte, cheltuielile cu infrastructura. În acest scop, în cadrul contractului de activitate încheiat între Ministerul Transporturilor și administratorul infrastructurii, se va stabili finanțarea din partea statului astfel încât să asigure realizarea acestui echilibru, iar Ministerul Transporturilor va asigura alocarea fondurilor inclusiv, atunci când este cazul, pentru finanțarea unor acțiuni cu caracter multianual. Fără să aducă atingere obiectivului pe termen lung privind acoperirea de către utilizatori a costurilor infrastructurii pentru toate modurile de transport, pe baza unei concurențe loiale și nediscriminatorii între diversele moduri de transport, în cazul în care transportul feroviar poate concura cu alte moduri de transport în cadrul de tarifare prevăzut la art. 31 și 32, Ministerul Transporturilor poate cere administratorului infrastructurii să își echilibreze conturile fără a apela la finanțarea statului.

## ARTICOLUL 9

### Reducerea transparentă a datoriilor

Fără a aduce atingere regulilor Uniunii Europene în domeniul ajutoarelor de stat și în conformitate cu prevederile art. 93, 107 și 108 din TFUE, Ministerul Transporturilor instituie mecanismele adecvate care să contribuie la reducerea îndatorării operatorilor de transport feroviar cu capital de stat, la un nivel care nu afectează o bună gestiune financiară și care le îmbunătățește situația financiară. Mecanismele vor fi prevăzute prin hotărâre a Guvernului, cu respectarea prevederilor legislației naționale și a Uniunii Europene în domeniul ajutorului de stat.

## SECȚIUNEA a 4-a

### Accesul la infrastructura și serviciile feroviare

## ARTICOLUL 10

### Condițiile de acces la infrastructura feroviară

(1) Operatorilor de transport feroviar li se acordă, în condiții echitabile, nediscriminatorii și transparente, dreptul de acces la infrastructura feroviară din România, în vederea operării oricărui tip de servicii de transport feroviar de mărfuri. Respectivul drept include accesul la infrastructura care conectează porturile maritime și interioare și la alte infrastructuri de servicii prevăzute la pct. 2 din anexa nr. II și la infrastructura care deservește sau ar putea deservi mai mult de un client final.

(1<sup>1</sup>) Fără a aduce atingere obligațiilor internaționale ale Uniunii Europene și ale statelor membre, Ministerul Transporturilor, la propunerea Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar sau cu acordul acestuia, după caz, poate limita, prin decizie, dreptul de acces pentru serviciile operate din și către un stat terț vecin care utilizează o rețea al cărei ecartament este diferit de cel al rețelei feroviare principale din cadrul Uniunii Europene, în cazul în care apar denaturări ale concurenței în transportul feroviar transfrontalier dintre statele membre și statul terț respectiv. Astfel de denaturări pot rezulta, printre altele, din cauza lipsei unui acces nediscriminatoriu la infrastructura feroviară și la serviciile aferente în statul terț în cauză.

(1<sup>2</sup>) În cazul în care Ministerul Transporturilor intenționează, în temeiul dispozițiilor [alin. \(1<sup>1</sup>\)](#), să adopte o decizie de a limita dreptul de acces, acesta prezintă proiectul de decizie Comisiei Europene și consultă celelalte state membre. Dacă, în termen de trei luni de la prezentarea respectivului proiect de decizie, nici Comisia Europeană și niciun alt stat membru nu formulează obiecții, Ministerul Transporturilor poate adopta respectiva decizie.

(1<sup>3</sup>) Măsurile care stabilesc detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării prevederilor [alin. \(1<sup>1</sup>\)](#) vor fi adoptate în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate de Comisia Europeană.

(2) Fără a aduce atingere prevederilor Regulamentului (CE) [nr. 1.370/2007](#) al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) [nr. 1.191/69](#) și [nr. 1.107/70](#) ale Consiliului, operatorilor de transport feroviar li se acordă, în condiții echitabile, nediscriminatorii și transparente, dreptul de acces la infrastructura feroviară din România în scopul operării serviciilor de transport feroviar de călători. Operatorii de transport feroviar au dreptul să îmbarce călători din orice stație și să îi debarce în altă stație. Respectivul drept include accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii prevăzute la pct. 2 din [anexa II](#).

(3) «abrogat»

(4) «abrogat»

## ARTICOLUL 11

Limitarea dreptului de acces și a dreptului de îmbarcare și debarcare a călătorilor (1) În urma analizei prevăzute la [alin. \(2\)](#), Ministerul Transporturilor poate decide, prin ordin al ministrului, limitarea dreptului de acces prevăzut la [art. 10 alin. \(2\)](#) pentru serviciile de transport de călători între un anumit punct de plecare și o anumită destinație atunci când unul sau mai multe contracte de servicii publice acoperă aceeași rută sau o rută alternativă, dacă exercitarea acestui drept ar compromite echilibrul economic al contractului sau contractelor de servicii publice în cauză.

(2) Pentru a stabili dacă echilibrul economic al unui contract de servicii publice ar fi compromis, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar efectuează o analiză economică obiectivă și își bazează decizia pe criterii predeterminate, stabilite în condițiile legii. Acest lucru este stabilit în urma unei cereri formulate de oricare dintre entitățile enumerate mai jos, în

termen de 30 de zile de la primirea informării privind serviciul de transport feroviar de călători potrivit prevederilor art. 38 **alin. (4)**:

- a)** autoritatea sau autoritățile competente care a/au atribuit contractul de servicii publice, conform prevederilor legislației în vigoare;
- b)** oricare altă autoritate competentă interesată care are dreptul de a limita accesul în înțelesul prezentului articol;
- c)** administratorul infrastructurii;
- d)** operatorul de transport feroviar care execută contractul de servicii publice.

**(3)** La solicitarea Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, autoritățile competente și operatorii de transport feroviar care prestează aceste servicii publice pun la dispoziție informațiile solicitate, în limite rezonabile, pentru a putea lua o decizie. Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar analizează informațiile puse la dispoziție de aceste părți și, după caz, solicită orice informații relevante de la toate părțile implicate și inițiază consultarea acestora în termen de 30 de zile de la primirea solicitării. Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar trebuie să consulte toate părțile implicate, după caz, și să informeze părțile cu privire la decizia sa motivată într-un termen predeterminat și rezonabil și, în orice caz, în maximum 40 de zile de la primirea tuturor informațiilor relevante.

**(4)** Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar comunică motivele care stau la baza deciziei sale și specifică condițiile în care oricare dintre entitățile de mai jos poate solicita reconsiderarea deciziei în termen de 30 de zile de la comunicare:

- a)** autoritatea sau autoritățile competente în materie, conform prevederilor legislației în vigoare;
- b)** administratorul infrastructurii;
- c)** operatorul de transport feroviar care execută contractul de servicii publice;
- d)** operatorul de transport feroviar care solicită accesul.

**(5)** În cazul în care Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar decide că echilibrul economic al unui contract de servicii publice ar fi compromis de serviciul de transport feroviar de călători avut în vedere, prevăzut la art. 38 **alin. (4)**, acesta indică modificările posibile ale respectivului serviciu care ar garanta respectarea condițiilor de acordare a dreptului de acces prevăzute la art. 10 **alin. (2)**.

**(6)** Măsurile care stabilesc detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării prevederilor **alin. (1) - (4)** vor fi stabilite prin acte normative subsecvente.

**(7)** Deciziile prevăzute la **alin. (1) - (4)** pot fi atacate în condițiile prevăzute de Legea contenciosului administrativ **nr. 554/2004**, cu modificările și completările ulterioare, la Curtea de Apel București, în termen de 30 de zile de la comunicare.

## **ARTICOLUL 11<sup>1</sup>**

Serviciile de transport feroviar de călători de mare viteză

- (1)** În vederea dezvoltării pieței pentru serviciile de transport feroviar de



călători de mare viteză și în vederea promovării unei utilizări optime a infrastructurii existente, precum și pentru a încuraja competitivitatea serviciilor de transport feroviar de călători de mare viteză în beneficiul călătorilor, exercitarea dreptului de acces prevăzut la [art. 10](#) în ceea ce privește serviciile de transport feroviar de călători de mare viteză poate fi supusă doar cerințelor stabilite de Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar în conformitate cu prezentul articol.

(2) În cazul în care Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar stabilește, în urma analizei prevăzute la [art. 11 alin. \(2\)](#) și [\(3\)](#), că serviciul de transport feroviar de călători de mare viteză preconizat între un anumit punct de plecare și o anumită destinație compromite echilibrul economic al unui contract de servicii publice care acoperă aceeași rută sau o rută alternativă, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar precizează modificările posibile ale serviciului care ar garanta îndeplinirea condițiilor de acordare a dreptului de acces prevăzute la [art. 10 alin. \(2\)](#). Astfel de modificări pot include o modificare a serviciului preconizat.

## ARTICOLUL 12

Perceperea unui tarif de la operatorii de transport feroviar care prestează servicii de transport de călători

(1) Fără a aduce atingere prevederilor [art. 11 alin. \(2\)](#), Ministerul Transporturilor poate percepe un tarif de la operatorii de transport feroviar care oferă servicii comerciale de transport feroviar de călători pentru exploatarea rutelor care intră în competența Ministerului Transporturilor conform contractelor de servicii publice, între două stații de pe teritoriul României, în condițiile prevăzute de prezentul articol. În acest caz, operatorilor de transport feroviar care oferă respectivele servicii de transport feroviar intern sau internațional de călători le este aplicat același tarif pentru exploatarea rutelor care intră în competența Ministerului Transporturilor.

(2) Tariful are scopul de a compensa Ministerul Transporturilor pentru obligațiile de serviciu public stabilite prin contractele de servicii publice atribuite, în condițiile legii. Venitul obținut din aplicarea acestui tarif și plătit cu titlu de compensație nu depășește ceea ce este necesar pentru a acoperi în totalitate sau în parte costurile ocazionate de executarea obligațiilor de serviciu public în cauză, ținând cont de încasările reale și de un nivel rezonabil de profit pentru executarea obligațiilor respective. Venitul obținut din aplicarea acestui tarif și plătit cu titlu de compensație se virează de către Ministerul Transporturilor la bugetul de stat, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

(3) Tariful respectiv respectă principiile echității, transparenței, nediscriminării și proporționalității, în special între prețul mediu al serviciului de călători și nivelul taxei percepute. Sumele totale percepute în temeiul prezentului alineat nu trebuie să pericliteze viabilitatea economică a serviciului de transport feroviar de călători căruia îi sunt aplicate.

(4) Ministerul Transporturilor păstrează informațiile necesare pentru a se asigura că poate identifica originea și utilizarea tarifului, având obligația de a pune aceste informații la dispoziția Comisiei Europene.

(5) Măsurile care stabilesc detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării acestui articol vor fi adoptate în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate de Comisia Europeană.

### ARTICOLUL 13

#### Condițiile de acces la servicii

- (1) Administratorul infrastructurii furnizează tuturor operatorilor de transport feroviar, în mod nediscriminatoriu, pachetul minim de acces prevăzut la [pct. 1](#) din anexa nr. II.
- (2) Operatorii infrastructurilor de servicii oferă în mod nediscriminatoriu tuturor operatorilor de transport feroviar accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, la infrastructurile prevăzute la [pct. 2](#) din anexa nr. II și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri.
- (3) Pentru a garanta transparența deplină și accesul nediscriminatoriu la infrastructurile de servicii prevăzute la [pct. 2](#) lit. a)-d), g) și i) din anexa nr. II, precum și furnizarea de servicii în cadrul acestor infrastructuri, în cazul în care operatorul unei astfel de infrastructuri de servicii se află sub controlul direct sau indirect al unui organism sau al unei societăți care, de asemenea, activează și deține o poziție dominantă pe piețele naționale de servicii de transport feroviar pentru care se utilizează infrastructura, operatorii acestor infrastructuri de servicii trebuie să se organizeze într-o manieră independentă din punct de vedere organizatoric și decizional față de respectivul organism sau de respectiva societate. Această independență nu implică cerința de instituire a unei entități juridice separate pentru infrastructurile de servicii și poate fi obținută prin organizarea unor departamente distincte în cadrul aceleiași entități juridice. Pentru toate infrastructurile de servicii prevăzute la [pct. 2](#) din anexa nr. II, operatorul și respectivul organism sau respectiva societate au conturi separate, inclusiv bilanțuri și conturi de profit și pierdere separate, care se țin și se publică cu respectarea prevederilor legale în vigoare. Operarea unei infrastructuri de servicii poate fi asigurată de administratorul infrastructurii sau de un operator al infrastructurii de servicii aflat sub controlul direct sau indirect al administratorului infrastructurii, cu respectarea cerințelor prevăzute la [art. 7](#).
- (4) Cererile depuse de operatorii de transport feroviar pentru acordarea accesului la servicii și furnizarea acestora în cadrul infrastructurilor de servicii prevăzute la [pct. 2](#) din anexa nr. II primesc răspuns într-un termen rezonabil, stabilit de Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, dar nu mai târziu de 30 de zile de la data depunerii cererii. Aceste cereri pot fi respinse numai dacă există alternative viabile care le permit operarea serviciului respectiv de transport de marfă sau călători pe aceleași rute sau pe rute alternative în condiții acceptabile din punct de vedere economic. Acest lucru nu obligă operatorul infrastructurii de servicii să realizeze investiții în resurse sau infrastructuri pentru a răspunde tuturor cererilor depuse de operatorii de transport feroviar.

În cazul în care solicitările operatorilor de transport feroviar privesc accesul la servicii și furnizarea acestora în cadrul unei infrastructuri de servicii

gestionate de un operator al infrastructurii de servicii prevăzute la alin. (3), operatorul infrastructurii de servicii justifică, în scris, orice decizie de respingere și indică alternative viabile.

(5) În cazul în care un operator al unei infrastructuri de servicii prevăzute la [pct. 2](#) din anexa nr. II descoperă că există conflicte între diferite cereri, acesta trebuie să încerce să satisfacă, pe cât posibil, toate cererile. Dacă nu există nicio alternativă viabilă și nu se pot rezolva toate cererile de capacitate pentru infrastructura respectivă pe baza necesarului demonstrat, solicitantul poate depune o plângere la Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, care examinează cazul și ia măsuri, când este cazul, pentru a se asigura că o parte corespunzătoare din capacitate este acordată respectivului solicitant.

(6) În cazul în care o infrastructură de servicii prevăzută la [pct. 2](#) din anexa nr. II nu a fost în folosință timp de cel puțin 2 ani la rând, iar operatorii de transport feroviar au informat operatorul respectivei infrastructuri de servicii cu privire la interesul lor legat de accesul la infrastructura respectivă, pe baza necesarului demonstrat, proprietarul acesteia trebuie să publice un anunț de concesiune sau închiriere, în condițiile legii, pentru operarea infrastructurii de servicii feroviare, parțial sau integral, cu excepția cazului în care operatorul respectivei infrastructuri de servicii demonstrează faptul că un proces de reconversie aflat în desfășurare face imposibilă utilizarea acesteia de către un operator de transport feroviar.

(7) În cazul în care operatorul infrastructurii de servicii prestează oricare dintre serviciile prevăzute la [pct. 3](#) din anexa nr. II sub forma unui serviciu suplimentar, acesta îl furnizează, la cerere, operatorilor de transport feroviar, într-o manieră nediscriminatorie.

(8) Operatorii de transport feroviar pot cere administratorului infrastructurii sau operatorilor infrastructurilor de servicii, cu titlu de servicii suplimentare, serviciile auxiliare prevăzute la [pct. 4](#) din anexa nr. II. Operatorul infrastructurii de servicii nu este obligat să presteze aceste servicii auxiliare. În cazul în care operatorul infrastructurii de servicii decide să presteze oricare dintre serviciile auxiliare respective, acesta îl prestează către operatorii de transport feroviar, la cerere, într-o manieră nediscriminatorie.

(9) Măsurile care stabilesc detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea asigurării accesului la serviciile prevăzute la [pct. 2-4](#) din anexa nr. II vor fi adoptate în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate de Comisia Europeană.

### ARTICOLUL 13<sup>1</sup>

Sisteme comune de informații și de emitere a biletelor directe

(1) Fără a aduce atingere prevederilor Regulamentului (CE) [nr. 1.371/2007](#) al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar și prevederilor Ordonanței Guvernului [nr. 7/2012](#) privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport, aprobată prin Legea [nr. 221/2012](#), care transpune Directiva [2010/40/UE](#) a Parlamentului European și a Consiliului

privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport,

Ministerul Transporturilor coordonează instituirea unui sistem comun de informații privind transportul feroviar al călătorilor și a unui sistem de emiteră integrată a biletelor, a biletelor directe și a rezervărilor.

(2) Sistemele prevăzute la alin. (1) nu discriminează operatorii de transport feroviar și nu provoacă denaturări ale pieței de transport feroviar al călătorilor.

(3) Participarea la sistemele prevăzute la alin. (1) constituie parte a obligației de serviciu public privind transportul feroviar al călătorilor.

(4) Sistemul comun de informații privind transportul feroviar al călătorilor, prevăzut la alin. (1), este administrat de administratorul infrastructurii feroviare.

(5) Sistemul de emiteră integrată a biletelor, a biletelor directe și a rezervărilor, prevăzut la alin. (1), este administrat de către o entitate juridică publică sau privată independentă de orice operator de transport feroviar sau de către o asociație a tuturor operatorilor de transport feroviar care operează servicii de transport feroviar de călători. Această entitate se desemnează de Ministerul Transporturilor, prin ordin al ministrului, în urma consultărilor cu operatorii de transport feroviar care operează servicii de transport de călători.

(6) Ministerul Transporturilor informează anual Comisia Europeană în ceea ce privește introducerea și utilizarea sistemelor prevăzute la alin. (1) și pune la dispoziția acesteia informațiile solicitate în scopul monitorizării evoluțiilor pieței feroviare privind introducerea și utilizarea unui sistem comun de informații și a unui sistem de emiteră integrată a biletelor, a biletelor directe și a rezervărilor, precum și în scopul examinării accesului nediscriminatoriu al călătorilor din transportul feroviar la datele necesare pentru planificarea călătoriilor și rezervarea biletelor.

(7) Operatorii de transport feroviar care operează servicii de transport de călători instituie planuri de urgență pentru a oferi călătorilor asistență, în sensul prevederilor art. 18 din Regulamentul (CE) nr. 1.371/2007, în cazul unei perturbări majore a serviciilor.

(8) Planurile de urgență prevăzute la alin. (7) sunt comunicate Ministerului Transporturilor, care are obligația coordonării corespunzătoare a acestor planuri de urgență inclusiv prin consultarea, după caz, a administratorului infrastructurii și/sau a Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar.

## SECȚIUNEA a 5-a

### Acorduri transfrontaliere

## ARTICOLUL 14

### Principii generale privind acordurile transfrontaliere

(1) Acordurile transfrontaliere se încheie de către Ministerul Transporturilor, care trebuie să se asigure că dispozițiile incluse în aceste acorduri nu creează discriminări între operatorii de transport feroviar și nu limitează libertatea operatorilor de transport feroviar de a opera servicii transfrontaliere.

(2) Ministerul Transporturilor notifică Comisiei Europene orice acord transfrontalier încheiat anterior intrării în vigoare a prezentei legi. De asemenea, Ministerul Transporturilor notifică Comisiei Europene orice acord transfrontalier nou sau revizuit cu alte state membre, anterior încheierii acestora, în scopul de a permite Comisiei să decidă, prin acte de punere în aplicare, dacă respectivele acorduri sunt în conformitate cu legislația Uniunii Europene.

(3) Ministerul Transporturilor notifică Comisiei intenția de a începe negocierile și de a încheia acorduri transfrontaliere noi sau revizuite cu state terțe.

(4) Ministerul Transporturilor informează periodic Comisia Europeană cu privire la astfel de negocieri și, după caz, o invită să participe în calitate de observator.

(5) În conformitate cu legislația în vigoare, Ministerul Transporturilor este autorizat, ca urmare a unor decizii adoptate în acest sens de către Comisia Europeană, să aplice cu titlu provizoriu și/sau să încheie acorduri transfrontaliere noi sau revizuite cu state terțe, cu condiția ca aceste acorduri să fie compatibile cu legislația Uniunii Europene și să nu aducă atingere politicii acesteia în domeniul transporturilor.

## SECȚIUNEA a 6-a Monitorizarea pieței

### ARTICOLUL 15

Domeniul de aplicare a monitorizării

(1) În scopul monitorizării pieței de către Comisia Europeană, Ministerul Transporturilor furnizează anual Comisiei informațiile necesare cu privire la utilizarea rețelelor și la evoluția condițiilor cadru în sectorul feroviar, respectând totodată rolul partenerilor sociali.

(2) Ministerul Transporturilor și Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, împreună cu reprezentanții sectoarelor implicate, inclusiv, după caz, cu partenerii sociali din sectorul feroviar, utilizatorii și reprezentanții autorităților locale și regionale, colaborează cu Comisia Europeană astfel încât aceștia să poată urmări mai bine dezvoltarea sectorului feroviar și evoluția pieței, să evalueze efectul măsurilor adoptate și să analizeze impactul măsurilor planificate de Comisia Europeană.

## CAPITOLUL III

Acordarea de licențe de transport feroviar operatorilor de transport feroviar

### SECȚIUNEA 1

Autoritatea de acordare a licențelor

### ARTICOLUL 16

Autoritatea de acordare a licențelor

(1) Autoritatea responsabilă cu acordarea licențelor de transport feroviar din

România este Organismul de Licențe Feroviare Român, înființat în temeiul Legii nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, cu modificările și completările ulterioare, care funcționează ca organism independent din punct de vedere funcțional și decizional în cadrul Autorității Feroviare Române - A.F.E.R.

**(2)** Organismul de Licențe Feroviare Român nu furnizează servicii de transport feroviar și este independent de orice societate sau entitate care furnizează astfel de servicii.

**(3)** Pentru îndeplinirea atribuțiilor stabilite conform legii, Organismul de Licențe Feroviare Român, denumit în continuare OLFR, este desemnat să efectueze următoarele activități:

- a)** acordă licențe operatorilor care efectuează transport feroviar;
- b)** acordă licențe operatorilor care efectuează numai manevră feroviară;
- c)** acordă licențe operatorilor care efectuează intermedierea activității de transport pe calea ferată;
- d)** acordă licențe operatorilor care efectuează unele categorii de servicii de transport feroviar care nu intră în sfera de aplicare a prezentei legi;
- e)** elaborează propria strategie de modernizare și dezvoltare;
- f)** acordă licențe pentru operatorii care efectuează transport urban cu metroul;
- g)** întocmește anual un raport privind activitățile desfășurate în anul precedent, pe care îl publică în Buletinul AFER și pe pagina de internet a OLFR;
- h)** notifică Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate, în termen de 30 de zile de la data emiterii, licențele de transport feroviar acordate, modificate, suspendate sau retrase;
- i)** elaborează norme și reglementări în domeniul său de activitate;
- j)** asigură înregistrarea operatorilor de transport feroviar în Registrul operatorilor de transport feroviar pe care îl gestionează;
- k)** asigură evidența și păstrarea normelor, reglementărilor, instrucțiunilor, metodologiilor și procedurilor aferente domeniului său de activitate;
- l)** publică periodic, pe pagina sa de internet, lista operatorilor de transport feroviar care au dreptul să efectueze prestații de transport feroviar;
- m)** îndeplinește și alte atribuții specifice domeniului său de activitate, date în competența sa prin acte normative.

## SECȚIUNEA a 2-a

### Condiții de obținere a licenței de transport feroviar

#### ARTICOLUL 17

##### Cerințe generale

- (1)** Orice societate stabilită în România, cu capital de stat și/sau privat, care are înscrise în actul constitutiv activități de transport pe calea ferată, are dreptul să solicite OLFR obținerea unei licențe de transport feroviar corespunzătoare serviciilor de transport feroviar pe care urmează să le efectueze, în condițiile legii.

(2) OLFR nu acordă licențe de transport feroviar și nici nu le prelungește valabilitatea în cazul în care nu sunt respectate cerințele din prezentul capitol.

(3) Orice societate care îndeplinește cerințele prevăzute în prezentul capitol este îndreptățită să primească o licență de transport feroviar în condițiile legii.

(4) Nicio societate nu este autorizată să efectueze serviciile de transport feroviar reglementate de prezentul capitol dacă nu posedă licența de transport feroviar corespunzătoare pentru serviciile pe care urmează să le presteze, emisă de OLFR în condițiile legii. Operatorii de transport au dreptul de acces la infrastructura feroviară în condițiile în care, pe lângă licența de transport feroviar, îndeplinesc și condițiile prevăzute de lege pentru prestarea serviciului de transport feroviar și pentru accesul pe infrastructura feroviară.

(5) Pentru emiterea licenței de transport feroviar se utilizează tipizatul comun având formatul standard prevăzut la [anexa nr. I](#) la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/171 al Comisiei din 4 februarie 2015 privind anumite aspecte din cadrul procedurii de acordare de licențe întreprinderilor feroviare.

### ARTICOLUL 18

Condiții pentru obținerea unei licențe de transport feroviar

(1) O societate care solicită o licență de transport feroviar trebuie să fie în măsură să demonstreze OLFR, înaintea începerii activităților sale, că va putea în orice moment îndeplini cerințele privind onorabilitatea, capacitatea financiară, competența profesională și, de asemenea, că va putea să acopere riscurile de răspundere civilă, așa cum sunt enunțate la [art. 19-22](#).

(2) Societatea care solicită o licență de transport feroviar trebuie să furnizeze toate informațiile necesare dovedirii îndeplinirii cerințelor de acordare a acestei licențe.

### ARTICOLUL 19

Cerințe privind onorabilitatea

Ministerul Transporturilor definește, prin procedurile de acordare a licențelor de transport feroviar, condițiile în care sunt îndeplinite cerințele de onorabilitate pentru a se asigura că o societate care solicită o licență de transport feroviar sau persoanele responsabile cu administrarea respectivei societăți:

**a)** nu au suferit o condamnare penală gravă, inclusiv pentru fapte de participare la activități ale unei organizații criminale, pentru corupție, pentru fraudă și/sau pentru spălare de bani, pentru infracțiuni comise în domeniul comercial;

**b)** nu au fost declarate în stare de faliment;

**c)** nu au suferit o condamnare pentru infracțiuni grave stabilite în legislația specifică aplicabilă în domeniul transporturilor;

**d)** nu au fost sancționate pentru încălcări grave sau repetate cu privire la îndeplinirea obligațiilor impuse de legislația socială și/sau legislația muncii, inclusiv obligațiile impuse de protecția muncii și de legislația privind asigurările de sănătate, precum și de legislația vamală, în cazul unui solicitant care dorește să opereze transporturi feroviare transfrontaliere de mărfuri supuse procedurilor vamale;

e) nu au fost găsite vinovate de încălcări grave ale obligațiilor care, în conformitate cu legislația națională în vigoare, decurg, după caz, din prevederile contractelor colective cu caracter obligatoriu.

## ARTICOLUL 20

### Cerințe privind capacitatea financiară

(1) Cerințele privind capacitatea financiară sunt îndeplinite când o societate care solicită o licență de transport feroviar poate demonstra că va fi în măsură să îndeplinească obligațiile sale prezente și potențiale, stabilite pe bază de ipoteze realiste, pe o perioadă de 12 luni.

(2) OLFR verifică capacitatea financiară în special prin intermediul conturilor anuale ale operatorilor de transport feroviar sau, în cazul societăților care solicită o licență de transport feroviar, dar nu sunt în măsură să prezinte conturile anuale, pe baza unui bilanț contabil înregistrat la autoritatea financiară competentă. Fiecare societate care solicită o licență de transport feroviar pune la dispoziție cel puțin informațiile prevăzute în anexa nr. III.

(3) OLFR consideră că o societate care solicită o licență de transport feroviar nu are capacitatea financiară dacă există arierate substanțiale sau recurente în materie de impozite sau de contribuții sociale, rezultate din activitatea sa. Criteriile în funcție de care se definesc noțiunile de arierate substanțiale sau recurente se stabilesc prin hotărârea Guvernului prevăzută la art. 25 alin. (1).

(4) OLFR poate solicita prezentarea unui raport de audit și a documentelor corespunzătoare emise de o instituție financiarbancară, de o altă instituție financiară sau de un auditor autorizat. Respectivile documente includ informațiile prevăzute în anexa nr. III.

## ARTICOLUL 21

### Cerințe privind competența profesională

Cerințele referitoare la competența profesională sunt îndeplinite dacă societatea care solicită o licență de transport feroviar poate să demonstreze că are o structură organizatorică ce posedă cunoștințele sau experiența necesară pentru exercitarea unui control operațional și a unei supravegheri sigure și eficiente a tipului de operații specificate în licența de transport feroviar.

## ARTICOLUL 22

### Cerințe privind acoperirea pentru răspunderea civilă

Fără a aduce atingere normelor Uniunii Europene privind ajutoarele de stat și în conformitate cu prevederile art. 93, 107 și 108 din TFUE, pentru a face dovada că îndeplinește cerințele în materie de asigurare a răspunderii civile, societatea trebuie să fie asigurată în mod corespunzător, conform legii, sau să dispună de garanții adecvate, în condițiile pieței, pentru acoperirea, în conformitate cu legislația internă și internațională, a răspunderii sale civile în caz de accidente, în special în ceea ce privește călătorii, bagajele, mărfurile, poșta și terții. În pofida acestei obligații, se poate ține seama de caracteristicile specifice și de riscurile diferitelor tipuri de servicii, în special pentru operațiunile feroviare cu scop cultural sau de patrimoniu.



## SECȚIUNEA a 3-a Valabilitatea licenței de transport feroviar

### ARTICOLUL 23

#### Valabilitatea teritorială și temporală

- (1) Licența de transport feroviar acordată de către OLFR este valabilă pe întreg teritoriul Uniunii Europene și al statelor părți la Acordul privind spațiul economic european. Licențele de transport feroviar acordate într-un stat membru sunt valabile pe teritoriul României.
- (2) O licență de transport feroviar acordată de către OLFR este valabilă atât timp cât operatorul de transport feroviar își îndeplinește obligațiile prevăzute în prezentul capitol. OLFR reexaminează la interval de 2 ani îndeplinirea acestor cerințe.
- (3) Dispoziții specifice care reglementează suspendarea sau retragerea unei licențe de transport feroviar sunt incluse în licența propriu-zisă.

### ARTICOLUL 24

Licența de transport feroviar temporară, acordarea, suspendarea și retragerea

- (1) Dacă există suspiciuni în ceea ce privește respectarea de către un operator de transport feroviar a cerințelor din prezentul capitol, în special a celor prevăzute la [art. 18](#), OLFR poate verifica în orice moment dacă acel operator de transport feroviar îndeplinește efectiv acele cerințe.
- (2) În cazul în care OLFR constată că un operator de transport feroviar nu mai îndeplinește cerințele, acesta suspendă sau retrage licența de transport feroviar acordată în conformitate cu prevederile prezentei legi.
- (3) În cazul în care OLFR constată că există suspiciuni în ceea ce privește respectarea cerințelor prevăzute în prezentul capitol de către un operator de transport feroviar căruia i s-a eliberat o licență de transport feroviar de către autoritatea de acordare a licențelor dintr-un alt stat membru, acesta informează de îndată, dar nu mai târziu de 3 zile, autoritatea competentă din statul membru.
- (4) Prin excepție de la prevederile [alin. \(1\)](#), în cazul în care o licență de transport feroviar este suspendată sau retrasă din cauza nerespectării cerințelor privind capacitatea financiară, OLFR poate elibera o licență de transport feroviar temporară până la reorganizarea operatorului de transport feroviar, cu condiția ca siguranța să nu fie periclitată. Licența de transport feroviar temporară poate fi eliberată pentru o perioadă de cel mult 6 luni.
- (5) În cazul în care un operator de transport feroviar și-a întrerupt activitatea pe o perioadă de 6 luni sau nu și-a început activitatea în termen de 6 luni de la acordarea licenței de transport feroviar, OLFR poate decide ca licența să fie supusă din nou unei proceduri de aprobare sau să fie suspendată.
- (6) În ceea ce privește începerea activității, operatorul de transport feroviar poate solicita, pe baza unor motive justificate, stabilirea unui termen mai mare de 6 luni de la acordarea licenței de transport feroviar, ținând cont de tipul serviciilor de transport înscrise în licență, iar OLFR, în urma unei analize,

poate aproba fixarea unui interval mai mare de 6 luni până la începerea activității de operare a serviciilor de transport feroviar.

(7) În cazul unei modificări de natură să afecteze situația juridică a unui operator de transport feroviar și, în special, în caz de fuziune sau preluare, OLFR poate decide ca licența de transport feroviar să facă din nou obiectul unei cereri de aprobare. Operatorul de transport feroviar respectiv poate să își continue activitatea dacă OLFR nu decide că siguranța este periclitată. Într-un astfel de caz, decizia trebuie motivată.

(8) În cazul în care un operator de transport feroviar intenționează să își modifice sau să își extindă activitățile în mod semnificativ, licența de transport feroviar trebuie înaintată OLFR în vederea reexaminării acesteia.

(9) În situația declanșării unei proceduri de insolvență a unui operator de transport feroviar, OLFR analizează situația intervenită. Licența de transport feroviar se suspendă, cu excepția situației în care operatorul prezintă dovezi relevante cu privire la capacitatea de a-și continua activitatea, prin reorganizare, în condițiile legii, într-o perioadă rezonabilă prevăzută în procedurile de acordare a licenței de transport feroviar.

(10) În cazul în care OLFR eliberează, suspendă, retrage sau modifică o licență de transport feroviar, acesta informează imediat Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate în acest sens.

## ARTICOLUL 25

Procedura de acordare a licențelor de transport feroviar

(1) Procedurile de acordare a licențelor de transport feroviar în România se aprobă prin hotărâre a Guvernului, se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, și se postează pe pagina de internet a OLFR. Ministerul Transporturilor informează Comisia Europeană cu privire la aprobarea și publicarea procedurilor de acordare a licențelor.

(2) OLFR adoptă o decizie cu privire la cererea de acordare a unei licențe de transport feroviar într-un termen rezonabil, dar nu mai târziu de 3 luni de la data la care i-au fost prezentate toate informațiile relevante, în special datele prevăzute în anexa nr. III. OLFR ține seama de toate informațiile disponibile. Decizia se comunică de îndată societății care solicită o licență de transport feroviar. Orice refuz trebuie să fie motivat.

(3) Contestațiile împotriva deciziilor luate de OLFR se soluționează potrivit reglementărilor legale în vigoare referitoare la contenciosul administrativ.

## CAPITOLUL IV

Perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și alocarea capacității de infrastructură feroviară

### SECȚIUNEA 1

Principii generale

## ARTICOLUL 26

Utilizarea efectivă a capacității de infrastructură

Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar are dreptul de a solicita administratorului infrastructurii toate datele necesare pentru a se asigura că sistemele de tarifare și de alocare a capacităților de infrastructură feroviară respectă principiile stabilite de prezenta lege și permit astfel administratorului infrastructurii să introducă pe piață și să utilizeze optim și efectiv capacitățile de infrastructură disponibile.

## ARTICOLUL 27

Documentul de referință al rețelei

(1) După consultarea părților interesate, administratorul infrastructurii stabilește și publică un document de referință al rețelei, care se poate obține în formă tipărită după achitarea unei taxe care nu depășește costul de publicare a acestui document. Documentul de referință se publică în cel puțin două limbi oficiale ale Uniunii, dintre care una este limba română. Conținutul documentului de referință al rețelei va fi pus la dispoziție gratuit, în format electronic, pe pagina de internet a administratorului infrastructurii și este accesibil prin intermediul unui portal web comun creat de administratorii de infrastructuri din statele membre în temeiul cooperării acestora în conformitate cu prevederile [art. 37](#) și [40](#).

(2) Documentul de referință al rețelei stabilește caracteristicile infrastructurii puse la dispoziție operatorilor de transport feroviar și conține informații care stabilesc condițiile de acces la infrastructura feroviară relevantă. Documentul de referință al rețelei conține, de asemenea, informații care stabilesc condițiile de acces la infrastructurile de servicii legate de rețeaua administratorului infrastructurii și de furnizare de servicii în cadrul acestor infrastructuri de servicii sau indică un site pe care astfel de informații sunt puse la dispoziție cu titlu gratuit în format electronic. Conținutul documentului de referință al rețelei este prevăzut în anexa [nr. IV](#).

(3) Documentul de referință al rețelei se actualizează periodic și se modifică, dacă este cazul.

(4) Documentul de referință al rețelei se publică cel târziu cu 4 luni înainte de data-limită pentru introducerea cererilor pentru capacități de infrastructură.

## ARTICOLUL 28

Acorduri între operatorii de transport feroviar și administratorul infrastructurii  
Orice operator de transport feroviar care asigură servicii de transport feroviar încheie, în conformitate cu prevederile legale în vigoare, acordurile necesare cu administratorul infrastructurii. Condițiile care guvernează aceste acorduri trebuie să nu fie discriminatorii și să fie transparente, în conformitate cu prezenta lege.

## SECȚIUNEA a 2-a

Tarife de utilizare a infrastructurii și pentru servicii

## ARTICOLUL 29

Stabilirea, calcularea și perceperea tarifelor

(1) Stabilirea cadrului pentru tarifarea utilizării infrastructurii feroviare se face prin contractul de activitate prevăzut la art. 30 [alin. \(2\)](#), în conformitate cu prevederile legale în vigoare, cu respectarea independenței administrării prevăzute la [art. 4](#). Regulile specifice de tarifare se stabilesc de către administratorul infrastructurii și se publică de către acesta în documentul de referință al rețelei, împreună cu cadrul pentru tarifarea utilizării infrastructurii feroviare. Administratorul infrastructurii calculează și percepe tariful pentru utilizarea infrastructurii feroviare în conformitate cu cadrul și regulile de tarifare stabilite.

(2) Administratorul infrastructurii se asigură că sistemul de tarifare utilizat se bazează pe aceleași principii valabile pentru întreaga rețea, exceptând cazul prevăzut la art. 32 [alin. \(3\)](#).

(3) Administratorul infrastructurii se asigură că aplicarea sistemelor de tarifare determină tarife echivalente și nediscriminatorii pentru diferiți operatori de transport feroviar care efectuează prestații de servicii de tip echivalent, în zone de piață similare, și că tarifele aplicate efectiv respectă regulile stabilite în documentul de referință al rețelei.

(4) Administratorul infrastructurii respectă confidențialitatea din punct de vedere comercial a informațiilor care îi sunt comunicate de solicitanți.

### ARTICOLUL 30

#### Costurile infrastructurii și contabilitatea

(1) Administratorul infrastructurii trebuie stimulat să reducă costurile de furnizare a infrastructurii și nivelul tarifelor de acces, în condițiile menținerii și îmbunătățirii calității serviciului de infrastructură și ale respectării cerințelor în materie de siguranță.

(2) Fără a aduce atingere competențelor lor privind planificarea și finanțarea infrastructurii feroviare și principiului bugetar al anualității, între Ministerul Transporturilor și administratorul infrastructurii se încheie un contract de activitate pe o perioadă de cel puțin 5 ani. Acest contract respectă cel puțin principiile și parametrii de bază din anexa [nr. V](#).

(3) Modul de punere în aplicare a stimulentele prevăzute la [alin. \(1\)](#) se stabilește prin contractul de activitate.

(4) În cazul în care modul de punere în aplicare a stimulentele prevăzute la [alin. \(1\)](#) se stabilește prin intermediul măsurilor de reglementare, acesta se va baza pe analiza reducerilor de costuri care ar putea fi obținute. Aceste dispoziții nu aduc atingere competențelor de a revizui tarifele ale Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar prevăzute la [art. 56](#).

(5) Clauzele contractului de activitate prevăzut la [alin. \(2\)](#) și structura plăților destinate asigurării fondurilor administratorului infrastructurii sunt convenite în avans și acoperă întreaga durată a contractului.

(6) Prevederile proiectului contractului de activitate se publică de către Ministerul Transporturilor, astfel încât oricărui terț interesat să i se ofere oportunitatea de a-și exprima punctele de vedere cu privire la conținutul contractului de activitate înainte de semnarea acestuia. Contractul de activitate

se publică pe pagina de internet a Ministerului Transporturilor în termen de 30 de zile de la data încheierii sale.

Administratorul infrastructurii asigură coerența dintre prevederile contractului de activitate și planul de afaceri prevăzut la art. 8 alin. (3).

(7) Administratorul infrastructurii elaborează și ține un registru al activelor din patrimoniul său și al activelor de administrarea cărora este răspunzător în temeiul legii și potrivit contractelor de concesiune/închiriere a domeniului public, încheiate în condițiile reglementărilor în vigoare, care se utilizează pentru a evalua finanțarea necesară pentru repararea sau înlocuirea acestora. Registrul include și informații privind cheltuielile cu reînnoirea și modernizarea infrastructurii.

(8) Administratorul infrastructurii stabilește o metodă de repartizare a costurilor între diferitele categorii de servicii oferite operatorilor de transport feroviar. Această metodă este actualizată periodic pe baza celor mai bune uzanțe internaționale.

### ARTICOLUL 31

#### Principii de tarifare

(1) Tarifele de utilizare a infrastructurii feroviare și a infrastructurii de servicii se plătesc administratorului infrastructurii și, respectiv, operatorului infrastructurii de servicii, iar aceștia le utilizează la finanțarea activităților lor.

(2) Administratorul infrastructurii și operatorii infrastructurilor de servicii au obligația să furnizeze Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, la solicitarea acestuia, toate informațiile necesare asupra tarifelor impuse pentru a permite acestuia să își îndeplinească funcțiile prevăzute la art. 56. În acest scop, administratorul infrastructurii și operatorii infrastructurilor de servicii trebuie să poată demonstra operatorilor de transport feroviar că tarifele de utilizare a infrastructurii și serviciilor facturate în fapt operatorilor de transport feroviar, în conformitate cu prevederile art. 30-37, respectă metodologia, regulile și, dacă este cazul, baremele stabilite în documentul de referință al rețelei.

(3) Fără a aduce atingere dispozițiilor alin. (4) sau (5) sau art. 32, tarifele pentru setul minim de prestații și pentru accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii sunt stabilite la costul direct imputabil operării serviciilor de transport feroviar, în conformitate cu măsurile adoptate de Comisia Europeană, prin acte de punere în aplicare, privind modalitățile de calcul al costurilor suportate în mod direct ca rezultat al operării unui tren.

Administratorul infrastructurii poate decide să efectueze adaptări graduale la aceste modalități în termen de cel mult 4 ani după intrarea în vigoare a acestor acte de punere în aplicare.

(4) Tarifele de utilizare a infrastructurii prevăzute la alin. (3) pot include un tarif care să reflecte deficitul de capacitate al secțiunii identificabile a infrastructurii pe durata perioadelor de saturare.

(5) Tarifele de utilizare a infrastructurii prevăzute la alin. (3) pot fi modificate pentru a ține cont de costurile efectelor asupra mediului determinate de

exploatarea feroviară. Orice astfel de modificare este diferențiată în funcție de amploarea efectelor produse.

Administratorul infrastructurii asigură conformitatea cu dispozițiile Regulamentului de punere în aplicare (UE) [2015/429](#) al Comisiei din 13 martie 2015 de stabilire a modalităților de urmat în ceea ce privește aplicarea tarifării pentru costul efectelor produse de zgomot și cu alte măsuri de punere în aplicare, adoptate de Comisia Europeană, care stabilesc modalitățile de urmat în ceea ce privește aplicarea tarifării pentru costul efectelor produse de zgomot, inclusiv durata aplicării, și permit ca diferențierea tarifelor pentru utilizarea infrastructurii să țină seama, după caz, de sensibilitatea zonei afectate, în special în ceea ce privește numărul persoanelor afectate, și compunerea trenului cu un impact asupra nivelului de emisii sonore.

Orice modificare a tarifelor de utilizare a infrastructurii pentru a ține seama de costurile aferente efectelor produse de zgomot trebuie să sprijine modernizarea vagoanelor prin aplicarea celei mai viabile tehnologii din punct de vedere economic care permite frânarea cu un nivel scăzut de zgomot.

Tarifarea costurilor de mediu care determină o creștere a valorii globale a încasărilor ce revin administratorului infrastructurii este permisă doar dacă o astfel de tarifare este aplicată în cazul transportului rutier de marfă, în conformitate cu legislația Uniunii Europene și legislația națională.

Dacă tarifarea în cazul costurilor de mediu determină venituri suplimentare, acestea sunt folosite de administratorul infrastructurii pentru realizarea de investiții în infrastructură.

Informațiile necesare referitoare la aplicarea costurilor de mediu sunt gestionate de administratorul infrastructurii, care se asigură că originea tarifării costurilor de mediu și modul lor de aplicare pot fi identificate, astfel încât aceste informații să poată fi puse la dispoziția autorităților competente din România și Comisiei Europene, la cerere.

**(6)** Pentru evitarea fluctuațiilor disproporționate nedorite, tarifele prevăzute la [alin. \(3\) - \(5\)](#) pot fi exprimate în medii calculate pentru o gamă rezonabilă de servicii de transport feroviar și perioade. În toate situațiile, mărimea relativă a tarifului de utilizare a infrastructurii trebuie raportată la costurile imputabile diferitelor servicii.

**(7)** Tarifele impuse pentru accesul pe calea ferată în cadrul infrastructurilor de servicii prevăzute la [pct. 2](#) din anexa nr. II și furnizarea de servicii în cadrul acestor infrastructuri nu trebuie să depășească costul furnizării lor, plus un profit rezonabil.

**(8)** În cazul în care serviciile prevăzute la [pct. 3 și 4](#) din anexa nr. II ca prestații suplimentare și auxiliare sunt oferite de un singur furnizor, tariful perceput pentru respectivul serviciu nu depășește costul furnizării prestației respective, plus un profit rezonabil.

**(9)** Pentru capacitatea utilizată în scopul mentenanței infrastructurii pot fi percepute tarife. Respectivele tarife nu depășesc pierderile din venitul net al administratorului infrastructurii cauzate de activitatea de mentenanță.

**(10)** Operatorul infrastructurii de prestare a serviciilor prevăzute la [pct. 2-4](#) din anexa nr. II prezintă administratorului infrastructurii informațiile referitoare

la tarifele care urmează a fi incluse în documentul de referință al rețelei sau indică un site pe care astfel de informații sunt puse la dispoziție cu titlu gratuit în format electronic în conformitate cu prevederile [art. 27](#).

### ARTICOLUL 32

Excepții de la principiile de tarifare

(1) Pentru recuperarea în totalitate a costurilor suportate de către administratorul infrastructurii, dacă piața permite, prin ordin al ministrului transporturilor se pot percepe majorări ale tarifelor pe baza unor principii eficiente, transparente și nediscriminatorii, garantând totodată competitivitatea optimă a segmentelor pieței feroviare și respectând sporurile de productivitate realizate de operatorii de transport feroviar.

Totuși, nivelul tarifelor nu trebuie să excludă utilizarea infrastructurii de către segmentele de piață care pot plăti cel puțin costul suportat direct ca urmare a operării serviciilor de transport feroviar, plus un indice de rentabilitate, dacă piața se pretează la aceasta.

Înainte de aprobarea perceperii unor astfel de majorări, Ministerul Transporturilor solicită administratorului infrastructurii o evaluare a relevanței acestora pentru segmente de piață specifice, luând în considerare cel puțin elementele pereche prevăzute la [pct. 1](#) din anexa nr. VI și reținându-le pe cele relevante. Lista segmentelor de piață definită de administratorul infrastructurii cuprinde cel puțin următoarele trei segmente: serviciile de transport de mărfuri, serviciile de transport de călători în cadrul unui contract de servicii publice și alte servicii de transport de călători.

În plus, administratorul infrastructurii poate diferenția segmentele de piață în funcție de mărfurile sau de călătorii transportați.

De asemenea, se definesc segmentele de piață în cadrul cărora operatorii de transport feroviar nu operează în prezent, dar pot furniza servicii în cursul perioadei de valabilitate a sistemului de tarifare. Administratorul infrastructurii nu include o majorare în cadrul sistemului de tarifare pentru aceste segmente de piață. Lista segmentelor de piață se publică în documentul de referință al rețelei și se reînnoiește cel puțin o dată la 5 ani. Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar controlează lista respectivă în conformitate cu prevederile [art. 56](#).

(2) Pentru transportul de mărfuri dinspre și către state terțe operate pe o rețea al cărei ecartament este diferit de cel al principalei rețele feroviare din cadrul Uniunii Europene, administratorul infrastructurii poate stabili tarife mai ridicate pentru a recupera integral costurile suportate.

(3) Pentru proiectele de investiții specifice viitoare, administratorul infrastructurii poate stabili sau poate menține tarife mai mari pe baza costurilor pe termen lung ale unor astfel de proiecte, în măsura în care aceste proiecte cresc eficiența sau rentabilitatea ori ambele și care, în caz contrar, nu ar putea sau nu ar fi putut fi puse în aplicare. O astfel de înțelegere tarifară poate conține și acorduri asupra împărțirii riscului asociat cu noile investiții.

(4) Tarifele de utilizare a infrastructurii în cazul coridoarelor feroviare prevăzute în Regulamentul (UE) [2016/919](#) al Comisiei din 27 mai 2016 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la

subsistemele de control-comandă și semnalizare ale sistemului feroviar în Uniunea Europeană pot fi diferențiate pentru a stimula echiparea trenurilor cu ETCS care respectă versiunea adoptată prin Decizia [2008/386/CE](#) a Comisiei din 23 aprilie 2008 de modificare a anexei A la Decizia 2006/679/CE privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul de control-comandă și semnalizare al sistemului feroviar transeuropean convențional și a [anexei A](#) la Decizia 2006/860/CE privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul de control-comandă și semnalizare al sistemului feroviar transeuropean de mare viteză și cu versiunile succesive. Această diferențiere nu trebuie să aibă ca rezultat o creștere globală a veniturilor administratorului infrastructurii. Diferențierea tarifelor de utilizare a infrastructurii nu se aplică liniilor de cale ferată prevăzute în Regulamentul (UE) [2016/919](#), pe care pot circula doar trenuri dotate cu ETCS.

(5) Pentru a se evita orice discriminare, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar se asigură că tarifele medii și marginale ale administratorului infrastructurii percepute pentru utilizarea echivalentă a infrastructurii sale sunt comparabile și serviciile echivalente de pe aceleași segmente de piață sunt supuse acelorași tarife. Administratorul infrastructurii arată în documentul de referință al rețelei că sistemul de tarifare îndeplinește aceste cerințe în măsura în care nu este pus în situația de a dezvălui informații comerciale confidențiale.

(6) În cazul în care administratorul infrastructurii intenționează să modifice elementele esențiale ale sistemului de tarifare prevăzut la [alin. \(1\)](#) anunță acest lucru în mod public cu cel puțin 4 luni înainte de termenul de publicare a documentului de referință al rețelei, în conformitate cu prevederile art. 27 [alin. \(4\)](#).

### ARTICOLUL 33

#### Reduceri

(1) Fără a se aduce atingere prevederilor [art. 101](#), [102](#), [106](#) și [107](#) din TFUE și prin excepție de la principiul costurilor directe prevăzut la art. 31 [alin. \(3\)](#), orice reducere acceptată a tarifelor percepute unui operator de transport feroviar de către administratorul infrastructurii, pentru orice serviciu, respectă criteriile stabilite în prezentul articol.

(2) Reducerile se limitează la economisirea efectivă a costurilor administrative ale administratorului infrastructurii. Pentru a calcula nivelul reducerii nu se ține seama de economiile efective deja incluse în tariful perceput.

(3) Prin excepție de la dispozițiile [alin. \(2\)](#), administratorul infrastructurii poate introduce, pentru toți utilizatorii infrastructurii, sisteme de reduceri pentru fluxuri de circulație determinate, prin care acordă reduceri pe o perioadă limitată pentru a încuraja dezvoltarea unor noi servicii de transport feroviar sau reduceri care favorizează utilizarea unor linii folosite mult sub capacitatea lor.

(4) Reducerile se pot referi doar la tarifele percepute pentru o secțiune determinată de infrastructură.

(5) Pentru servicii asemănătoare se aplică sisteme de reduceri similare. Sistemele de reduceri se aplică într-o manieră nediscriminatorie tuturor



### ARTICOLUL 34

Planuri de compensare a costurilor de mediu, de accident și de infrastructură neplătite

- (1) Prin hotărâre a Guvernului se poate institui un sistem de compensare pe o perioadă limitată, asigurând conformitatea cu prevederile [art. 93](#), [107](#) și [108](#) din TFUE, pentru utilizarea infrastructurii feroviare cu privire la costurile de mediu, de accident și de infrastructură ale modurilor de transport concurente despre care se poate demonstra că nu au fost plătite, în măsura în care aceste costuri depășesc costurile echivalente ale căii ferate.
- (2) În cazul în care un operator de transport feroviar care a primit compensații se bucură de acest drept în mod exclusiv, compensațiile trebuie să fie însoțite de beneficii asemănătoare acordate utilizatorilor.
- (3) Metodologia utilizată și calculele efectuate pentru sistemul de compensare se includ în hotărârea Guvernului prevăzută la [alin. \(1\)](#), ținând cont de costurile specifice neacoperite ale infrastructurii de transport concurente care pot fi evitate. Sistemul se aplică operatorilor de transport feroviar în mod nediscriminatoriu.

### ARTICOLUL 35

Sistemul de îmbunătățire a performanțelor

- (1) Sistemele de tarifare a infrastructurii încurajează operatorii de transport feroviar și administratorul infrastructurii să reducă perturbările și să îmbunătățească performanțele rețelei feroviare printr-un sistem de îmbunătățire a performanței. Acest sistem poate conține sancțiuni pentru acțiunile care perturbă exploatarea rețelei, compensații pentru operatorii de transport feroviar care au avut de suferit din cauza perturbării și prime care recompensează depășirea performanțelor.
- (2) Principiile de bază ale sistemului de performanță enumerate la [pct. 2](#) din anexa nr. VI se aplică întregii rețele.

### ARTICOLUL 36

Tarifele de rezervare

Administratorul infrastructurii poate percepe un tarif corespunzător pentru capacitatea de infrastructură alocată, dar neutilizată. Acest tarif de neutilizare încurajează utilizarea eficientă a capacităților de infrastructură. Încasarea acestui tarif de la solicitanții cărora li s-a alocat o trasă este obligatorie în cazul neutilizării repetate a traselor alocate sau a unei părți a acestora. În vederea impunerii acestui tarif, administratorul infrastructurii publică în documentul de referință al rețelei criteriile pentru stabilirea acestei neutilizări. Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar verifică aceste criterii, în conformitate cu prevederile [art. 56](#). Plățile aferente acestui tarif sunt suportate fie de către solicitant, fie de către operatorul de transport feroviar desemnat în conformitate cu prevederile [art. 41 alin. \(1\)](#). Administratorul infrastructurii trebuie să poată informa întotdeauna orice parte interesată asupra capacităților de infrastructură care au fost deja alocate operatorilor de transport feroviar care utilizează această infrastructură.

## ARTICOLUL 37

Cooperarea în privința sistemelor de tarifare pentru mai mult de o rețea

(1) Administratorul infrastructurii colaborează cu administratorii de infrastructuri din alte state membre în cadrul organismelor sau asociațiilor administratorilor de infrastructuri din Europa, pentru a permite aplicarea unor sisteme tarifare eficiente, și se asociază pentru a coordona activitatea de tarifare sau pentru a tarifa operarea serviciilor de transport feroviar care utilizează mai multe rețele de infrastructură ale sistemului feroviar din Uniunea Europeană/Spațiul Economic European. În cadrul acestor colaborări, administratorul infrastructurii urmărește în special garantarea competitivității optime a serviciilor de transport feroviar internațional și asigurarea utilizării eficiente a rețelelor feroviare. În acest scop, administratorul infrastructurii stabilește proceduri adecvate, care sunt conforme normelor stabilite prin prezenta lege.

(2) În sensul alin. (1), administratorul infrastructurii cooperează cu administratorii de infrastructuri din alte state membre pentru a permite aplicarea eficientă a majorărilor prevăzute la art. 32 și a sistemelor de îmbunătățire a performanței prevăzute la art. 35 în cazul traficului care traversează mai mult de o rețea a sistemului feroviar din Uniunea Europeană/Spațiul Economic European.

### SECȚIUNEA a 3-a

#### Alocarea capacităților de infrastructură

## ARTICOLUL 38

### Drepturile asupra capacității de infrastructură

(1) Capacitățile de infrastructură sunt alocate de către administratorul infrastructurii. Odată alocate unui solicitant, capacitățile de infrastructură nu pot fi transferate de către acesta unei alte societăți sau unui alt serviciu de transport. Orice tranzacție în ceea ce privește capacitățile de infrastructură este interzisă și determină excluderea prin decizie de către Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar de la următoarea procedură de alocare, la sesizarea documentată a administratorului infrastructurii.

Utilizarea capacităților de infrastructură de către un operator de transport feroviar în situația în care derulează activitățile unui solicitant care nu este operator de transport feroviar nu se consideră transfer.

(2) Dreptul de a utiliza capacități determinate ale infrastructurii sub formă de trasă poate fi acordat solicitanților pe durata maximă corespunzătoare unei singure perioade de valabilitate a graficului de circulație.

Administratorul infrastructurii și un solicitant pot încheia un acord-cadru în conformitate cu prevederile art. 42 pentru utilizarea capacității unei infrastructuri feroviare relevante pentru o durată mai mare decât o singură perioadă de valabilitate a graficului de circulație.

(3) Drepturile și obligațiile respective ale administratorului infrastructurii și solicitanților cu privire la orice alocare a capacităților de infrastructură sunt stabilite prin contract, cu respectarea prevederilor legislative specifice.

(4) În cazul în care un solicitant intenționează să solicite o capacitate de infrastructură pentru a opera un serviciu de transport feroviar de călători pe o rută unde dreptul de acces la infrastructura feroviară este limitat în conformitate cu prevederile art. 11, acesta trebuie să informeze administratorul infrastructurii și Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar cu cel puțin 18 luni înainte de intrarea în vigoare a graficului de circulație la care se referă cererea de capacitate. Pentru a putea evalua potențialul impact economic asupra contractelor de servicii publice existente, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar se asigură că toate autoritățile competente care au atribuit un serviciu feroviar de călători pe ruta respectivă, definit într-un contract de servicii publice, toate celelalte autorități competente interesate care au dreptul de a limita accesul în temeiul art. 11, precum și toți operatorii de transport feroviar care execută contractul de servicii publice pe ruta serviciului de transport de călători respectiv sunt informați fără întârzieri nejustificate și cel târziu în termen de 10 zile.

### ARTICOLUL 39

#### Alocarea capacităților de infrastructură

(1) Prin hotărâre a Guvernului se aprobă Regulamentul pentru alocarea capacităților de infrastructură, cu respectarea condiției de independență a administrării prevăzute la art. 4. Administratorul infrastructurii îndeplinește procedurile de alocare a capacităților de infrastructură. Administratorul infrastructurii asigură alocarea capacităților de infrastructură într-o manieră echitabilă și nediscriminatorie, în conformitate cu prevederile legale naționale și europene.

(2) Administratorul infrastructurii respectă confidențialitatea comercială a informațiilor care i-au fost comunicate.

### ARTICOLUL 40

#### Colaborarea în vederea alocării capacităților de infrastructură pe mai multe rețele

(1) Administratorul infrastructurii colaborează cu administratorii de infrastructuri din alte state membre în cadrul organismelor sau asociațiilor administratorilor de infrastructuri din Europa, pentru a permite elaborarea și alocarea eficientă a capacităților de infrastructură care străbat mai multe rețele ale sistemului feroviar din cadrul Uniunii Europene/Spațiului Economic European, inclusiv în temeiul acordurilor-cadru prevăzute la art. 42.

Aceste organisme sau asociații sunt indicate în documentul de referință al rețelei. Administratorul infrastructurii colaborează cu administratorii de infrastructuri din alte state membre pentru stabilirea unor proceduri adecvate, care se supun normelor specifice stabilite prin legislația Uniunii Europene și organizează în consecință trasele care traversează mai multe rețele.

În cazul în care deciziile de alocare ale administratorului infrastructurii au impact asupra altor administratori de infrastructuri, acesta se asociază pentru coordonarea alocării sau pentru alocarea tuturor capacităților de infrastructură relevante la nivel internațional, fără a aduce atingere reglementărilor specifice din legislația Uniunii Europene în materie de rețele feroviare orientate spre

transportul de marfă. Principiile și criteriile pentru alocarea capacității de infrastructură stabilite în cadrul acestei cooperări sunt publicate de către administratorul infrastructurii în documentul de referință al rețelei în conformitate cu prevederile [pct. 3](#) din anexa nr. IV.

Reprezentanți corespunzători ai administratorilor de infrastructuri din state terțe pot fi asociați acestor proceduri.

(2) Administratorul infrastructurii informează Comisia Europeană cu privire la organizarea principalelor întruniri din România care au ca temă elaborarea de principii și practici comune de alocare a capacităților de infrastructură, Comisia Europeană fiind invitată să participe la acestea, în calitate de observator. Administratorul infrastructurii transmite Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar informații suficiente cu privire la elaborarea de principii și practici comune pentru alocarea infrastructurii și prin sistemele de alocare bazate pe tehnologia informației astfel încât să îi permită să își desfășoare supravegherea reglementată în conformitate cu prevederile [art. 56](#).

(3) La orice ședință sau altă activitate inițiată pentru a permite alocarea capacităților de infrastructură pentru serviciile de transport feroviar între rețele, deciziile sunt luate numai de către reprezentanții administratorilor de infrastructuri implicați.

(4) Administratorul infrastructurii indică în documentul de referință al rețelei organismele sau asociațiile la care participă în cadrul cooperării prevăzute la [alin. \(1\)](#), membrii acestora, metodele de operare și toate criteriile importante utilizate pentru evaluarea și alocarea capacităților de infrastructură.

(5) În cadrul cooperării prevăzute la [alin. \(1\)](#), administratorul infrastructurii evaluează necesitățile și, în cazul în care se impune, poate propune și organiza trase internaționale pentru a facilita operarea trenurilor de marfă care fac obiectul unei cereri de ultim moment, prevăzută la [art. 48](#).

(6) Administratorul infrastructurii pune la dispoziția solicitanților trasele internaționale prestabilite, propuse și organizate în conformitate cu prevederile [alin. \(5\)](#).

## ARTICOLUL 41

### Solicitanții

(1) Cererile pentru obținerea unor capacități de infrastructură pot fi făcute de către solicitanți. Pentru a utiliza aceste capacități de infrastructură, solicitanții desemnează un operator de transport feroviar pentru a încheia un acord cu administratorul infrastructurii în conformitate cu prevederile [art. 28](#). Aceasta nu aduce atingere dreptului solicitanților de a încheia acorduri cu administratorul infrastructurii în temeiul [art. 44 alin. \(1\)](#).

(2) Administratorul infrastructurii poate impune anumite cerințe solicitanților în vederea asigurării încasărilor previzionate și a utilizării viitoare a infrastructurii. Respectivul cerințe trebuie să fie corespunzătoare, transparente și nediscriminatorii. Acestea sunt specificate în documentul de referință al rețelei, astfel cum se menționează la [pct. 3 lit. b\)](#) din anexa [nr. IV](#). Acestea pot include doar prevederea unei garanții financiare care nu trebuie să depășească un nivel corespunzător, proporțional cu nivelul de activitate

prevăzut al solicitantului, și garantarea capacității acestuia de pregătire a unor oferte conforme pentru obținerea unor capacități de infrastructură.

(3) Aplicarea prevederilor alin. (2) se conformează actelor de punere în aplicare adoptate de Comisia Europeană.

## ARTICOLUL 42

### Acorduri-cadru

(1) Fără a se aduce atingere prevederilor art. 101, 102 și 106 din TFUE se poate încheia un acord-cadru între administratorul infrastructurii și un solicitant. Un astfel de acord-cadru precizează caracteristicile capacităților de infrastructură cerute de solicitant și oferite solicitantului pe o durată care depășește perioada de valabilitate a unui grafic de circulație.

În acordul-cadru nu se specifică trasa în mod detaliat, dar trebuie realizat astfel încât să răspundă nevoilor comerciale ale solicitantului. Orice acord-cadru se supune aprobării prealabile a Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar.

(2) Acordurile-cadru nu împiedică utilizarea infrastructurii în cauză de către alți solicitanți sau servicii.

(3) Acordurile-cadru permit modificarea sau limitarea clauzelor lor pentru a favoriza o mai bună utilizare a infrastructurii feroviare.

(4) Acordurile-cadru pot cuprinde penalități pentru cazul modificării sau încetării acestora.

(5) În principiu, acordurile-cadru se încheie pe un termen de 5 ani, care poate fi prelungit cu termene egale cu durata inițială. În situații specifice, administratorul infrastructurii poate conveni asupra unei perioade mai scurte sau mai lungi. Orice perioadă mai lungă de 5 ani trebuie justificată prin existența unor contracte comerciale, investiții speciale sau riscuri.

(6) Pentru serviciile care utilizează o infrastructură specializată prevăzute la art. 49 și care necesită investiții substanțiale și pe termen lung, justificate în mod corespunzător de către solicitant, acordurile-cadru pot avea un termen de 15 ani. Orice termen mai lung de 15 ani este permis doar în situații excepționale, în special în cazul unor investiții de mare anvergură și pe termen lung și mai ales în situația în care aceste investiții fac obiectul unor angajamente contractuale care includ un plan multianual de amortizare.

În astfel de cazuri excepționale, acordul-cadru poate prevedea descrierea amănunțită a caracteristicilor capacității de infrastructură care urmează să fie pusă la dispoziția solicitantului pe durata acordului-cadru. Aceste caracteristici pot include frecvența, volumul și calitatea traselor. Administratorul infrastructurii poate reduce capacitatea rezervată care, pe o perioadă de cel puțin 30 zile, a fost utilizată sub pragul prevăzut la art. 52.

(7) Respectând confidențialitatea comercială, dispozițiile generale ale fiecărui acord-cadru sunt comunicate oricărei părți interesate.

(8) Măsurile care stabilesc detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării prezentului articol vor fi adoptate în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate de Comisia Europeană.

## ARTICOLUL 43

### Calendarul procesului de alocare

- (1) Administratorul infrastructurii respectă calendarul procesului de alocare prevăzut în anexa nr. VII.
- (2) Anexa nr. VII poate fi modificată pentru a ține seama de considerațiile operaționale ale procesului de alocare ca urmare a unor acte delegate adoptate de Comisia Europeană.
- (3) Administratorul infrastructurii convine de comun acord cu ceilalți administratori de infrastructură interesați asupra traselor internaționale ce urmează să fie incluse în graficul de circulație, înainte de a începe consultările asupra proiectului graficului de circulație. Se vor aduce modificări doar dacă este absolut necesar.

## ARTICOLUL 44

### Cererile

- (1) În conformitate cu legislația în vigoare, solicitanții se pot adresa administratorului infrastructurii pentru a-i solicita un contract care să le acorde drepturi de utilizare a infrastructurii feroviare contra unui tarif, conform prevederilor din secțiunea a 2-a.
- (2) Cererile în legătură cu graficul de circulație normal respectă termenele prevăzute în anexa nr. VII.
- (3) Un solicitant parte la un acord-cadru adresează cererea în conformitate cu respectivul acord.
- (4) Pentru trasele care străbat mai multe rețele, administratorul infrastructurii din România, în colaborare cu administratorii de infrastructuri din statele membre implicate, se asigură că solicitanții se pot adresa unui ghișeu unic care este fie un organism comun instituit de administratorii de infrastructuri, fie un singur administrator de infrastructură de pe o trasă. Respectivului administrator de infrastructură i se permite să acționeze în numele solicitantului pentru a solicita capacitățile de infrastructură de la ceilalți administratori de infrastructuri implicați. Această cerință nu aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv.

## ARTICOLUL 45

### Planificarea

- (1) Administratorul infrastructurii satisface, pe cât posibil, toate cererile pentru capacități de infrastructură, inclusiv cererile pentru trase care traversează mai multe rețele și ține seama, pe cât posibil, de toate constrângerile impuse solicitanților, inclusiv de efectul economic asupra activităților lor.
- (2) În cadrul procesului de planificare și coordonare, administratorul infrastructurii poate acorda prioritate serviciilor specifice, dar numai după cum se prevede la art. 47 și 49.
- (3) Administratorul infrastructurii consultă părțile interesate asupra proiectului graficului de circulație și le acordă cel puțin 30 de zile pentru a-și prezenta observațiile. Părțile interesate îi includ pe toți cei care au solicitat capacități de

infrastructură și părțile care doresc să folosească ocazia pentru a formula comentarii asupra modului în care graficul de circulație le poate afecta interesele privind utilizarea serviciilor de transport feroviar pe perioada de valabilitate a graficului de circulație.

(4) Administratorul infrastructurii ia măsurile adecvate pentru a ține cont de preocupările exprimate.

## ARTICOLUL 46

### Procedura de coordonare

(1) În cazul în care, în timpul procesului de planificare prevăzut la [art. 45](#), administratorul infrastructurii se confruntă cu existența unor conflicte între diferite cereri, acesta încearcă, prin coordonarea cererilor, să asigure cea mai bună armonizare a tuturor cerințelor.

(2) În cazul în care apare o situație care necesită coordonare, administratorul infrastructurii are dreptul, în limite rezonabile, să propună capacități ale infrastructurii diferite de cele solicitate.

(3) Administratorul infrastructurii încearcă, prin consultări cu solicitanții implicați, să soluționeze orice diferende. Aceste consultări se bazează pe comunicarea gratuită în scris sau în format electronic a următoarelor informații într-un interval rezonabil:

- a) trasele solicitate de toți ceilalți solicitanți pe aceleași rute;
- b) trasele alocate cu titlu preliminar tuturor celorlalți solicitanți pe aceleași rute;
- c) trase alternative propuse pe rutele relevante în conformitate cu prevederile alin. (2);
- d) informații complete privind criteriile folosite în procesul de alocare a capacităților de infrastructură.

În conformitate cu prevederile [art. 39 alin. \(2\)](#), aceste informații sunt furnizate fără a divulga identitatea altor solicitanți, cu excepția cazului în care solicitanții vizați au fost de acord cu această divulgare.

(4) Principiile care reglementează procedura de coordonare se stabilesc în documentul de referință al rețelei. Acestea reflectă în special dificultatea coordonării traselor internaționale și efectul pe care orice modificare îl poate avea asupra altor administratori de infrastructuri.

(5) În cazul în care cererile pentru capacități de infrastructură nu pot fi soluționate fără coordonare, administratorul infrastructurii încearcă să adapteze toate cererile pe baza acestei coordonări.

(6) Fără să aducă atingere căilor de atac existente și prevederilor [art. 56](#), în eventualitatea unor diferende în legătură cu alocarea capacităților de infrastructură, este pus la dispoziție un sistem de soluționare a diferendelor pentru rezolvarea promptă a acestora. Acest sistem este stabilit în documentul de referință al rețelei. În situația în care se aplică acest sistem, trebuie luată o decizie în termen de 10 zile lucrătoare.

## ARTICOLUL 47

### Infrastructura saturată

(1) În cazul în care, după coordonarea traselor solicitate și după consultarea

solicitanților, nu se pot satisface în mod adecvat cererile pentru capacități de infrastructură, administratorul infrastructurii declară imediat respectiva secțiune a infrastructurii ca fiind infrastructură saturată. O secțiune a infrastructurii se declară saturată și în cazul în care se poate prevedea că va avea o capacitate insuficientă în viitorul apropiat.

(2) În cazul în care infrastructura a fost declarată saturată, administratorul infrastructurii efectuează o analiză a capacității, conform prevederilor art. 50, dacă nu a fost deja introdus un plan de îmbunătățire a capacității conform prevederilor art. 51.

(3) În cazul în care tarifele prevăzute la art. 31 alin. (4) nu au fost percepute sau nu au determinat un rezultat satisfăcător și infrastructura a fost declarată saturată, administratorul infrastructurii poate utiliza în plus criteriile de prioritate pentru a aloca capacitățile de infrastructură.

(4) Criteriile de prioritate țin seama de importanța unui anumit serviciu pentru colectivitate în raport cu un alt serviciu care, în consecință, va fi exclus.

Pentru ca în acest cadru să se garanteze dezvoltarea unor servicii de transport corespunzătoare, în principal în scopul de a se răspunde cerințelor de serviciu public, sau pentru a se promova dezvoltarea traficului feroviar de marfă național și internațional, Ministerul Transporturilor stabilește criteriile de prioritate a acestor servicii la alocarea capacităților de infrastructură, în condiții nediscriminatorii.

În condițiile stabilite în contractul de activitate, administratorului infrastructurii i se va putea acorda, dacă este cazul, o compensație pentru orice pierdere a unor venituri ca urmare a necesității de a se aloca o anumită capacitate de infrastructură, pentru anumite servicii, în conformitate cu paragraful anterior.

Aceste criterii și aceste compensații trebuie să țină cont de efectul acestei excluderi în alte state membre.

(5) Pentru determinarea criteriilor de prioritate se acordă atenția necesară importanței serviciilor de transport de marfă și, în special, transportului internațional de marfă.

(6) Procedurile care trebuie urmate și criteriile care trebuie utilizate în cazul în care infrastructura este saturată se prezintă în documentul de referință al rețelei.

## ARTICOLUL 48

### Cererile de ultim moment

(1) Administratorul infrastructurii răspunde cererilor de ultim moment pentru trasele individuale cât mai repede posibil, dar nu mai târziu de 5 zile lucrătoare. Informațiile furnizate cu privire la capacitățile de infrastructură libere disponibile sunt aduse la cunoștință tuturor solicitanților care doresc să utilizeze aceste capacități de infrastructură.

(2) Administratorul infrastructurii va efectua, dacă este cazul, o evaluare a necesității menținerii în cadrul graficului de circulație final a unei rezerve de capacitate de infrastructură, care să îi permită să răspundă rapid cererilor de



ultim moment previzibile. Aceasta se aplică și în cazul infrastructurii saturate.

## ARTICOLUL 49

### Infrastructura specializată

(1) Fără a se aduce atingere prevederilor alin. (2), capacitățile de infrastructură se consideră disponibile pentru a fi utilizate pentru toate tipurile de servicii care sunt conforme caracteristicilor necesare utilizării trasei respective.

(2) În cazul în care există alte rute alternative corespunzătoare, după consultarea părților interesate, administratorul infrastructurii poate desemna o anumită infrastructură pentru a fi utilizată pentru tipuri determinate de trafic. Fără să aducă atingere prevederilor art. 101, 102 și 106 din TFUE, în cazul în care a avut loc o astfel de desemnare, administratorul infrastructurii poate acorda prioritate acestui tip de trafic la alocarea capacităților de infrastructură. Respectiva desemnare nu împiedică utilizarea acelei infrastructuri și pentru alte tipuri de trafic în situația în care sunt disponibile capacități de infrastructură.

(3) În cazul în care infrastructura a fost desemnată în conformitate cu prevederile alin. (2), acest lucru se specifică în documentul de referință al rețelei.

## ARTICOLUL 50

### Analiza capacității

(1) Obiectivul analizei capacității este să se determine constrângerile la nivelul capacității infrastructurii care nu permit cererilor de capacitate să fie satisfăcute în mod corespunzător și să se propună metode care să permită soluționarea cererilor suplimentare. Analiza capacității stabilește cauzele saturării și măsurile care pot fi luate pe termen scurt și mediu pentru a o diminua.

(2) Analiza capacității ia în considerare infrastructura, procedurile de operare, tipul diferitelor servicii operate și efectul tuturor acestor factori asupra capacităților de infrastructură. Măsurile avute în vedere includ în special modificarea rutei, replanificare, modificări de viteză și îmbunătățirea infrastructurii.

(3) Analiza capacității se va realiza într-un interval de 6 luni de la identificarea infrastructurii saturate.

## ARTICOLUL 51

### Planul de îmbunătățire a capacității

(1) În termen de 6 luni de la încheierea analizei capacității, administratorul infrastructurii elaborează un plan de îmbunătățire a capacității.

(2) Planul de îmbunătățire a capacității se elaborează după consultarea utilizatorilor infrastructurii saturate. Acesta trebuie să identifice:

- a) cauzele saturării;
- b) evoluția probabilă a traficului;
- c) constrângerile la care este supusă dezvoltarea infrastructurii;

**d)** variantele și costurile sporirii capacității, inclusiv modificările probabile ale tarifelor de acces.

Pe baza analizei cost-beneficiu a posibilelor măsuri identificate, acesta stabilește de asemenea acțiunile care trebuie întreprinse pentru îmbunătățirea capacității infrastructurii, precum și un calendar pentru punerea în practică a măsurilor.

**(3)** Administratorul infrastructurii nu mai percepe tarifele prevăzute la art. 31 alin. (4) pentru infrastructura saturată în cazul în care:

**a)** nu elaborează un plan de îmbunătățire a capacității; sau

**b)** nu face progrese în aplicarea acțiunilor identificate în planul de îmbunătățire a capacității.

**(4)** Prin excepție de la prevederile alin. (3), cu aprobarea Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, administratorul infrastructurii poate continua să perceapă aceste tarife dacă:

**a)** planul de îmbunătățire a capacității nu poate fi realizat din cauze independente de voința sa; sau

**b)** soluțiile disponibile nu sunt viabile din punct de vedere economic sau financiar.

## ARTICOLUL 52

### Utilizarea traselor

**(1)** În documentul de referință al rețelei, administratorul infrastructurii stabilește condițiile în care ține cont de nivelurile anterioare de utilizare a traselor în determinarea priorităților pentru procesul de alocare a capacităților de infrastructură.

**(2)** În special pentru infrastructura saturată, administratorul infrastructurii impune renunțarea la o trasă care, pe o perioadă de cel puțin 30 de zile, a fost utilizată sub un anumit nivel care trebuie stabilit în documentul de referință al rețelei, dacă aceasta nu s-a datorat unor cauze de altă natură decât cea economică, independente de voința solicitantului.

## ARTICOLUL 53

Capacitățile de infrastructură pentru lucrările de mentenanță a rețelei

**(1)** Cererile de acordare de capacități de infrastructură pentru realizarea lucrărilor de mentenanță se transmit în cursul procesului de planificare.

**(2)** Administratorul infrastructurii ține seama de efectele pe care capacitățile de infrastructură rezervate pentru lucrările de mentenanță planificate a căii le pot avea asupra solicitanților.

**(3)** Administratorul infrastructurii trebuie să informeze cât mai rapid posibil părțile interesate despre indisponibilitatea capacităților de infrastructură din cauza unor lucrări de mentenanță neplanificate. Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate solicita administratorului de infrastructură să îi pună la dispoziție aceste informații, în cazul în care consideră necesar acest lucru.

## ARTICOLUL 54

Măsuri speciale care trebuie luate în cazul unor perturbări

(1) În cazul perturbării circulației trenurilor provocate de o problemă de natură tehnică sau de un accident, administratorul infrastructurii ia toate măsurile necesare pentru restabilirea situației normale. Pentru aceasta elaborează un plan de intervenție în care enumeră diferitele organisme care trebuie informate în cazul accidentelor grave sau în cazul perturbării semnificative a circulației trenurilor. În cazul unei perturbări care ar putea afecta traficul transfrontalier, administratorul infrastructurii comunică toate informațiile relevante altor administratori de infrastructură a căror rețea și al căror trafic pot fi afectate de această perturbare. Administratorul infrastructurii colaborează cu administratorii de infrastructură în cauză pentru a restabili traficul transfrontalier normal.

(2) În cazuri urgente și în situația în care este absolut necesar, din cauza unei defecțiuni în urma căreia infrastructura a fost scoasă temporar din funcțiune, trasele alocate pot fi retrase fără preaviz pe toată perioada necesară repunerii în funcțiune. Administratorul infrastructurii poate cere operatorilor de transport feroviar să îi pună la dispoziție resursele pe care acesta le consideră corespunzătoare pentru restabilirea cât mai rapidă a situației normale.

(3) Autoritatea de Siguranță Feroviară Română (A.S.F.R.) poate solicita operatorilor de transport feroviar să se implice în aplicarea și monitorizarea conformității lor cu standardele și regulile de siguranță.

## SECȚIUNEA a 4-a

### Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar

#### ARTICOLUL 55

Funcționarea Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar

(1) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar este organizat și funcționează ca structură fără personalitate juridică în cadrul Consiliului Concurenței și îndeplinește rolul organismului de reglementare național unic, în sensul prezentei legi.

(2) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar este independent din punct de vedere organizatoric, juridic, decizional și în ceea ce privește deciziile de ordin financiar față de administratorul infrastructurii feroviare, organismele de tarifare a infrastructurii feroviare, organismele de alocare a capacităților de infrastructură feroviară, precum și față de operatorii de transport feroviar. Din punct de vedere funcțional, acest organism este independent față de orice autoritate competentă implicată în acordarea unui contract de servicii publice.

(3) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar este format din 5 membri. Aceștia sunt selectați în cadrul unei proceduri transparente, la propunerea unei comisii de selecție, desemnate de președintele Consiliului Concurenței, fiind numiți și revocați prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței. Membrii Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar sunt numiți pentru o perioadă de 5 ani, cu posibilitatea reînnoirii mandatului o singură dată. Președintele Consiliului Național de Supraveghere

din Domeniul Feroviar este numit dintre membrii Plenului Consiliului Concurenței. Selecția membrilor se realizează potrivit prevederilor Regulamentului privind procedura de selecție a membrilor Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, adoptat de Consiliul Concurenței, și se bazează pe asigurarea unui echilibru corespunzător al componenței membrilor din punctul de vedere al experienței și competenței relevante în domeniile prevăzute în prezenta lege.

**(3<sup>1</sup>)** În cazul vacantării funcției de președinte al Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar sau în cazul în care președintele Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar se află în imposibilitate obiectivă de a-și exercita mandatul fără să-și fi delegat atribuțiile pentru mai mult de 10 zile consecutive, președintele Consiliului Concurenței va exercita temporar mandatul de președinte al Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar până la desemnarea unui nou președinte al Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, respectiv pe perioada pentru care a intervenit indisponibilitatea exercitării mandatului președintelui Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar.

**(4)** Este interzis membrilor Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar să solicite sau să primească instrucțiuni din partea oricărei entități publice ori private pe durata exercitării funcțiilor pe care le dețin.

**(5)** Membrii Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar trebuie să îndeplinească, cumulativ, următoarele condiții:

**a)** să fie cetățeni români cu o experiență relevantă de cel puțin 5 ani și competență corespunzătoare, probată cu documente justificative, în unul dintre domeniile: economic, juridic, feroviar, alte industrii de rețea, administrație publică;

**b)** să nu dețină acțiuni sau părți sociale, direct ori indirect, la administratorul infrastructurii feroviare, la organismele de tarifare a infrastructurii feroviare, la organismele de alocare a capacităților de infrastructură feroviară și/sau la operatorii de transport feroviar;

**c)** să nu facă parte din consiliul de administrație și/sau din adunarea generală a acționarilor în cadrul entităților prevăzute la lit. b);

**d)** să nu aibă raporturi de muncă sau să nu desfășoare activități remunerate pentru oricare dintre entitățile, acționarii sau asociații operatorilor prevăzuți la lit. b);

**e)** să nu îndeplinească sarcini care au legătură cu atribuirea contractelor de servicii publice de transport feroviar;

**f)** să nu dețină alte funcții sau demnități publice, cu excepția celor din cadrul Consiliului Concurenței și a funcțiilor sau activităților din domeniul didactic, al cercetării științifice ori al creației literar-artistice;

**g)** să depună anual o declarație de avere și o declarație de interese, cu respectarea legislației în vigoare.

**(6)** Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar deliberază și decide valabil în cvorum de cel puțin 3 membri, dintre care unul trebuie să fie președintele sau reprezentantul său desemnat. Membrii Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar se retrag din procesul decizional în

cazurile care privesc o societate cu care au avut legătură directă sau indirectă în anul precedent lansării unei proceduri.

**(7)** Deciziile Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar se adoptă cu majoritatea de voturi a membrilor prezenți. Fiecare membru dispune de un vot. În caz de paritate de voturi, prevalează soluția votată de președinte sau, după caz, de reprezentantul care îl înlocuiește.

**(8)** Mandatul de membru al Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar încetează:

- a)** la expirarea duratei;
- b)** prin demisie;
- c)** prin deces;
- d)** prin revocare, conform prevederilor alin. (9).

**(9)** Revocarea din funcție a unui membru al Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar se dispune prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței în următoarele cazuri:

- a)** imposibilitate de a-și îndeplini mandatul mai mult de 120 de zile calendaristice consecutive dintr-un interval de 140 de zile;
- b)** condamnare penală prin hotărâre judecătorească definitivă, pentru care nu a intervenit reabilitarea;
- c)** nerespectarea termenului de 15 zile pentru ieșirea din starea de incompatibilitate, prevăzut la [alin. \(10\)](#);
- d)** la survenirea unei situații de conflict de interese în sensul [alin. \(11\)](#).

**(10)** Orice membru care în momentul numirii sau pe parcursul mandatului se află în una dintre situațiile de incompatibilitate prevăzute la alin. (5) **lit. b) -f)** are la dispoziție un termen de cel mult 15 zile pentru ieșirea din starea de incompatibilitate. În caz de nerespectare a acestui termen, mandatul celui aflat în această situație încetează, urmând a fi numit un alt membru.

**(11)** Prin conflict de interese se înțelege situația în care persoana care exercită funcția de membru al Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar are un interes personal de natură patrimonială sau un interes care rezultă din calitatea de reprezentant al statului în cadrul organelor de conducere ale administratorului infrastructurii feroviare din România și/sau ale operatorilor de transport de călători ori de marfă, care ar putea influența îndeplinirea cu obiectivitate a atribuțiilor care îi revin.

**(12)** Membrii Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar nu pot deține nicio poziție sau responsabilitate profesională în cadrul operatorilor sau al entităților reglementate timp de cel puțin un an după încheierea mandatului lor.

**(13)** Ordinul de revocare din funcție a membrilor Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate fi atacat la instanțele de contencios administrativ, potrivit legii, în termen de 30 de zile de la data aducerii sale la cunoștința persoanei revocate.

**(14)** În cazul vacantării unui loc în componența Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar pentru una dintre situațiile prevăzute la alin. (8) **lit. b) -d)** se va proceda, conform prevederilor alin. (3), la numirea unui nou membru pentru durata rămasă din mandat, în funcția devenită vacantă.

Membrii Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar ale căror mandate au expirat rămân în funcție până la numirea succesorilor lor.

**(15)** Pentru activitatea depusă, membrii Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar au dreptul la o indemnizație lunară, stabilită prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței, care nu poate depăși 20% din indemnizația lunară a președintelui Consiliului Concurenței.

**(16)** În cadrul Consiliului Concurenței funcționează o structură organizatorică care asigură aparatul tehnic necesar desfășurării activității Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar. Aceasta este direct subordonată Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar în ceea ce privește exercitarea atribuțiilor prevăzute de prezenta lege.

**(17)** Cheltuielile necesare desfășurării activității Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar vor fi cuprinse în bugetul Consiliului Concurenței.

## **ARTICOLUL 56**

Atribuțiile Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar

**(1)** Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar acționează fără a aduce atingere competențelor Consiliului Concurenței de a aplica dispozițiile Legii concurenței [nr. 21/1996](#), republicată, în domeniul transportului feroviar.

**(2)** Fără a aduce atingere termenului prevăzut la art. 46 [alin. \(6\)](#), orice solicitant, definit conform art. 3 [pct. 28](#), are dreptul să conteste la Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, care analizează și se pronunță, prin decizie, cu privire la toate plângerile formulate de solicitanți, în cazul în care consideră că a fost tratat inechitabil, că a fost discriminat sau nedreptățit în orice fel, în special prin deciziile adoptate de către administratorul infrastructurii sau, după caz, de către operatorul de transport feroviar sau de către operatorul unei infrastructuri de servicii, în ceea ce privește:

- a)** documentul de referință al rețelei în versiunile provizorii și finale ale acestuia;
- b)** criteriile stabilite în documentul de referință al rețelei;
- c)** procedura de alocare și rezultatul său;
- d)** sistemul de tarifare;
- e)** nivelul sau structura tarifelor de infrastructură care i se cer sau i se pot cere a fi plătite;
- f)** măsuri privind accesul în conformitate cu prevederile [art. 10-13](#);
- g)** accesul la servicii și tarifarea acestora, în conformitate cu prevederile [art. 13](#);
- h)** managementul traficului;
- i)** planificarea lucrărilor de reînnoire și operațiunile de mentenanță programate sau neprogramate;
- j)** conformitatea cu cerințele privind conflictele de interese prevăzute la [art. 7-7<sup>4</sup>](#).

**(3)** În cazul în care se formulează o plângere împotriva refuzului de acordare de capacități de infrastructură sau contra termenilor unei oferte de capacitate, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar va analiza contestația și fie confirmă faptul că hotărârea administratorului infrastructurii rămâne neschimbată, fie cere modificarea acelei hotărâri.

**(4)** În cadrul analizei plângerilor, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar are următoarele atribuții:

**a)** să solicite informații și/sau documente și să inițieze consultări cu părțile implicate, precum și cu orice altă entitate publică sau privată care poate oferi informații relevante pentru analiza plângerii, în termen de maximum 30 de zile de la primirea plângerii;

**b)** să adopte o decizie în termen de maximum 40 de zile de la primirea tuturor informațiilor și/sau documentelor necesare analizei și să comunice părților decizia sa motivată;

**c)** să impună prin decizie măsuri care să asigure remedierea situației, atunci când se constată că solicitantul a fost tratat inechitabil, a fost discriminat sau nedreptățit în ceea ce privește unul sau mai multe dintre elementele prevăzute la [alin. \(2\)](#).

**(5)** În urma unei solicitări formulate de oricare dintre entitățile enumerate la art. 11 [alin. \(2\)](#), Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar stabilește, prin decizie, dacă echilibrul economic al unui contract de servicii publice este periclitat. În acest sens, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar va elabora un regulament pentru testul de echilibru economic, în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate de Comisia Europeană. Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar aprobă acest regulament, pus în aplicare prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței și publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, și pe pagina web a Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar.

**(6)** Fără a aduce atingere competențelor Consiliului Concurenței din România legate de aplicarea dispozițiilor Legii concurenței [nr. 21/1996](#), republicată, cu modificările și completările ulterioare, de asigurare a concurenței pe piețele de servicii feroviare, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar are competența:

**a)** să monitorizeze situația concurenței de pe piețele de servicii feroviare, inclusiv piața serviciilor de transport de călători de mare viteză, precum și deciziile administratorului infrastructurii în ceea ce privește [alin. \(2\)](#);

**b)** să verifice, din proprie inițiativă, respectarea prevederilor [alin. \(2\)](#), în vederea prevenirii discriminării unor solicitanți;

**c)** să verifice, în special, dacă documentul de referință al rețelei conține clauze discriminatorii sau creează puteri discreționare administratorului infrastructurii, care ar putea fi utilizate pentru discriminarea unor solicitanți;

**d)** să decidă, după caz, din proprie inițiativă, cu privire la măsurile adecvate de corectare a discriminărilor împotriva solicitanților, a denaturărilor pieței și a altor tendințe nedorite înregistrate pe aceste piețe, în special cu trimitere la prevederile [alin. \(2\)](#).

(7) În îndeplinirea atribuțiilor prevăzute la [alin. \(6\)](#), Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate impune, prin decizie, măsuri care să asigure remedierea situației constatate și poate formula recomandări pentru adoptarea de măsuri care să faciliteze dezvoltarea domeniului transportului feroviar.

(8) Pentru îndeplinirea atribuțiilor sale, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar are competența să ceară informații și/sau documente relevante administratorului infrastructurii și oricărui operator de transport feroviar din România. Informațiile solicitate se furnizează într-un termen rezonabil care se stabilește de către Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar și care nu depășește 30 de zile. În situații excepționale, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar convine și autorizează o prelungire a termenului, care nu poate depăși două săptămâni. Informațiile și/sau documentele care trebuie furnizate acestuia cuprind toate informațiile solicitate în conformitate cu prevederile [alin. \(4\) lit. a\)](#). Acestea includ datele necesare în scopuri statistice și de observare a pieței.

(9) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar cooperează îndeaproape cu Autoritatea de Siguranță Feroviară Română, în sensul prevederilor Hotărârii Guvernului [nr. 877/2010](#) privind interoperabilitatea sistemului feroviar, cu modificările ulterioare, precum și cu OLFR, în sensul prezentei legi.

Aceste autorități elaborează în comun un cadru pentru schimbul de informații și pentru cooperare vizând prevenirea efectelor negative asupra concurenței sau a siguranței pe piața feroviară.

Acest cadru include un mecanism prin care Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate să furnizeze Autorității de Siguranță Feroviară Română și OLFR recomandări privind aspectele care ar putea afecta concurența pe piața feroviară și prin care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română poate să furnizeze Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar și OLFR recomandări privind aspectele care ar putea afecta siguranța pe piața feroviară.

Fără a aduce atingere independenței vreuneia dintre autoritățile de mai sus în sfera competențelor acestora, autoritatea relevantă examinează orice astfel de recomandare înainte de adoptarea deciziilor sale.

În cazul în care autoritatea în cauză se abate de la această recomandare, aceasta va justifica motivele în cadrul deciziilor pe care le adoptă.

(9<sup>1</sup>) Pentru îndeplinirea atribuțiilor sale, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar colaborează cu alte autorități publice în îndeplinirea atribuțiilor ce îi revin.

(10) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar consultă cu regularitate cel puțin o dată la 2 ani reprezentanții utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de mărfuri și călători, pentru a ține cont de opiniile acestora referitoare la piața feroviară.

(11) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar se asigură că tarifele stabilite de către administratorul infrastructurii sunt în conformitate cu prevederile cap. IV secțiunea a 2-a și sunt nediscriminatorii. Negocierile dintre



solicitanți și administratorul infrastructurii cu privire la nivelul tarifelor de utilizare a infrastructurii sunt permise numai dacă sunt purtate sub supravegherea Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, în condițiile prevăzute la art. 31 [alin. \(2\)](#). Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar intervine dacă negocierile sunt susceptibile să contravină cerințelor prezentului capitol.

**(12)** Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar are competența de a audita sau de a iniția audituri externe la administratorul infrastructurii, la operatorii infrastructurilor de servicii și, unde este relevant, la operatorii de transport feroviar, pentru a verifica conformitatea cu dispozițiile de separare contabilă prevăzute la art. 6 și cu dispozițiile privind transparența financiară prevăzute la [art. 7<sup>4</sup>](#). În această privință, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar are dreptul de a solicita orice informații și/sau documente relevante. În special, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar are competența de a solicita administratorului infrastructurii, operatorilor infrastructurilor de servicii și tuturor operatorilor ori entităților care efectuează sau integrează diverse tipuri de transport feroviar sau activități de administrare a infrastructurii, după cum se menționează la art. 6 [alin. \(1\)](#) și [\(2\)](#) și la [art. 13](#), să furnizeze integral sau parțial informațiile contabile prevăzute în anexa nr. VIII, cu un nivel suficient de detaliere, după cum se consideră necesar și proporțional.

**(13)** Fără a aduce atingere competențelor Consiliului Concurenței, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate de asemenea să tragă concluzii, pe baza informațiilor contabile primite, potrivit legii, referitoare la ajutoarele de stat, pe care le transmite spre informare Consiliului Concurenței.

**(13<sup>1</sup>)** Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar evaluează acordurile de cooperare prevăzute la art. 7<sup>3</sup> [alin. \(3\)](#).

**(13<sup>2</sup>)** Fluxurile financiare prevăzute la art. 7<sup>4</sup> [alin. \(1\)](#) fac obiectul monitorizării de către Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar.

**(14)** În scopul îndeplinirii atribuțiilor prevăzute de prezenta lege, printr-o hotărâre a Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar inspectorii de concurență sunt abilitați cu puterile de inspecție prevăzute de Legea [nr. 21/1996](#), republicată, cu modificările și completările ulterioare, fiind aplicabile, în mod corespunzător, [art. 38-40](#). Inspectorii de concurență pot proceda la inspecții, doar în baza hotărârii Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar și cu autorizarea judiciară dată prin încheiere de către președintele Curții de Apel București sau de către un judecător delegat de acesta.

**(15)** Atribuțiile Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar și ale aparatului său tehnic se vor regăsi în Regulamentul de organizare și funcționare, adoptat de Consiliul Concurenței, precum și în propriul Regulament de organizare și funcționare, aprobat de Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, pus în aplicare prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței.

**(15<sup>1</sup>)** În exercitarea atribuțiilor sale, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar emite decizii și hotărâri.

**(16)** Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar trebuie să dețină o capacitate organizațională suficientă în ceea ce privește resursele umane și materiale, proporțională cu importanța sectorului feroviar din România. Această capacitate va fi dimensionată corespunzător și prevăzută în cadrul bugetului anual aprobat al Consiliului Concurenței.

**(17)** Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar întocmește și publică anual, pe pagina sa de web, raportul privind activitatea desfășurată.

## **ARTICOLUL 57**

### Contestarea deciziilor și măsurilor dispuse

**(1)** Deciziile Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar sunt obligatorii pentru toate părțile vizate de acestea. Deciziile Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar vor fi comunicate părților în cauză și vor fi publicate pe pagina sa de web. La publicare se va ține seama de interesele legitime ale întreprinderilor în cauză, astfel încât secretul de afaceri să nu fie divulgat.

**(2)** Deciziile Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar pot fi atacate în contencios administrativ la Curtea de Apel București, în termen de 30 de zile de la comunicare.

Instanța poate dispune, la cerere, suspendarea executării deciziei atacate, în condițiile legii. În cazul amenzilor, suspendarea se poate dispune cu condiția plății unei cauțiuni stabilite conform prevederilor Legii nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală, cu modificările și completările ulterioare, cu privire la creanțele bugetare.

**(3)** Procesele-verbale de constatare și de aplicare a unor sancțiuni în conformitate cu prevederile art. 61 alin. (5) pot fi contestate la Judecătoria Sectorului 1 București, în termen de 15 zile de la comunicare. Hotărârea judecătorei se poate ataca cu recurs la Tribunalul București - Secția contencios administrativ, în termen de 15 zile de la comunicare.

**(4)** Deciziile Consiliului National de Supraveghere din Domeniul Feroviar prin care se aplică amenzi constituie titluri executorii, fără vreo altă formalitate, în termen de 30 de zile de la comunicare.

## **ARTICOLUL 58**

### Cooperarea cu organismele de reglementare din statele membre

**(1)** Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar face schimb de informații cu organisme de supraveghere similare din alte state membre cu privire la activitatea lor, la principiile și practicile lor decizionale și în special cu privire la aspectele principale ale procedurilor lor și la problemele de interpretare a legislației Uniunii Europene în domeniul feroviar.

Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar colaborează cu organismele de reglementare din alte state membre și în alte privințe în scopul coordonării decizionale pe teritoriul Uniunii Europene/Spațiului Economic European. În acest scop, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul

Feroviar participă și colaborează în cadrul unei rețele care se întrunește periodic.

(2) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar reprezintă România în relația cu Comisia Europeană în ceea ce privește cooperarea activă cu celelalte organisme de reglementare din domeniul feroviar.

(3) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar colaborează cu organismele de reglementare din statele membre, inclusiv pe baza unor acorduri de lucru, pentru a-și acorda reciproc asistență în sarcinile de monitorizare a pieței, în tratarea plângerilor și în derularea anchetelor.

(4) În cazul unei plângeri sau al unei anchete din proprie inițiativă pe tema accesului sau a tarifării în cazul unei trase internaționale, precum și în cadrul monitorizării concurenței pe piață în legătură cu transportul feroviar internațional, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar consultă organismele de reglementare ale tuturor celorlalte state membre prin care trece trasa respectivă și Comisia Europeană, dacă este cazul, și solicită de la acestea toate informațiile necesare anterior luării unei decizii.

(4<sup>1</sup>) În cazul în care chestiunile legate de un serviciu internațional necesită decizii din partea Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar și a altor organisme de reglementare, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar cooperează cu acestea la pregătirea deciziilor pentru a se ajunge la soluționarea chestiunii. În acest scop, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar își exercită atribuțiile în conformitate cu prevederile [art. 56](#).

(5) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, consultat în conformitate cu prevederile alin. (4), furnizează toate informațiile pe care are dreptul să le solicite în virtutea legislației naționale. Aceste informații pot fi folosite doar în scopul analizării plângerii sau al derulării anchetelor.

(6) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar va pune la dispoziția altui organism de reglementare, aflat pe teritoriul unui stat prin care trece trasa internațională, informațiile pertinente pentru ca acesta să poată lua măsuri cu privire la părțile implicate.

(7) Administratorul infrastructurii are obligația să pună la dispoziția Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, în termenul stabilit de acesta, toate informațiile necesare solicitate în scopul analizării plângerii sau al derulării anchetei prevăzute la [alin. \(4\)](#).

(8) Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar invită Comisia Europeană să participe la activitățile prevăzute la [alin. \(3\) - \(7\)](#), în vederea facilitării cooperării organismelor de reglementare din statele membre.

(9) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar colaborează cu organismele de reglementare din alte state membre pentru a elabora principii și practici comune pentru luarea deciziilor pe care este abilitat să le adopte în temeiul prezentei legi. Aceste principii și practici comune includ mecanisme de soluționare a litigiilor prevăzute la [alin. \(4<sup>1</sup>\)](#). Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar trebuie să aplice principiile și

practicile comune adoptate de Comisia Europeană în baza actelor de punere în aplicare.

**(10)** Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar analizează deciziile asociațiilor de administratori de infrastructuri din care face parte administratorul infrastructurii din România, la care se referă [art. 37](#) și [art. 40 alin. \(1\)](#), care au sau pot avea incidență pe teritoriul României.

#### **ARTICOLUL 59**

##### Măsuri de aplicare

**(1)** Ministerul Transporturilor sau Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate solicita Comisiei Europene examinarea măsurilor specifice adoptate de autoritățile naționale cu privire la aplicarea directivei, referitoare la condițiile de acces la infrastructura și serviciile feroviare, acordarea de licențe întreprinderilor feroviare, tarifarea infrastructurii și alocarea capacităților, în termen de 12 luni de la adoptarea măsurilor respective.

**(2)** În vederea aplicării prevederilor alin. (1), Ministerul Transporturilor și/sau Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar desemnează cel puțin un reprezentant în Comitetul constituit pentru asistarea Comisiei Europene, în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) [nr. 182/2011](#) al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie.

#### **SECȚIUNEA a 5-a**

##### Răspunderea, contravențiile și amenziile cominatorii

#### **ARTICOLUL 60**

##### Răspunderea

Încălcarea prevederilor prezentei legi poate atrage răspunderea civilă, contravențională sau penală, după caz, potrivit legii.

#### **ARTICOLUL 61**

##### Contravenții și sancțiuni

**(1)** Constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 0,1% la 0,4% din cifra de afaceri totală realizată de întreprinderea în cauză în anul financiar anterior sancționării următoarele:

**a)** nerespectarea măsurilor impuse de Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar printr-o decizie adoptată, în condițiile prezentei legi;

**b)** nerespectarea de către administratorul infrastructurii a obligației de publicare a documentului de referință al rețelei în conformitate cu prevederile [art. 27 alin. \(4\)](#), cu cel puțin 4 luni înainte de data-limită de introducere a cererilor pentru capacități de infrastructură;

**c)** nerespectarea de către administratorul infrastructurii a obligației de a face publică, cu cel puțin 4 luni înainte de termenul de publicare a documentului de referință al rețelei, intenția de modificare a elementelor esențiale ale sistemului de tarifare prevăzute la [art. 32 alin. \(1\)](#).

**d)** nerespectarea de către operatorii infrastructurilor de servicii, care nu se află sub controlul administratorului infrastructurii, precum și de către gestionarii de infrastructură feroviară închiriată a obligației de a furniza informații despre tarifele pentru accesul la infrastructură și pentru prestarea de servicii, precum și despre condițiile tehnice de acces pentru includerea în documentul de referință al rețelei sau de a indica un site web unde aceste informații sunt disponibile gratuit în format electronic, potrivit prevederilor art. 27 alin. (2), coroborate cu prevederile pct. 2 și 6 din anexa nr. IV.

**(2)** Constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 10.000 de lei la 20.000 de lei, precum și cu excluderea solicitantului de la următoarea procedură de alocare, transferul, respectiv tranzacționarea de către solicitant a capacităților de infrastructură ce i-au fost alocate, în condițiile prezentei legi.

**(3)** Constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 0,04% la 0,1% din cifra de afaceri totală realizată de întreprinderea în cauză din anul financiar anterior sancționării următoarele fapte:

**a)** furnizarea de informații inexacte, incomplete sau care induc în eroare ori de documente incomplete sau nefurnizarea informațiilor și documentelor solicitate potrivit prevederilor art. 56 alin. (4) lit. a), alin. (8) și (12);

**b)** obstrucționarea inspecției realizate în conformitate cu prevederile art. 56 alin. (14).

**(4)** Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la alin. (1), (2) și (3) lit. a) se fac de către Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, prin decizie.

**(5)** Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la alin. (3) lit. b) se fac prin proces-verbal întocmit de către personalul abilitat cu puteri de inspecție, prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței.

**(6)** Individualizarea sancțiunilor care se aplică de Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, conform prevederilor alin. (4), se va face ținând seama de gravitatea și durata faptei, precum și de alte elemente, conform instrucțiunilor aprobate de Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar și puse în aplicare prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței. Sumele provenite din amenzi aplicate de Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar se fac venit la bugetul de stat, în condițiile legii.

**(7)** Dispozițiile prevăzute la alin. (3) lit. b) se completează cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare, cu excepția prevederilor art. 5, 8, 28, 29, 32 și 34.

## **ARTICOLUL 62**

### **Amenzi cominatorii**

Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate obliga întreprinderile, prin decizie, la plata unor amenzi cominatorii, în sumă de până la 3% din cifra de afaceri zilnică medie din anul financiar anterior sancționării, pentru fiecare zi de întârziere, calculată de la data stabilită prin decizie, pentru a le determina:

a) să se conformeze măsurilor dispuse prin decizie a Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar în îndeplinirea atribuțiilor sale;

b) să furnizeze în mod complet și corect informațiile și/sau documentele care le-au fost solicitate conform prevederilor art. 56 alin. (4) lit. a), alin. (8) și (12); în situația în care nefurnizarea informațiilor și/sau documentelor solicitate persistă chiar și după un nou termen de răspuns stabilit de către Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar;

c) să se supună inspecției realizate pentru îndeplinirea atribuțiilor Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar.

## ARTICOLUL 62<sup>1</sup>

### Dispoziții derogatorii

(1) Prin excepție de la prevederile art. 61 și 62, în cazul în care, în anul financiar anterior sancționării, întreprinderea nu a înregistrat cifră de afaceri sau aceasta nu poate fi determinată, va fi luată în considerare cea aferentă anului financiar în care întreprinderea a înregistrat cifra de afaceri, an imediat anterior anului de referință pentru calcularea cifrei de afaceri în vederea aplicării sancțiunii. În ipoteza în care nici în anul anterior anului de referință pentru calcularea cifrei de afaceri în vederea aplicării sancțiunii întreprinderea nu a realizat cifră de afaceri, va fi luată în calcul ultima cifră de afaceri înregistrată de întreprindere.

(2) Prin excepție de la prevederile art. 61 și 62, precum și prin derogare de la art. 8 din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare, în cazul întreprinderii nou-înființate, care nu a înregistrat cifra de afaceri în anul anterior sancționării, aceasta va fi sancționată cu:

a) amendă de la 10.000 lei la 100.000 lei, în cazul contravențiilor prevăzute la art. 61;

b) amendă de la 100 lei la 5.000 lei, în cazul aplicării prevederilor art. 62.

## CAPITOLUL V

### Dispoziții tranzitorii și finale

## ARTICOLUL 63

### Norme privind achizițiile publice

Prevederile prezentei legi nu aduc atingere prevederilor Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, care transpune norme ale Directivei 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale.

## ARTICOLUL 64

### Alte dispoziții

(1) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, primind acces la documentele, datele și informațiile obținute în baza prevederilor art. 11 alin. (2), art. 56 alin. (4) lit. a), alin. (8), (12) și ale art. 58, este ținut de respectarea strictă a caracterului de secret de stat sau secret de serviciu atribuit legal

respectivelor documente, date și informații, în conformitate cu reglementările în vigoare.

(2) În realizarea atribuțiilor prevăzute de lege, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar va putea utiliza, în condițiile legii, informațiile și documentele colectate de către alte autorități și instituții publice în derularea activităților specifice ale acestora.

(3) Informațiile colectate potrivit prevederilor art. 56 alin. (14) pot fi folosite doar pentru scopul aplicării prezentei legi.

## ARTICOLUL 65

### Dispoziții tranzitorii

(1) Contractul de activitate al administratorului infrastructurii prevăzut la art. 30 alin. (2), în vigoare la data aprobării prezentei legi în conformitate cu prevederile art. 4 din Ordonanța Guvernului nr. 89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare, cu modificările și completările ulterioare, se modifică, începând cu anul 2017, în vederea asigurării conformității prevederilor contractuale cu dispozițiile prezentei legi.

(2) Hotărârile Guvernului prevăzute la art. 9, art. 25 alin. (1) și art. 39 alin. (1) pentru punerea în aplicare a prevederilor prezentei legi se aprobă în termen de 6 luni de la intrarea în vigoare a prezentei legi.

(3) Ministerul Transporturilor emite ordinul ministrului prevăzut la art. 2 alin. (6) în termen de 6 luni de la intrarea în vigoare a prezentei legi.

(4) Consiliul Concurenței emite ordinele prevăzute la art. 56 alin. (5) și (15) în termen de 6 luni de la intrarea în vigoare a prezentei legi.

(5) În termen de 3 luni de la intrarea în vigoare a prezentei legi, Ministerul Transporturilor va modifica și va completa, în conformitate cu prevederile prezentei legi, Hotărârea Guvernului nr. 581/1998 privind înființarea Companiei Naționale de Căi Ferate "C.F.R." - S.A. prin reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, cu modificările și completările ulterioare, Hotărârea Guvernului nr. 1.476/2009 privind stabilirea unor măsuri pentru asigurarea aplicării Regulamentului (CE) nr. 1.371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar, cu modificările și completările ulterioare, și Hotărârea Guvernului nr. 1.696/2006 privind aprobarea Regulamentului pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară.

## ARTICOLUL 66

### Abrogări

La data intrării în vigoare a prezentei legi se abrogă:

a) Ordonanța Guvernului nr. 89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 623 din 31 august 2003, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 8/2004, cu modificările și completările ulterioare;

b) alineatul (2) al articolului 29 din Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 322 din 10 aprilie 2006, cu modificările și completările ulterioare.

## ARTICOLUL 67

### Dispoziții finale

(1) Ori de câte ori într-o lege specială sau în alt act normativ anterior se face trimitere la Ordonanța Guvernului nr. 89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 8/2004, cu modificările și completările ulterioare, trimiterea se va considera făcută la dispozițiile corespunzătoare din prezenta lege.

(2) În scopul aplicării prezentei legi, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar aprobă regulamente și instrucțiuni, publicate în Monitorul Oficial al României, Partea I, și care sunt puse în aplicare prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței, cu respectarea prevederilor legale în vigoare.

(2<sup>1</sup>) Reglementările Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar constituie acte administrative și pot fi atacate în contencios administrativ la Curtea de Apel București, în condițiile Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

(3) Anexele nr. I-VIII fac parte integrantă din prezenta lege.

\*

Prezenta lege transpune Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L, nr. 343 din 14 decembrie 2012.

Această lege a fost adoptată de Parlamentul României, cu respectarea prevederilor art. 75 și ale art. 76 alin. (2) din Constituția României, republicată.

PREȘEDINTELE CAMEREI  
DEPUTAȚILOR  
FLORIN IORDACHE

PREȘEDINTELE SENATULUI  
CĂLIN-CONSTANTIN-ANTON POPESCU-  
TĂRICEANU

București, 4 noiembrie 2016.  
Nr. 202.

**ANEXA Nr. I**

## LISTA elementelor infrastructurii feroviare

Infrastructura feroviară este alcătuită din elementele de mai jos, cu condiția ca acestea să facă parte din rețeaua feroviară, inclusiv liniile de serviciu, dar cu excepția liniilor situate în interiorul atelierelor de reparații a elementelor infrastructurii feroviare, în depouri sau în remizele de locomotive și liniile secundare private:



- terenuri;
- linii de cale ferată și terasamente, în special rambleuri, debleuri, drenuri și rigole, șanțuri de scurgere, apeducte, ziduri de sprijin, plantații pentru protecția taluzurilor și a căii etc.; peroane pentru călători și rampe pentru mărfuri, inclusiv cele din gări pentru călători și din terminale de marfă; acostamente și drumuri de acces; ziduri de împrejmuire, garduri vii, parapete și garduri; benzi de protecție împotriva incendiilor; puncte de încrucișare; ecrane de protecție împotriva zăpezii etc.;
- construcții: poduri, apeducte și alte pasaje superioare, tuneluri, excavații acoperite și alte pasaje inferioare; pereți de susținere și structuri de protecție împotriva avalanșelor, a căderilor de pietre etc.;
- treceri la nivel, inclusiv instalații destinate asigurării siguranței traficului rutier;
- suprastructură, în special șine, șine cu șanț și contrașine; traverse și longrine, materiale mici de asamblare pentru linie, balast, inclusiv pietriș și nisip; macazuri, puncte de încrucișare, dispozitive de încălzire a macazurilor etc.; plăci turnate și transbordoare, mai puțin cele rezervate exclusiv pentru locomotive;
- căi de acces pentru călători și mărfuri, inclusiv acces pe șosea și acces pentru pietoni care vin și pleacă pe jos;
- instalații de siguranță, de semnalizare și de telecomunicații din liniile curente, din stații și din triaje, inclusiv instalații de producere, transformare și distribuție a curentului electric pentru semnalizare și telecomunicații; clădiri afectate pentru aceste instalații sau dispozitive; frâne de cale;
- instalații de iluminat pentru trafic și siguranța acestuia;
- instalații de transformare și transport ale energiei electrice pentru tracțiunea trenurilor; substații, cabluri de alimentare dintre substații și fire de contact, linii de contact cu suspensie catenară și suporturi;
- clădiri utilizate de departamentul pentru infrastructură, inclusiv cele utilizate de o parte din instalațiile pentru colectarea taxelor pentru transport.

## **ANEXA Nr. II**

### SERVICIILE

care trebuie prestate către operatorii de transport feroviar (prevăzute la art. 13)

#### **1. Pachetul minim de acces cuprinde:**

- a)** tratarea cererilor pentru acordarea de capacități de infrastructură feroviară;
- b)** dreptul de utilizare a capacităților de infrastructură acordate;
- c)** utilizarea infrastructurii feroviare, inclusiv a macazurilor și a joncțiunilor;
- d)** conducerea traficului feroviar, inclusiv semnalizarea, reglementarea, dispecerizarea, precum și comunicarea și furnizarea de informații privitoare la circulația trenurilor;

**e)** utilizarea echipamentelor de alimentare electrică pentru curentul de tracțiune, în situația în care sunt disponibile;

**f)** toate celelalte informații necesare introducerii sau operării serviciilor pentru care au fost acordate capacitățile de infrastructură.

**2.** Se acordă accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, la următoarele infrastructuri de servicii, în cazul în care acestea există, și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri:

**a)** gările pentru călători, clădirile acestora și celelalte instalații, inclusiv afișarea informațiilor despre călătorie și amplasamentul adecvat pentru serviciile de emiteră a biletelor;

**b)** terminale de marfă;

**c)** stațiile de triaj și infrastructurile de formare a trenurilor, inclusiv infrastructuri pentru manevră;

**d)** linii de garare;

**e)** infrastructuri de întreținere, cu excepția infrastructurilor de întreținere capitală dedicate trenurilor de mare viteză sau altor tipuri de material rulant care necesită facilități specifice;

**f)** alte infrastructuri tehnice, inclusiv instalații de curățare și de spălare;

**g)** infrastructurile portuare maritime și interioare legate de activități feroviare;

**h)** infrastructurile de intervenție;

**i)** infrastructuri de alimentare cu combustibil și furnizarea de combustibil în aceste infrastructuri, tarifele aferente trebuind să figureze separat pe facturi.

**3.** Serviciile suplimentare pot cuprinde:

**a)** curentul pentru tracțiune; tarifele aferente trebuie să figureze pe facturi separat de tarifele pentru utilizarea echipamentelor de alimentare electrică, fără a se aduce atingere aplicării Directivei [2009/72/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iulie 2009 privind normele comune pentru piața internă a energiei electrice și de abrogare a Directivei [2003/54/CE](#) transpuse în legislația națională prin Legea energiei electrice și a gazelor naturale [nr. 123/2012](#), cu modificările și completările ulterioare;

**b)** preîncălzirea trenurilor de călători;

**c)** contracte specifice pentru:

- controlul transportului mărfurilor periculoase;

- asistență în operarea trenurilor speciale.

**4.** Serviciile auxiliare pot conține:

**a)** accesul la rețelele de telecomunicații;

**b)** furnizarea de informații suplimentare;

**c)** inspecția tehnică a materialului rulant;

**d)** servicii de emiteră a biletelor în gările pentru călători;

**e)** serviciile de întreținere capitală furnizate în cadrul infrastructurilor dedicate trenurilor de mare viteză sau altor tipuri de material rulant care necesită facilități specifice.

## CAPACITATEAFINACIARĂ (prevăzută la art. 20)

Informațiile care trebuie furnizate de către întreprinderile care solicită o licență de transport feroviar, în conformitate cu prevederile [art. 20](#), acoperă următoarele aspecte:

- a)** resursele financiare disponibile, inclusiv soldul bancar, provizioane pentru descoperiri de cont și împrumuturi;
- b)** fondurile și activele disponibile cu titlu de garanție;
- c)** capitalul circulant;
- d)** costurile relevante, costurile de achiziție a vehiculelor, a terenurilor, a clădirilor, a instalațiilor și a materialului rulant;
- e)** sarcinile instituite asupra activelor unei întreprinderi;
- f)** impozitele și contribuțiile sociale;
- g)** nivelul restanțelor privind plata impozitelor și contribuțiilor sociale.

## CONȚINUTUL documentului de referință al rețelei (prevăzut la art. 27)

Documentul de referință al rețelei, prevăzut la [art. 27](#), trebuie să conțină următoarele informații:

**1.** un capitol care stabilește natura infrastructurii disponibile pentru operatorii de transport feroviar și condițiile de acces la aceasta. Informațiile din prezenta secțiune trebuie să fie armonizate anual cu registrele de infrastructură feroviare care se publică în conformitate cu prevederile [art. 32](#) din Hotărârea Guvernului nr. 877/2010 privind interoperabilitatea sistemului feroviar, cu modificările ulterioare, sau să facă trimitere la acestea;

**2.** un capitol cu privire la principiile de tarifare și la tarife. Acesta conține detalii adecvate asupra sistemului de tarifare și informații suficiente asupra tarifelor, precum și alte informații relevante referitoare la acces, care se aplică serviciilor enumerate în anexa [nr. II](#), asigurate de un singur furnizor. Detaliază metodologia, regulile și, după caz, baremele utilizate pentru aplicarea prevederilor [art. 31-36](#), atât pentru taxe, cât și pentru costuri. Conține informații asupra modificărilor tarifare deja stabilite sau prevăzute în următorii 5 ani, dacă sunt disponibile.

Întreprinderile care gestionează infrastructura feroviară închiriată, în condițiile legii, vor transmite informațiile specifice din paragraful anterior, pentru includerea în documentul de referință al rețelei, sau indică un site web unde aceste informații sunt disponibile gratuit în format electronic;

**3.** un capitol asupra principiilor și criteriilor pentru alocarea capacităților de infrastructură. Acesta stabilește caracteristicile generale ale capacităților de infrastructură disponibile pentru operatorii de transport feroviar și orice restricții în legătură cu utilizarea ei, inclusiv condițiile probabile pentru mentenanța capacităților de infrastructură. De asemenea, specifică procedurile și termenele-limită în legătură cu procesul de alocare a capacităților de infrastructură. Conține criteriile speciale utilizate în timpul procesului, în special:

**a)** procedurile conform cărora solicitanții pot cere capacități de infrastructură de la administratorul infrastructurii;

**b)** condițiile pe care trebuie să le îndeplinească solicitanții;

**c)** planificarea proceselor de depunere a cererilor și de alocare, precum și procedurile care sunt urmate pentru solicitarea de informații referitoare la planificare și procedurile de planificare a unor lucrări de mentenanță programate sau neprevăzute;

**d)** principiile care reglementează procedura de coordonare și sistemul de soluționare a litigiilor disponibile ca parte a acestei proceduri;

**e)** procedurile care trebuie urmate și criteriile utilizate în situația în care infrastructura este saturată;

**f)** detalii asupra restricțiilor impuse utilizării infrastructurii;

**g)** condiții prin care se ține seama de nivelurile anterioare de utilizare a capacităților de infrastructură în determinarea priorităților pentru procesul de alocare.

Describe amănunțit măsurile luate pentru a se asigura tratamentul adecvat al serviciilor de transport de marfă, serviciilor internaționale, precum și solicitărilor care se supun procedurilor de ultim moment. Conține un formular tipizat pentru cererile de alocare a capacităților de infrastructură. Administratorul infrastructurii trebuie să publice, de asemenea, informații detaliate referitoare la procedurile de alocare a traselor internaționale;

**4.** un capitol referitor la informațiile despre licența prevăzută la [art. 25](#) din prezenta lege și la certificatele de siguranță feroviară emise în conformitate cu prevederile Legii [nr. 55/2006](#) privind siguranța feroviară, cu modificările și completările ulterioare, sau care indică un site web unde aceste informații sunt disponibile gratuit în format electronic;

**5.** un capitol referitor la informațiile despre procedurile de soluționare a litigiilor și de introducere a căilor de atac în chestiuni ce privesc accesul la infrastructura și serviciile feroviare, precum și sistemul de îmbunătățire a performanțelor menționate la [art. 35](#);

**6.** un capitol referitor la informațiile despre accesul la infrastructurile de servicii menționate în anexa nr. II și despre tarifarea acestora. Operatorii infrastructurilor de servicii care nu se află sub controlul administratorului infrastructurii furnizează informații despre tarifele pentru accesul la infrastructură și pentru prestarea de servicii, precum și despre condițiile tehnice de acces pentru includerea în documentul de referință al rețelei sau indică un site web unde aceste informații sunt disponibile gratuit în format electronic;

7. un model de acord pentru încheierea acordurilor-cadru între administratorul infrastructurii și un solicitant, în conformitate cu prevederile art. 42.

## **ANEXA Nr. V**

### **PRINCIPIILE ȘI PARAMETRII DE BAZĂ ai contractului de activitate între ministerul transporturilor și administratorul infrastructurii (prevăzut la art. 30)**

Contractul de activitate detaliază dispozițiile art. 30 și include cel puțin următoarele elemente:

1. domeniul de aplicare al contractului în ceea ce privește infrastructura și infrastructurile de servicii, care se definește luând în considerație structura serviciilor prevăzute la anexa nr. II. Acesta vizează toate aspectele administrării infrastructurii, inclusiv mentenanța și reînnoirea infrastructurii aflate deja în exploatare. Dacă este cazul, se poate include și construcția de noi infrastructuri;

2. structura plăților sau a fondurilor alocate serviciilor de infrastructură enumerate în anexa nr. II, mentenanței, reînnoirii și tratării restanțelor în activitatea de mentenanță și de reînnoire. Dacă este cazul, se poate include și structura plăților sau a fondurilor alocate infrastructurilor noi;

3. obiective de performanță focalizate pe utilizator, sub forma unor indicatori și a unor criterii de calitate care acoperă elemente precum:

a) performanța feroviară, cum ar fi din punctul de vedere al vitezei pe linie, al fiabilității și al satisfacției clientului;

b) capacitatea rețelei;

c) gestionarea activelor;

d) volumele de activitate;

e) nivelurile de siguranță;

f) protecția mediului;

4. volumul posibilelor restanțe în activitatea de mentenanță și activele care urmează a fi eliminate din uz și care, prin urmare, determină fluxuri financiare diferite;

5. stimulente prevăzute la art. 30 alin. (1), cu excepția celor puse în aplicare prin măsuri de reglementare în conformitate cu prevederile art. 30 alin. (3);

6. obligațiile minime de raportare ale administratorului infrastructurii în ceea ce privește conținutul și frecvența rapoartelor, inclusiv informațiile care trebuie publicate anual;

7. durata convenită a acordului, care va fi sincronizată și va corespunde duratei planului de afaceri, și cadrul și regulile de tarifare stabilite de stat;

8. reguli de abordare a întreruperilor majore ale operațiunilor și a situațiilor de urgență, inclusiv planurile de urgență și de reziliere anticipată a contractului, precum și informarea la timp a utilizatorilor;

9. măsuri de remediere, care se iau în situația în care una dintre părți își încalcă obligațiile contractuale sau în situațiile excepționale care afectează

disponibilitatea finanțării publice. Acestea includ condițiile și procedurile de renegociere și reziliere anticipată.

## **ANEXA Nr. VI**

### **CERINȚE**

aplicabile costurilor și tarifelor aferente infrastructurii feroviare [prevăzute la art. 32 alin. (1) și art. 35]

**1.** Elementele pereche care trebuie avute în vedere de administratorul infrastructurii în situația în care se definește o listă de segmente de piață în vederea introducerii de majorări în sistemul de tarifare, în conformitate cu prevederile art. 32 alin. (1), includ cel puțin următoarele:

- a)** servicii călători/marfă;
- b)** trenuri care transportă mărfuri periculoase/alte mărfuri;
- c)** servicii internaționale/interne;
- d)** transport combinat/trenuri directe;
- e)** servicii transport de călători urban ori regional/interurban;
- f)** trenuri complete/vagoane izolate;
- g)** servicii transport feroviar regulate/ocasionale.

**2.** Sistemul de îmbunătățire a performanțelor prevăzut la art. 35 trebuie să se axeze pe următoarele principii de bază:

**a)** pentru a atinge un nivel convenit al performanței și pentru a nu periclita viabilitatea economică a unui serviciu, administratorul infrastructurii convine cu solicitantii asupra parametrilor sistemului de îmbunătățire a performanțelor, în special asupra valorii întârzierilor, asupra limitelor plăților datorate în temeiul sistemului de îmbunătățire a performanțelor, atât în ceea ce privește cursele individuale, cât și totalitatea curselor unui operator de transport feroviar într-o perioadă dată;

**b)** administratorul infrastructurii comunică operatorilor de transport feroviar graficul de circulație pe baza căruia se calculează întârzierile, cu cel puțin 5 zile înainte de cursă. Administratorul infrastructurii poate aplica o perioadă de preaviz mai redusă în caz de forță majoră sau de modificări tardive ale graficului de circulație;

**c)** toate întârzierile se încadrează în una dintre următoarele clase și subclase de întârziere:

**1.** cauze legate de gestionarea operării/planificării, imputabile administratorului infrastructurii:

- 1.1.** elaborarea graficului de circulație;
- 1.2.** formarea trenului;
- 1.3.** greșeli în procedura de operațiuni;
- 1.4.** aplicarea eronată a regulilor de prioritate;
- 1.5.** personalul;
- 1.6.** alte cauze;

**2.** cauze legate de instalațiile de infrastructură, imputabile administratorului infrastructurii:

- 2.1.** instalații de semnalizare;
- 2.2.** instalații de semnalizare la trecerile la nivel;
- 2.3.** echipamente de telecomunicații;
- 2.4.** echipamente de alimentare cu energie electrică;
- 2.5.** linie;
- 2.6.** structuri;
- 2.7.** personalul;
- 2.8.** alte cauze;

**3.** cauze legate de ingineria civilă, imputabile administratorului infrastructurii:

- 3.1.** lucrări planificate de construcții;
- 3.2.** neregularități în executarea lucrărilor de construcție;
- 3.3.** restricții de viteză din cauza liniilor defecte;
- 3.4.** alte cauze;

**4.** cauze imputabile altor administratori de infrastructuri:

- 4.1.** provocate de administratorul de infrastructură anterior;
- 4.2.** provocate de administratorul de infrastructură următor;

**5.** cauze comerciale imputabile operatorului de transport feroviar:

- 5.1.** depășirea timpului de oprire;
- 5.2.** cererea operatorului de transport feroviar;
- 5.3.** operațiuni de încărcare;
- 5.4.** neregularități la încărcare;
- 5.5.** pregătirea comercială a trenului;
- 5.6.** personalul;
- 5.7.** alte cauze;

**6.** material rulant imputabil operatorului de transport feroviar:

- 6.1.** planificarea turismului/reorganizarea turismului;
- 6.2.** formarea trenului de către operatorul de transport feroviar;
- 6.3.** probleme la vagoane-transport călători;
- 6.4.** probleme la vagoane-transport marfă;
- 6.5.** probleme care afectează vagoanele, locomotivele și automotoarele;
- 6.6.** personalul;
- 6.7.** alte cauze;

**7.** cauze imputabile altor operatori de transport feroviar:

- 7.1.** provocate de operatorul de transport feroviar următor;
- 7.2.** provocate de operatorul de transport feroviar anterior;

**8.** cauze externe, neimputabile nici administratorului de infrastructură, nici operatorului de transport feroviar:

- 8.1.** grevă;
- 8.2.** formalități administrative;
- 8.3.** influență exterioară;
- 8.4.** efecte meteorologice și cauze naturale;
- 8.5.** întârziere datorată unor motive exterioare în rețeaua următoare;
- 8.6.** alte cauze;

**9.** cauze secundare, neimputabile nici administratorului de infrastructură, nici operatorului de transport feroviar:

- 9.1.** incidente periculoase, accidente și pericole;
- 9.2.** ocuparea liniei din cauza întârzierii acelui tren;
- 9.3.** ocuparea liniei din cauza întârzierii altui tren;
- 9.4.** întoarcere;
- 9.5.** legături;
- 9.6.** anchetă suplimentară necesară;

**d)** oricând este posibil, întârzierile se impută unei singure organizații, luându-se în seamă atât responsabilitatea pentru provocarea întreruperii, cât și capacitatea de restabilire a condițiilor normale de trafic;

**e)** la calculul plăților se ține seama de întârzierea medie a serviciilor feroviare pentru cerințe similare de punctualitate;

**f)** administratorul infrastructurii comunică operatorilor de transport feroviar un calcul al plăților datorate în temeiul sistemului de îmbunătățire a performanțelor, de îndată ce acest lucru este posibil. Acest calcul trebuie să înglobeze toate cursele întârziate dintr-o perioadă de cel mult 30 de zile;

**g)** fără să aducă atingere căilor de atac existente și dispozițiilor prevăzute la [art. 56](#), în cazul unor diferende în legătură cu sistemul de îmbunătățire a performanțelor, se pune la dispoziție un sistem de soluționare a diferendelor pentru a rezolva rapid astfel de situații. Acest sistem de soluționare a diferendelor trebuie să fie imparțial față de părțile implicate. Dacă se aplică acest sistem, trebuie luată o decizie în termen de 10 zile lucrătoare;

**h)** o dată pe an, administratorul infrastructurii publică nivelul mediu anual al performanței serviciilor realizat de operatorii de transport feroviar pe baza principalilor parametri conveniți în sistemul de îmbunătățire a performanțelor.

## **ANEXA Nr. VII**

### **CALENDARUL PROCESULUI DE ALOCARE (prevăzut la art. 43)**

**1.** Graficul de circulație este stabilit o dată la un an calendaristic.

**2.** Modificarea graficului de circulație se realizează la miezul nopții, în a doua sâmbătă din luna decembrie. În cazul în care se face o ajustare după trecerea iernii, în special pentru a se ține cont, după caz, de modificările în mersul de tren al traficului regional de călători, aceasta va avea loc la miezul nopții, în a doua sâmbătă din luna iunie, precum și, la nevoie, în alte momente dintre aceste date. Administratorul infrastructurii poate conveni cu administratorii de infrastructură din statele vecine date diferite și, în acest caz, informează Comisia Europeană dacă traficul internațional riscă să fie perturbat.

**3.** Termenul-limită de primire a cererilor pentru capacitățile care trebuie incluse în graficul de circulație nu poate depăși douăsprezece luni înainte de modificarea graficului de circulație. Cererile primite după termenul-limită trebuie luate în considerare, de asemenea, de administratorul infrastructurii.



4. Cel târziu cu 11 luni înainte de modificarea graficului de circulație, administratorul infrastructurii se asigură că trasele internaționale provizorii au fost stabilite în colaborare cu alți administratori de infrastructură relevanți. Administratorul infrastructurii se asigură că aceste trase provizorii sunt respectate pe cât posibil în timpul procedurilor ulterioare.

5. În cel mult patru luni de la termenul-limită prevăzut la pct. 3, administratorul infrastructurii întocmește și publică un proiect de grafic de circulație.

6. Administratorul infrastructurii decide în privința cererilor primite după termenul-limită prevăzut la pct. 3, în conformitate cu o procedură publicată în documentul de referință al rețelei. Administratorul infrastructurii poate replanifica o trasă alocată dacă acest lucru este necesar pentru a se asigura cea mai bună concordanță a tuturor cererilor de trase și dacă replanificarea este aprobată de solicitantul căruia îi fusese alocată trasa. Administratorul infrastructurii actualizează proiectul de grafic de circulație cel târziu cu o lună înainte de modificarea graficului de circulație, pentru a include toate trasele alocate după termenul-limită prevăzut la [pct. 3](#).

7. În cazul trenurilor care trec de la o rețea la alta și care ajung la frontiera de intrare în România cu o întârziere estimată de maximum 10 ore și, din 14 decembrie 2019, de 18 ore, administratorul infrastructurii nu consideră anulată trasa sau nu impune prezentarea unei cereri pentru o altă trasă, nici dacă decide să aloce o trasă diferită, cu excepția cazului în care solicitantul informează administratorul infrastructurii că trenul nu va trece pe rețeaua feroviară din România. Administratorul infrastructurii comunică fără întârziere solicitantului trasa actualizată sau nouă, inclusiv, în cazul în care diferă, legătura dintre numărul trasei respective și numărul trasei anulate.

8. În ceea ce privește restricțiile temporare ale capacității liniilor de cale ferată din motive precum lucrările de infrastructură, inclusiv restricționările aferente ale vitezei, sarcina pe osie, lungimea trenului, tracțiunea sau gabaritul de liberă trecere («restricții de capacitate»), care au o durată mai mare de șapte zile consecutive și din cauza cărora mai mult de 30% din volumul estimat al traficului zilnic pe o linie de cale ferată se anulează, se redirecționează sau se înlocuiește cu alte moduri de transport, administratorul infrastructurii publice, în măsura în care sunt cunoscute, toate restricțiile de capacitate și rezultatele preliminare ale unei consultări cu solicitanții, mai întâi cu cel puțin 24 de luni înainte de modificarea graficului de circulație în cauză și, a doua oară, într-o formă actualizată, cu cel puțin 12 luni înainte de modificarea graficului de circulație în cauză.

9. Dacă impactul restricțiilor de capacitate nu este limitat la o singură rețea, administratorul infrastructurii, în colaborare cu administratorii de infrastructură vizați, creează, de asemenea, un mecanism prin care discută respectivele restricții de capacitate, împreună cu solicitanții interesați, cu asociațiile de administratori de infrastructură prevăzute la art. 40 [alin. \(1\)](#) și cu principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză, atunci când se publică pentru prima oară restricțiile respective, cu excepția cazului în care administratorii de infrastructură și solicitanții convin că un astfel de mecanism nu este necesar.

Discuțiile comune ajută la conceperea graficelor, inclusiv la prevederea de rute ocolitoare.

**10.** Când se publică pentru prima oară restricțiile de capacitate în conformitate cu [pct. 8](#), administratorul infrastructurii lansează o consultare cu solicitantii și cu principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză privind restricțiile de capacitate. Atunci când, în conformitate cu [pct. 11](#), este obligatorie o coordonare între prima și a doua publicare a restricțiilor de capacitate, administratorul infrastructurii se consultă a doua oară cu solicitantii și cu principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză, între sfârșitul respectivei coordonări și a doua publicare a restricțiilor de capacitate.

**11.** Înainte de publicarea restricțiilor de capacitate în conformitate cu [pct. 8](#), în cazul în care impactul restricțiilor de capacitate nu este limitat la rețeaua feroviară din România, administratorul infrastructurii se coordonează cu administratorii de infrastructură vizați, inclusiv cu administratorii de infrastructură care ar putea fi afectați de redirecționarea trenurilor, în ceea ce privește restricțiile de capacitate care ar putea implica o anulare, o redirecționare a unei trase sau o înlocuire cu alte moduri.

Coordonarea de dinaintea celei de a doua publicări se încheie:

**a)** cel târziu cu 18 luni înainte de modificarea graficului de circulație, dacă se anulează, se redirecționează sau se înlocuiește cu alte moduri de transport peste 50% din volumul estimat al traficului zilnic pe o linie de cale ferată timp de peste 30 de zile consecutive;

**b)** cel târziu cu 13 luni și 15 zile înainte de modificarea perioadei de valabilitate a graficului de circulație, dacă se anulează, se redirecționează sau se înlocuiește cu alte moduri de transport peste 30% din volumul estimat al traficului zilnic pe o linie de cale ferată timp de peste șapte zile consecutive;

**c)** cel târziu cu 13 luni și 15 zile înainte de modificarea perioadei de valabilitate a graficului de circulație, dacă se anulează, se redirecționează sau se înlocuiește cu alte moduri de transport peste 50% din volumul estimat al traficului zilnic pe o linie de cale ferată timp de cel mult șapte zile consecutive.

Dacă este necesar, administratorul infrastructurii invită solicitantii activi pe liniile în cauză și principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză să se implice în coordonarea respectivă.

**12.** În ceea ce privește restricțiile de capacitate care au o durată de cel mult șapte zile consecutive care nu trebuie publicate în conformitate cu [pct. 8](#), în cazul cărora se anulează, se redirecționează sau se înlocuiește cu alte moduri de transport peste 10% din volumul estimat al traficului zilnic pe o linie de cale ferată, care au loc în timpul următoarei perioade de valabilitate a graficului de circulație și de care administratorul infrastructurii ia cunoștință cel târziu cu 6 luni și 15 zile înainte de modificarea graficului de circulație, administratorul infrastructurii consultă solicitantii în cauză privind restricțiile de capacitate prevăzute și comunică restricțiile de capacitate actualizate cu cel puțin patru luni înainte de modificarea graficului de circulație. Administratorul infrastructurii furnizează detalii privind trasele oferite pentru trenurile de călători cel târziu cu patru luni înainte de începerea restricției de capacitate, iar pentru trenurile de

marfă cel târziu cu o lună înainte, cu excepția cazului în care administratorul infrastructurii și solicitantii vizați convin asupra unui termen mai scurt.

**13.** Administratorul infrastructurii poate decide să aplice praguri mai stricte privind restricțiile de capacitate pe baza unor procentaje mai scăzute de volume estimate ale traficului sau a unor durate mai scurte decât cele indicate în prezenta anexă sau poate aplica și alte criterii, pe lângă cele prevăzute în prezenta anexă, în urma unei consultări cu solicitantii și cu operatorii de infrastructuri de servicii. Administratorul infrastructurii publică pragurile și criteriile privind gruparea restricțiilor de capacitate în documentul de referință al rețelei în conformitate cu pct. 3 din anexa nr. IV.

**14.** Administratorul infrastructurii poate decide să nu aplice perioadele prevăzute la pct. 8-12 dacă restricția de capacitate este necesară pentru restabilirea operațiunilor feroviare în condiții de siguranță, în cazul în care calendarul restricțiilor se află în afara controlului administratorului infrastructurii, dacă aplicarea perioadelor respective ar fi inefficientă din punctul de vedere al costurilor sau ar dăuna inutil duratei de viață sau stării activelor sau dacă toți solicitantii în cauză sunt de acord. În cazurile respective și în cazul oricăror altor restricții de capacitate care nu fac obiectul consultării în conformitate cu alte dispoziții ale prezentei anexe, administratorul infrastructurii consultă fără întârziere solicitantii și principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză.

**15.** Informațiile care trebuie furnizate de administratorul infrastructurii atunci când acesta acționează în conformitate cu pct. 8, 12 sau 14 includ:

- a) ziua planificată;
- b) momentul din zi și, de îndată ce se pot stabili, ora de începere și ora de încheiere a restricției de capacitate;
- c) secțiunea liniei afectate de restricție; și
- d) dacă este cazul, capacitatea liniilor ocolitoare.

În documentul de referință al rețelei prevăzut la pct. 3 din anexa nr. IV, administratorul infrastructurii publică informațiile respective sau un link către pagina unde pot fi găsite acestea. Administratorul infrastructurii menține actualizate informațiile în cauză.

**16.** În ceea ce privește restricțiile de capacitate care au o durată de cel puțin 30 de zile consecutive și care afectează mai mult de 50% din volumul estimat de trafic pe o linie de cale ferată, administratorul infrastructurii pune la dispoziția solicitanților, la cerere, în cursul primei runde de consultări, o comparație a condițiilor care pot fi întâlnite în cadrul a cel puțin două alternative de restricții de capacitate. Administratorul infrastructurii elaborează cele două alternative pe baza contribuțiilor furnizate de solicitanți la momentul prezentării solicitărilor și împreună cu aceștia.

Pentru fiecare alternativă, comparația include cel puțin:

- a) durata restricției de capacitate;
- b) taxele orientative preconizate a fi datorate pentru utilizarea infrastructurii;
- c) capacitatea disponibilă pe liniile ocolitoare;
- d) rutele alternative disponibile; și
- e) orarul orientativ al călătoriei.

Înainte de a decide între alternativele de restricții de capacitate, administratorul infrastructurii consultă solicitanții interesați și ia în considerare impactul diferitelor alternative asupra solicitanților și a utilizatorilor serviciilor respective.

**17.** În ceea ce privește restricțiile de capacitate care au o durată care depășește 30 de zile consecutive și care afectează mai mult de 50% din volumul estimat de trafic pe o linie de cale ferată, administratorul infrastructurii stabilește criteriile privind trenurile care ar trebui redirecționate în funcție de fiecare tip de serviciu, luând în considerare constrângerile de natură comercială și operațională ale solicitantului, cu excepția cazului în care respectivele constrângeri operaționale sunt rezultatul deciziilor de gestiune sau organizaționale ale solicitantului, fără a compromite scopul administratorului infrastructurii de a reduce costurile în conformitate cu prevederile art. 30 alin. (1). Atunci când acționează în conformitate cu pct. 8, administratorul infrastructurii publică criteriile respective în documentul de referință al rețelei, împreună cu o alocare preliminară între diferitele tipuri de servicii feroviare a capacității rămase. După încheierea consultării și fără a se aduce atingere obligațiilor administratorului infrastructurii prevăzute la pct. 3 din anexa nr. IV, administratorul infrastructurii, pe baza punctului de vedere primit de la solicitanți, pune la dispoziția operatorilor de transport feroviar în cauză o defalcare orientativă a capacității rămase în funcție de tipul de serviciu.

### **ANEXA Nr. VIII**

#### **INFORMAȚIILE CONTABILE**

care trebuie transmise la cerere Consiliului Național de Supraveghere din  
Domeniul Feroviar  
[prevăzute la art. 56 alin. (12)]

##### **1. Separarea contabilă:**

**a)** conturi de profit și pierderi și bilanțuri contabile separate pentru activitățile de administrare a transportului de marfă, a transportului de călători și a infrastructurii;

**b)** informații detaliate despre sursele individuale, utilizările fondurilor publice și alte forme de compensare, într-o manieră transparentă și detaliată, cuprinzând inclusiv o prezentare detaliată a fluxurilor de numerar ale agenților economici, pentru a determina modul în care au fost cheltuite aceste fonduri publice sau alte forme de compensare;

**c)** categorii de costuri și profit, permițând să se determine dacă au existat subvenții încrucișate între aceste activități diferite, conform cerințelor Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar;

**d)** metodologia utilizată la repartizarea costurilor între diferite activități;

**e)** în cazul în care întreprinderea reglementată face parte dintr-o structură de grup, detalii complete ale plăților efectuate între operatorii de transport feroviar.

## **2. Monitorizarea tarifelor de acces la calea ferată:**

**a)** diferitele categorii de costuri, prezentând în special informații suficiente despre costurile marginale/directe ale diferitelor servicii sau grupe de servicii, pentru a permite monitorizarea tarifelor de infrastructură;

**b)** suficiente informații pentru a permite monitorizarea tarifelor individuale plătite pentru servicii sau grupe de servicii; la cererea Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, aceste informații trebuie să conțină date referitoare la volumele serviciilor individuale, la prețurile serviciilor individuale și la veniturile totale aferente serviciilor individuale plătite de clienții interni și externi;

**c)** costurile și veniturile aferente serviciilor individuale sau grupelor de servicii cu ajutorul unei metodologii pertinente, conform cerințelor Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, prin care să se identifice prețurile potențial anticoncurențiale - subvenții încrucișate, prețuri de ruinare și prețuri excesive.

## **3. Indicarea performanței financiare:**

**a)** o declarație de performanță financiară;

**b)** o declarație sumară de cheltuieli;

**c)** o declarație de cheltuieli de mentenanță;

**d)** o declarație de cheltuieli de operare;

**e)** o declarație de venit;

**f)** note justificative care dezvoltă și explică declarațiile, după caz.