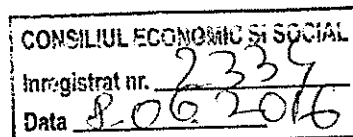


PARLAMENTUL ROMÂNIEI

CAMERA DEPUTAȚILOR

SENAT



LEGE privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european

Parlamentul României adoptă prezenta lege:

CAPITOLUL I DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiectul și domeniul de aplicare

- (1) În conformitate cu prevederile Directivei 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, 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 capitolul 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 capitolul 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 capitolul IV.
- (2) Prezenta lege se aplică utilizării infrastructurii feroviare pentru serviciile de transport feroviar intern și internațional derulate pe teritoriul României.

Excluderi din domeniul de aplicare

- (1) Dispozițiile capitolului 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.
Atunci când 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 articolele 4 și 5. Articolul 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 capitolului 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 articolelor 7, 8, 13 și ale capitolului 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 alineatul (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 alineatului (3), se pot exclude prin hotărâre de guvern de la aplicarea articolului 8 alineatul (3) infrastructurile feroviare locale și regionale care nu prezintă importanță strategică pentru funcționarea pieței feroviare, iar de la aplicarea capitolului IV infrastructurile feroviare locale care nu prezintă importanță strategică pentru funcționarea pieței feroviare. Ministerul Transporturilor notifică Comisiei intenția de a exclude astfel de infrastructuri feroviare.
- (5) Se exclud de la aplicarea articolului 31 alineatul (5) vehiculele operate sau prevăzute pentru a fi operate din și către state non-membre, care circulă pe o rețea al cărei ecartament este diferit de cel de 1435 mm.
- (6) Ministerul Transporturilor stabilește și decide, prin ordin al ministrului transporturilor, 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 non-membre, 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 articolul 29 alineatul (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 de natură contractuală”** - un acord sau, mutatis mutandis, o înțelegere în cadrul unor măsuri administrative.
3. **„Acord transfrontalier”** - orice acord între două sau mai multe state membre sau între state membre și state non-membre cu scopul de a facilita prestarea de servicii de transport feroviar transfrontalier.
4. **„Administrator al infrastructurii”** - Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA, compania responsabilă pentru dezvoltarea, administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare, inclusiv managementul traficului, monitorizarea și comanda semnalizării, potrivit obiectului de activitate/competențelor acesteia, conform legislației de înființare și funcționare.
5. **„Alocare”** - repartizarea capacității de infrastructură feroviară de către administratorul infrastructurii.
6. **„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 respectivelor servicii de transport de marfă sau de călători.
7. **„Autoritate de acordare a licențelor de transport feroviar”** - Organismul de Licențe Feroviare Române, organismul independent, în cadrul Autorității Feroviare Române – AFER - responsabil cu acordarea licențelor de transport feroviar în România, în condițiile legii.
8. **„Capacitate de infrastructură”** - posibilitatea de programare a traselor cerute pentru un segment de infrastructură pe o anumită perioadă.
9. **„Coordonare”** - procedura prin care administratorul infrastructurii și solicitantul încearcă să rezolve situațiile cererilor concurente de rezervare pentru capacitatea de infrastructură.
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.
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.
12. **„Infrastructură feroviară”** - ansamblul elementelor necesare circulației și manevrei materialului rulant, clădirile stațiilor de cale ferată, cu facilitățile aferente, precum și celelalte clădiri și facilități destinate desfășurării transportului feroviar. Elementele infrastructurii feroviare sunt definite în lista din anexa 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 menționate la punctele 2-4 din anexa 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 care nu sunt efectuate de rutină, 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 unui 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 feroviar operatorul poate fi limitat la prestarea unor tipuri de servicii de transport feroviar.
17. „**Linie de garare**” - liniile destinate în mod specific staționării temporare a vehiculelor feroviare între două comenzi.
18. „**Operator de transport feroviar**” - 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. Termenul „operator de transport feroviar” va fi considerat similar termenului „întreprindere feroviară” utilizat în alte reglementări naționale sau europene privind transportul feroviar.
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 menționate la punctele 2-4 din anexa II.
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.
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 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;

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. 1370/2007 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 Spațiului Economic European.

30. „**State non-membre**” - 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 I

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. Respectiv planurile 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 articolelor 7, 29 și 39 din prezenta lege;

(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. 1370/2007 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. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului.

(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 comerciale, indiferent de forma de proprietate.

SECȚIUNEA 2

SEPARAREA ÎNTRE ADMINISTRAREA INFRASTRUCTURII ȘI OPERATIUNILE DE TRANSPORT ȘI ÎNTRE DIFERITELE TIPURI DE OPERATIUNI 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 articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, și nu pot fi transferate activităților legate de furnizarea altor servicii de transport sau altor activități.

(4) Conturile diferitelor sectoare de activitate menționate la alineatele (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 funcțiilor esențiale ale administratorului infrastructurii

(1) Administratorul infrastructurii are obligația de a asigura tuturor operatorilor de transport feroviar accesul echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură. În acest scop, administratorul infrastructurii trebuie să exercite următoarele funcții esențiale:

(a) luarea deciziilor în legătură cu alocarea traselor, inclusiv definirea și evaluarea disponibilității, precum și alocarea efectivă a traselor individuale;

(b) luarea deciziilor în legătură cu tarifarea utilizării infrastructurii, inclusiv stabilirea și colectarea tarifelor, fără a aduce atingere articolului 29 alineatul (1);

Administratorul infrastructurii nu are dreptul de a efectua servicii de transport feroviar, cu excepția transporturilor în interes propriu reglementate prin OUG nr 12/1998.

(2) Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatului (1), Ministerul Transporturilor poate încredința unor operatori de transport feroviar sau oricărui alt organism responsabilitatea de a contribui la dezvoltarea infrastructurii feroviare, prin investiții, întreținere și/sau finanțare, precum și prin alte modalități prevăzute de lege. Încredințarea unei astfel de responsabilități nu trebuie să implice preluarea de către entitatea respectivă a funcțiilor de decizie privind administrarea sau dezvoltarea infrastructurii feroviare.

SECȚIUNEA 3

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 non-membre 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 întreținerea, reînnoirea și dezvoltarea infrastructurii. Strategia respectivă acoperă o perioadă de cel puțin cinci ani și este reînnoibilă. După consultarea părților interesate, această strategie se publică de către Ministerul Transporturilor și se transmite Comisiei Europene.

(2) Ministerul Transporturilor asigură administratorului infrastructurii, în conformitate cu legislația națională și cu articolele 93, 107 și 108 din TFUE, finanțări la un nivel corespunzător cu funcțiile acestuia, astfel cum sunt menționate la articolul 3 punctul 2, 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 menționate la alineatul (4) din prezentul articol.

(3) În cadrul politicii generale stabilite de Ministerul Transporturilor și ținând cont de strategia menționată la alineatul (1) și de finanțarea asigurată de stat, menționată la alineatul (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 își 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 cinci 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 articolele 31 și 32, Ministerul Transporturilor poate cere administratorului infrastructurii să-și 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 articolele 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 de guvern, cu respectarea prevederilor legislației naționale și europene în domeniul ajutorului de stat.

SECȚIUNEA 4

ACCESUL LA INFRASTRUCTURA SI SERVICIILE FERROVIARE

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 menționate la punctul 2 din anexa II și la infrastructura care deservește sau ar putea deservi mai mult de un client final.
- (2) Operatorilor de transport feroviar li se acordă dreptul de acces la infrastructura feroviară din România în scopul operării unui serviciu de transport internațional de călători. Pe parcursul derulării unui serviciu de transport internațional de călători, operatorii de transport feroviar au dreptul să îmbarce călători din orice stație situată pe ruta internațională respectivă și să îi debarce în altă stație. Respectivul drept include accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii menționate la punctul 2 din anexa II.
- (3) În urma unei solicitări înaintate de către autoritățile competente sau de către operatorii de transport feroviar interesați, Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar trebuie să stabilească dacă scopul principal al serviciului prestat este acela de a transporta călători între stații situate pe teritoriul unor state membre diferite.
- (4) Măsurile care stabilesc detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării alineatului (3) din prezentul articol vor fi adoptate în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate de Comisia Europeană..

Articolul 11

Limitarea dreptului de acces și a dreptului de îmbarcare și debarcare a călătorilor

- (1) Ministerul Transporturilor, cu acordul Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar, poate limita, prin decizie, dreptul de acces prevăzut la articolul 10 la serviciile operate între un punct de plecare și o destinație care fac obiectul unuia sau mai multor contracte de servicii publice de transport care sunt în conformitate cu legislația Uniunii Europene sau cu legislația națională. O astfel de limitare nu are efectul de a restrânge dreptul de îmbarcare a călătorilor în orice stație situată pe ruta unui serviciu internațional și de debarcare a acestora în altă stație, cu excepția cazului în care exercitarea acestui drept ar periclita echilibrul economic al unui astfel de contract de servicii publice.
- (2) Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar stabilește, pe baza unei analize economice obiective și a unor criterii predeterminate stabilite în condițiile legii, dacă echilibrul economic al contractului de servicii publice ar fi periclitat, în urma unei solicitări din partea oricăreia dintre entitățile următoare:
 - (a) Ministerul Transporturilor și/sau autoritățile competente care au atribuit contractul de servicii publice;
 - (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.

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 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 șase săptămâni de la primirea tuturor informațiilor relevante.

(3) Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar prezintă motivele care stau la baza deciziei sale și specifică termenul și condițiile în care oricare dintre entitățile de mai jos poate solicita reevaluarea situației care a stat la baza emiterii deciziei:

- (a) Ministerul Transporturilor și/sau autoritățile competente în materie;
- (b) administratorul infrastructurii;
- (c) operatorul de transport feroviar care execută contractul de servicii publice;
- (d) operatorul de transport feroviar care solicită accesul.

(4) Măsurile care stabilesc detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate în vederea aplicării alineatelor (1), (2) și (3) din prezentul articol vor fi adoptate în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate de Comisia Europeană.

Articolul 12

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

(1) Fără a aduce atingere prevederilor articolului 11 alineatul (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. 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 căruiia 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, setul minim de acces prevăzut la punctul 1 din anexa II.

(2) Operatorii infrastructurilor de servicii oferă în mod nediscriminatoriu tuturor operatorilor de transport feroviar accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, la infrastructurile menționate la punctul 2 din anexa II și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri.

(3) Pentru a garanta transparența deplină și accesul nediscriminatoriu la infrastructurile de servicii menționate la punctul 2 literele (a), (b), (c), (d), (g) și (i) din anexa 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 menționate la punctul 2 din anexa 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 stabilite la articolul 7.

(4) Cererile depuse de operatorii de transport feroviar pentru acordarea accesului la servicii și furnizarea acestora în cadrul infrastructurilor de servicii la care se face referire la punctul 2 din anexa 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 menționat la alineatul (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 menționate la punctul 2 din anexa 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 menționată la punctul 2 din anexa II nu a fost în folosință timp de cel puțin doi 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 concesionare sau închiriere 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 menționate la punctul 3 din anexa 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 menționate la punctul 4 din anexa 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 menționate la punctele 2,3 și 4 din Anexa II vor fi adoptate în conformitate cu actele de punere în aplicare adoptate de Comisia Europeană.

SECȚIUNEA 5

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.

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

(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 non-membre, cu condiția ca aceste acorduri să fie compatibile cu legislația Uniunii și să nu aducă atingere politicii acesteia în domeniul transporturilor.

SECȚIUNEA 6

MONITORIZAREA PIETEI

Articolul 15

Domeniul de aplicare al 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 FEROVIAI OPERATORILOR DE TRANSPORT FEROVIAI

SECȚIUNEA 1

AUTORITATEA DE ACORDARE A LICENTELOR

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, care funcționează ca organism independent din punct de vedere organizatoric, funcțional, financiar și decizional în cadrul Autorității Feroviare Române – AFER.

(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;
- f) întocmește anual un raport privind activitățile desfășurate în anul precedent, pe care îl publică în Buletinul AFER și pe pagina de internet a OLFR;
- g) notifică Agenției Feroviare Europene, în termen de 30 de zile de la data emiterii, licențele de transport feroviar, acordate, modificate, suspendate sau retrase;
- h) elaborează norme și reglementări în domeniul său de activitate;
- i) asigură înregistrarea operatorilor de transport feroviar în „Registrul operatorilor de transport feroviar” pe care îl gestionează;
- j) asigură evidența și păstrarea normelor, reglementărilor, instrucțiunilor, metodologiilor și procedurilor aferente domeniului său de activitate;
- k) publică periodic pe pagina sa de internet lista operatorilor de transport feroviar care au dreptul să efectueze prestații de transport feroviar;
- l) îndeplinește și alte atribuții specifice domeniului său de activitate, date în competența sa prin acte normative.

SECȚIUNEA 2

CONDITII DE OBTINERE A LICENȚEI DE TRANSPORT FEROVIAIAR

Articolul 17

Cerințe generale

- (1) Orice societate din România, cu capital de stat și/sau privat, care are înscrise în actul constitutiv activități de transport pe calea ferată, are dreptul să solicite Organismului de Licențe Feroviare Român obținerea unei licențe de transport feroviar, corespunzătoare serviciilor de transport feroviar pe care urmează să le efectueze.
 - (2) Organismul de Licențe Feroviare Român 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, 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 un tipizat comun, conform Anexei 1 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 operatorilor de transport feroviar.

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 Organismului de Licențe Feroviare Român, înaintea începerii activităților sale, că va putea în orice moment îndeplini cerințele privind onorabilitatea, capacitatea financiară și competența profesională și, de asemenea, că va putea să acopere riscurile de răspundere civilă, enunțate la articolele 19-22, din prezenta lege.

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

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, respectiv , nu a fost condamnată/condamnate prin hotărârea definitivă a unei instanțe judecătorești pentru participare la activități ale unei organizații criminale, pentru corupție, pentru fraudă și/sau pentru spălare de bani, inclusiv 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 înscris informații în cazierul fiscal.

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) Organismul de Licențe Feroviare Român 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 indicate în anexa III.

(3) Organismul de Licențe Feroviare Român 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

- (2) În cazul în care Organismul de Licențe Feroviare Român 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 Organismul de Licențe Feroviare Român 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 alineatului (1), în cazul în care o licență de transport feroviar este suspendată sau retrasă din cauza nerespectării cerințelor privind capacitatea financiară, Organismul de Licențe Feroviare Român 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 șase luni sau nu și-a început activitatea în termen de șase luni de la acordarea licenței de transport feroviar, Organismul de Licențe Feroviare Român 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 Organismul de Licențe Feroviare Român, 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, Organismul de Licențe Feroviare Român poate decide ca licența de transport feroviar să facă din nou obiectul unei cereri de aprobare. Operatorul de transport feroviar respectiv poate să-și continue activitatea dacă Organismul de Licențe Feroviare Român 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-și modifice sau să-și extindă activitățile în mod semnificativ, licența de transport feroviar trebuie înaintată Organismului de Licențe Feroviare Român în vederea reexaminării acesteia.
- (9) În situația declanșării unei proceduri de insolvență a unui operator de transport feroviar, Organismul de Licențe Feroviare Român analizează situația intervenită. Licența de transport feroviar se suspendă, cu excepția situației în care acesta 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 Organismul de Licențe Feroviare Român eliberează, suspendă, retrage sau modifică o licență de transport feroviar, acesta informează imediat Agenția Europeană a Căilor 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 României, 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) Organismul de Licențe Feroviare Român adoptă o decizie cu privire la cererea de acordare a unei licențe de transport feroviar într-un termen rezonabil, dar nu mai târziu de trei luni de la data la care i-au fost prezentate toate informațiile relevante, în special datele menționate în anexa III. Organismul de Licențe Feroviare Român 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 Organismul de Licențe Feroviare Român 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 articolele 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 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 patru 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 2

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 indicat la articolul 30 alineatul (2), în conformitate cu prevederile legale în vigoare, cu respectarea independenței administrării prevăzute la articolul 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 articolul 32 alineatul (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 a respectării cerințelor în materie de siguranță.

(2) Fără a aduce atingere competențelor lor privind planificarea și finanțarea infrastructurii feroviare și principiului bugetar al anualității, atunci când acesta se aplică, 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 V.

(3) Modul de punere în aplicare a stimulentele menționate la alineatul (1) din prezentul articol se stabilește prin contractul de activitate.

(4) În cazul în care modul de punere în aplicare a stimulentele menționate la alineatul (1) din prezentul articol 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 menționate la articolul 56.

(5) Clauzele contractului de activitate menționat la alineatul (2) și structura plăților destinate asigurării fondurilor administratorului infrastructurii sunt convenite în avans și acoperă întreaga durată a contractului.

(6) Înainte de supunerea spre aprobare, prevederile proiectului contractului de activitate se publică de către Ministerul Transporturilor în cadrul procesului de transparență decizională, 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 zile de la data încheierii sale.

Administratorul infrastructurii asigură coerența dintre prevederile contractului de activitate și planul de afaceri menționat la articolul 8 alineatul (3).

(7) Administratorul infrastructurii elaborează și ține un registru al activelor din patrimoniul său și al activelor de administrarea cărora este răspunzător în temeiul contractelor de concesiune/închiriere a domeniului public, 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 tarificare

(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 menționate la articolul 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 articolele 30-37, respectă metodologia, regulile și, dacă este cazul, baremurile stabilite în documentul de referință al rețelei.

(3) Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatului (4) sau (5) din prezentul articol sau articolului 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 patru ani după intrarea în vigoare a acestor acte de punere în aplicare.

(4) Tarifele de utilizare a infrastructurii menționate la alineatul (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 menționate la alineatul (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) nr. 2015/429 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 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 ca originea tarifării costurilor de mediu și modul lor de aplicare pot fi identificate, astfel încât aceste informații să poată fi puse la dispoziție autorităților competente din România și Comisiei Europene, la cerere.

(6) Pentru evitarea fluctuațiilor disproporționate nedorite, tarifele menționate la alineatele (3), (4) și (5) pot fi exprimate în medii calculate pentru o gamă rezonabilă de servicii de transport feroviar și perioade. Totuși, 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 menționate la punctul 2 din anexa 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 menționate la punctele 3 și 4 din anexa 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 întreținerii infrastructurii pot fi percepute tarife. Respectivele tarife nu depășesc pierderile din venitul net al administratorului infrastructurii cauzate de activitatea de întreținere.

(10) Operatorul infrastructurii de prestare a serviciilor menționate la punctele 2, 3 și 4 din anexa 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 articolul 27.

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 perechile prevăzute la punctul 1 din anexa 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 cinci ani. Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar controlează lista respectivă în conformitate cu articolul 56.

(2) Pentru transportul de mărfuri dinspre și către state non-membre operate pe o rețea al cărei ecartament este diferit de cel al principalei rețele feroviare din cadrul Uniunii, 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 menționate în Decizia 2009/561/CE a Comisiei se diferențiază pentru a stimula echiparea trenurilor cu ETCS, în conformitate cu versiunea adoptată prin Decizia 2008/386/CE a Comisiei și cu versiunile succesive. Această diferențiere nu determină nicio schimbare totală a veniturilor administratorului infrastructurii.

Această diferențiere a tarifelor de utilizare a infrastructurii nu se aplică liniilor de cale ferată menționate în Decizia 2009/561/CE, pe care pot circula doar trenuri dotate cu ETCS.

Administratorul infrastructurii asigură conformitatea cu măsurile de stabilire a modalităților care trebuie urmate la aplicarea unei diferențieri a tarifului de utilizare a infrastructurii, adoptate de Comisia Europeană în conformitate cu Planul european de

desfășurare a ERTMS instituit în temeiul Deciziei 2009/561/CE și luându-se toate măsurile pentru ca aceasta să nu conducă la nicio pierdere globală de venituri pentru administratorul infrastructurii. Aceste măsuri de punere în aplicare adaptează modalitățile de diferențiere aplicabile trenurilor care operează în regim local și regional utilizând un tronson limitat din coridoarele feroviare specificate în Decizia 2009/561/CE.

(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 se poate, fără a dezvălui informații comerciale confidențiale.

(6) În cazul în care administratorul infrastructurii intenționează să modifice elementele esențiale ale sistemului de tarifare menționat la alineatul (1) din prezentul articol anunță acest lucru în mod public cu cel puțin patru luni înainte de termenul de publicare a documentului de referință al rețelei, în conformitate cu articolul 27 alineatul (4).

Articolul 33

Reduceri

(1) Fără a se aduce atingere articolelor 101, 102, 106 și 107 din TFUE și prin excepție de la principiul costurilor directe enunțat la articolul 31 alineatul (3) din prezenta lege, 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) Cu excepția alineatului (3), 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) 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 operatorilor de transport feroviar.

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 articolele 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 alineatul (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 punctul 2 din anexa 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 articolul 56. Plățile aferente acestui tarif sunt suportate fie de către solicitant, fie de către operatorul de transport feroviar desemnat în conformitate cu articolul 41 alineatul (1). Administratorul infrastructurii trebuie să poată informa întotdeauna orice parte interesată asupra capacităților de infrastructură care au fost deja alocate operatorilor de transport feroviari 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 fac obiectul normelor stabilite prin prezenta lege.

(2) În sensul alineatului (1) al prezentului articol, administratorul infrastructurii cooperează cu administratorii de infrastructuri din alte state membre pentru a permite aplicarea eficientă a majorărilor menționate la articolul 32 și a sistemelor de

îmbunătățire a performanței menționate la articolul 35 în cazul traficului care traversează mai mult de o rețea a sistemului feroviar din Uniunea Europeană/Spațiul Economic European.

SECȚIUNEA 3

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 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 articolul 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 în vederea prestării unui serviciu de transport internațional de călători, acesta trebuie să informeze administratorul infrastructurii și Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar. Pentru ca să poată evalua dacă scopul serviciului internațional este de a transporta călători pe o rută între stații situate în state membre diferite și care este potențialul impact economic asupra contractelor de servicii publice existente, Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar trebuie să se asigure că sunt informate 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 articolului 11, precum și toți operatorii de transport feroviar care execută contractul de servicii publice pe ruta serviciului de transport internațional de călători respectiv.

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 prevăzută la articolul 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 menționate la articolul 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 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 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 punctul 3 din anexa IV.

Reprezentanți corespunzători ai administratorilor de infrastructuri din state non-membre pot fi asociați acestor proceduri.

(2) Administratorul infrastructurii informează Comisia Europeană cu privire la organizarea principalelor întruniri care au ca temă elaborarea de principii și practici comune de alocare a capacităților de infrastructură, organizate în România, care este 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 articolul 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 menționate la alineatul (1), membrii acestora, metodele de operare și toate criteriile importante utilizate pentru evaluarea și alocarea capacităților de infrastructură.

(5) În cadrul cooperării prevăzute la alineatul (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, menționată la articolul 48.

(6) Administratorul infrastructurii pune la dispoziția solicitanților trasele internaționale prestabilite, propuse și organizate în conformitate cu prevederile alineatului (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 articolul 28. Aceasta nu aduce atingere dreptului solicitanților de a încheia acorduri cu administratorul infrastructurii în temeiul articolului 44 alineatul (1).

(2) Administratorul infrastructurii poate impune anumite cerințe solicitanților în vederea asigurării încasărilor previzionate și a utilizării viitoare a infrastructurii. Respectivetele cerințe trebuie să fie corespunzătoare, transparente și nediscriminatorii. Acestea sunt specificate în documentul de referință al rețelei, astfel cum se menționează la punctul 3 litera (b) din anexa 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 alineatului (2) se conformează actelor de punere în aplicare adoptate de Comisia Europeană

Articolul 42

Acorduri-cadru

(1) Fără a se aduce atingere articolelor 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 cinci 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 cinci ani trebuie justificată prin existența unor contracte comerciale, investiții speciale sau riscuri.

(6) Pentru serviciile care utilizează o infrastructură specializată menționate la articolul 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 traseelor. Administratorul infrastructurii poate reduce capacitatea rezervată care, pe o perioadă de cel puțin 30 zile, a fost utilizată sub pragul stabilit la articolul 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 stabilit în anexa VII.

(2) Anexa 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 traseelor 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 capitolul IV secțiunea 2.

(2) Cererile în legătură cu graficul de circulație normal respectă termenele stabilite în anexa 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 articolele 47 și 49.

(3) Administratorul infrastructurii consultă părțile interesate asupra proiectului graficului de circulație și le acordă cel puțin 30 zile pentru a-și prezenta observațiile. Părțile interesate 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 menționat la articolul 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 diferențe. 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 alineatul (2);
- (d) informații complete privind criteriile folosite în procesul de alocare a capacităților de infrastructură.

În conformitate cu articolul 39 alineatul (2), aceste informații sunt furnizate fără a divulga identitatea altor solicitanți, cu excepția cazului în care solicitanții vizati 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 articolului 56, în eventualitatea unor diferențe 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. Atunci când 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 traseelor 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 articolului 50, dacă nu a fost deja introdus un plan de îmbunătățire a capacității conform articolului 51.

(3) În cazul în care tarifele prevăzute la articolul 31 alineatul (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 traseele individuale cât mai repede posibil, dar nu mai târziu de cinci 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 alineatului (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 articolelor 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 alineatul (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 șase luni de la identificarea infrastructurii saturate.

Articolul 51

Planul de îmbunătățire a capacității

(1) În termen de șase 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 articolul 31 alineatul (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 alineatului (3) din prezentul articol, 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 traseelor

(1) În documentul de referință al rețelei, administratorul infrastructurii stabilește condițiile în care ține cont de nivelurile anterioare de utilizare a traseelor 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 întreținere a rețelei

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

(2) Administratorul infrastructurii ține seama de efectele pe care capacitățile de infrastructură rezervate pentru lucrările de întreținere planificată 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 întreținere neplanificate.

Articolul 54

Măsuri speciale care trebuie luate în cazul unor perturbări

(1) În cazul perturbării circulației trenurilor provocată 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.

(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 – ASFR solicită operatorilor de transport feroviar să se implice în aplicarea și monitorizarea conformității lor cu standardele și regulile de siguranță..

SECȚIUNEA 4

CONSILIUL NAȚIONAL DE SUPRAVEGHERE DIN DOMENIUL FEROVIAȚ

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, fiind numiți și revocați prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței 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.

(4) Este interzis membrilor Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar să solicite și să primească instrucțiuni din partea oricărei entități publice sau private în exercitarea funcțiilor pe care le dețin.

(5) Membrii Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

a) să fie cetățeni români cu o experiență relevantă de cel puțin 5 ani și competență corespunzătoare într-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 litera b);

d) să nu aibă raporturi de muncă sau să nu desfășoare activități remunerate pentru oricare dintre entitățile, acționarii sau asociații operatorilor prevăzuți la litera 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 alineatului (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 alineatul (10);

d) la survenirea unei situații de conflict de interese în sensul alineatului (11).

(10) Orice membru care în momentul numirii sau pe parcursul mandatului se află într-una dintre situațiile de incompatibilitate prevăzute la alineatul (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 vacanței unui loc în componența Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar pentru una dintre situațiile prevăzute la alineatul (8) litera b)-d) se va proceda, conform prevederilor alineatului (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 Direcția de Supraveghere Feroviară care asigură aparatul tehnic necesar desfășurării activității Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar.

(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 articolului 46 alineatul (6), Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar analizează și se pronunță prin decizie cu privire la plângerea formulată de orice solicitant care consideră că a fost tratat inechitabil, a fost discriminat sau nedreptățit în orice fel, 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 articolele 10-13;

(g) accesul la servicii și tariful acestora, în conformitate cu articolul 13;

(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 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 zile de la primirea plângerii ;
- b) să adopte o decizie în termen de maximum 40 de zile de la primirea tuturor informațiilor necesare analizei și să comunice părților decizia sa motivată.
- c) să impună prin decizie, atunci când constată încălcarea prevederilor alineatul (2) literele (a)-(g) și după consultarea prealabilă a părților implicate, măsuri de corectare a discriminărilor exercitate împotriva solicitanților, a denaturărilor pieței și a altor tendințe nedorite înregistrate pe aceste piețe.

(5) În urma unei solicitări înaintate de către autoritățile competente sau de către operatorii de transport feroviar interesați, Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar trebuie să stabilească dacă scopul principal al serviciului prestat este acela de a transporta călători între stații situate în state membre diferite.

În acest sens, Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar va elabora un regulament pentru testele de scop principal și pentru testele de echilibru economic, în conformitate cu prevederile Regulamentului UE nr.869/2014 al Comisiei din 11 august 2014 privind noi servicii feroviare pentru călători. Acest regulament va fi publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței 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, de asigurare a concurenței pe piețele de servicii feroviare, Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar are competența, ca din proprie inițiativă:

- a) să monitorizeze situația concurenței de pe piețele de servicii feroviare și, în special, să controleze aspectele prevăzute la alineatul (2) literele (a)-(g) în vederea prevenirii discriminării unor solicitanți;
- b) să verifice, în special, dacă documentul de referință al rețelei conține clauze discriminatorii sau creează puteri discreționare ale administratorului infrastructurii, care ar putea fi utilizate pentru discriminarea unor solicitanți.

(7) Pentru îndeplinirea atribuțiilor sale Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar are competența să ceară informații 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 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 care trebuie furnizate acestuia cuprind toate datele pe care acesta le solicită în conformitate cu alineatul (4). Acestea includ datele necesare în scopuri statistice și de observare a pieței.

(8) De asemenea, 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, precum și cu Organismul de Licențe Feroviare Român 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 Organismului de Licențe Feroviare Român 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 Organismului de Licențe Feroviare Român recomandări privind aspectele care ar putea afecta siguranța pe piața feroviară.

Fără a aduce atingere independenței vreunui 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) Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar consultă cu regularitate și, în orice caz, cel puțin o dată la doi ani reprezentanții utilizatorilor serviciilor de transport feroviar de mărfuri și călători, pentru a ține cont de opiniile acestora referitoare la piața feroviară.

(10) Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar se asigură că tarifele stabilite de către administratorul infrastructurii sunt în conformitate cu capitolul IV secțiunea 2 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 articolul 30, alineatul (2). Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar intervine dacă negocierile sunt susceptibile să contravină cerințelor prezentului capitol.

(11) Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar este abilitat să formuleze, prin decizie, recomandări pentru adoptarea de măsuri care să asigure caracterul nediscriminatoriu al tarifelor, al accesului la infrastructura feroviară, al clauzelor prevăzute în documentul de referință al rețelei și care să faciliteze dezvoltarea concurenței pe piața serviciilor de transport feroviar.

(12) Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar are competența de a audita sau de a iniția audituri externe la administratorul infrastructurii, la operatorii de infrastructuri de servicii și, unde este relevant, la operatorii de transport feroviar, pentru a verifica conformitatea cu dispozițiile de separare contabilă prevăzute la articolul 6. În această privință, Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar are dreptul de a solicita orice informații relevante. În special, Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar are competența de a solicita administratorului infrastructurii, operatorilor de infrastructuri 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 articolul 6 și la articolul 13, să furnizeze integral sau parțial informațiile contabile enumerate în anexa VIII cu un nivel suficient de detaliu, 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 referitoare la ajutoarele de stat, pe care le transmite spre informare Consiliului Concurenței.

(14) În scopul îndeplinirii atribuțiilor sale legale, Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar va putea exercita puterile de inspecție prevăzute de Legea nr. 21/1996, republicată. Personalul abilitat cu puteri de inspecție, potrivit articolul 38 din Legea nr. 21/1996, republicată, poate aplica amenzi conform dispozițiilor articolul 51 din același act normativ, care se aplică în mod corespunzător.

(15) Atribuțiile Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar și ale aparatului său tehnic se vor regăsi în Regulamentul de organizare, funcționare și procedură, adoptat de Consiliul Concurenței. În exercitarea atribuțiilor Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar vor fi elaborate regulamente și instrucțiuni, care vor fi puse în aplicare prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței.

(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.

(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 adoptate de Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar pot fi atacate 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 pentru obstrucționarea inspecției întocmite conform articolului 61 alineatul (6) pot fi contestate la Judecătoria Sectorului 1 București, în termen de 15 zile de la comunicare. Hotărârea Judecătoriei se poate ataca cu recurs la Tribunalul București - Secția contencios administrativ, în termen de 15 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 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.
- (5) Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar, consultat în conformitate cu dispozițiile articolului 57 al Directivei 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (reformare) 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 necesare în scopul analizării plângerii sau al derulării anchetei menționate la alineatul (4).
- (8) Consiliului Național de Supraveghere din domeniul Feroviar invită Comisia Europeană să participe la activitățile menționate la alineatele (3)-(7), în vederea facilitării cooperării organismelor de reglementare din statele membre, astfel cum se subliniază în alineatele respective.
- (9) Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar colaborează cu organismele de reglementare din alte state membre pentru elaborarea de principii și practici comune pentru luarea deciziilor pe care este abilitat să le ia în temeiul prezentei legi și pe baza experienței sale și a participării la activitățile rețelei menționate la alineatul (1).
- (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 articolul 37 și articolul 40 alineatul (1), care au sau pot avea incidență pe teritoriul României.

Articolul 59

Măsuri de aplicare

- (1) În conformitate cu prevederile articolului 61 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (reformare), 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) Ministerul Transporturilor și/sau Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar desemnează cel puțin un reprezentant în Comitetul constituit pentru asistarea Comisiei Europene, pentru aplicarea pct. (1), în conformitate cu Regulamentul (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.

Articolul 60

Răspunderea

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

Articolul 61

Contravenții și sancțiuni

(1) În situațiile în care, în urma analizării unei plângeri sau acționând din oficiu, Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar constată aplicarea unor tratamente discriminatorii prin măsurile adoptate de către administratorul infrastructurii sau, după caz, de către operatorul de transport feroviar sau de către operatorul unei infrastructuri de servicii referitoare, în special, la situațiile enumerate la articolul 56 alineatul (2), literele (a) – (g), va dispune, prin decizie, recomandări pentru adoptarea unor măsuri de corectare a acestora.

(2) 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 urma consultărilor cu părțile implicate;

b) nerespectarea de către administratorul infrastructurii a obligației de publicare a Documentul de referință al rețelei în conformitate cu prevederile articolului 27 alineatul (4), cu cel puțin patru 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 patru luni înainte de termenul de publicare a Documentului de referință al rețelei, intenția de modificare a elementelor esențiale ale sistemului de tarifare menționat la articolul 32 alineatul (1).

(3) Constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 10.000 lei la 20.000 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.

(4) 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 articolului 56 alineatele (4), (7) și (12);

b) obstrucționarea inspecției realizate în conformitate cu articolul 56 alineatul (14);

(5) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la alineatele (2) (3) și (4) litera (a) se fac de către Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar, prin decizie.

(6) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la alineatul (4) litera (b) se fac prin proces-verbal întocmit de către personalul abilitat cu puteri de inspecție prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței.

(7) Individualizarea sancțiunilor care se aplică de Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar se face ținând seama de gravitatea și durata faptei, în conformitate cu instrucțiunile adoptate în acest sens de Consiliul Național de Supraveghere din domeniul Feroviar și aprobate 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.

(8) Contravențiilor prevăzute la alineatul (4) litera (b) li se aplică prevederile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare, cu excepția articolelor 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 care le-au fost cerute conform prevederilor articolul 56 alineatele (4), (7) și (12); în situația în care nefurnizarea informațiilor 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.

CAPITOLUL V

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 63

Norme privind achizițiile publice

(1) Dispozițiile prezentei legi nu aduc atingere 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, precum și legislației naționale care transpune această directivă.

(2) Dispozițiile prezentei legi nu aduc atingere prevederilor Capitolului VIII al Ordonanței de urgență a Guvernului nr 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, publicată în Monitorul Oficial nr 418, partea I, din data de 15 mai 2006, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 337/2006

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. (7), alin. (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.
- (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.
- (4) 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, trimiterea se va considera făcută la dispozițiile corespunzătoare din prezenta lege.
- (5) 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 sunt puse în aplicare prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței, cu respectarea prevederilor legale în vigoare.
- (6) Anexele nr. I-VIII fac parte integrantă din prezenta lege.

Articolul 65

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 cu numărul 623 din data de 31 august 2003, aprobată prin Legea nr. 8/2004
- b) Articolul 29, alineatul (2) din Legea nr. 55/2006 privind siguranța feroviară, publicată în Monitorul Oficial cu numărul 322 din data de 10 aprilie 2006.
- c) Hotărârea Guvernului nr.1696/2006 privind aprobarea Regulamentului pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară

Articolul 66

Modificări legislative

- (1) Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată, cu modificările și completările ulterioare, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 254 din 8 iulie 1998, se modifică și se completează după cum urmează:
 - a) **Articolul 1 alineatul (9)** se modifică și va avea următorul cuprins:
„(9) Activitățile de transport feroviar public sau în interes propriu sunt realizate de către operatori de transport feroviar, persoane juridice române, licențiați în conformitate cu prevederile legislației în vigoare.”

b) **Articolul 1 alineatul (10) punctul (b)** se modifică și va avea următorul cuprins:

„b) administratorul infrastructurii - compania națională rezultată din reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, în conformitate cu prevederile titlului II din prezenta ordonanță de urgență, care are ca obiect principal de activitate dezvoltarea, administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare, inclusiv managementul traficului, monitorizarea și comanda semnalizării;”

c) **Articolul 2** se modifică și va avea următorul cuprins:

“Pentru efectuarea serviciilor de transport feroviar public sau în interes propriu pot obține licență societățile care îndeplinesc condițiile stabilite prin legislația în vigoare.”

d) **Articolul 3** se modifică și va avea următorul cuprins:

“Licența pentru efectuarea serviciilor de transport feroviar prevăzute la art. 1 se acordă de Ministerul Transporturilor, prin intermediul organismului desemnat în acest scop conform legislației în vigoare.”

e) **Articolul 7 alineatul (2)** se modifică și va avea următorul cuprins:

“(2) Ministerul Transporturilor, în calitate de organ de specialitate al administrației publice centrale, are următoarele atribuții principale în domeniul transporturilor feroviare:

- a) elaborează politica economică în domeniul transportului feroviar;
- b) elaborează politici pentru dezvoltarea transporturilor multimodale și a transportului combinat;
- c) elaborează politici de dezvoltare echilibrată a transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport;
- d) elaborează strategiile de dezvoltare a infrastructurii feroviare și strategiile de dezvoltare a activităților de transport feroviar, astfel încât să asigure creșterea competitivității transportului feroviar pe piața transporturilor de persoane și bunuri;
- e) elaborează și supune aprobării Guvernului programele de dezvoltare și de modernizare a infrastructurii feroviare deschise accesului public;
- f) asigură alocarea fondurilor publice necesare pentru implementarea strategiilor de la punctul e);
- g) asigură condițiile unui mediu concurențial echitabil în transportul feroviar, precum și condițiile unui mediu concurențial echitabil între modurile de transport;
- h) asigură, în condiții identice, tuturor operatorilor feroviari acces egal și nediscriminatoriu pe infrastructura feroviară publică, conform reglementărilor interne, a legislației Uniunii Europene, precum și acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte;
- i) asigură beneficiarilor de transport feroviar dreptul de a apela la un operator de transport licențiat și liber ales;
- j) sprijină dezvoltarea și funcționarea transportului feroviar public, în vederea susținerii mobilității persoanelor și a bunurilor prin intermediul unui sistem național de servicii publice de transport cu nivel ridicat de performanță, calitate și eficiență economică;
- k) asigură efectuarea transporturilor militare, a transporturilor speciale și a transporturilor de intervenție în caz de calamități naturale sau în alte situații deosebite;
- l) asigură dezvoltarea cercetării în transportul feroviar, în corelare cu programele naționale de cercetare;

- m) asigură gestionarea proprietății publice și private a statului din domeniul transportului feroviar;
- n) asigură gestionarea resurselor financiare alocate prin bugetul de stat;
- o) avizează metodologia de tarifare a utilizării infrastructurii feroviare publice prevăzută în contractul de activitate al companiei naționale care administrează infrastructura feroviară, încheiat cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii potrivit prevederilor art. 37-39;
- p) clasifică infrastructura de transport feroviar în conformitate cu standardele naționale și internaționale;
- q) stabilește regulile de acces pe infrastructura căilor ferate române pentru operatorii feroviari;
- r) este depozitarul normelor, metodologiilor, prescripțiilor și instrucțiunilor cu specific feroviar, care se aplică în domeniul transporturilor feroviare;
- s) emite normative privind construcția și protecția căii ferate.”

f) Articolul 22 alineatul (2) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(2) Veniturile proprii ale companiei naționale care administrează infrastructura feroviară se constituie din veniturile obținute din taxa de utilizare a infrastructurii feroviare, din activitatea de închiriere a secțiilor neinteroperabile, din alte activități de închiriere, din activități conexe activității de transport feroviar, din activități de valorificare a activelor, precum și din venituri financiare și extraordinare, după caz.”

g) La articolul 22 se adaugă alineatul (3) care va avea următorul cuprins:

„(3) Pentru aplicarea prevederilor alineatului (1), Ministerul Transporturilor alocă anual companiei naționale care administrează infrastructura feroviară fonduri de la bugetul de stat care reprezintă diferența dintre costurile totale pentru întreținerea și asigurarea funcționării infrastructurii feroviare publice și veniturile proprii ale companiei.”

h) Articolul 37 alineatul (2) se modifică și va avea următorul cuprins:

“(2) Conținutul contractului prevăzut la alineatul (1) se conformează prevederilor legislației în vigoare”

i) Articolul 39 alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(1) Contractul prevăzut la art 37 se încheie pentru o durată de minim 5 ani, se aprobă de către Guvern și se actualizează anual, după aprobarea bugetului de stat.

Contractul prevăzut la art 38 se încheie pentru o durată de cel mult de 15 ani, se aprobă de către Guvern și se actualizează anual, după aprobarea bugetului de stat. Dacă este necesar, ținând seama de condițiile de amortizare a activelor, durata contractului de servicii publice poate fi prelungită cu cel mult jumătate din durata inițială, în cazul în care operatorul de serviciu public pune la dispoziție active care sunt atât importante în raport cu activele generale necesare pentru prestarea serviciilor de transport de călători vizate de contractul de servicii publice, cât și legate preponderent de serviciile de transport de călători vizate de contract.”

(2) Articolul 2 din Hotărârea de Guvern nr. 1476 din 25 noiembrie 2009 privind stabilirea unor măsuri pentru asigurarea aplicării Regulamentului (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar se modifică și va avea următorul cuprins:

“Art. 2 În aplicarea art. 2 alin. (5), tezele a doua și a treia din Regulament, expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

a) serviciile urbane și suburbane de transport feroviar de călători reprezintă 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 de tip "regio";

b) serviciile regionale de transport feroviar de călători reprezintă serviciile de transport feroviar de călători asigurate cu trenuri de transport de călători de tip "regio" sau "interregio", al căror scop principal este de a răspunde cerințelor de transport ale unei regiuni, inclusiv ale unei regiuni transfrontaliere.“

Articolul 67

Dispoziții tranzitorii

(1) Contractul de activitate al administratorului infrastructurii, prevăzut la art. 30 alineatul (2), în vigoare la data aprobării prezentei legi se modifică, dacă este necesar, în vederea alinierii prevederilor contractuale la dispozițiile prezentei legi.

(2) Hotărârile de guvern prevăzute la articolele 9, 25 alineatul (1) și 39 alineatul (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 de ministru prevăzut la articolul 2 alineatul (6) în termen de 6 luni de la intrarea în vigoare a prezentei legi.

(4) Consiliul Concurenței emite ordinele prevăzute la articolul 56 alineatele (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 promovează proiectul de act normativ pentru modificarea în conformitate cu prevederile prezentei legi a Hotărârii de Guvern nr. 581 din 10 septembrie 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, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 349 din 15 septembrie 1998.

Prezenta lege transpune Directiva 2012/34/UE privind instituirea spațiului feroviar unic european, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L, nr.343/14.12.2012.

**PREȘEDINTELE CAMEREI
DEPUTAȚILOR
VALERIU-ȘTEFAN ZGONEA**

**PREȘEDINTELE
SENATULUI
CĂLIN-CONSTANTIN-
ANTON POPESCU-
TĂRICEANU**