

GUVERNUL ROMÂNIEI



ORDONANȚĂ **privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării** **infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță**

În temeiul art.107 din Constituție și al art.1 pct.II. poz.12 din Legea nr.279/2003 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe,

Având în vedere prevederile art. 69 din Acordul european instituind o asociere între România, pe de o parte, Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 1 februarie 1993 și ratificat prin Legea nr. 20/1993, și ale Directivei 2001/14/CE a Parlamentului European și Consiliului privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță,

Guvernul României adoptă prezenta ordonanță.

CAPITOLUL I **DISPOZIȚII GENERALE**

Domeniul de aplicare

Art. 1 - (1) Obiectul prezentei ordonanțe îl constituie principiile și procedurilor privind stabilirea și perceperea unor tarife de utilizare a infrastructurii feroviare, pentru alocarea capacităților infrastructurii feroviare și pentru certificarea în materie de siguranță. Sistemele de tarifare și de alocare a capacităților infrastructurii feroviare trebuie să respecte principiile enunțate în prezenta ordonanță și să permită astfel gestionarului infrastructurii feroviare să comercializeze și să obțină utilizarea eficientă a capacităților disponibile ale infrastructurii.

(2) Prezenta ordonanță se aplică în cazul utilizării infrastructurii feroviare pentru serviciile de transport feroviar interne și internaționale.

(3) Excepții de la prevederile prezentei ordonanțe, se pot stabili prin hotărâre a Guvernului pentru următoarele cazuri:

- a) rețele independente, locale sau regionale pentru transporturile de călători;
- b) rețele deschise numai pentru operarea transportului suburban de călători;
- c) rețele regionale utilizate pentru servicii de transporturi de marfă regionale de către un singur operator, atât timp cât nu se formulează alte cereri de alocare de capacități de la alți operatori;
- d) infrastructuri feroviare private care funcționează exclusiv pentru utilizarea de către proprietarul infrastructurii pentru transporturi proprii de marfă.

Definiții

Art. 2. - În sensul prezentei ordonanțe, termenii de specialitate se definesc după cum urmează:

- a) alocare - repartizarea capacității de infrastructură feroviară de către gestionarul infrastructurii;
- b) solicitant - orice operator de transport feroviar sau orice operator de transport feroviar străin și/sau orice grup internațional acceptați pentru circulație pe infrastructura feroviară publică în condițiile stabilite în acordurile și convențiile internaționale la care România este parte, titular al licenței de transport feroviar și al certificatului de siguranță, obținute în vederea efectuării serviciilor de transport feroviar pe căile ferate române;
- c) infrastructura saturată - secțiunea de infrastructură pentru care, în anumite perioade, cererile de capacitate de infrastructură nu pot fi satisfăcute în totalitate, chiar și după coordonarea cererilor de rezervare a acestor capacități;
- d) plan de sporire 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 unei secțiuni de infrastructură drept "infrastructură saturată" ;
- e) coordonare - procedura prin care organismul de alocare a capacităților și solicitanții încearcă să rezolve situațiile cererilor concurente pentru capacitatea de infrastructură;
- f) acord-cadru - un acord general, încheiat în condițiile legii, prin care sunt stabilite drepturile și obligațiile unui solicitant și ale gestionarului infrastructurii în ceea ce privește capacitățile de infrastructură care urmează să fie alocate și tarifarea care se aplică pe o durată ce depășește o singură perioadă de valabilitate a graficului de circulație;
- g) capacitate de infrastructură - posibilitatea de programare a traselor solicitate pentru un segment de infrastructură pe o anumită perioadă;
- h) gestionarul infrastructurii - orice organism sau orice întreprindere care are ca obiect principal de activitate administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare; aceasta include și gestionarea sistemelor de control și de siguranță a infrastructurii;
- i) rețea - totalitatea infrastructurii feroviare care aparține gestionarului infrastructurii și/sau care este gestionată de acesta ;
- j) document de referință al rețelei - document prin care se precizează în mod detaliat regulile generale, termenele, procedurile și criteriile referitoare la sistemele de tarifare

și de alocare a capacităților de infrastructură; acest document conține, de asemenea, informațiile necesare pentru a se permite introducerea cererilor de capacități de infrastructură ;

- k) operator de transport feroviar - orice agent economic cu capital de stat sau privat, care a obținut o licență în conformitate cu legislația în vigoare, a cărei activitate principală constă în efectuarea de prestații de transport de marfă și/sau de călători pe calea ferată, tracțiunea fiind asigurată obligatoriu de această întreprindere; acest termen include de asemenea și agenții economici care asigură numai tracțiunea;
- l) trasă - capacitatea de infrastructură necesară pentru a permite circulația unui tren între două puncte ale rețelei, în cursul unei perioade de timp determinate;
- m) grafic de circulație - sistemul de date care definesc toate mișcările programate ale trenurilor și ale materialului rulant pe infrastructura respectivă, pe perioada de valabilitate a acestui grafic.

Documentul de referință al rețelei

Art. 3. – (1) Gestionarul infrastructurii, după consultarea părților interesate, stabilește și publică într-o publicație proprie de specialitate un document de referință al rețelei, care se obține contra plată și al cărui preț nu poate fi mai mare decât costul de publicare al acestui document.

(2) În documentul de referință al rețelei se prevăd caracteristicile infrastructurii puse la dispoziția operatorilor de transport feroviar. El conține informații prin care sunt precizate condițiile de acces la infrastructura feroviară în cauză. Conținutul documentului de referință al rețelei este prevăzut în anexa nr. 1.

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

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

CAPITOLUL II TARIFELE DE INFRASTRUCTURĂ FERROVIARĂ

Stabilirea și perceperea tarifelor de infrastructură

Art. 4. – (1) Stabilirea cadrului general pentru tarificarea utilizării infrastructurii publice se face prin contractul de activitate al companiei naționale care gestionează infrastructura, încheiat cu Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, conform prevederilor art. 19 alin. (1) din Ordonanța de urgență nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 89/1999, cu modificările și completările ulterioare. Stabilirea regulilor de tarificare specifice se face prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.

(2) Calculul tarifului pentru utilizarea infrastructurii feroviare publice și încasarea acestuia revin în sarcina gestionarului infrastructurii.

(3) În cazul în care gestionarul infrastructurii, potrivit prevederilor legale, prin organizare sau prin mecanismele de luare a deciziilor, nu este independent de activitățile de operator feroviar, funcțiunile descrise în acest capitol, cu excepția perceperii tarifelor, vor fi preluate de un organism de tarificare independent prin cadrul legal existent, prin organizare sau prin mecanismele de luare a deciziilor.

(4) Gestionarul infrastructurii cooperează cu gestionari de infrastructură din alte state astfel încât să asigure funcționarea eficientă a serviciilor feroviare care se realizează prin parcurgerea mai mult decât a unei singure rețele. Gestionarul infrastructurii depune eforturi, în principal, în scopul garantării unei competitivități optime a transportului feroviar internațional de marfă și al asigurării unei utilizări eficiente a Rețelei Transeuropene de Transport Feroviar de Marfă. În acest scop, gestionarul infrastructurii poate participa cu gestionari de infrastructură din alte state la stabilirea unor organizări comune care sunt necesare. Orice cooperare sau organizare comună este supusă reglementarilor prevăzute în prezenta ordonanță.

(5) Gestionarul infrastructurii trebuie să asigure că sistemul de tarificare se bazează pe aceleași principii aplicate pe întreaga rețea, exceptând cazul prevăzut la art. 8 alin. (3).

(6) Gestionarul infrastructurii trebuie să asigure aplicarea sistemului de tarificare astfel încât operatorii de transport feroviar care efectuează prestații de servicii de un tip echivalent, în zone de piață similare, să fie supuși unor tarife echivalente și nediscriminatorii și că tarifele aplicate în mod efectiv sunt în conformitate cu regulile prevăzute în documentul de referință al rețelei.

(7) Gestionarul infrastructurii trebuie să respecte confidențialitatea, din punct de vedere comercial, a informațiilor care îi sunt comunicate de solicitanți.

Serviciile

Art. 5. – (1) Operatorii de transport feroviar își pot exercita dreptul de a beneficia, pe o bază nediscriminatorie, de setul minim de prestații și de acces prin intermediul rețelei la facilitățile de servicii prevăzute în anexa nr. 2. Serviciile prevăzute la pct. 2 din anexa nr. 2, sunt furnizate în mod nediscriminator, iar cererile operatorilor de transport feroviar nu pot fi respinse decât dacă există alte opțiuni viabile în condițiile pieței.

(2) Dacă gestionarul infrastructurii furnizează unul din serviciile descrise la pct. 3 din anexa nr. 2, ca prestații suplimentare, el trebuie să le furnizeze oricărui operator de transport feroviar care solicită acest lucru.

(3) Operatorii de transport feroviar pot solicita în plus, gestionarului infrastructurii sau altor furnizori, un set de prestații auxiliare, prevăzute la pct. 4 din anexa nr. 2. Gestionarul infrastructurii nu are obligația de a furniza aceste prestații auxiliare.

Costul infrastructurii și contabilitatea

Art. 6. – (1) Conturile gestionarului infrastructurii, în condiții normale de activitate și în raport cu perioada pentru care se încheie contractul de activitate prevăzut la art. 4, trebuie să prezinte un echilibru, pe de o parte, între veniturile încasate din aplicarea tarifelor de utilizare a infrastructurii, excedentele rezultate din alte activități comerciale și finanțarea de către stat și, pe de altă parte, cheltuielile de infrastructură.

(2) Gestionarul infrastructurii poate fi încurajat, prin unele măsuri stimulative, să reducă costurile de furnizare a serviciilor pe infrastructură și nivelul tarifelor de acces, în condițiile legii, respectându-se în totalitate cerințele în materie de siguranță a traficului, cu menținerea și îmbunătățirea parametrilor infrastructurii feroviare.

(3) Măsurile stimulative menționate la alin. (2) vor fi prevăzute în contractul de activitate.

(4) În cadrul contractului de activitate, prevederile contractului și structura plăților destinate asigurării mijloacelor financiare ale gestionarului infrastructurii sunt convenite în prealabil și acoperă întreaga durată a contractului.

(5) Metoda stabilită de repartizare a costurilor, în conformitate cu reglementările în vigoare, trebuie să fie actualizată periodic, în concordanță cu cele mai avansate practici internaționale.

Principii de tarificare

Art. 7. – (1) Tarifele de utilizare a infrastructurii sunt plătite gestionarului infrastructurii, iar acesta le utilizează la finanțarea activităților sale.

(2) Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului poate solicita gestionarului infrastructurii să furnizeze orice informații necesare cu privire la tarifele practicate. În această privință, gestionarul infrastructurii trebuie să fie în măsură să dovedească faptul că tarifele de utilizare a infrastructurii facturate în fapt oricărui operator de transport feroviar, prin aplicarea prevederilor art. 4 - 12, sunt în conformitate cu metoda, cu reglementarea și, dacă este cazul, cu baremurile stabilite în documentul de referință al rețelei.

(3) Tarifele percepute pentru setul minim de servicii și accesul prin rețea la facilitățile de servicii sunt egale cu costul direct rezultat din exploatarea trenurilor, cu excepția prevederilor alin. (4)-(7) și art. 8.

(4) Tariful de utilizare a infrastructurii poate include un tarif aferent cazului de insuficiență a capacităților, pe secțiunea identificabilă a infrastructurii, pe durata perioadelor de saturare.

(5) Tariful de utilizare a infrastructurii poate fi modificat pentru a se ține seama de costul efectelor pe care exploatarea trenurilor le are asupra mediului. Aceasta modificare este diferențiată în funcție de amploarea efectului produs.

(6) Tarificarea costurilor legate de mediu care conduce la o creștere a valorii globale a încasărilor realizate de gestionarul infrastructurii nu se poate efectua decât dacă se aplică, la un nivel comparabil, și în cazul modurilor de transport concurente.

(7) În absența unui nivel de tarifare comparabil al costurilor legate de mediu, aplicabil altor moduri de transport concurente, această modificare nu trebuie să aducă o schimbare a valorii globale a încasărilor realizate de gestionarul infrastructurii. Dacă s-a introdus un nivel comparabil de tarifare a costurilor legate de mediu, pentru transportul feroviar și pentru alte moduri de transport concurente, și dacă aceasta conduce la o creștere a încasărilor, modul de repartizare a acestor încasări suplimentare se face în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

(8) Pentru a se evita unele variații disproporționate nedorite, tarifele de utilizare menționate la alin. (3) - (7) pot fi exprimate sub formă de medii calculate pe o gamă suficientă de servicii feroviare și de perioade de timp. Mărimea relativă a tarifelor de utilizare a infrastructurii este în raport cu costurile aferente diferitelor servicii.

(9) Prezentul articol nu se referă la furnizarea serviciilor prevăzute la pct. 2 din anexa nr. 2. La stabilirea tarifelor serviciilor menționate la pct. 2 din anexa nr. 2, se ține seama de situația concurenței la căile ferate.

(10) Dacă serviciile prevăzute la pct. 3 - 4 din anexa nr. 2, ca prestații suplimentare și auxiliare, nu sunt propuse decât de un singur furnizor, tariful de utilizare impus pentru un asemenea serviciu este în concordanță cu costul prestației, calculat în funcție de gradul real de utilizare.

(11) Tarifele pentru capacități de infrastructură utilizate în scopul întreținerii infrastructurii nu pot fi mai mari decât valoarea netă a pierderii suportate de gestionarul de infrastructură în urma efectuării operațiunilor de întreținere, pierdere care trebuie recuperată.

Exceptări de la principiile de tarifare

Art. 8. – (1) Pentru recuperarea totală a costurilor gestionarului infrastructurii, se pot percepe, dacă piața se pretează la aceasta, unele majorări bazate pe principii eficiente, transparente și nediscriminatorii, garantând în același timp o competitivitate optimă, în special pentru transportul feroviar internațional de marfă. Sistemul de tarifare trebuie să respecte sporurile de productivitate realizate de operatorii de transport feroviar.

(2) Nivelul tarifelor nu trebuie să excludă utilizarea infrastructurilor de către unele segmente de piață care pot să achite cel puțin costul direct aferent exploatării serviciului feroviar, plus un indice de rentabilitate, dacă piața se pretează la aceasta.

(3) Pentru proiecte de investiții specifice care se vor realiza sau care au fost realizate cu cel mult 15 ani înainte de intrarea în vigoare a prezentei ordonanțe, gestionarul infrastructurii poate stabili sau menține tarife de utilizare mai ridicate bazate pe costul pe termen lung al unor asemenea proiecte, în măsura în care aceste creșteri ale costurilor se regăsesc în cheltuielile gestionarului infrastructurii și în măsura în care este vorba de proiecte destinate creșterii randamentului și/sau rentabilității, proiecte care în caz contrar nu ar putea sau nu ar fi putut fi puse în aplicare. Asemenea prevederi în

materie de tarifare pot cuprinde și unele acorduri privind partajarea riscurilor legate de unele investiții noi.

(4) Pentru a se evita orice discriminare, se procedează astfel încât tariful mediu de utilizare și tariful marginal de utilizare ale gestionarului infrastructurii să fie comparabile pentru o utilizare echivalentă a infrastructurii sale și astfel încât pentru serviciile comparabile furnizate pe același segment de piață să fie aplicate aceleași tarife de utilizare. În documentul de referință al rețelei, gestionarul infrastructurii trebuie să precizeze că sistemul de tarifare răspunde acestor cerințe, fără a dezvălui informații comerciale cu caracter confidențial.

(5) Dacă gestionarul infrastructurii intenționează să modifice elementele esențiale ale sistemului de tarifare menționat la alin. (1) și (2), el trebuie să informeze public despre aceasta într-o publicație proprie de specialitate cu cel puțin 3 luni înainte.

Reducerile

Art. 9. – (1) Prin derogare de la art. 7 alin. (3), orice reducere acceptată a tarifelor percepute unui operator de transport feroviar de către gestionarul infrastructurii, pentru o prestație de serviciu oricare ar fi aceasta, trebuie să îndeplinească criteriile prevăzute în prezentul articol.

(2) Cu excepția alin. (3), reducerile sunt destinate exclusiv economiei reale de cost administrativ realizate de gestionarul infrastructurii. Pentru a se stabili nivelul de reducere, nu se ține seama de acele economii care au fost deja incluse în tariful de utilizare perceput.

(3) Gestionarul infrastructurii poate institui sisteme de reducere care să se adreseze tuturor utilizatorilor de infrastructură și care acordă, pentru fluxuri de circulație specificate, reduceri limitate în timp, în scopul de a se încuraja dezvoltarea unor noi servicii feroviare, sau reduceri care favorizează utilizarea unor linii care sunt utilizate mult sub capacitatea lor.

(4) Reducerile nu pot fi aplicate decât la tarifele percepute pentru o secțiune determinată a infrastructurii.

(5) Sisteme de reduceri similare se aplică la servicii similare.

Sisteme de compensare a costurilor legate de mediu, a costurilor rezultate din accidente și a costurilor de infrastructură care nu sunt acoperite în cadrul celorlalte moduri de transport

Art. 10. – (1) Prin hotărâre a Guvernului avizată de Consiliul Concurenței, se poate institui, un sistem de compensare, privind utilizarea infrastructurii feroviare pe o durată limitată, a costurilor legate de mediu, a costurilor legate de accidente și a costurilor de infrastructură care nu sunt acoperite de modurile de transport concurente, atunci când neacoperirea acestor costuri poate fi stabilită și în măsura în care acestea depășesc costurile echivalente proprii căii ferate.

(2) Operatorul de transport feroviar care beneficiază de o compensare și se bucură de un drept exclusiv este obligat să ofere avantaje comparabile pentru utilizatori.

(3) Metodologia utilizată și calculele efectuate pentru sistemul de compensare trebuie incluse în hotărârea Guvernului prevăzută la alin. (1). Pe baza acestora se poate face dovada costurilor specifice ale infrastructurii de transport concurente care nu sunt acoperite și care pot să fie evitate de către transportul feroviar și aplicarea sistemului să se facă în mod nediscriminatoriu.

Sistemul de creștere a performanțelor

Art. 11. – (1) Prin stabilirea unui sistem de creștere a performanțelor, sistemele de tarificare a infrastructurii trebuie să încurajeze operatorii de transport feroviar și gestionarul infrastructurii să micșoreze defectările și să îmbunătățească performanțele rețelei feroviare. Acest sistem poate să cuprindă sancțiuni în cazul unor acțiuni care se află la originea unor defectări ale rețelei, compensări pentru întreprinderile care suportă efectele acestor defectări produse, precum și bonificații în cazul unor performanțe bune ce depășesc previziunile.

(2) Principiile de bază ale sistemului de îmbunătățire a performanțelor se aplică pentru totalitatea rețelei.

Tarife de rezervare a capacităților

Art. 12. – (1) Gestionarul infrastructurii poate percepe un tarif corespunzător pe capacitățile de infrastructură solicitate, dar care nu sunt utilizate. Acest tarif încurajează o utilizare eficientă a capacităților.

(2) Gestionarul infrastructurii trebuie să informeze orice parte interesată despre capacitățile de infrastructură alocate operatorilor de transport feroviar utilizatori.

CAPITOLUL III ALOCAREA CAPACITĂȚILOR DE INFRASTRUCTURĂ FERROVIARĂ

Drepturi privind capacitățile

Art. 13. – (1) Capacitățile de infrastructură disponibile sunt alocate de gestionarul infrastructurii și nu pot fi transferate de către beneficiar unui alt operator de transport feroviar sau unui alt serviciu.

(2) Orice tranzacție între operatorii de transport feroviar privind capacitățile de infrastructură este interzisă și conduce la excluderea de la alocarea de capacități.

(3) Utilizarea unor capacități de infrastructură de către un operator de transport feroviar, în scopul exercitării activităților unui solicitant care nu este operator de transport feroviar, nu este considerată un transfer.

(4) Dreptul de utilizare a capacităților de infrastructură, stabilite sub forma de trase, poate fi acordat solicitanților pentru o durată maximă corespunzătoare unei singure perioade de valabilitate a graficului de circulație.

(5) Gestionarul infrastructurii și un solicitant pot încheia un acord-cadru, conform art. 17, în ceea ce privește utilizarea capacităților pe infrastructura feroviară respectivă, pentru o durată mai mare de o singură perioadă de valabilitate din graficul de circulație.

(6) Drepturile și obligațiile gestionarului infrastructurii și respectiv ale solicitanților, în ceea ce privește alocarea capacităților, sunt stabilite pe bază de contract.

Alocarea capacităților

Art. 14. – (1) Prin hotărâre a Guvernului se poate aproba un regulament pentru alocarea capacităților de infrastructură, cu respectarea independenței de gestionare a companiei naționale care gestionează infrastructura feroviară. Reglementările specifice de alocare a capacităților se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului. Îndeplinirea procedurilor de alocare a acestor capacități revine gestionarului infrastructurii, care urmărește ca aceste capacități de infrastructură să fie alocate pe o baza echitabilă și nediscriminatorie și cu respectarea prevederilor legale.

(2) Gestionarul infrastructurii respectă confidențialitatea, din punct de vedere comercial, a informațiilor care îi sunt comunicate.

Colaborarea în vederea alocării capacităților de infrastructură a mai multor rețele feroviare

Art. 15. – (1) Gestionarul infrastructurii va coopera cu gestionari de infrastructură din alte state, în special din statele membre ale Uniunii Europene și statele candidate la aderare, în vederea creării și alocării eficiente a unor capacități de infrastructură care implică mai multe rețele feroviare. În cadrul acestor cooperări se stabilesc trase internaționale, în principal în cadrul Rețelei Transeuropene de Transport Feroviar de Marfă și se stabilesc procedurile necesare în acest scop. Aceste proceduri sunt supuse reglementărilor stabilite prin prezenta ordonanță.

(2) Gestionarul infrastructurii care participă la cooperări, potrivit alin. (1), va asigura publicarea într-o publicație proprie de specialitate a listei membrilor, a metodelor de funcționare ale acestei cooperări precum și toate criteriile utilizate pentru evaluarea și alocarea capacităților de infrastructură.

(3) În cadrul cooperării prevăzute la alin. (1), gestionarul infrastructurii participă la evaluarea privind necesitățile și, dacă este cazul, la propunerea și organizarea acestor trase internaționale, pentru a se facilita operarea trenurilor de marfă care fac obiectul unei cereri, conform prevederilor art. 23.

(4) Gestionarul infrastructurii va pune la dispoziția solicitanților acele trase internaționale prestabilite, în conformitate cu deciziile luate în cadrul cooperării prevăzute la alin. (1).

Solicitanții

Art. 16. – (1) Cererile pentru obținerea unor capacități de infrastructură feroviară pot fi depuse, conform legii, de operatorii de transport feroviar.

(2) Cererile operatorilor de transport feroviar străini și ale grupurilor internaționale constituite din acești operatori sunt acceptate în condițiile legii și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.

(3) Gestionarul infrastructurii poate stabili solicitanților unele reguli în vederea asigurării încasărilor previzionate și a utilizării viitoare a infrastructurii. Aceste reguli vor fi corespunzătoare, transparente și nediscriminatorii. Ele vor fi publicate, împreună cu principiile de alocare, în documentul de referință al rețelei.

(4) Prevederile alin. (3) se referă doar la furnizarea unei garanții financiare care nu trebuie să depășească un nivel corespunzător proporțional cu volumul de activitate preconizat al solicitantului, precum și la capacitatea de a prezenta oferte atrăgătoare în vederea obținerii de capacități de infrastructură.

Acorduri-cadru

Art. 17. – (1) Gestionarul infrastructurii poate încheia un acord-cadru cu un solicitant. Acest acord-cadru precizează caracteristicile capacităților de infrastructură feroviară solicitate de un solicitant, precum și ale capacităților de infrastructură care îi sunt oferite, pe orice durată de timp ce depășește o singură perioadă de valabilitate a graficului de circulație. Acordul-cadru nu va specifica trasa în mod detaliat dar va fi întocmit astfel încât să asigure interesele comerciale ale solicitantului. Acest acord-cadru se supune aprobării prealabile a Consiliului de supraveghere menționat la art. 30.

(2) Prevederile acordului-cadru nu pot împiedica utilizarea infrastructurii respective de către alți solicitanți sau alte servicii.

(3) Termenii acordului-cadru pot fi modificați sau limitați, pentru a se permite o mai bună utilizare a infrastructurii feroviare.

(4) Acordul-cadru poate cuprinde unele sancțiuni, precum penalități, majorări de întârziere și altele asemenea, pentru cazul când s-ar dovedi necesară modificarea sau încheierea sa.

(5) Acordul-cadru se încheie, în principiu, pe o durată de 5 ani. Gestionarul infrastructurii își poate da acordul, în unele cazuri specifice, pentru perioade mai mici sau mai mari. Orice perioadă cu o durată mai mare de 5 ani va fi justificată de existența unor contracte comerciale, a unor investiții particulare sau a unor riscuri. O durată mai mare de 10 ani nu este posibilă decât în cazuri excepționale, în principal atunci când este vorba de investiții importante și pe termen lung și, în special, atunci când acestea fac obiectul unor angajamente contractuale.

(6) Prevederile generale ale fiecărui acord-cadru vor fi comunicate, oricărei părți interesate, cu respectarea confidențialității comerciale.

Programul procesului de alocare a capacităților

Art. 18. - (1) Gestionarul infrastructurii va respecta calendarul privind alocarea capacităților de infrastructură prevăzut în anexa nr. 3.

(2) Gestionarul infrastructurii va participa împreună cu gestionarii de infrastructură implicați din alte state, conform art. 15, la convenirea traselor internaționale care vor fi incluse în graficul de circulație, înainte de începerea consultărilor asupra proiectului de grafic de circulație. Nu se vor opera modificări decât dacă este absolut necesar.

Cererile

Art. 19. - (1) Solicitanții pot prezenta gestionarului infrastructurii, conform legislației în vigoare, o cerere în scopul obținerii unor drepturi de utilizare a infrastructurii feroviare, în schimbul unui tarif de utilizare.

(2) Cererile privind graficul de circulație care se schimbă periodic trebuie să respecte termenele stabilite în anexa nr. 3.

(3) Solicitantul care este parte la un acord-cadru va depune cererea în conformitate cu prevederile acordului respectiv.

(4) Solicitanții pot solicita capacități de infrastructură care implică mai multe rețele feroviare, adresându-se gestionarului infrastructurii, care este astfel abilitat să acționeze în numele solicitantului, pe lângă ceilalți gestionari de infrastructură implicați, pentru identificare de capacități de infrastructură.

(5) În cadrul cooperării prevăzută la art. 15, gestionarul infrastructurii va proceda împreună cu ceilalți gestionari de infrastructură astfel încât, în cazul unor capacități de infrastructură care implică mai multe rețele feroviare, solicitanții să poată adresa cererile oricărui organism comun pe care gestionarii de infrastructură îl pot stabili.

Programarea

Art. 20. - (1) Gestionarul infrastructurii satisface toate cererile de capacități de infrastructură, în special cererile de trase care traversează mai multe rețele și să țină seama de toate constrângerile cărora vor trebui să le facă față solicitanții, cum ar fi consecințele economice asupra activității acestora.

(2) Gestionarul infrastructurii va putea, în cadrul procedurii de programare și de coordonare, să acorde prioritate anumitor servicii prevăzute la art. 22 și art. 24.

(3) Gestionarul infrastructurii va consulta părțile interesate în legătură cu proiectul graficului de circulație, lăsând la latitudinea acestora să-și prezinte observații pe durata unei perioade de cel puțin o lună. Părțile interesate sunt toate părțile care au depus o cerere de capacități de infrastructură, precum și celelalte părți care doresc să formuleze comentarii referitoare la influența pe care graficul de circulație ar putea s-o aibă asupra capacității lor de a furniza servicii feroviare, pe perioada valabilității graficului de circulație.

(4) Gestionarul infrastructurii adoptă măsuri corespunzătoare, astfel încât toate motivele de preocupare exprimate să fie luate în considerare.

Procedura de coordonare

Art. 21. – (1) Gestionarul infrastructurii care se confruntă, pe parcursul procesului de programare prevăzut la art. 20, cu unele cereri concurente, se va strădui ca printr-o coordonare a cererilor să asigure o cât mai bună adaptare a tuturor acestor cereri între ele.

(2) Atunci când situația este de așa natură încât se impune o coordonare, gestionarul infrastructurii are posibilitatea de a propune solicitanților capacități de infrastructură diferite de cele care au fost solicitate.

(3) Soluționarea eventualelor conflicte se va face prin consultarea gestionarului infrastructurii cu solicitanții respectivi.

(4) Principiile care reglementează procedura de coordonare vor fi definite în documentul de referință al rețelei. Aceste principii reflectă dificultatea de stabilire a traselor internaționale și consecințele pe care orice modificare riscă să le aibă asupra celorlalți gestionari de infrastructură din alte state.

(5) Atunci când o cerere de capacități de infrastructură nu poate fi satisfăcută fără o coordonare, gestionarul infrastructurii va urmări ca toate cererile să fie tratate pe baza acestei coordonări.

(6) Solicitantul poate să adreseze gestionarului infrastructurii o contestație privind alocarea capacității de infrastructură, fără a se încălca prevederile art. 30. Gestionarul infrastructurii soluționează contestația și comunică solicitantului în scris modul de soluționare în termen de 10 zile lucrătoare.

Saturarea capacităților de infrastructură

Art. 22. - (1) În situația în care, după coordonarea traselor solicitate și după consultarea solicitanților, se dovedește că satisfacerea favorabilă a tuturor cererilor de capacități de infrastructură este imposibilă, gestionarul infrastructurii va declara imediat secțiunea de infrastructură respectivă ca fiind infrastructură cu capacitate saturată. Se va proceda în mod similar și în cazul infrastructurilor despre care se poate crede că, într-un viitor apropiat, vor suferi de o lipsă de capacitate similară.

(2) În situația în care o infrastructură a fost declarată ca având capacitate saturată, gestionarul infrastructurii va proceda la o analiza a capacităților în conformitate cu prevederile art. 25, cu excepția cazului când s-a pus deja în aplicare un plan de sporire a capacităților, așa cum se prezintă la art. 26.

(3) Dacă tarifele de utilizare prevăzute la alin. (4) al art. 7, nu au fost percepute sau nu au dat rezultate satisfăcătoare, și dacă infrastructura a fost declarată ca fiind infrastructură cu capacitate saturată, gestionarul de infrastructură poate aplica, în plus, criterii de prioritate în alocarea capacităților de infrastructură.

(4) Criteriile de prioritate vor ține seama de importanța unui serviciu pentru colectivitate, în comparație cu orice alt serviciu care, din acest motiv, ar urma să fie exclus. Ele se stabilesc prin contractul de activitate încheiat pentru executarea obligațiilor de serviciu public social.

(5) 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 favoriza dezvoltarea sectorului feroviar de marfă, în condiții nediscriminatorii, aceste servicii trebuie să fie prioritare în alocarea capacităților de infrastructură.

(6) Gestionarului infrastructurii i se va putea acorda, dacă este cazul, o compensare corespunzătoare pierderii unor eventuale venituri ca urmare a necesității de a se atribui anumitor servicii o capacitate stabilită prin aplicarea celor prevăzute în prezentul alineat.

(7) În aplicarea criteriilor de prioritate trebuie să se țină seama, în principal, de consecințele acestei eventuale excluderi în alte state.

(8) Importanța serviciilor de transport feroviar de marfă, și în special a serviciilor de transport feroviar internațional de marfă, va fi luată în considerare în mod corespunzător la stabilirea criteriilor de prioritate.

(9) Procedurile care trebuie urmate și criteriile care se vor aplica, în cazul în care infrastructurile sunt declarate ca având o capacitate saturată, vor fi stabilite în documentul de referință al rețelei.

Cererile de ultim moment

Art. 23. – (1) Gestionarul infrastructurii va răspunde într-un termen cât mai scurt cu putință și, în orice caz, în următoarele 5 zile lucrătoare, unor cereri de ultim moment pentru trase individuale. Informațiile privind capacitățile neutilizate și disponibile sunt puse la dispoziția tuturor solicitanților care ar putea fi interesați să utilizeze aceste capacități.

(2) Gestionarul infrastructurii va efectua, dacă este cazul, o evaluare a necesității menținerii unei rezerve de capacități de infrastructură, în cadrul graficului de circulației definitiv, care să îi permită să răspundă rapid cererilor previzibile de ultim moment pentru capacități de infrastructură. Prezenta prevedere se aplică și în cazul infrastructurilor cu capacitate saturată.

Infrastructura specializată

Art. 24. – (1) Capacitatea infrastructurii va fi considerată disponibilă pentru utilizarea tuturor tipurilor de servicii, care sunt în conformitate cu caracteristicile impuse pentru utilizarea trasei respective, cu excepția prevederilor alin. (2) - (3).

(2) În situația în care există itinerarii de substituție corespunzătoare, gestionarul infrastructurii poate desemna, după consultarea părților interesate, unele infrastructuri specifice care să fie utilizate pentru tipuri determinate de trafic. Atunci când s-a efectuat

o asemenea desemnare, gestionarul infrastructurii poate acorda prioritate acestui tip de trafic cu ocazia alocării capacităților de infrastructură.

(3) Această desemnare nu va constitui un obstacol în utilizarea acestor infrastructuri pentru alte tipuri de trafic, în cazul în care sunt disponibile capacități, iar materialul rulant prezintă caracteristicile tehnice impuse pentru utilizarea liniei respective.

(4) În situația în care infrastructura a fost desemnată în conformitate cu prevederile alin. (2) și (3), se va specifica acest lucru în documentul de referință al rețelei.

Analiza capacităților de infrastructură

Art. 25. – (1) Scopul analizei capacităților constă în stabilirea restricțiilor de capacități de infrastructură care nu permit ca cererile de capacități să poată fi satisfăcute în mod corespunzător, precum și în propunerea unor metode care să permită satisfacerea cererilor suplimentare. Această analiză va stabili motivele acestei saturări a capacităților și măsurile care ar putea fi luate, pe termen scurt și mediu, pentru remedierea acestei situații.

(2) Analiza se va referi la infrastructură, procedurile de exploatare, tipul diferitelor servicii oferite și consecințele acestor factori asupra capacităților de infrastructură. Măsurile care trebuie preconizate cuprind, în special, modificarea itinerarului, reprogramarea serviciilor, modificarea vitezelor și îmbunătățirea infrastructurii.

(3) Analiza capacităților va fi finalizată în termen de șase luni de la data la care infrastructura a fost declarată ca având capacitate saturată.

Planul de sporire a capacităților

Art. 26. – (1) În termen de șase luni de la finalizarea analizei capacităților, gestionarul infrastructurii va prezenta un plan de sporire a capacităților.

(2) Planul de sporire a capacităților este întocmit după consultarea cu utilizatorii infrastructurii respective, cu capacitate saturată, și va cuprinde:

- a) motivele saturării capacității de infrastructură;
- b) evoluția probabilă a traficului ;
- c) constrângerile la care este supusă dezvoltarea infrastructurii;
- d) soluțiile care pot fi preconizate referitor la sporirea capacităților și costul acestora, în special în ceea ce privește modificările probabile ale tarifelor de acces.

(3) Pe baza unei analize cost-beneficiu a eventualelor măsuri preconizate, în acest plan se stabilesc, de asemenea, acțiunile care trebuie întreprinse pentru sporirea capacităților de infrastructură și se prezintă un calendar pentru punerea în aplicare a acestor măsuri.

(4) Planul de sporire a capacităților se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.

(5) Gestionarul infrastructurii renunță la perceperea oricărui tarif conform alin. (4) al art. 7 pentru infrastructura în cauză, în următoarele cazuri :

- a) nu prezintă un plan de sporire a capacităților de infrastructură, sau
- b) întârzie să pună în aplicare planul de acțiune întocmit în cadrul planului de sporire a capacităților de infrastructură.

(6) Cu excepția prevederilor art. 30, gestionarul infrastructurii poate să perceapă în continuare aceste tarife de acces în situația în care:

- a) planul de sporire a capacităților nu poate fi pus în aplicare din motive independente de voința sa;
- b) opțiunile care i se oferă nu sunt viabile din punct de vedere economic sau financiar.

Utilizarea traselor

Art. 27. – (1) Gestionarul infrastructurii impune, în special în cazul infrastructurii cu capacitate saturată, renunțarea la o trasă a cărei utilizare, pe o perioadă de cel puțin o lună, a fost sub pragul specificat în documentul de referință al rețelei, numai dacă această utilizare sub capacitate nu este datorată altor cauze decât celor economice, cauze pe care operatorii nu le pot ține sub control.

(2) Gestionarul infrastructurii poate stabili în documentul de referință al rețelei condițiile în care se iau în considerație nivelele de utilizare anterioare ale traselor cu ocazia stabilirii priorităților, în cadrul procedurii de alocare a capacităților.

Capacitățile de infrastructură pentru întreținerea programată a rețelei

Art. 28. - (1) Cererile de capacități de infrastructură în vederea efectuării lucrărilor de întreținere vor fi prezentate în cadrul procesului de programare.

(2) Gestionarul infrastructurii va ține seama în mod corespunzător de consecințele pe care rezervările de capacități de infrastructură în vederea întreținerii programate a rețelei le pot avea asupra celorlalți solicitanți.

Măsuri particulare care se impun în cazul unor perturbări ale circulației

Art. 29. – (1) În cazul unor perturbări ale circulației trenurilor, ca urmare a unei defectări tehnice sau a unui eveniment feroviar, gestionarul infrastructurii trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a asigura restabilirea situației normale. În acest scop, el întocmește un plan de intervenție, care cuprinde o listă a diferitelor organisme publice care trebuie alertate în cazul producerii unor evenimente feroviare grave sau a unor perturbări serioase ale circulației.

(2) În caz de urgență sau de necesitate absolută, justificată printr-o defectare care face ca infrastructura să fie momentan inutilizabilă, trasele alocate pot fi anulate fără preaviz, pe durata de timp necesară pentru restabilirea sistemului. Dacă consideră

necesar, gestionarul infrastructurii poate solicita operatorilor de transport feroviar să-i pună la dispoziție mijloacele care estimează că sunt cele mai adecvate în scopul restabilirii, în cel mai scurt timp, a situației normale.

(3) În situația prevăzută la alin. (1) și (2), autoritatea de stat competentă în ceea ce privește asigurarea siguranței feroviare poate solicita operatorilor de transport feroviar să participe la controlul propriilor lor aplicări și respectări a regulilor și standardelor de siguranță.

CAPITOLUL IV

DISPOZIȚII GENERALE ȘI FINALE

Consiliul de supraveghere

Art. 30. – (1) Se înființează Consiliul de supraveghere constituit din specialiști din cadrul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului. Președintele Consiliului de supraveghere este secretarul de stat cu atribuții în domeniul transportului feroviar, iar în componența consiliului se numesc specialiști cel puțin din domeniile: feroviar, integrare europeană, economic și juridic.

(2) Regulamentul de organizare și funcționare, atribuțiile și finanțarea Consiliului de supraveghere se aprobă prin hotărâre a Guvernului.

(3) Solicitantul poate sesiza Consiliul de supraveghere, în cazul în care se consideră vătămat, pentru a face contestație împotriva deciziilor luate de gestionarul de infrastructură sau, dacă este cazul, de operatorul de transport feroviar cu privire la:

- a) documentul de referință al rețelei;
- b) criteriile conținute în acest document;
- c) procedura de alocare a capacităților și rezultatele acesteia;
- d) sistemul de tarificare;
- e) nivelul sau structura tarifelor de utilizare a infrastructurii pe care trebuie să le plătească, sau pe care ar putea avea obligația să le plătească;
- f) certificatul de siguranță, aplicarea și controlul normelor și a regulilor de siguranță.

(4) Consiliul de supraveghere va asigura că tarifele stabilite de gestionarul infrastructurii sunt în conformitate cu prevederile de la capitolul II și au un caracter nediscriminatoriu. Negocierile între solicitanți și gestionarul infrastructurii cu privire la nivelul tarifelor de utilizare a infrastructurii sunt autorizate numai dacă au loc sub supravegherea acestui consiliu. Consiliul de supraveghere va interveni imediat în cazul când negocierile ar putea să contravină prevederilor din prezenta ordonanță.

(5) Consiliul de supraveghere este abilitat să solicite gestionarului infrastructurii, solicitanților și oricărei alte părți interesate să furnizeze informațiile necesare; aceste informații vor fi prezentate fără întârziere.

(6) Consiliul de supraveghere are obligația să se pronunțe asupra tuturor contestațiilor și va adopta măsurile necesare pentru remedierea situației, într-un termen de maximum două luni de la primirea tuturor informațiilor.

(7) Deciziile luate de Consiliul de supraveghere au un caracter obligatoriu pentru toate părțile implicate, cu excepția prevederilor alin. (10).

(8) În cazul în care se introduce contestație împotriva unui refuz de alocare a capacităților de infrastructură, sau împotriva modalităților unei propuneri de capacitate, Consiliul de supraveghere fie confirmă că nu este cazul să se modifice decizia luată de gestionarul de infrastructură, fie solicită modificarea deciziei care face obiectul reclamației, în conformitate cu liniile directe stabilite de Consiliul de supraveghere.

(9) Contestațiile împotriva deciziilor luate de Consiliul de supraveghere se soluționează de instanțele judecătorești competente, potrivit Legii contenciosului administrativ nr. 29/1990, cu modificările ulterioare.

Cooperarea cu organisme de supraveghere din alte state

Art. 31. - Consiliul de supraveghere efectuează schimburi de informații cu organisme de supraveghere similare din statele membre ale Uniunii Europene și din statele candidate la aderare cu privire la activitatea lor, la principiile și practicile lor decizionale, astfel încât principiile decizionale ale acestuia să fie armonizate cu cele ale organismelor de supraveghere din statele membre ale Uniunii Europene.

Certificatul de siguranță

Art. 32. - (1) Reglementările privind certificarea în materie de siguranță pentru operatorii de transport feroviar precum și pentru operatorii de transport feroviar străini și grupurile internaționale prevăzuți la lit. b) art. 2, care sunt înființați sau care se vor înființa, trebuie să fie în conformitate cu prezentul articol.

(2) Operatorii de transport feroviar au obligația prezentării unui certificat de siguranță în care să fie stabilite cerințele în materie de siguranță care le sunt impuse, în scopul asigurării siguranței circulației pe rutele respective.

(3) Pentru obținerea certificatului de siguranță, operatorul de transport feroviar trebuie să respecte reglementările din legislația națională, impuse în mod nediscriminatoriu, în ceea ce privește cerințele tehnice și operaționale specifice pentru serviciile feroviare și cerințele de siguranță care se aplică personalului, materialului rulant și organizării interne.

(4) Operatorul de transport feroviar trebuie să prezinte dovada că personalul său destinat conducerii trenurilor și personalul însoțitor al trenurilor posedă pregătirea necesară, pentru a se conforma regulilor de circulație aplicate de gestionarul infrastructurii și pentru a respecta cerințele de siguranță care îi sunt impuse, pentru asigurarea circulației trenurilor.

(5) Operatorul de transport feroviar trebuie să dovedească că materialul rulant care intră în componența acestor trenuri a fost aprobat de Autoritatea Feroviară Română - AFER și a fost verificat în conformitate cu reglementările de exploatare aflate în vigoare pentru infrastructura utilizată. Certificatul de siguranță se eliberează de Autoritatea Feroviară Română – AFER, conform prevederilor legale în vigoare.

Răspunderea

Art. 33. - Încălcarea prevederilor prezentei ordonanțe atrage răspunderea materială, civilă, contravențională sau penală, după caz, a celor vinovați.

Contravenții

Art. 34. - (1) Constituie contravenții și se sancționează următoarele fapte:

a) nerespectarea prevederilor art. 4 alin. (5), cu amendă de la 50.000.000 lei la 100.000.000 lei;

b) nerespectarea prevederilor art. 4 alin. (6) cu amendă de la 50.000.000 lei la 100.000.000 lei;

c) nerespectarea prevederilor art. 10 alin. (2), cu amendă de la 50.000.000 lei la 200.000.000 lei;

d) nerespectarea prevederilor art. 13 alin. (2), cu amendă de la 100.000.000 lei la 200.000.000 lei;

(2) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la alin. (1) se fac de către personalul împuternicit prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.

(3) Contravenientul poate achita, pe loc sau în termen de cel mult 48 de ore de la data încheierii procesului-verbal ori, după caz, de la data comunicării acestuia, jumătate din minimul amenzii prevăzute la alin. (1), agentul constatatator făcând mențiune despre această posibilitate în procesul-verbal.

(4) Dispozițiile prezentei ordonanțe referitoare la contravenții se completează cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare.

Alte dispoziții

Art. 35. – Anexele nr. 1- 3 fac parte integrantă din prezenta ordonanță a Guvernului.

Abrogări

Art. 36. – Pe data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe, se abrogă Ordonanța Guvernului nr.133/2000 privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.431 din 2 septembrie 2000, cu modificările ulterioare.



Contrasemnează:

**Ministrul transporturilor,
construcțiilor și turismului
MIRON TUDOR MIREA**

**Ministrul integrării europene
HILDEGARD CAROLA PUWAK**

Hildegard Puwak

**Ministrul finanțelor publice
MIHAI NICOLAE TĂNĂSESCU**

București, 28 august 2003
Nr. 89