



PARLAMENTUL ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR **SENATUL**

L E G E

**pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 89/2003 privind
alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării
infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță**

Parlamentul României adoptă prezenta lege

Art.I. - Se aprobă Ordonanța Guvernului nr. 89 din 28 august 2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță, adoptată în temeiul art.1 pct.II. 12 din Legea nr. 279/2003 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe, și publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 623 din 31 august 2003, cu următoarele modificări și completări:

1. Articolul 1 va avea următorul cuprins:

“Domeniul de aplicare

Art.1. - (1) Obiectul prezentei ordonanțe îl constituie principiile și procedurile pentru 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 administratorului 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 privind alocarea capacităților infrastructurii feroviare și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare se pot stabili prin hotărâre a Guvernului pentru următoarele cazuri:

a) rețele independente, locale sau regionale pentru transporturile de călători;

b) rețele de interes local numai pentru operarea transportului de călători;

c) rețele de interes local utilizate numai pentru servicii de transporturi de marfă, atât timp cât operează un singur operator și 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;

e) infrastructuri feroviare private sau publice, administrate de agenți economici care nu au ca principal obiect de activitate administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare și gestionarea sistemelor de conducere a circulației, de control și siguranță a infrastructurii.

(4) Condițiile generale privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare, pentru excepțiile prevăzute la alin. (3), se vor reglementa prin hotărâre a Guvernului.

(5) Administratorii de infrastructură feroviară prevăzuți la alin.(3) lit.d) și e), în condițiile în care infrastructura respectivă servește și alți beneficiari și operatori de transport feroviar, vor pune la dispoziție, în mod nediscriminatoriu, infrastructura feroviară pe care o administrează, acestor beneficiari și operatori de transport feroviar la tarife comparabile cu cele utilizate de administratorii de infrastructură feroviară, prevăzute în prezenta ordonanță.”

2. Articolul 2 va avea următorul cuprins:

“Definiții

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

a) *acord - cadru* - un acord general, încheiat în condițiile legii, prin care sunt stabilite drepturile și obligațiile unui solicitant și ale administratorului infrastructurii în ceea ce privește capacitățile de infrastructură care urmează să fie alocate și tarifarea care se aplică numai pe o durată ce depășește o singură perioadă de valabilitate a graficului de circulație;

b) *administratorul infrastructurii* - orice organism sau orice agent economic care are ca obiect principal de activitate administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare; aceasta include și gestionarea sistemelor de conducere a circulației, de control și de siguranță a infrastructurii;

c) *alocare* - repartizarea capacității de infrastructură feroviară de către administratorul infrastructurii;

d) *capacitate de infrastructură* - posibilitatea maximă de programare a traselor pentru un segment de infrastructură pe o anumită perioadă;

e) *coordonare* - procedura prin care organismul de alocare a capacităților de infrastructură feroviară și solicitanții rezolvă situațiile cererilor de rezervare concurente pentru capacitatea de infrastructură;

f) *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 unei capacități de infrastructură; acest document conține, de asemenea, informațiile necesare pentru a se permite introducerea cererilor de capacități de infrastructură;

g) *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;

h) *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; infrastructura feroviară poate fi publică sau privată;

i) *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;

j) *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 acest agent economic; acest termen include, de asemenea, și agenții economici care asigură numai tracțiunea;

k) *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";

l) *rețea* - totalitatea infrastructurii feroviare;

m) *rețea independentă* - infrastructură feroviară care nu este conectată la rețeaua feroviară;

n) *rută alternativă* - altă rețea feroviară care asigură legătura între două puncte ale rețelei feroviare;

o) *solicitant* - orice operator de transport feroviar român sau orice operator de transport feroviar străin și/sau orice grup internațional de operatori de transport feroviar, 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;

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

3. La articolul 3, alineatele (1) și (2) vor avea următorul cuprins:

“Art.3. - (1) Administratorul 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 a acestui document.

(2) În documentul de referință al rețelei se prevăd caracteristicile infrastructurii puse la dispoziția operatorilor de transport feroviar. Conținutul documentului de referință al rețelei este prevăzut în anexa nr.1.”

4. Articolul 4 va avea următorul cuprins:

“Stabilirea și perceperea tarifelor de utilizare a infrastructurii feroviare

Art.4. - (1) Stabilirea cadrului general pentru tarifarea utilizării infrastructurii feroviare publice se face prin contractul de activitate al companiei naționale care administrează infrastructura, încheiat cu Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, conform prevederilor art. 19 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului 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 tarifare specifice se face prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.

(2) Calculul tarifului pentru utilizarea infrastructurii feroviare publice și încasarea acestuia revin administratorului infrastructurii.

(3) În cazul în care administratorul 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 tarifare independent prin cadrul legal existent, prin organizare sau prin mecanismele de luare a deciziilor.

(4) Administratorul infrastructurii cooperează cu administratori de infrastructură din alte state, astfel încât să asigure utilizarea eficientă a Rețelei transeuropene de transport feroviar de marfă. În acest scop, administratorul infrastructurii va acționa cu administratori de infrastructură din alte state la stabilirea unor organizări comune care sunt necesare. Orice cooperare sau organizare comună este supusă reglementărilor prevăzute în prezenta ordonanță.

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

(6) Administratorul infrastructurii trebuie să asigure aplicarea sistemului de tarifare, 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) Administratorul infrastructurii trebuie să respecte confidențialitatea, din punct de vedere comercial, a informațiilor care îi sunt comunicate de solicitanți.”

5. Articolul 5 va avea următorul cuprins:

“Serviciile furnizate operatorilor de transport feroviar

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 nediscriminatoriu, iar cererile operatorilor de transport feroviar nu pot fi respinse decât dacă există opțiuni alternative în condițiile pieței.

(2) Dacă administratorul infrastructurii furnizează unul dintre 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 administratorului infrastructurii sau altor furnizori un set de prestații auxiliare, prevăzute la pct. 4 din anexa nr. 2.”

6. Articolul 6 va avea următorul cuprins:

“Costul infrastructurii și contabilitatea

Art.6 - (1) Conturile administratorului 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) Administratorul infrastructurii poate fi încurajat prin unele măsuri stimulative să reducă costurile de furnizare a serviciilor pe infrastructură și nivelul tarifelor de utilizare a infrastructurii, 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 administratorului infrastructurii sunt convenite în prealabil și acoperă întreaga durată a contractului.

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

7. La articolul 7, alineatele (1)-(7) și (11) vor avea următorul cuprins:

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

(2) Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului poate solicita administratorului infrastructurii să furnizeze orice informații necesare cu privire la tarifele practicate. În această privință administratorul 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 de repartizare a costurilor, cu reglementarea și, dacă este cazul, cu baremurile stabilite în documentul de referință al rețelei.

(3) Tarifele percepute pentru setul minim de prestații prevăzute la pct. 1 din anexa nr. 2, precum și pentru utilizarea infrastructurii feroviare și serviciile prevăzute în anexa nr. 2, trebuie să fie egale cu costul direct rezultat din utilizarea infrastructurii și serviciile furnizate, cu excepția prevederilor alin. (4) - (7) și ale art. 8.

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

(5) Tariful de utilizare a infrastructurii poate include un tarif suplimentar aferent costului efectelor pe care exploatarea trenurilor le are asupra mediului. Acest tarif suplimentar este diferențiat în funcție de amploarea efectului produs.

(6) Tariful suplimentar stabilit conform prevederilor alin. (5) care conduce la o creștere a valorii globale a încasărilor realizate de administratorul infrastructurii nu se poate aplica decât dacă se utilizează, la un nivel comparabil, și în cazul modurilor de transport concurente.

(7) În absența unui nivel de tarifare comparabil al efectelor asupra mediului, aplicabil altor moduri de transport concurente, această modificare nu trebuie să aducă o schimbare a valorii globale a încasărilor realizate de administratorul infrastructurii. Dacă s-a introdus un nivel comparabil de tarifare al efectelor asupra mediului 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.

.....

(11) Se pot percepe tarife suplimentare pentru diminuarea capacității infrastructurii feroviare, în scopul întreținerii acesteia. Aceste tarife suplimentare nu pot fi mai mari decât valoarea netă a pierderii suportate de administratorul de infrastructură în urma efectuării operațiunilor de întreținere, pierdere care trebuie recuperată.”

8. Articolul 8 va avea următorul cuprins:

“Exceptări de la principiile de tarifare

Art.8. - (1) Pentru recuperarea totală a costurilor administratorului 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) Peste nivelul tarifelor calculate conform prevederilor art.7 se poate aplica 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, administratorul 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 administratorului infrastructurii și în măsura în care este vorba de proiecte destinate creșterii randamentului și/sau a 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 infrastructurii să fie comparabile pentru o utilizare echivalentă a infrastructurii 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 administratorul infrastructurii trebuie să precizeze că sistemul de tarifare răspunde acestor cerințe, fără a dezvălui informații comerciale cu caracter confidențial.

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

9. La articolul 9, titlul articolului și alineatele (1)-(3) vor avea următorul cuprins:

“Reducerile de tarife

Art. 9. - (1) Prin derogare de la art.7 alin. (3), orice reducere acceptată a tarifelor percepute unui operator de transport feroviar de către administratorul 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 administratorul 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) Administratorul 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.”

10. La articolul 10, alineatele (1) și (2) vor avea următorul cuprins:

“Art.10. - (1) Prin hotărâre a Guvernului, avizată de Consiliul Concurenței, se poate institui, pe o durată limitată, un sistem de compensare a costurilor incluse în tarifele de utilizare a infrastructurii feroviare, care nu sunt suportate de operatorii de transport care utilizează alte moduri de transport.

(2) Administratorul de infrastructură feroviară care beneficiază de o compensare și se bucură de un drept exclusiv este obligat să ofere avantaje comparabile pentru utilizatori.”

11. La articolul 10, după alineatul (2) se introduce alineatul (2¹), cu următorul cuprins:

“(2¹) Operatorii de transport feroviar care beneficiază de tariful de utilizare a infrastructurii, stabilit conform art. 10 alin. (1), sunt obligați să ofere avantaje comparabile pentru clienții lor.”

12. La articolul 11, alineatul (1) va avea următorul cuprins:

“Art.11. - (1) Prin stabilirea unui sistem de creștere a performanțelor, sistemele de tarifare a infrastructurii trebuie să încurajeze operatorii de transport feroviar și administratorul 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 agenții economici care suportă efectele acestor defectări produse, precum și bonificații în cazul unor performanțe bune ce depășesc previziunile.”

13. Articolul 12 va avea următorul cuprins:**“Tarife de rezervare a capacităților de infrastructură**

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

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

14. La articolul 13, alineatele (1), (2), (5) și (6) vor avea următorul cuprins:

“Art.13. - (1) Capacitățile de infrastructură disponibile alocate de administratorul infrastructurii nu pot fi transferate de către utilizator unui alt operator de transport feroviar sau unui alt serviciu.

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

.....
 (5) Administratorul infrastructurii și un solicitant pot încheia un acord-cadru, conform art. 17, în ceea ce privește utilizarea capacităților de infrastructură feroviară, pentru o durată mai mare de o singură perioadă de valabilitate a graficului de circulație.

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

15. Articolul 14 va avea următorul cuprins:**“Alocarea capacităților de infrastructură**

Art.14. - (1) Prin hotărâre a Guvernului se aprobă Regulamentul pentru alocarea capacităților de infrastructură, cu respectarea independenței de administrare a companiei naționale care administrează infrastructura feroviară. Reglementările specifice de alocare a capacităților de infrastructură se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului. Îndeplinirea procedurilor de alocare a acestor capacități revine administratorului infrastructurii, care urmărește ca aceste capacități de infrastructură să fie alocate pe o bază echitabilă și nediscriminatorie și cu respectarea prevederilor legale.

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

16. Articolul 15 va avea următorul cuprins:

“Colaborarea în vederea alocării capacităților de infrastructură a mai multe rețele feroviare

Art.15. - (1) Administratorul infrastructurii naționale va coopera cu administratori 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) Administratorul infrastructurii care participă la cooperări potrivit alin. (1) va asigura publicarea într-o publicație proprie de specialitate a listei membrilor, a metodelor de funcționare a acestei cooperări, precum și toate criteriile utilizate pentru evaluarea și alocarea capacităților de infrastructură.

(3) În cadrul cooperării prevăzute la alin. (1), administratorul 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) Administratorul infrastructurii va pune la dispoziția solicitanților acele trase internaționale prestabilite, în conformitate cu deciziile luate în cadrul cooperării prevăzute la alin. (1).”

17. La articolul 16, alineatele (1) și (3) vor avea următorul cuprins:

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

.....

(3) Administratorul 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.”

18. La articolul 17, alineatele (1) și (5) vor avea următorul cuprins:

“Art.17. - (1) Administratorul 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 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.

.....

(5) Acordul-cadru se încheie, în principiu, pe o durată de 5 ani. Administratorul 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 și se aprobă cu avizul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului. 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.

19. Articolul 18 va avea următorul cuprins:

“Programul procesului de alocare a capacităților de infrastructură

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

(2) Administratorul infrastructurii va participa împreună cu administratorii 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.”

20. La articolul 19, titlul articolului și alineatele (1), (4) și (5) vor avea următorul cuprins:

“Solicitarea capacităților de infrastructură

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

.....

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

(5) În cadrul cooperării prevăzute la art. 15, administratorul infrastructurii va proceda împreună cu ceilalți administratori 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 administratorii de infrastructură îl pot stabili.”

21. Articolul 20 va avea următorul cuprins:

“Alocarea capacităților de infrastructură

Art.20. - (1) Administratorul infrastructurii satisface toate cererile de capacități de infrastructură, în special cererile de trase care traversează mai multe rețele.

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

(3) Administratorul infrastructurii va consulta părțile interesate în legătură cu proiectul graficului de circulație, lăsând la latitudinea acestora să-și prezinte observații pe o perioadă 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.”

22. Articolul 21 va avea următorul cuprins:

“Procedura de coordonare

Art.21. - (1) Administratorul infrastructurii care se confruntă, pe parcursul procesului de programare prevăzut la art. 20, cu unele cereri concurente, este obligat ca prin coordonarea cererilor să asigure o cât mai bună adaptare a tuturor acestor cereri între ele.

(2) Atunci când se impune o coordonare, administratorul infrastructurii propune solicitanților capacități de infrastructură diferite de cele care au fost solicitate.

(3) Soluționarea eventualelor conflicte se va face prin consultarea administratorului 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 administratori de infrastructură din alte state.

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

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

23. La articolul 22, alineatele (1)-(4), (6) și (9) vor avea următorul cuprins:

“Art.22. - (1) În situația în care, după coordonarea traselor solicitate și după consultarea solicitanților, se dovedește că satisfacerea favorabilă a tuturor cererilor de capacitate de infrastructură este imposibilă, administratorul infrastructurii va declara imediat secțiunea de infrastructură respectivă ca fiind infrastructură cu capacitate saturată.

(2) În situația în care o infrastructură a fost declarată ca având capacitate saturată, administratorul infrastructurii va proceda la o analiză a capacităților de infrastructură 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 art. 7 alin. (4) nu au fost percepute sau nu au dat rezultate satisfăcătoare și dacă infrastructura a fost declarată ca fiind infrastructură cu capacitate saturată, administratorul de infrastructură poate aplica, în plus, criteriile de prioritate în alocarea capacităților de infrastructură. Criteriile de prioritate se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.

(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 includ în contractul de activitate încheiat pentru executarea obligațiilor de serviciu public social.

.....

(6) Administratorului 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.

.....

(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 incluse în documentul de referință al rețelei.”

24. Articolul 23 va avea următorul cuprins:

“Cererile de ultim moment

Art.23. - (1) Administratorul infrastructurii va răspunde în următoarele 5 zile lucrătoare unor cereri de ultim moment pentru trase individuale. Informațiile privind capacitățile de infrastructură neutilizate și disponibile sunt puse la dispoziția tuturor solicitanților care ar putea fi interesați să utilizeze aceste capacități.

(2) Administratorul infrastructurii va efectua, dacă este cazul, o evaluare a necesității menținerii unei rezerve de capacități de infrastructură, în cadrul graficului de circulație 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.”

25. La articolul 24, alineatul (2) va avea următorul cuprins:

“(2) În situația în care există rute alternative corespunzătoare, administratorul 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, administratorul infrastructurii poate acorda prioritate acestui tip de trafic cu ocazia alocării capacităților de infrastructură.”

26. La articolul 25, alineatul (1) va avea următorul cuprins:

“Art.25. - (1) Scopul analizei capacităților de infrastructură 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 inițiale și a cererilor suplimentare. Această analiză va stabili motivele acestei

saturări a capacităților de infrastructură și măsurile care ar putea fi luate, pe termen scurt și mediu, pentru remedierea acestei situații.”

27. La articolul 26, alineatul (1), litera d) a alineatului (2), alineatul (5) și partea introductivă a alineatului (6) vor avea următorul cuprins:

“Art.26. - (1) În termen de 6 luni de la finalizarea analizei capacităților de infrastructură, administratorul infrastructurii va prezenta un plan de sporire a capacităților.

.....

d) soluțiile care pot fi preconizate referitor la sporirea capacităților de infrastructură și costul acestora, în special în ceea ce privește modificările probabile ale tarifelor de utilizare.

.....

(5) Administratorul infrastructurii renunță la perceperea oricărui tarif aferent cazului de insuficiență a capacităților conform art. 7 alin. (4) pentru infrastructura cu capacitate saturată, în următoarele cazuri:

a) nu prezintă în termen 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) Administratorul infrastructurii poate să perceapă în continuare aceste tarife de utilizare în situația în care.”

28. Articolul 27 va avea următorul cuprins:

“Utilizarea traselor

Art.27 - (1) Administratorul 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) Administratorul infrastructurii poate stabili în documentul de referință al rețelei condițiile în care se iau în considerare nivelurile de utilizare anterioare ale traselor cu ocazia stabilirii priorităților, în cadrul procedurii de alocare a capacităților.”

29. La articolul 28, alineatul (2) va avea următorul cuprins:

“(2) Administratorul 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.”

30. La articolul 29, alineatele (1) și (2) vor avea următorul cuprins:

“Art.29 - (1) În cazul unor perturbări ale circulației trenurilor, ca urmare a unei defectări tehnice sau a unui eveniment feroviar, administratorul infrastructurii este obligat să asigure 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 feroviare.

(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 necesară pentru restabilirea sistemului. Dacă consideră necesar, administratorul infrastructurii poate solicita operatorilor de transport feroviar să-i pună la dispoziție, contra cost, mijloacele care estimează că sunt cele mai adecvate în scopul restabilirii, în cel mai scurt timp, a situației normale.”

31. La articolul 30, partea introductivă a alineatului (3) și alineatele (4)-(6) și (8) vor avea următorul cuprins:

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

.....

(4) Consiliul de supraveghere se va asigura că tarifele stabilite de administratorul infrastructurii sunt în conformitate cu prevederile cap. II și au un caracter nediscriminatoriu. Negocierile între solicitanți și administratorul 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 în care negocierile ar putea să contravină prevederilor prezentei ordonanțe.

(5) Consiliul de supraveghere este abilitat să solicite administratorului 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 o lună de la primirea tuturor informațiilor.

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

32. La articolul 32, alineatul (4) va avea următorul cuprins:

“(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 administratorul infrastructurii și pentru a respecta cerințele de siguranță care îi sunt impuse, pentru asigurarea circulației trenurilor.”

33. La articolul 34, literele a) și c) ale alineatului (1) vor avea următorul cuprins:

“a) nerespectarea prevederilor art. 4 alin. (5) și (6), cu amendă de la 50.000.0000 lei la 100.000.000 lei;”

c) nerespectarea prevederilor art. 1 alin. (5) și art. 10 alin. (2), cu amendă de la 50.000.000 lei la 200.000.000 lei;”

34. La articolul 34, litera b) a alineatului (1) se abrogă.

35. La anexa nr.1, litera a) a punctului 3 va avea următorul cuprins:

“a) procedura depunerii de către solicitant la administratorul infrastructurii a cererilor de capacități de infrastructură;”

36. La anexa nr. 2, litera b) a punctului 2 va avea următorul cuprins:

“b) infrastructurile de aprovizionare cu combustibil, aflate în proprietatea administratorului infrastructurii;”

37. La anexa nr. 3, punctele 2, 4 și 5 vor avea următorul cuprins:

“2. Modificările graficului de circulație intervin în a doua zi de sâmbătă a lunii decembrie, la miezul nopții. În cazul în care se operează unele modificări sau corecturi după perioada de iarnă, în particular se ține seama, dacă este cazul, de schimbările în mersul de tren al traficului regional de călători, acestea se aplică în a doua zi de sâmbătă a lunii iunie, la miezul nopții, precum și în alte momente, între aceste date, dacă este cazul, convenite cu administratorii de infrastructură, conform art. 18 din ordonanță.


.....
4. Administratorul infrastructurii participă împreună cu administratorii de infrastructură sau organisme de alocare competente din alte state, cu cel mult 11 luni înaintea intrării în vigoare a graficului de circulație, la stabilirea de trase internaționale provizorii. Administratorul infrastructurii se va asigura, pe cât posibil, că aceste trase sunt respectate în derularea procedurii.

5. După cel mult 4 luni de la data limită stabilită pentru prezentarea ofertelor de către solicitanți, administratorul infrastructurii întocmește un proiect de grafic de circulație.”

Art. II. - Ordonanța Guvernului nr. 89/2003 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță, modificată și completată prin prezenta lege, se va republica în Monitorul Oficial al României, Partea I, dându-se textelor numerotarea corespunzătoare.


Această lege a fost adoptată de Camera Deputaților în ședința din 16 decembrie 2003, cu respectarea prevederilor articolului 76 alineatul (2) din Constituția României, republicată.

PREȘEDINTELE CAMEREI DEPUTAȚILOR


Valer Dorneanu

Această lege a fost adoptată de Senat în ședința din 5 februarie 2004, cu respectarea prevederilor articolului 76 alineatul (2) din Constituția României, republicată.

p.PREȘEDINTELE SENATULUI


Doru Ioan Tărăcilă

București,
Nr.