



**GUVERNUL ROMÂNIEI**  
**ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ**

**pentru modificarea și completarea Legii nr. 202/2016 privind integrarea  
sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european**

Având în vedere Scrisoarea de Somare în Cauza 2019/0084 - având ca obiect necomunicarea măsurilor naționale de transpunere a Directivei (UE) 2016/2370 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și governanța infrastructurii feroviare,

Prezenta ordonanță de urgență creează cadrul de reglementare pentru implementarea Deciziei delegate (UE) 2017/2075 a Comisiei din 4 septembrie 2017 de înlocuire a anexei VII la Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind instituirea spațiului feroviar unic european,

Având în vedere și Scrisoarea de Somare nr. 2017/2140 a Comisiei Europene (COM) privind aprobarea deciziei de declanșare a unei acțiuni în constatarea neîndeplinirii obligațiilor (prin punere în întârziere) în cauza 2017/2140 – având ca obiect incorecta transpunere și punere în aplicare a anumitor prevederi din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, transpusă în legislația internă prin Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european,

Având în vedere decesul președintelui Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, precedat de indisponibilitatea acestuia de a-și exercita mandatul în cursul lunii martie 2019 și lipsa delegării în această perioadă a atribuțiilor de președinte, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar s-a aflat în



imposibilitatea de a fi convocat, de a delibera și de a decide în domeniul său de activitate, situație care persistă și în prezent,

Întrucât, Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european nu reglementează situația anterior menționată care să permită convocarea ședințelor Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, deliberarea și adoptarea deciziilor în situația în care președintele acestuia este în imposibilitatea de a delega, în mod expres, atribuțiile sale unui alt membru al Consiliului sau, după caz, numirea unui nou președinte în cazul decesului președintelui în funcție, sunt necesare modificarea și completarea respectivei legi, în sensul introducerii unor prevederi legale care să permită funcționarea Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar în ipotezele enunțate,

Neadoptarea prezentului act normativ în regim de urgență ar conduce la neîndeplinirea sarcinilor organismelor cărora li se adresează Directiva (UE) 2016/2370 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernanta infrastructurii feroviare, fiind afectată dezvoltarea infrastructurii feroviare și, implicit, creșterea siguranței feroviare,

Luând în considerare faptul că aceste situații aduc atingere interesului public general, coroborat cu eventualele sancțiuni care pot fi impuse României prin nerespectarea obligațiilor asumate, se impune adoptarea de măsuri imediate pe calea ordonanței de urgență.

În temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată,

**Guvernul României adoptă prezenta ordonanță de urgență.**



Art. I. - Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 900 din 9 noiembrie 2016, se modifică și se completează după cum urmează:

**1. La articolul 2 alineatul (3), partea introductivă se modifică și va avea următorul cuprins:**

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

**2. Alineatul (4) al articolului 2 se modifică și va avea următorul cuprins:**

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

**3. La articolul 3, punctul 3 se modifică și va avea următorul cuprins:**

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

**4. La articolul 3, după punctul 3 se introduce un nou punct, pct. 3<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„3<sup>1</sup>. *adunarea generală a acționarilor* – organismul de cel mai înalt nivel al unei întreprinderi care îndeplinește atribuții de supraveghere, inclusiv



controlului asupra consiliului de administrație și a deciziilor strategice generale privind întreprinderea, conform prevederilor legale în vigoare, expresia fiind echivalentă cu expresia „*consiliul de supraveghere*”, definită la art. 1 pct. 2 lit. (c) pct. 34 din Directiva (UE) 2016/2370 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernanta infrastructurii feroviare.”

**5. La articolul 3, după punctul 6 se introduce un nou punct, pct. 6<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

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

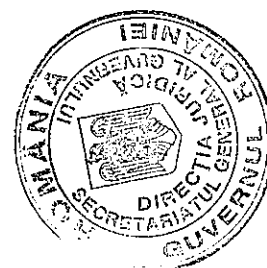
**6. La articolul 3, după punctul 7 se introduce un nou punct, pct. 7<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

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

**7. La articolul 3, după punctul 9 se introduce un nou punct, pct 9<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

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

**8. La articolul 3, după punctul 10 se introduce un nou punct, pct. 10<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**



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

**9. La articolul 3, după punctul 11 se introduce un nou punct, pct. 11<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

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

**10. La articolul 3, după punctul 17 se introduc trei noi puncte , pct. 17<sup>1</sup>- 17<sup>3</sup>, cu următorul cuprins:**

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

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

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

**11. La articolul 3, după punctul 19 se introduce un nou punct, pct. 19<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

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



**12. La articolul 3, după punctul 21 se introduce un nou punct, pct. 21<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

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

**13. La articolul 3, după punctul 27 se introduce un nou punct, pct. 27<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

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

**14. Articolul 7 se modifică și va avea cu următorul cuprins:**

„Art. 7

Independența administratorului infrastructurii

(1) Administratorul infrastructurii are responsabilitatea de a asigura operarea, mentenanța și reînnoirea rețelei feroviare, precum și dezvoltarea infrastructurii feroviare pe această rețea, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

(2) Administratorul infrastructurii nu are dreptul de a efectua servicii de transport feroviar, cu excepția transporturilor în interes propriu reglementate prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr 12/1998, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

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



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

(5) Sunt interzise următoarele situații:

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

**15. După articolul 7 se introduc șase noi articole, art. 7<sup>1</sup>- 7<sup>6</sup>, cu următorul cuprins:**

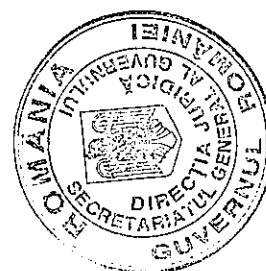
„Art. 7<sup>1</sup>

#### Independența funcțiilor esențiale

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

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

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





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

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

#### Art. 7<sup>2</sup>

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

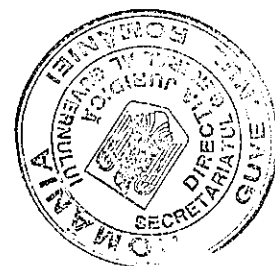
(1) Administratorul infrastructurii exercită în mod transparent și nediscriminatoriu funcțiile de management al traficului și de planificare a mentenanței infrastructurii. Persoanele responsabile cu luarea deciziilor privind aceste funcții nu trebuie să fie afectate de niciun conflict de interese.

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

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

#### Art. 7<sup>3</sup>

##### Externalizarea și partajarea funcțiilor administratorului infrastructurii



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

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

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

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

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

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

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



#### Art. 7<sup>4</sup>

##### Transparența financiară

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

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

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

#### Art. 7<sup>5</sup>

##### Mecanisme de coordonare

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

(2) Coordonarea se referă la:

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

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



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

d) aspectele de intermodalitate și interoperabilitate;

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

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

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

#### Art. 7<sup>6</sup>

##### Rețeaua Europeană a Administratorilor de Infrastructură

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

a) dezvoltarea infrastructurii feroviare a Uniunii Europene;

b) sprijinirea punerii în aplicare rapidă și eficientă a spațiului feroviar unic european;

c) schimbul de bune practici;

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

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

f) abordarea blocajelor transfrontaliere;

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



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

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

**16.Alineatul (1) al articolului 8 se modifică și va avea următorul cuprins:**

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

**17.După alineatul (1) al articolului 10 se introduc trei noi alineate, alin. (1<sup>1</sup>)-(1<sup>3</sup>), cu următorul cuprins:**

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



nediscriminatoriu la infrastructura feroviară și la serviciile aferente în statul terț în cauză.

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

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

**18. Alineatul (2) al articolului 10 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(2) Fără a aduce atingere prevederilor 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, operatorilor de transport feroviar li se acordă, în condiții echitabile, nediscriminatorii și transparente, dreptul de acces la infrastructura feroviară din România în scopul operării serviciilor de transport feroviar de călători. Operatorii de transport feroviar au dreptul să îmbarce călători din orice stație și să îi debarce în altă stație. Respectivul drept include accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii prevăzute la pct. 2 din anexa II.”

**19. Alineatele (3) și (4) ale articolului 10 se abrogă.**

**20. Articolul 11 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 11

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

(1) În urma analizei prevăzute la alin. (2), Ministerul Transporturilor poate decide, prin ordin al ministrului, limitarea dreptului de acces prevăzut la art. 10 alin.

(2) pentru serviciile de transport de călători între un anumit punct de plecare și o



anumită destinație atunci când unul sau mai multe contracte de servicii publice acoperă aceeași rută sau o rută alternativă, dacă exercitarea acestui drept ar compromite echilibrul economic al contractului sau contractelor de servicii publice în cauză.

(2) Pentru a stabili dacă echilibrul economic al unui contract de servicii publice ar fi compromis, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar efectuează o analiză economică obiectivă și își bazează decizia pe criterii predeterminate, stabilite în condițiile legii. Acest lucru este stabilit în urma unei cereri formulate de oricare dintre entitățile enumerate mai jos, în termen de 30 de zile de la primirea informării privind serviciul de transport feroviar de călători potrivit prevederilor art. 38 alin. (4):

a) autoritatea sau autoritățile competente care a/au atribuit contractul de servicii publice, conform prevederilor legislației în vigoare;

b) oricare altă autoritate competentă interesată care are dreptul de a limita accesul în înțelesul prezentului articol;

c) administratorul infrastructurii;

d) operatorul de transport feroviar care execută contractul de servicii publice.

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



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

a) autoritatea sau autoritățile competente în materie, conform prevederilor legislației în vigoare;

b) administratorul infrastructurii;

c) operatorul de transport feroviar care execută contractul de servicii publice;

d) operatorul de transport feroviar care solicită accesul.

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

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

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

**21. După articolul 11 se introduce un nou articol , art. 11<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„Art. 11<sup>1</sup>

Serviciile de transport feroviar de călători de mare viteză

(1) În vederea dezvoltării pieței pentru serviciile de transport feroviar de călători de mare viteză și în vederea promovării unei utilizări optime a infrastructurii existente, precum și pentru a încuraja competitivitatea serviciilor de transport feroviar de călători de mare viteză în beneficiul călătorilor, exercitarea dreptului de acces prevăzut la art. 10 în ceea ce privește serviciile de transport feroviar de călători de





mare viteză poate fi supusă doar cerințelor stabilite de Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar în conformitate cu prezentul articol.

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

**22. După articolul 13 se introduce un nou articol , art. 13<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„Art. 13<sup>1</sup>

Sisteme comune de informații și de emiteră a biletelor directe

(1) Fără a aduce atingere prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar și prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport, aprobată prin Legea nr. 221/2012, cu modificările și completările ulterioare, care transpune Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, Ministerul Transporturilor coordonează instituirea unui sistem comun de informații privind transportul feroviar al călătorilor și a unui sistem de emiteră integrată a biletelor, a biletelor directe și a rezervărilor.

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



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

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

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

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

(7) Operatorii de transport feroviar care operează servicii de transport de călători instituie planuri de urgență pentru a oferi călătorilor asistență, în sensul prevederilor art. 18 din Regulamentul (CE) nr. 1371/2007, în cazul unei perturbări majore a serviciilor.

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

**23.Litera e) a articolului 19 se modifică și va avea următorul cuprins:**



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

**24. Alineatul (9) al articolului 31 se modifică și va avea următorul cuprins:**

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

**25. Alineatul (4) al articolului 32 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(4) Tarifele de utilizare a infrastructurii în cazul coridoarelor feroviare prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 2016/919 al Comisiei din 27 mai 2016 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemele de control-comandă și semnalizare ale sistemului feroviar în Uniunea Europeană pot fi diferențiate pentru a stimula echiparea trenurilor cu ETCS care respectă versiunea adoptată prin Decizia 2008/386/CE a Comisiei din 23 aprilie 2008 de modificare a anexei A la Decizia 2006/679/CE privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul de control-comandă și semnalizare al sistemului feroviar transeuropean convențional și a anexei A la Decizia 2006/860/CE privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul de control-comandă și semnalizare al sistemului feroviar transeuropean de mare viteză și cu versiunile succesive. Această diferențiere nu trebuie să aibă ca rezultat o creștere globală a veniturilor administratorului infrastructurii. Diferențierea tarifelor de utilizare a infrastructurii nu se aplică liniilor de cale ferată prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 2016/919, pe care pot circula doar trenuri dotate cu ETCS.”

**26. Alineatul (4) al articolului 38 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(4) În cazul în care un solicitant intenționează să solicite o capacitate de infrastructură pentru a opera un serviciu de transport feroviar de călători pe o rută unde dreptul de acces la infrastructura feroviară este limitat în conformitate cu prevederile art. 11, acesta trebuie să informeze administratorul infrastructurii și Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar cu cel puțin 18 luni



înainte de intrarea în vigoare a graficului de circulație la care se referă cererea de capacitate. Pentru a putea evalua potențialul impact economic asupra contractelor de servicii publice existente, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar se asigură că toate autoritățile competente care au atribuit un serviciu feroviar de călători pe ruta respectivă, definit într-un contract de servicii publice, toate celelalte autorități competente interesate care au dreptul de a limita accesul în temeiul art. 11, precum și toți operatorii de transport feroviar care execută contractul de servicii publice pe ruta serviciului de transport de călători respectiv sunt informate fără întârzieri nejustificate și cel târziu în termen de 10 zile.”

**27.Articolul 53 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 53

Capacitățile de infrastructură pentru lucrările de mentenanță a rețelei

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

(2) Administratorul infrastructurii ține seama de efectele pe care capacitățile de infrastructură rezervate pentru lucrările de mentenanță 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 mentenanță neplanificate. Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate solicita administratorului de infrastructură să îi pună la dispoziție aceste informații, în cazul în care consideră necesar acest lucru.”

**28.Alineatul (1) al articolului 54 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(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. În cazul unei perturbări care ar putea afecta traficul transfrontalier, administratorul infrastructurii



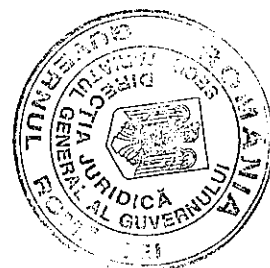
comunică toate informațiile relevante altor administratori de infrastructură a căror rețea și al căror trafic pot fi afectate de această perturbare. Administratorul infrastructurii colaborează cu administratorii de infrastructură în cauză pentru a restabili traficul transfrontalier normal.”

**29. Alineatul (3) al articolului 55 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(3) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar este format din 5 membri. Aceștia sunt selectați în cadrul unei proceduri transparente, la propunerea unei comisii de selecție, desemnate de președintele Consiliului Concurenței, fiind numiți și revocați prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței. Membrii Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar sunt numiți pentru o perioadă de 5 ani, cu posibilitatea reînnoirii mandatului o singură dată. Președintele Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar este numit dintre membrii Plenului Consiliului Concurenței. Selecția membrilor se realizează potrivit prevederilor din Regulamentul privind procedura de selecție a membrilor Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, adoptat de Consiliul Concurenței, și se bazează pe asigurarea unui echilibru corespunzător al componenței membrilor din punct de vedere al experienței și competenței relevante în domeniile prevăzute în prezenta lege.”

**30. După alineatul (3) al articolului 55 se introduce un nou alineat, alin. (3<sup>1</sup>), cu următorul cuprins:**

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



exercitării mandatului președintelui Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar.”

**31. La articolul 55, alineatul (5), partea introductivă se modifică și va avea următorul cuprins:**

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

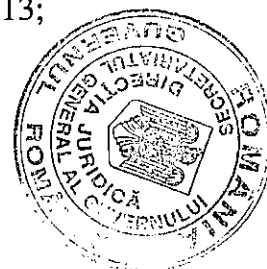
**32. Alineatul (16) al articolului 55 se modifică și va avea următorul cuprins:**

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

**33. Alineatul (2) al articolului 56 se modifică și va avea următorul cuprins:**

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

- a) documentul de referință al rețelei în versiunile provizorii și finale ale acestuia;
- b) criteriile stabilite în documentul de referință al rețelei;
- c) procedura de alocare și rezultatul său;
- d) sistemul de tarificare;
- e) nivelul sau structura tarifelor de infrastructură care i se cer sau i se pot cere a fi plătite;
- f) măsuri privind accesul în conformitate cu prevederile art. 10-13;



g) accesul la servicii și tarifarea acestora, în conformitate cu prevederile art. 13;

h) managementul traficului;

i) planificarea lucrărilor de reînnoire și operațiunile de mentenanță programate sau neprogramate;

j) conformitatea cu cerințele privind conflictele de interese prevăzute la art. 7-7<sup>A</sup>.

**34. Litera c) a alineatului (4) al articolului 56 se modifică și va avea următorul cuprins:**

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

**35. Alineatele (5) – (7) ale articolului 56 se modifică și vor avea următorul cuprins:**

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

(6) Fără a aduce atingere competențelor Consiliului Concurenței din România legate de aplicarea dispozițiilor Legii concurenței nr. 21/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare, de asigurare a concurenței pe piețele de



servicii feroviare, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar are competența:

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

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

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

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

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

**36. După alineatul (9) al articolului 56 se introduce un nou alineat , alin. (9<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:**

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

**37. Alineatele (12) și (13) ale articolului 56 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(12) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar are competența de a audita sau de a iniția audituri externe la administratorul infrastructurii, la operatorii infrastructurilor de servicii și, unde este relevant, la operatorii de transport feroviar, pentru a verifica conformitatea cu dispozițiile de





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

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

**38. După alineatul (13) al articolului 56 se introduc două noi alineate, alin. (13<sup>1</sup>) și (13<sup>2</sup>) cu următorul cuprins:**

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

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

**39. Alineatele (14) și (15) ale articolului 56 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(14) În scopul îndeplinirii atribuțiilor prevăzute de prezenta lege, printr-o hotărâre a Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar inspectorii de concurență sunt abilitați cu puterile de inspecție prevăzute de Legea nr. 21/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare, fiind aplicabile, în mod corespunzător art. 38-40. Inspectorii de concurență pot proceda la inspecții, doar în baza hotărârii Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar și cu



autorizarea judiciară dată prin încheiere de către președintele Curții de Apel București sau de către un judecător delegat de acesta.

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

**40. După alineatul (15) al articolului 56 se introduce un nou alineat, alin. (15<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:**

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

**41. După alineatul (3) al articolului 57 se introduce un nou alineat, alin. (4) cu următorul cuprins:**

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

**42. După alineatul (4) al articolului 58 se introduce un nou alineat, alin. (4<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:**

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

**43. Alineatul 9 al articolului 58 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(9) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar colaborează cu organismele de reglementare din alte state membre pentru a elabora principii și practici comune pentru luarea deciziilor pe care este abilitat să le adopte în temeiul prezentei legi. Aceste principii și practici comune includ mecanisme de soluționare a



litigiilor prevăzute la alin. (4<sup>1</sup>). Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar trebuie să aplice principiile și practicile comune adoptate de Comisia Europeană în baza actelor de punere în aplicare.”

**44. După litera c) a alineatului (1) al articolului 61 se introduce o nouă literă, litera d) cu următorul cuprins:**

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

**45. Alineatul (6) al articolului 61 se modifică și va avea următorul cuprins:**

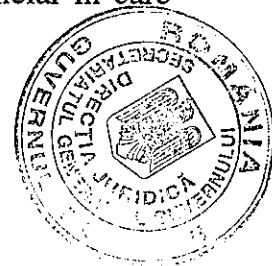
„(6) Individualizarea sancțiunilor care se aplică de Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, conform prevederilor alin. (4), se va face ținând seama de gravitatea și durata faptei, precum și de alte elemente, conform Instrucțiunilor aprobate de Consiliul Național de Supraveghere din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

**46. După articolul 62 se introduce un nou articol , art. 62<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„Art. 62<sup>1</sup>

Dispoziții derogatorii

(1) Prin excepție de la prevederile art. 61 și 62, în cazul în care, în anul financiar anterior sancționării, întreprinderea nu a înregistrat cifră de afaceri sau aceasta nu poate fi determinată, va fi luată în considerare cea aferentă anului financiar în care



întreprinderea a înregistrat cifra de afaceri, an imediat anterior anului de referință pentru calcularea cifrei de afaceri în vederea aplicării sancțiunii. În ipoteza în care nici în anul anterior anului de referință pentru calcularea cifrei de afaceri în vederea aplicării sancțiunii întreprinderea nu a realizat cifră de afaceri, va fi luată în calcul ultima cifră de afaceri înregistrată de întreprindere.

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

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

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

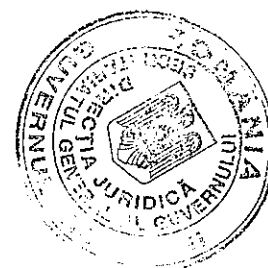
**47. După alieantul (2) al articolului 67 se introduce un nou alineat, alin. (2<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:**

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

**48. Punctul 3 al anexei IV, partea introductivă se modifică și va avea următorul cuprins:**

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

**49. Litera c) a punctului 3 al anexei IV se modifică și va avea următorul cuprins:**



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

**50. Punctul 1 al anexei V se modifică și va avea următorul cuprins:**

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

**51. Punctul 2 al anexei V se modifică și va avea următorul cuprins:**

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

**52. Punctul 4 al anexei V se modifică și va avea următorul cuprins:**

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

**53. Anexa VII se modifică și va avea următorul cuprins:**

„ANEXA VII

**CALENDARUL PROCESULUI DE ALOCARE**

(prevăzut la art. 43)

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

2. Modificarea graficului de circulație se realizează la miezul nopții, în a doua sâmbătă din luna decembrie. În cazul în care se face o ajustare după trecerea iernii, în special pentru a se ține cont, după caz, de modificările în mersul de tren al traficului regional de călători, aceasta va avea loc la miezul nopții, în a doua sâmbătă din luna iunie, precum și, la nevoie, în alte momente dintre aceste date. Administratorul



infrastructurii poate conveni cu administratorii de infrastructură din statele vecine date diferite și, în acest caz, informează Comisia Europeană dacă traficul internațional riscă să fie perturbat.

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

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

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

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

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



infrastructurii comunică fără întârziere solicitantului trasa actualizată sau nouă, inclusiv, în cazul în care diferă, legătura dintre numărul trasei respective și numărul trasei anulate.

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

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

10. Când se publică pentru prima oară restricțiile de capacitate în conformitate cu pct 8, administratorul infrastructurii lansează o consultare cu solicitanții și cu principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză privind restricțiile de capacitate. Atunci când, în conformitate cu pct. 11, este obligatorie o coordonare între prima și a doua publicare a restricțiilor de capacitate, administratorul infrastructurii se consultă a doua oară cu solicitanții și cu principalii operatori de infrastructuri de



servicii în cauză, între sfârșitul respectivei coordonări și a doua publicare a restricțiilor de capacitate.

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

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

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

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

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

12. În ceea ce privește restricțiile de capacitate care au o durată de cel mult șapte zile consecutive care nu trebuie publicate în conformitate cu pct. 8, în cazul cărora se anulează, se redirecționează sau se înlocuiește cu alte moduri de transport peste 10% din volumul estimat al traficului zilnic pe o linie de cale ferată, care au loc în timpul următoarei perioade de valabilitate a graficului de circulație și de care administratorul





infrastructurii ia cunoștință cel târziu cu 6 luni și 15 zile înainte de modificarea graficului de circulație, administratorul infrastructurii consultă solicitanții în cauză privind restricțiile de capacitate prevăzute și comunică restricțiile de capacitate actualizate cu cel puțin patru luni înainte de modificarea graficului de circulație. Administratorul infrastructurii furnizează detalii privind trasele oferite pentru trenurile de călători cel târziu cu patru luni înainte de începerea restricției de capacitate, iar pentru trenurile de marfă cel târziu cu o lună înainte, cu excepția cazului în care administratorul infrastructurii și solicitanții vizați convin asupra unui termen mai scurt.

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

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

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



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

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

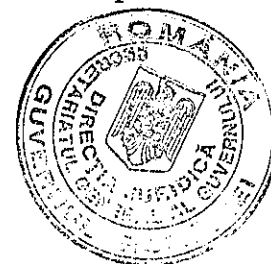
16. În ceea ce privește restricțiile de capacitate care au o durată de cel puțin 30 de zile consecutive și care afectează mai mult de 50% din volumul estimat de trafic pe o linie de cale ferată, administratorul infrastructurii pune la dispoziția solicitanților, la cerere, în cursul primei runde de consultări,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

Pentru fiecare alternativă, comparația include cel puțin:

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

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

17. În ceea ce privește restricțiile de capacitate care au o durată care depășește 30 de zile consecutive și care afectează mai mult de 50% din volumul estimat de trafic pe o linie de cale ferată, administratorul infrastructurii stabilește criteriile privind



trenurile care ar trebui redirecționate în funcție de fiecare tip de serviciu, luând în considerare constrângerile de natură comercială și operațională ale solicitantului, cu excepția cazului în care respectivele constrângeri operaționale sunt rezultatul deciziilor de gestiune sau organizaționale ale solicitantului, fără a compromite scopul administratorului infrastructurii de a reduce costurile în conformitate cu prevederile art. 30 alin. (1). Atunci când acționează în conformitate cu pct. 8, administratorul infrastructurii publică criteriile respective în documentul de referință al rețelei, împreună cu o alocare preliminară între diferitele tipuri de servicii feroviare a capacității rămase. După încheierea consultării și fără a se aduce atingere obligațiilor administratorului infrastructurii prevăzute la pct. 3 din anexa IV, administratorul infrastructurii, pe baza punctului de vedere primit de la solicitanți, pune la dispoziția operatorilor de transport feroviar în cauză o defalcare orientativă a capacității rămase în funcție de tipul de serviciu.

**54. Litera c) a punctului 3 al anexei VIII se modifică și va avea următorul cuprins:**

„c) o declarație de cheltuieli de mentenanță;”

Art. II. - Prevederile art. I pct. 44 intră în vigoare la 30 de zile de la data publicării prezentei ordonanțe de urgență în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Prezenta Ordonanță de urgență transpune Directiva (UE) 2016/2370 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernarea infrastructurii feroviare, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L, nr. 352 din



23 decembrie 2016.

**PRIM – MINISTRU**

**VIORICA DĂNCILĂ**



**Contrasemnează:**

Ministrul transporturilor  
**Alexandru-Răzvan Cuc**

Președintele Consiliului Concurenței  
**Bogdan Marius Chiritoiu**

Ministrul apărării naționale  
**Gabriel Benjamin Les**

Ministrul muncii și justiției sociale  
**Marius-Constantin Budăi**

Ministrul afacerilor externe  
**Teodor-Viorel Meleşcanu**

Ministrul delegat pentru afaceri europene  
**George Ciamba**

Ministrul finanțelor publice  
**Eugen Orlando Teodorovici**



București, 25.06.2013  
Nr. 52