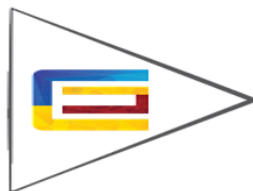


**CONSILIUL
CONCURENȚEI
ROMÂNIA**



CONSILIUL NAȚIONAL DE SUPRAVEGHERE DIN DOMENIUL FERVIAR

GHID PRIVIND

SERVICIILE FERROVIARE CONEXE ȘI INFRASTRUCTURA DE SERVICII

2019

Cuprins

1. Introducere	3
2. Norme și reglementări aplicabile	4
3. Cui i se adresează acest ghid?	5
3.1 Operatorii infrastructurilor de servicii	5
3.1.1 Operarea unei infrastructuri de servicii sau prestarea unui serviciu feroviar conex	5
3.1.2 Excepții: utilizarea infrastructurilor de servicii exclusiv pentru uzul în scopuri proprii	6
3.2. Întreprinderile de transport feroviar	6
4. Servicii și infrastructuri de servicii	7
5. Acces, tarife și transparență	9
5.1. Accesul la infrastructura de servicii și serviciile feroviare conexe	10
5.1.1 Accesul la infrastructura de servicii și la serviciile de bază	10
(categoria 2)	10
5.1.2 Accesul la servicii suplimentare (categoria 3) și servicii auxiliare (categoria 4)	13
5.2 Tarife	14
5.2.1 Costuri și principii de bază	14
5.2.2 Criterii de calitate	15
5.3 Catalogul de servicii	15
5.4 Reguli speciale pentru operatorii care dețin o poziție dominantă pe piață	17
6. Cereri de exceptare	18
6.1 Efectele excepției	18
6.2 Excepții acordate anumitor operatori ai infrastructurilor de servicii	18
6.3 Excepții acordate pe baza condițiilor speciale de piață	19
6.3.1 Criteriul lipsei de importanță strategică	19
6.3.2 Criteriul mediului de piață concurențial	22
6.3.3 Criteriul impactului negativ asupra pieței	24
6.3.4 Durata excepției	24

1. Introducere

Operatorii de transport feroviar¹ care doresc să ofere servicii de transport pe calea ferată depind de accesul la infrastructura feroviară și la infrastructura de servicii, în cadrul căreia sunt furnizate serviciile conexe, care nu fac parte din cadrul pachetului minim de acces².

Datorită importanței pe care o au pentru buna desfășurare a activității pe calea ferată, serviciile conexe au fost, de asemenea, reglementate. De exemplu, acestea pot fi servicii și infrastructuri de servicii pentru întreținerea vehiculelor feroviare, pentru alimentare cu combustibil, pentru accesul la terminalele de marfă sau la stațiile de călători.

Normele care se aplică operatorilor infrastructurilor de servicii sunt stabilite în *Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european*, cu modificările și completările ulterioare³. Aceste reglementări prevăd condițiile în care un operator al infrastructurii de servicii trebuie să ofere acces operatorilor de transport feroviar la infrastructura de servicii, inclusiv la furnizarea acestora, nivelul tarifelor percepute, precum și publicarea informațiilor privind lista infrastructurilor de servicii operate și tarifele practicate pentru furnizarea serviciilor conexe.

Astfel, de la 1 iunie 2019 a intrat în vigoare *Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2177 al Comisiei privind accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe (denumit, în continuare, Regulamentul (UE) 2017/2177)*, având aplicabilitate directă în sistemul juridic din România.

Regulamentul (UE) 2017/2177 stabilește un set de norme noi pentru operatorii de infrastructuri de servicii, detaliile procedurilor și ale criteriilor care trebuie urmate pentru accesul la serviciile furnizate în cadrul infrastructurilor de servicii enumerate la punctele 2, 3 și 4 din anexa II la *Legea nr.202/2016*, cu modificările și completările ulterioare.

Având în vedere faptul că operatorii infrastructurilor de servicii au nevoie de timp pentru a-și adapta procedurile interne existente în vederea asigurării conformității cu toate cerințele *Regulamentului (UE) 2017/2177*, trebuie menționat că descrierea infrastructurilor de servicii impuse de art. 4 sau linkul către informațiile relevante trebuie elaborate și incluse pentru prima dată în Documentul de referință al rețelei pentru graficul de circulație, care începe în decembrie 2020.

¹ Definit conform art.3, pct.18 din *Legea nr. 202/2016*, cu modificările și completările ulterioare, “operator de transport feroviar” - echivalentul expresiei întreprindere feroviară, definită la art. 3 pct. 1 din [Directiva 2012/34/UE](#), orice entitate publică sau privată autorizată în conformitate cu prezenta lege, a cărei activitate principală constă în furnizarea serviciilor de transport feroviar de mărfuri și/sau călători, tracțiunea fiind asigurată obligatoriu de aceasta; sunt incluse de asemenea societăți care asigură doar tracțiunea;

² Pachetul minim de acces cuprinde, potrivit punctului 1 din Anexa II la *Legea nr. 202/2016*, cu modificările și completările ulterioare: tratarea cererilor pentru acordarea de capacități de infrastructură feroviară, dreptul de utilizare a capacităților de infrastructură acordate, utilizarea infrastructurii feroviare, inclusiv a macazurilor și a joncțiunilor, conducerea traficului feroviar, inclusiv semnalizarea, reglementarea, dispecerizarea, precum și comunicarea și furnizarea de informații privitoare la circulația trenurilor, utilizarea echipamentelor de alimentare electrică pentru curentul de tracțiune, în situația în care sunt disponibile, toate celelalte informații necesare introducerii sau operării serviciilor pentru care au fost acordate capacitățile de infrastructură.

³ Publicată în Monitorul Oficial cu numărul 900 din data de 9 noiembrie 2016 și modificată modificată și completată prin OUG nr 52/2019, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 547 din data de 03 iulie 2019.

Obiectivul acestui ghid și statutul său juridic

Prin intermediul acestui ghid, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar dorește să ofere o imagine de ansamblu a normelor aplicabile operatorilor infrastructurilor de servicii și a drepturilor pe care le au operatorii de transport feroviar, prin aplicarea *Regulamentului (UE) 2017/2177*.

Acest document are caracteristicile unui ghid, care urmărește să ofere o imagine de ansamblu a reglementărilor în vigoare și nu modifică cadrul juridic sau explicațiile normelor date de instanțele naționale și europene.

2. Norme și reglementări aplicabile

Norme și reglementări

Normele privind infrastructurile de servicii și serviciile conexe sunt prevăzute în diferite acte normative precum:

- *Legea nr.202/2016, cu modificările și completările ulterioare*⁴;
- *Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind instituirea spațiului feroviar unic european*;
- *Regulamentul (UE) 2017/2177*.

Documentul de referință al rețelei

Documentul de referință al rețelei, publicat anual de Compania Națională de Căi Ferate "CFR" – SA (CFR SA), furnizează informații despre infrastructura feroviară pe care această companie o are în administrare și despre condițiile în care poate fi utilizată infrastructura respectivă.

Documentul de referință al rețelei trebuie să conțină, de asemenea, informații despre serviciile și infrastructura de servicii care sunt disponibile la nivelul întregii rețele feroviare din România.

Rolul Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar

Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar este organizat și funcționează ca structură fără personalitate juridică în cadrul Consiliului Concurenței și îndeplinește rolul organismului de reglementare național unic⁵.

Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar analizează și se pronunță prin decizie cu privire la plângerea formulată de orice solicitant care consideră că a fost tratat inechitabil, a fost discriminat sau nedreptățit în orice fel, în special prin deciziile adoptate de către administratorul infrastructurii, de către operatorul de transport feroviar sau de către operatorul unei infrastructuri de servicii în ceea ce privește:

⁴ OUG 52/2019 pentru modificarea și completarea Legii nr.202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 547 din data de 03 iulie 2019

⁵ Conform Legii nr.202/2016, cu modificările și completările ulterioare

- Documentul de referință al rețelei în versiunile provizorii și finale ale acestuia;
- criteriile stabilite în Documentul de referință al rețelei;
- procedura de alocare și rezultatul său;
- sistemul de tarifare;
- nivelul sau structura tarifelor de infrastructură care i se cer sau i se pot cere a fi plătite;
- măsurile privind accesul în condiții transparente și nediscriminatorii la infrastructura feroviară și accesul la servicii și tarifarea acestora;
- planificarea lucrărilor de reînnoire și operațiunile de mentenanță programate sau neprogramate și conformitatea acestora cu cerințele, inclusiv cele privind conflictele de interese în cazul administratorului infrastructurii feroviare.

Totodată, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar monitorizează situația concurenței de pe piețele de servicii feroviare și se asigură că întreprinderile feroviare pot utiliza infrastructura feroviară și infrastructurile de servicii aferente acesteia în mod echitabil și nediscriminatoriu.

În îndeplinirea atribuțiilor sale, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate impune, prin decizie, măsuri care să asigure remedierea situației constatate, poate formula recomandări pentru adoptarea de măsuri care să faciliteze dezvoltarea domeniului transportului feroviar și poate aplica sancțiuni potrivit prevederilor menționate în lege.

3. Cui i se adresează acest ghid?

În acest capitol, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar va explica cui se aplică normele și reglementările privind serviciile feroviare conexe și infrastructura de servicii. În acest context, se face o distincție între participanții la piață care au obligații (operatorii infrastructurilor de servicii) și participanții la piață cărora li s-au acordat drepturi (solicitanții serviciilor furnizate în cadrul infrastructurilor de servicii, respectiv operatorii de transport feroviar). Aceste "roluri" nu se exclud reciproc, fiind posibil ca un solicitant să fie și operator al unei infrastructuri de servicii.

3.1 Operatorii infrastructurilor de servicii

Obligațiile care sunt explicate în capitolul 5 din prezentul ghid se aplică participanților la piață care sunt operatori ai unei infrastructuri de servicii.

Sunteți un operator al unei infrastructuri de servicii dacă:

- operați o infrastructură de servicii și/sau
- furnizați un serviciu feroviar conex.

3.1.1 Operarea unei infrastructuri de servicii sau prestarea unui serviciu feroviar conex

Sunteți un operator al unei infrastructuri de servicii dacă exercitați controlul (legal sau de facto) asupra unei infrastructuri de servicii sau prestați un serviciu feroviar, care este furnizat în cadrul infrastructurii respective.

Prin urmare, nu trebuie neapărat să fiți proprietarul unei infrastructuri de servicii pentru a putea fi desemnat ca operator. De exemplu, dacă ați închiriat sau ați luat în leasing (parțial sau în întregime) infrastructura de servicii, puteți fi desemnat operator de infrastructură de servicii, alături de proprietarul infrastructurii respective.

În acest caz, obligațiile care decurg din respectarea legislației în vigoare trebuie să fie respectate atât de operatorul, cât și de proprietarul infrastructurii de servicii.

3.1.2 Excepții: utilizarea infrastructurii de servicii exclusiv pentru uzul în scopuri proprii

Reglementările din domeniul feroviar vizează în general transportul comercial, cu material rulant standard, pe infrastructura feroviară principală. În anumite situații, se pot aplica excepții sau reguli speciale, cum ar fi cazul entităților care dețin mici afaceri în domeniul feroviar.

Operatorii infrastructurilor de servicii care există exclusiv pentru uzul în scopuri proprii al operatorilor feroviari tradiționali⁶ pot solicita să fie exceptați de la aplicarea **tuturor** dispozițiilor *Regulamentului (UE) 2017/2177*.

În cazul în care operați o infrastructură de servicii sau furnizați un serviciu conex puteți fi exceptat de la prevederile *Regulamentului (UE) 2017/2177* dacă îndepliniți condițiile referitoare la criteriile pentru exceptarea operatorilor de infrastructuri de servicii care există exclusiv pentru uzul în scopuri proprii.

De exemplu, în cazul în care operați o infrastructură de servicii destinată transportului feroviar de marfă (cum ar fi un terminal de marfă) și utilizați infrastructura respectivă doar pentru transportul bunurilor proprii la/de la propria companie, în această situație puteți solicita exceptarea de la prevederile *Regulamentului (UE) 2017/2177*, în cazul în care infrastructura de servicii este amplasată în apropierea unei căi ferate, proprietate privată, care nu este adiacentă infrastructurii feroviare principale.

Atenție!

Această excepție se aplică doar în cazul în care infrastructura de servicii este utilizată exclusiv în scopuri proprii. În cazul în care respectiva infrastructura de servicii este utilizată parțial sau integral de terți, nu se poate aplica pentru această excepție.

3.2. Întreprinderile de transport feroviar

Obligațiile impuse operatorilor infrastructurilor de servicii și furnizorilor de servicii se aplică în relația cu întreprinderile de transport feroviar de marfă și călători, care dețin o licență de transport feroviar.

⁶ Termenul de “operator feroviar tradițional” se referă, în principal, la operatorii de transport pe calea ferată care utilizează material rulant cu valoare istorică, în scopuri turistice/educaționale, potrivit Documentului de poziție publicat în anul 2018 pe site-ul IRG –Rail, la adresa <https://www.irg-rail.eu/irg/documents/position-papers/199,2018.html>

Domeniul de aplicare a *Regulamentului (UE) 2017/2177* privind serviciile feroviare conexe și infrastructurile de servicii este mai restrâns decât cel al normelor privind utilizarea infrastructurii feroviare.

4. Servicii și infrastructuri de servicii

În Anexa nr. II la *Legea nr. 202/2016*, cu modificările și completările ulterioare, se precizează care sunt serviciile și infrastructura de servicii care intră sub incidența *Regulamentului (UE) 2017/2177*. Anexa cuprinde patru categorii de servicii care trebuie prestate operatorilor de transport feroviar, prima categorie referindu-se la pachetul minim (nu face obiectul actului normativ), iar celelalte trei la serviciile conexe și infrastructura de servicii: infrastructura de servicii și serviciile de bază furnizate în cadrul acestei infrastructuri (categoria a doua), servicii suplimentare (categoria a treia) și servicii auxiliare (categoria a patra).

Categoria 2 – accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri

Categoria 2a – gările pentru călători, clădirile acestora și celelalte instalații, inclusiv afișarea informațiilor despre călătorie și amplasamentul adecvat pentru serviciile de emiteră a biletelor

Obiectivul principal al gărilor pentru călători este facilitarea transferului de pasageri, atât din afara gării la un tren (și invers), cât și între trenuri. Astfel, accesul la infrastructura de servicii "gară pentru călători" include accesul la utilizarea cel puțin a următoarelor infrastructuri: drum de acces de la peron la drumul rutier și invers, săli de așteptare, rampe, lifturi, tuneluri de acces, scări, iluminat, semnalizări specifice:

- facilități pentru avizarea și informarea publicului călător, pentru îmbarcare/debarcare și/sau așteptarea trenurilor (panouri digitale sau analogice de afișare a călătoriilor);
- servicii și facilități de informare pentru pasageri (spații destinate birourilor de informații);
- amplasamente pentru casele de bilete sau pentru spațiile destinate amplasării automatelor de vânzare a legitimațiilor de călătorie.

Categoria 2b – Terminale de mărfuri

- linii industriale sau terminale de mărfuri deținute/operate de agenți economici și care sunt racordate la infrastructura CFR SA.
- accesul convoaielor de manevră la/de la infrastructura feroviară CFR SA, în vederea deplasării convoaielor de manevră din stațiile CFR la terminale de mărfuri sau la alte infrastructuri de servicii deținute de alți agenți economici.
- servicii furnizate în cadrul terminalelor de mărfuri.

Categoria 2c și 2d - Stațiile de triaj și infrastructurile de formare a trenurilor, inclusiv infrastructuri pentru manevră și liniile de garare

Aceste categorii de infrastructuri de servicii se referă la infrastructurile care sunt utilizate pentru staționarea și/sau pentru manevra materialului rulant și care au fost special echipate în aceste scopuri.

Operațiunile de manevră feroviară se fac, de obicei, pe infrastructura feroviară care poate fi utilizată, de asemenea, pentru garare. Totodată, există infrastructuri de cale ferată care au fost echipate cu infrastructuri specifice pentru operațiunile de manevră. În conformitate cu Documentul de referință al rețelei, CFR SA oferă operatorilor de transport feroviar interesați acces la aceste infrastructuri.

CFR SA/gestionarii de infrastructură feroviară asigură, pe rețeaua pe care o administrează/gestionează, **serviciile** necesare **pentru accesul pe calea ferată în cadrul infrastructurilor de servicii** în vederea utilizării logisticii aferente din:

- stații de triaj;
- infrastructuri de formare a trenurilor;
- infrastructuri de manevră.

Serviciile sunt asigurate de CFR SA/gestionarii de infrastructură feroviară, iar operațiile de manevră propriu-zise sunt executate de către operatorii de transport feroviar, de către agenți economici deținători de linii ferate industriale sau de către alți agenți.

- servicii în cadrul stațiilor de triaj, infrastructurilor de formare a trenurilor, inclusiv a infrastructurilor pentru manevră și liniile de garare.

Categoria 2e - infrastructuri de întreținere

- acces pe infrastructura feroviară la infrastructurile de întreținere;
- servicii furnizate în cadrul infrastructurilor de întreținere.

Categoria 2f - alte infrastructuri tehnice, inclusiv instalații de curățare și de spălare

- acces pe infrastructura feroviară la alte infrastructuri tehnice, inclusiv instalații de curățare și de spălare;
- servicii furnizate în cadrul altor infrastructuri tehnice, inclusiv instalații de curățare și de spălare.

Categoria 2g - infrastructurile portuare maritime și interioare legate de activități feroviare

- acces pe infrastructura feroviară la aceste infrastructuri;
- serviciile furnizate în cadrul infrastructurilor portuare maritime și interioare legate de activități feroviare.

Categoria 2h - infrastructurile de intervenție;

- asigurarea intervenției pentru restabilirea continuității traficului feroviar în cazul unor accidente/incidente feroviare, cu mijloace de intervenție specifice (vagon de ajutor, tren de intervenție, macara feroviară etc.).

Categoria 2i - infrastructuri de alimentare cu combustibil și furnizarea de combustibil în aceste infrastructuri

- acces pe infrastructura feroviară la aceste infrastructuri;
- furnizarea de combustibil în cadrul acestor infrastructuri.

Categoria 3 – Servicii suplimentare

Categoria 3a - curentul pentru tracțiune

- furnizarea energiei electrice de tracțiune prin sistemul de distribuție, pe căile ferate electrificate, pentru operatorii de transport feroviar care utilizează material rulant (unități motoare) cu tracțiune electrică asigurată pe întreaga rețea feroviară de SC „Electrificare CFR” SA.

Categoria 3b - preîncălzirea trenurilor de călători

- servicii oferite în grupe tehnice ale unor stații de călători prin intermediul instalațiilor electrice pentru preîncălzirea vagoanelor de călători, conectate la contoare separate.

Categoria 3c – contracte specifice pentru controlul transportului mărfurilor periculoase și asistență în operarea trenurilor speciale

Categoria 4 – Servicii auxiliare

- accesul la rețelele de telecomunicații (servicii de telecomunicații feroviare pentru siguranța circulației, manevră, exploatare, transport sincron, transport date și acces internet; servicii stații RT proprietate “Telecomunicații CFR” SA; servicii de întreținere stații RT proprietate beneficiar);
- furnizarea informațiilor suplimentare privind programarea și circulația trenurilor, în principal prin intermediul aplicațiilor informatice ale CFR SA;
- inspecția tehnică a materialului rulant;
- sisteme de emisie a legitimațiilor de călătorie, inclusiv infrastructura de servicii referitoare la automatele de bilete;
- servicii de întreținere capitală a tipurilor de materialul rulant care necesită infrastructuri specifice.

5. Acces, tarife și transparență

Normele și reglementările enumerate în capitolul 2 din prezentul ghid impun diverse obligații operatorilor infrastructurilor de servicii. Aceste obligații vizează în primul rând următoarele:

- **Acces:** operatorii infrastructurilor de servicii trebuie să ofere operatorilor de transport feroviar acces la infrastructurile de servicii și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri. Accesul poate fi refuzat numai dacă sunt îndeplinite mai multe condiții. În plus, actele normative conțin norme procedurale care reglementează solicitările de acces, precum termenul limită în care operatorii infrastructurilor de servicii trebuie să răspundă unei solicitări primite din partea operatorului de transport feroviar privind accesul la infrastructura de servicii.
- **Tarifare:** În principiu, tariful furnizării serviciilor în cadrul infrastructurilor de servicii nu poate fi mai mare decât costul furnizării serviciului, plus un profit rezonabil.
- **Transparență:** operatorii infrastructurilor de servicii sunt obligați să publice informații despre infrastructurile pe care le operează și serviciile pe care le furnizează în cadrul acestor infrastructuri. Aceste informații sau o adresă a website-ului, cu trimitere directă la secțiunea unde acestea pot fi găsite, trebuie publicate în Documentul de referință a rețelei al CFR SA.

5.1. Accesul la infrastructura de servicii și serviciile feroviare conexe

Operatorii de transport feroviar au dreptul de acces la infrastructura de servicii și la serviciile feroviare conexe. Aceasta înseamnă că operatorii infrastructurilor de servicii trebuie să ofere, în mod nediscriminatoriu, accesul operatorilor de transport feroviar la infrastructura de servicii, în cazul în care aceștia solicită acest acces. Operatorii infrastructurilor de servicii trebuie să trateze în mod egal solicitările de acces ale operatorilor de transport feroviar, cu excepția cazului în care există motive obiective pentru tratarea în mod diferit a unor cereri.

Accesul la o infrastructură de servicii poate fi acordat în moduri diferite. Operatorii de transport feroviar au dreptul de acces la serviciile furnizate de operatori. De asemenea, operatorii infrastructurilor de servicii pot oferi întreprinderilor feroviare posibilitatea de a-și autofurna servicii în cadrul infrastructurilor de servicii, fără a fi obligați însă să facă acest lucru⁷.

Operatorii infrastructurilor de servicii pot impune anumite cerințe tehnice (de siguranță) și cerințe de compatibilitate pentru acordarea accesului la infrastructura de servicii și la serviciile furnizate în cadrul acesteia.

Operatorii de transport feroviar au dreptul de acces la infrastructurile de servicii existente. Operatorii infrastructurilor de servicii nu pot fi obligați să facă investiții în resurse sau infrastructuri de servicii pentru a extinde capacitatea unei instalații sau pentru a construi instalații noi⁸.

În ceea ce privește accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe se aplică reguli diferite, în funcție de categoria acestora, conform Anexei nr.II la *Legea nr. 202/2016*, cu modificările și completările ulterioare.

5.1.1 Accesul la infrastructura de servicii și la serviciile de bază (categoria 2)

Operatorii de transport feroviar care doresc să obțină acces la o infrastructură de servicii sau la un serviciu de bază trebuie să solicite acest lucru operatorului infrastructurii feroviare respective. O astfel de solicitare trebuie să conțină toate informațiile de care are nevoie operatorul infrastructurii de servicii pentru a putea întocmi o ofertă în timp util, care să cuprindă inclusiv condițiile privind accesul⁹.

După primirea unei solicitări de acces, operatorul infrastructurii feroviare evaluează de îndată cererea, care cuprinde toate informațiile, pentru a informa solicitantul cu privire la condițiile de acces. În cazul în care cererea de acces este incompletă, operatorul infrastructurii de servicii informează solicitantul cu privire la aceasta și stabilește un termen rezonabil în care trebuie furnizate informațiile lipsă. Dacă aceste informații nu sunt furnizate în termenul limită, solicitarea poate fi respinsă¹⁰.

În situația în care cererea este completă, operatorul infrastructurii de servicii trebuie să răspundă într-un interval de timp rezonabil, stabilit în funcție de tipul infrastructurii de servicii și/sau de

⁷ Conform art. 3, pct. 8 al *Regulamentului 2017/2177*

⁸ Conform art.13, alin (4) din *Legea nr.202/2016*, cu modificările și completările ulterioare

⁹ Conform art.9, alin (1) al *Regulamentului 2017/2177*

¹⁰ Conform art.8, alin. (3) al *Regulamentului 2017/2177*

serviciile furnizate în cadrul acesteia, dar nu mai târziu de 30 de zile de la primirea tuturor informațiilor necesare analizării cererii¹¹.

În cazul în care există disponibilă capacitatea necesară în cadrul infrastructurii de servicii, operatorul infrastructurii de servicii trebuie să răspundă solicitării operatorului de transport feroviar, prin transmiterea unei oferte de acces la infrastructura de servicii¹².

În cazul în care există cereri concurente pentru infrastructura de servicii sau capacitatea a fost deja alocată, operatorul infrastructurii de servicii urmează procedura de coordonare, ale cărei etape sunt prezentate mai jos.

Pasul 1: Procedura de coordonare

În cazul în care operatorul unei infrastructuri de servicii primește o cerere de acces la infrastructura de servicii sau de furnizare a unui serviciu care se referă la aceeași capacitate a infrastructurii de servicii, concurentă cu altă cerere, sau care se referă la o capacitate deja alocată a infrastructurii de servicii, acesta încearcă, prin discuții și coordonare cu operatorii de transport feroviar în cauză, să asigure cea mai bună soluționare posibilă a tuturor cererilor. Operatorii infrastructurilor de servicii analizează diferite opțiuni, care le permit să accepte cereri concurente de acces la infrastructura de servicii sau de furnizare a unui serviciu în cadrul infrastructurii de servicii. Atunci când este necesar, aceste opțiuni cuprind măsuri de maximizare a capacității disponibile în cadrul infrastructurii, în măsura în care acest lucru nu necesită investiții suplimentare în resurse sau în infrastructuri. Aceste măsuri pot include: propunerea unui alt calendar, modificarea orelor de funcționare sau a organizării turelor, acolo unde este posibil, sau permiterea accesului la infrastructură pentru autofurnizarea de servicii¹³.

Pasul 2: Identificarea unei alternative viabile

În cazul în care o cerere nu poate fi acceptată, operatorul unei infrastructuri de servicii și operatorul de transport feroviar evaluează împreună dacă există alternative viabile care să permită exploatarea serviciului de marfă sau de călători în cauză pe aceeași rută sau pe rute alternative în condiții acceptabile din punct de vedere economic. În această situație operatorul de transport feroviar nu este obligat să își dezvăluie strategia comercială.

Operatorul infrastructurii de servicii indică alternative posibile, inclusiv, acolo unde este cazul, în alte state membre, pe baza altor descrieri de infrastructuri de servicii, a informațiilor publicate pe un portal web comun și a oricăror informații furnizate de operatorul de transport feroviar. Atunci când se propun posibile alternative, inițiativa aparține operatorului infrastructurii de servicii, care poate face astfel de propuneri, în funcție de informația transmisă de operatorul de transport feroviar și de informațiile publice disponibile în legătură cu alte infrastructuri.

Dacă o infrastructură de servicii reprezintă sau nu o alternativă viabilă, acest lucru trebuie evaluat de la caz la caz. Pe de o parte, aceasta depinde de nevoile operatorilor de transport feroviar implicați și, pe de altă parte, de posibilitățile de utilizare ale celeilalte infrastructuri de servicii.

¹¹ Conform art.13, alin 4 din Legea nr. 202/2016, cu modificările și completările ulterioare

¹² Conform art.9, alin 1 al Regulamentului 2017/2177

¹³ Conform art.10, alin. 3 al Regulamentului 2017/2177

Atunci când propune o alternativă viabilă, operatorul infrastructurii de servicii ia în considerare cel puțin următoarele criterii, în măsura în care acestea pot fi evaluate: substituibilitatea caracteristicilor operaționale ale infrastructurii de servicii alternative; substituibilitatea caracteristicilor fizice și tehnice ale infrastructurii de servicii alternative; impactul clar asupra atractivității și competitivității serviciului de transport feroviar avut în vedere de operatorul de transport feroviar; costul suplimentar estimat pentru operatorul de transport feroviar. Având în vedere aspectele menționate, operatorul unei infrastructuri de servicii respectă confidențialitatea comercială a informațiilor furnizate de operatorul de transport feroviar¹⁴.

Pasul 3: Refuzarea accesului la infrastructura de servicii

În cazul în care, operatorul unei infrastructuri de servicii și operatorul de transport feroviar concluzionează că nu există nicio alternativă viabilă și că nu este posibilă acceptarea, în urma procedurii de coordonare, a cererii de acces la o infrastructură de servicii sau la furnizarea unui serviciu în cadrul acestei infrastructuri, operatorul infrastructurii de servicii poate respinge cererea.

În cazul în care, operatorul infrastructurii de servicii și solicitantul nu pot cădea de acord asupra unei alternative viabile, operatorul infrastructurii de servicii poate respinge cererea indicând alte soluții pe care le consideră viabile¹⁵.

Operatorii infrastructurilor de servicii pot stabili criterii de prioritate pentru alocarea capacității în cazul unor cereri concurente de acces la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe, atunci când aceste cereri nu pot fi acceptate în urma procedurii de coordonare. Aceste criterii de prioritate sunt nediscriminatorii și obiective și sunt publicate în descrierea infrastructurii de servicii. Ele țin seama de scopul infrastructurii, de scopul și de natura serviciilor de transport feroviar în cauză și de obiectivul de a asigura o utilizare eficientă a capacității disponibile.

De asemenea, criteriile de prioritate pot ține seama de următoarele aspecte:

- contractele existente;
- intenția și posibilitatea de a utiliza capacitatea solicitată, inclusiv, dacă este cazul, neutilizarea integrală sau utilizarea parțială, în trecut, a capacității alocate și motivele neutilizării;
- trasele de tren deja alocate legate de serviciile solicitate;
- criteriile de prioritate pentru alocarea traselor de tren;
- depunerea la timp a cererilor de acces¹⁶.

Pasul 4: Plângerile depuse la Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar

Dacă nu există nicio alternativă viabilă și nu se pot rezolva toate cererile de capacitate pentru infrastructura respectivă, pe baza necesarului demonstrat, solicitantul poate depune o plângere la Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, care analizează și ia măsuri, când

¹⁴ Conform art.12, alin (2) și (3) al *Regulamentului 2017/2177*

¹⁵ Porivit art. 13, alin (2) din *Regulamentul 2017/2177*

¹⁶ Conform art.11 al *Regulamentului 2017/2177*

este cazul, pentru a se asigura că o parte corespunzătoare din capacitate este acordată respectivului solicitant¹⁷.

5.1.2 Accesul la servicii suplimentare (categoria 3) și servicii auxiliare (categoria 4)

În ceea ce privește serviciile suplimentare și auxiliare, conform *Anexei nr. II a Legii nr. 202/2016*, cu modificările și completările ulterioare, se aplică norme mai puțin extinse decât în cazul infrastructurilor de servicii și serviciilor de bază.

În cazul în care, operatorul infrastructurii de servicii prestează oricare dintre serviciile prevăzute la pct. 3 din *Anexa nr. II* sub forma unui serviciu suplimentar, acesta îl furnizează la cerere operatorilor de transport feroviar, într-o manieră nediscriminatorie¹⁸. Acest lucru este necesar doar dacă o întreprindere feroviară solicită accesul la un astfel de serviciu.

Operatorii de transport feroviar pot cere administratorului infrastructurii sau operatorilor infrastructurilor de servicii, cu titlu de servicii suplimentare, serviciile auxiliare prevăzute la pct. 4 din *Anexa nr. II*. Operatorul infrastructurii de servicii nu este obligat să presteze aceste servicii auxiliare. În cazul în care operatorul infrastructurii de servicii decide să presteze oricare dintre serviciile auxiliare respective, acesta îl prestează către operatorii de transport feroviar, la cerere, într-o manieră nediscriminatorie¹⁹.

Ca și în cazul cererilor de acces la infrastructurile de servicii și la serviciile de bază, solicitările de acces la servicii suplimentare sau auxiliare trebuie să conțină toate informațiile necesare, astfel încât operatorii infrastructurilor de servicii să poată lua o decizie. În cazul în care cererea este completă, operatorul infrastructurii de servicii trebuie să răspundă la această solicitare într-un interval de timp rezonabil, dar nu mai târziu de 30 de zile de la primirea tuturor informațiilor necesare analizării cererii.

În cazul cererilor de ultim moment privind accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile enumerate la punctul 2 lit. (a)-(d) și (f)-(i) din *Anexa nr. II*, operatorul unei infrastructuri de servicii răspunde cererii cât mai repede posibil, dar nu mai târziu de 5 zile lucrătoare²⁰ de la primirea tuturor informațiilor necesare analizării cererii.

În cazul în care există cereri concurente pentru accesul la un serviciu suplimentar sau auxiliar, operatorul infrastructurii de servicii trebuie să urmeze procedura de coordonare, astfel cum a fost descrisă anterior în prezentul ghid, pentru a încerca, dacă este posibil, să satisfacă toate solicitările. În situația în care acest lucru nu conduce la o rezolvare a cererilor concurente, operatorul infrastructurii de servicii nu trebuie să evalueze mai întâi dacă există alternative viabile înainte de a respinge cererea.

În ceea ce privește infrastructurile de servicii și serviciile de bază, operatorul va publica criteriile de prioritate obiective și nediscriminatorii pentru alocarea capacității în cazul cererilor concurente.

¹⁷ Conform art.13, alin. (5) din *Legea nr. 202/2016*, cu modificările și completările ulterioare

¹⁸ Conform art.13, alin. (7) din *Legea nr. 202/2016*, cu modificările și completările ulterioare

¹⁹ Conform art.13, alin.(8) din *Legea nr. 202/2016*, cu modificările și completările ulterioare

²⁰ Conform art. 48

Operatorul de transport feroviar poate depune o plângere la Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar în cazul în care consideră că cererea sa de acces la infrastructura de servicii și furnizarea serviciilor suplimentare și auxiliare a fost respinsă în mod nedrept.

5.2 Tarife

Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar verifică sistemul de tarifare și tarifele percepute de operatorii infrastructurilor de servicii.

Tarifele impuse pentru accesul pe calea ferată în cadrul infrastructurilor de servicii prevăzute la pct. 2 din Anexa nr. II și furnizarea de servicii de bază în cadrul acestor infrastructuri nu trebuie să depășească costul furnizării lor, plus un profit rezonabil.

În cazul în care serviciile prevăzute la pct. 3 și 4 din Anexa nr. II ca prestații suplimentare și auxiliare sunt oferite de un singur furnizor, tariful perceput pentru respectivul serviciu nu depășește costul furnizării prestației respective, plus un profit rezonabil²¹.

5.2.1 Costuri și principii de bază

Operatorii infrastructurilor de servicii au obligația să furnizeze Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, la solicitarea acestuia, toate informațiile necesare asupra tarifelor impuse.

În acest scop, operatorii infrastructurilor de servicii trebuie să poată demonstra operatorilor de transport feroviar că tarifele de utilizare a infrastructurii și serviciilor facturate operatorilor de transport feroviar respectă metodologia, regulile și, dacă este cazul, baremele stabilite în Documentul de referință al rețelei²².

Pentru a putea determina dacă tarifele reflectă costurile reale, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar evaluează sistemul de alocare a costurilor în raport cu principiile de bază ale proporționalității, integralității și cauzalității.

Proporționalitatea

În ceea ce privește nivelul de detaliere și claritate, sistemul de alocare a costurilor trebuie să fie în concordanță cu dimensiunea operatorului infrastructurii de servicii și luând în considerare volumul²³, natura și complexitatea serviciului furnizat.

Integralitatea

Pentru a putea verifica dacă respectivele costuri sunt alocate corespunzător tarifelor, valoarea costurilor alocate trebuie să fie egală cu cea a costurilor totale ale operatorului infrastructurii de servicii aferente serviciului furnizat în cadrul infrastructurii de servicii.

Cauzalitatea

²¹ Conform art.31, alin (7) și (8) din *Legea nr. 202/2016*, cu modificările și completările ulterioare

²² Conform art.31, alin (2) din *Legea nr. 202/2016*, cu modificările și completările ulterioare

²³ De exemplu, se determină în funcție de valoarea cifrei de afaceri aferente serviciilor furnizate în cadrul infrastructurii de servicii

Serviciilor sau activităților furnizate de operatorul unei infrastructuri de servicii le vor fi atribuite numai cheltuielile efectuate în scopul furnizării acestor servicii. Acest lucru presupune existența unei relații cauzale între tarife și costuri (cheltuieli).

Este necesară însă o interpretare extinsă a conceptului de cauzalitate în ceea ce privește costurile, în sensul că, în cazul anumitor infrastructuri de servicii, cheltuielile (costurile) nu trebuie alocate în mod obligatoriu scopului inițial pentru care acestea au fost efectuate.

De exemplu, dacă o infrastructură de servicii este utilizată nu doar pentru furnizarea unui singur serviciu, ci pentru mai multe servicii, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar va considera, în principiu, că este rezonabil ca pentru prestarea serviciilor respective să fie alocată o cotă proporțională din costurile totale ale infrastructurii în cauză.

5.2.2 Criterii de calitate

În plus, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar impune mai multe criterii de calitate pentru sistemul de alocare a costurilor.

Coerența

Opțiunile privind principiile de alocare sunt justificate, iar aceste principii sunt urmate în timpul întregului proces de alocare. În cazul în care există abateri, acestea trebuie să fie justificate.

Transparența

Sistemul de alocare a costurilor trebuie să fie descris în mod clar. Această descriere trebuie să conțină toate informațiile necesare pentru a se putea evalua modul în care costurile se regăsesc în tarifele practicate. În plus, descrierea trebuie să fie accesibilă, completă, corectă și conformă cu procesele interne existente și cu procesul decizional, în raport cu structura organizației, ciclul bugetar, conturile anuale, contabilitatea etc. Descrierea sistemului de alocare a costurilor trebuie să aibă în vedere, cel puțin, următoarele aspecte:

- diferitele tipuri și categorii de costuri, venituri și capitalul investit, care sunt alocate serviciilor și piețelor respective;
- metoda de alocare a costurilor. În acest context, ar trebui să fie întotdeauna clar ce metodă este utilizată: atribuire directă a costurilor, atribuire pe baza unor centre de cost;
- sursele de date utilizate. Pe de o parte, este vorba despre sursele datelor financiare și, pe de altă parte, despre sursele datelor nefinanciare. Trebuie să fie clar în ce măsură aceste date sunt prelucrate sau dacă acestea se bazează pe estimări.

5.3 Catalogul de servicii

Operatorii de transport feroviar își pot exercita dreptul de acces la infrastructurile de servicii și la serviciile conexe în condițiile în care sunt publicate informațiile referitoare la proprietarii/operatorii infrastructurilor de servicii, locul în care aceste infrastructuri sunt amplasate, tarifele percepute și caracteristicile infrastructurilor de servicii.

În acest sens, proprietarii/operatorii infrastructurilor de servicii trebuie să publice o descriere a infrastructurilor de servicii (denumit, în continuare, *catalog de servicii*).

Acest *catalog de servicii* trebuie să conțină cel puțin următoarele informații:

Tipul informației	Informații solicitate
Informații de bază	<ul style="list-style-type: none"> • o listă a tuturor infrastructurilor în care sunt furnizate serviciile feroviare conexe; • informații privind locațiile și orarul de funcționare al acestor infrastructuri; • o descriere a caracteristicilor tehnice ale infrastructurilor; • o listă cu serviciile feroviare conexe furnizate în cadrul infrastructurilor de servicii; • datele de contact ale proprietarului/operatorului infrastructurii de servicii.
Proceduri de acces	<ul style="list-style-type: none"> • procedurile de solicitare a accesului la infrastructura de servicii sau la serviciile furnizate în cadrul infrastructurii sau ambele, inclusiv termenele de depunere a cererilor și termenele de soluționare a cererilor respective; • informații privind conținutul și formatul unei cereri de acces la infrastructura de servicii și la serviciile feroviare conexe sau un model de cerere; • o descriere a procedurii de coordonare și a criteriilor de prioritate aplicate de operatorul infrastructurii; • informații cu privire la posibilitatea ca operatorii de transport feroviar să-și autofurnizeze servicii în cadrul infrastructurilor de servicii și condițiile care trebuie îndeplinite; • dacă este cazul: modelul contractului de acces, incluzând termenii și condițiile generale; • dacă este relevant, informații privind condițiile de utilizare a sistemelor informatice ale operatorului, în cazul în care operatorii de transport feroviar trebuie să utilizeze astfel de sisteme, precum și normele privind protecția datelor sensibile din punct de vedere comercial; • în cazul infrastructurilor de servicii în care își desfășoară activitatea mai mulți operatori de infrastructuri de servicii, dacă trebuie depuse separat solicitări de acces sau nu;
Tarife	<ul style="list-style-type: none"> • informații privind tarifele pentru accesul la infrastructura de servicii și tarifele pentru fiecare serviciu feroviar conex care este furnizat în cadrul acestor infrastructuri; • informații privind principiile schemelor de reduceri oferite operatorilor de transport feroviar, ținând seama de confidențialitatea informațiilor sensibile din punct de vedere comercial.
Actualizarea informațiilor	<ul style="list-style-type: none"> • informații privind modificările caracteristicilor tehnice și restricțiile temporare în funcționarea capacității infrastructurii de servicii, care ar putea avea un impact major asupra funcționării infrastructurii de servicii, inclusiv lucrările planificate.

Catalogul de servicii trebuie să conțină cel puțin informațiile de care are nevoie un operator de transport feroviar pentru a putea depune o solicitare de acces și pentru a obține accesul la infrastructura de servicii și la serviciile feroviare conexe furnizate în cadrul infrastructurii. Informațiile relevante trebuie să fie incluse în Documentul de referință al rețelei al CFR SA, iar informațiile detaliate să poată fi obținute accesând un link către pagina web a operatorului/propietarului infrastructurii de servicii unde este publicat *catalogul de servicii*.

Catalogul de servicii poate avea, în principiu, orice format. Operatorii infrastructurilor de servicii își pot alege propriul model, atâta timp cât acesta îndeplinește cerințele din punct de vedere al conținutului și este inclus în Documentul de referință al rețelei (folosind un link). De asemenea, sunt disponibile soluții standard, pe care operatorii infrastructurilor de servicii pot alege să le utilizeze:

- RailNetEurope (Asociația administratorilor de infrastructură din Europa) a elaborat un model comun pentru *catalogul de servicii*. Acest model comun pentru infrastructurile de servicii este disponibil online²⁴ și poate fi completat de către operatorii infrastructurilor de servicii.
- La inițiativa Comisiei Europene este dezvoltat un portal online european comun referitor la infrastructura de servicii și serviciile feroviare conexe. De îndată ce acest portal va fi lansat, operatorii infrastructurilor de servicii vor putea publica informațiile respective.

Catalogele de servicii sau link-ul trebuie trimise/trimis CFR SA nu mai târziu de 1 octombrie 2019 pentru a fi incluse/inclus în Documentul de referință al rețelei.

5.4 Reguli speciale pentru operatorii care dețin o poziție dominantă pe piață

Operatorii infrastructurilor de servicii oferă în mod nediscriminatoriu tuturor operatorilor de transport feroviar accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, la infrastructurile de servicii și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri.

Pentru a garanta transparența deplină și accesul nediscriminatoriu la infrastructurile de servicii, precum și furnizarea de servicii în cadrul acestor infrastructuri, în cazul în care operatorul unei astfel de infrastructuri de servicii se află sub controlul direct sau indirect al unui organism sau al unei societăți care, de asemenea, activează și deține o poziție dominantă pe piețele naționale de servicii de transport feroviar pentru care se utilizează infrastructura, operatorii acestor infrastructuri de servicii trebuie să se organizeze într-o manieră independentă din punct de vedere organizatoric și decizional față de respectivul organism sau de respectiva societate. Această independență nu implică cerința de instituire a unei entități juridice separate pentru infrastructurile de servicii și poate fi obținută prin organizarea unor departamente distincte în cadrul aceleiași entități juridice. Pentru toate infrastructurile de servicii operatorul și respectivul organism sau respectiva societate au conturi separate, inclusiv bilanțuri și conturi de profit și pierdere separate, care se țin și se publică cu respectarea prevederilor legale în vigoare. Operarea unei infrastructuri de servicii poate fi asigurată de administratorul infrastructurii sau de un operator al infrastructurii de servicii aflat sub controlul direct sau indirect al administratorului infrastructurii, cu respectarea cerințelor prevăzute la art. 7 din *Legea nr. 202/2016*, cu modificările și completările ulterioare

²⁴ http://www.rne.eu/rneinhalt/uploads/Common_template_for_service_facility_information_clean.pdf

6. Cereri de exceptare

Potrivit *Regulamentului (UE) 2017/2177* operatorii infrastructurilor de servicii au posibilitatea de a solicita excepții de la toate sau de la o parte dintre dispozițiile actului normativ.

6.1 Efectele excepțiilor

Regulamentul (UE) 2017/2177 prevede obligații diferite în ceea ce privește serviciile feroviare conexe și infrastructurile de servicii. Mai precis, actul normativ stabilește norme suplimentare privind transparența (prin publicarea *catalogului de servicii*) și evaluarea cererilor de acces, inclusiv procedurile care trebuie respectate pentru evaluarea acestor solicitări.

Regulamentul (UE) 2017/2177 oferă posibilitatea de exceptare de la normele sau de la o parte dintre normele actului normativ. Operatorii infrastructurilor de servicii pot solicita să fie exceptați de la aplicarea tuturor dispozițiilor *Regulamentului (UE) 2017/2177* sau a unora dintre acestea, cu excepția publicării descrierii infrastructurii de servicii pentru infrastructurile de servicii și pentru serviciile care se află în responsabilitatea lor, inclusiv informații privind tarifele de acces la infrastructurile de servicii și tarifele pentru furnizarea fiecărui serviciu feroviar conex²⁵.

Acordarea unei excepții nu afectează obligația operatorului infrastructurii de servicii feroviare de a acorda acces în mod nediscriminatoriu la infrastructura de servicii operată și la serviciile furnizate în cadrul acesteia, inclusiv obligația de a evalua alternativele viabile în cazul cererilor concurente.

De asemenea, acordarea unei excepții nu afectează obligativitatea ca tarifele percepute de operatorul de servicii feroviare pentru respectivele servicii să nu depășească costul furnizării prestației, plus un profit rezonabil.

6.2 Excepții acordate anumitor operatori ai infrastructurilor de servicii

Anumiți operatori ai infrastructurilor de servicii pot solicita Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar să fie exceptați de la aplicarea **tuturor** dispozițiilor *Regulamentului (UE) 2017/2177* ²⁶. Operatorii care solicită o astfel de exceptare trebuie să-și motiveze cererea bazându-se pe documentația aferentă, pe tipul de material rulant utilizat și să demonstreze că acesta are o valoare istorică. În plus, operatorii de transport feroviar trebuie să demonstreze că acest material rulant este utilizat exclusiv sau preponderent în scopuri turistice și/sau educaționale și că nu este utilizat în principal pentru a satisface nevoile specifice de transport feroviar de călători. Cererile depuse de operatorii de transport feroviar trebuie să fie motivate în mod corespunzător.

²⁵ Conform art. 4, alin (2), lit. a)-d) și m) și art.5 din *Regulamentul 2017/2177*

²⁶ Conform art. 2, alin. (1), al doilea paragraf din *Regulamentul 2017/2177*

6.3 Exceptări acordate pe baza condițiilor speciale de piață

În conformitate cu art. 2 alin. (2) din *Regulamentului (UE) 2017/2177* Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate decide să excepteze parțial operatorii infrastructurilor de servicii care exploatează următoarele infrastructuri de servicii sau furnizează următoarele servicii, astfel:

- a) serviciile sau infrastructurile de servicii care nu au o importanță strategică pentru funcționarea pieței serviciilor de transport feroviar, în special în ceea ce privește nivelul de utilizare a infrastructurii, tipul și volumul traficului potențial afectat și tipul de servicii oferite în cadrul infrastructurii;
- b) serviciile sau infrastructurile de servicii care sunt exploatate sau furnizate într-un mediu de piață concurențial, cu o varietate de concurenți care furnizează servicii comparabile;
- c) serviciile sau infrastructurile de servicii pentru care aplicarea *Regulamentului (UE) 2017/2177* ar putea afecta în mod negativ funcționarea pieței infrastructurilor de servicii.

Cele trei categorii sunt alternative, ceea ce înseamnă că doar una dintre ele trebuie îndeplinită pentru ca o infrastructură de servicii sau un serviciu să poată beneficia de o exceptare.

Operatorii infrastructurilor de servicii exceptați de la aplicarea parțială a dispozițiilor *Regulamentului (UE) 2017/2177* sunt obligați să publice un *catalog de servicii* care conține cel puțin următoarele informații:

Tipul informației	Informații solicitate
Informații de bază	<ul style="list-style-type: none">• o listă a tuturor infrastructurilor în care sunt furnizate servicii feroviare conexe• informații privind locațiile și orele de funcționare ale acestor infrastructuri• o descriere a caracteristicilor tehnice ale infrastructurii de servicii• o listă a tuturor serviciilor feroviare care sunt furnizate în cadrul infrastructurii de servicii• datele de contact ale operatorului infrastructurii de servicii
Tarife	<ul style="list-style-type: none">• informații privind tarifele pentru obținerea accesului la infrastructura de servicii și tarifele aferente fiecărui serviciu feroviar conex care este furnizat în cadrul acestei infrastructuri.

6.3.1 Criterul lipsei de importanță strategică

Pentru a determina eligibilitatea cererilor de exceptare depuse pe baza acestui criteriu, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar efectuează o evaluare a importanței strategice a serviciului sau a infrastructurii în cauză în ceea ce privește funcționarea pieței/piețelor serviciilor de transport feroviar. Importanța strategică este evaluată ținând cont, în special, de nivelul de utilizare a infrastructurii, tipul și volumul potențial de trafic afectat și a tipului de servicii oferite în cadrul infrastructurii de servicii. Ținând cont de criteriile stabilite în *Regulamentul (UE) 2017/2177* reiese că determinarea importanței strategice a unui serviciu sau a unei infrastructuri

de servicii necesită o abordare economică. Astfel, un serviciu sau o infrastructură de servicii poate fi exceptat/ă dacă se consideră că nu are o importanță economică pentru funcționarea pieței/piețelor serviciilor de transport feroviar. Importanța strategică în sensul menționat mai sus poate fi stabilită pe baza unui număr de criterii economice diferite.

Aceste criterii stau la baza identificării importanței strategice a unui serviciu sau a unei infrastructuri, atât din perspectivă calitativă, dar și din perspectivă cantitativă. Deși anumite criterii de evaluare pot fi relevante pentru toate categoriile de servicii și infrastructuri prevăzute în Anexa nr. II la *Legea nr. 202/2016*, cu modificările și completările ulterioare, natura variată a acestor categorii necesită o delimitare suplimentară a criteriilor în conformitate cu împărțirea pe subcategorii prevăzută la punctul 2 din Anexa nr. II. Prin urmare importanța strategică a unui terminal de marfă, de exemplu, va fi determinată de factori diferiți, comparativ cu importanța strategică a unei infrastructuri de alimentare cu combustibil. O cerere de exceptare în baza criteriului "fără importanță strategică" ar trebui să fie justificată în mod corespunzător de operatorul infrastructurii de servicii. Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar ia în considerare următoarele criterii de evaluare pentru a determina importanța strategică în ceea ce privește funcționarea pieței serviciilor de transport feroviar:

<p>Date generale</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Cifra de afaceri anuală aferentă serviciului sau infrastructurii de servicii; • Cota de piață a serviciului sau a infrastructurii de servicii; • Nivelul de utilizare a capacității; • Numărul solicitărilor de acces care au fost refuzate în ultimii trei ani și motivul refuzării acestora; • Prezența altor operatori de infrastructuri de servicii în cadrul infrastructurii de servicii; • Pentru transportul de marfă: apropierea de un coridor european de transport feroviar de marfă; • Pentru transportul de călători: relevanța infrastructurii pentru obligațiile de serviciu public existente; • Conectarea infrastructurii de servicii la o linie sau o rețea cu caracteristici tehnice nestandardizate; • Conectarea infrastructurii de servicii la o infrastructură care este exceptată în conformitate cu art. 2 alin. (4) din <i>Legea nr. 202/2016</i>, cu modificările și completările ulterioare.
<p>Stații de călători</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Numărul liniilor; • Numărul opririlor; • Numărul pasagerilor.
<p>Terminale de mărfuri</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Volumul de transbordări, exprimat în număr de containere și/sau în tone; • Numărul trenurilor.
<p>Stații de triaj/ infrastructuri de formare a trenurilor</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Volumul traficului; • Numărul sau lungimea liniilor.

Linii de garare	<ul style="list-style-type: none"> • Numărul sau lungimea liniilor.
Infrastructuri de întreținere	<ul style="list-style-type: none"> • Nu există criterii adiționale.
Alte infrastructuri tehnice	<ul style="list-style-type: none"> • Nu există criterii adiționale.
Infrastructuri de intervenție	<ul style="list-style-type: none"> • Nu există criterii adiționale.
Infrastructuri de intervenție	<ul style="list-style-type: none"> • Volumul de combustibil furnizat (litri).
Infrastructuri portuare maritime și interioare²⁷	<ul style="list-style-type: none"> • Volumul de transbordări inter/multimodale (feroviar-naval), de exemplu în containere și/sau tone; • Numărul de trenuri.

Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar ia în considerare următoarele criterii de evaluare pentru a determina importanța strategică în ceea ce privește funcționarea pieței/piețelor serviciilor de transport feroviar:

- exercitarea controlului asupra infrastructurii de servicii;
- gradul de utilizare a infrastructurii de servicii;
- alternativele la infrastructurile de servicii (inclusiv la cele potențiale) disponibile pentru solicitanți;
- capacitatea infrastructurii de servicii.

Controlul infrastructurilor de servicii

Infrastructurile de servicii sunt adesea deținute (direct sau indirect) de operatori de transport feroviar. Aceștia ar putea acționa împotriva operatorilor de transport feroviar concurenți din piață, refuzându-le accesul la infrastructurile de servicii pe care le controlează. Având în vedere acest aspect, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar nu va acorda cu ușurință o exceptare pentru infrastructurile de servicii deținute (direct sau indirect) de către un operator de transport feroviar .

Astfel, în capitolul 5.4 *“Reguli speciale pentru operatorii infrastructurilor de servicii care dețin o poziție dominantă pe piață”* din prezentul ghid, se arată că normele și reglementările relevante impun cerințe suplimentare operatorilor de infrastructuri de servicii, care sunt controlați (direct sau indirect) de un operator de transport feroviar, ce deține o poziție dominantă pe piață.

Principalul scop este de a asigura accesul transparent și nediscriminatoriu la infrastructurile de servicii operate de către aceste întreprinderi feroviare și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri de servicii.

Având în vedere dorința legiuitorului de a crea garanții mai solide pentru solicitanți în ceea ce privește transparența și accesul, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar nu va acorda nicio scutire pentru infrastructurile de servicii operate/deținute de către operatori de transport feroviar ce dețin o poziție dominantă în piață pe criteriul "fără importanță strategică".

²⁷ Infrastructurile din cadrul porturilor sunt evaluate în funcție de tipul infrastructurii de servicii (traj, linie de garare sau infrastructură de alimentare cu combustibil).

Gradul de utilizare al infrastructurii de servicii

Utilizarea limitată a unei infrastructuri de servicii poate indica faptul că există puține solicitări pentru utilizarea acesteia. Acest lucru poate arăta lipsa de importanță strategică a infrastructurii respective. Dimpotrivă, un grad ridicat de utilizare a capacității disponibile, poate indica faptul că infrastructura are o importanță strategică pentru piața transporturilor feroviare. Simpla existență a unei capacități mai mari a infrastructurii, ce depășește capacitatea solicitată, nu este suficientă pentru a presupune că o infrastructură de servicii nu are nicio importanță strategică. Chiar și în cazul în care există această diferență între capacitatea disponibilă și cea solicitată, pot apărea probleme de acces la infrastructura de servicii, de exemplu, în cazul perioadelor aglomerate.

Având în vedere acest aspect, atunci când depun o cerere de exceptare, operatorii infrastructurilor de servicii trebuie să ofere informații privind gradul de utilizare a capacității infrastructurii, precum și numărul de solicitări de acces pe care le-au refuzat în anul anterior.

Alternativile la infrastructurile de servicii disponibile pentru operatorii de transport feroviar

Un alt factor pe care Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar îl consideră important este măsura în care operatorii de transport feroviar care utilizează/ar dori să utilizeze infrastructura de servicii pot alege infrastructuri de servicii alternative. Acesta este motivul pentru care operatorii infrastructurilor de servicii, atunci când depun cererea de exceptare, trebuie să explice și să indice ce alternative viabile (inclusiv cele potențiale) există.

Operatorul infrastructurii de servicii nu trebuie doar să precizeze că există alternative (viabile sau de altă natură) la infrastructurile de servicii disponibile, ci și că, în cadrul acestor infrastructuri, sunt furnizate aceleași servicii feroviare conexe ca și în cadrul infrastructurii de servicii pentru care se solicită exceptarea.

În cazul în care nu există alternative viabile la infrastructura de servicii pentru care se solicită exceptarea, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar nu va acorda, în principiu, această exceptare.

Capacitatea infrastructurii de servicii

Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate lua în considerare și capacitatea infrastructurii de servicii. În principiu, numai infrastructurile de servicii care au o capacitate limitată (fizică sau economică) sunt eligibile pentru a fi exceptate. Pentru infrastructurile de servicii care au o capacitate limitată, evaluarea se face de la caz la caz.

6.3.2 Criteriul mediului de piață concurențial

Potrivit acestui criteriu, un serviciu sau o infrastructură de servicii poate fi exceptat/ă de la aplicarea *Regulamentului (UE) 2017/2177*, în cazul în care îndeplinește următoarele condiții²⁸:

²⁸ Conform Principiilor privind acordarea de scutiri pentru operatorii infrastructurilor de servicii, în temeiul articolului 2 alin. (2) din *Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2177* 2017, accesibile la adresa: <https://www.irg-rail.eu/download/5/566/Romaniantranslation.pdf>

- Infrastructura de servicii sau serviciul este operată/furnizat într-un mediu de piață concurențial;
 - Există o varietate de concurenți care oferă servicii comparabile, activi pe piața respectivă.
- Serviciile pot fi considerate ca făcând parte numai din aceeași piață atunci când există un grad suficient de substituibilitate între aceste servicii.

Pentru a determina dacă un serviciu sau o infrastructură de servicii este furnizat/exploatată într-un mediu concurențial, pentru a justifica o exceptare în temeiul *Regulamentului (UE) 2017/2177*, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar ia în considerare următorii trei factori:

- a) substituibilitatea;
- b) zona geografică relevantă;
- c) gradul de concurență.

a). Substituibilitatea

Punctul de plecare al unei evaluări este acela de a stabili serviciile substituibile și disponibile clienților operatorului infrastructurii de servicii. Alte servicii sau infrastructuri de servicii vor putea exercita o presiune concurențială asupra operatorului infrastructurii de servicii care solicită exceptarea numai dacă acestea pot fi considerate înlocuitori ai serviciului sau infrastructurii solicitantului, respectiv dacă sunt suficient de asemănătoare pentru a permite clienților să treacă la celălalt serviciu sau de la o infrastructură de servicii la alta.

De exemplu, este puțin probabil ca un terminal specializat în mărfuri vrac să fie considerat un concurent al unui terminal specializat în containere din cauza naturii diferite a echipamentelor. Deși ambele sunt terminale de mărfuri, este puțin probabil ca serviciile lor să fie considerate interschimbabile/substituibile de către clienții lor.

b). Zona geografică relevantă

Nu doar comparabilitatea serviciilor și a infrastructurilor de servicii este determinantă pentru evaluare, ci și distanța care le separă. O infrastructură de servicii poate exercita o presiune concurențială asupra unei alte infrastructurii, dacă ambele sunt amplasate astfel încât clienții să le poată accesa cu ușurință pe oricare din ele. Distanța pe care clienții sunt dispuși și capabili să o parcurgă va depinde de tipul de serviciu sau de infrastructura de servicii.

La evaluarea ariei geografice relevante, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar trebuie să acorde atenție, pe lângă natura serviciului, și caracteristicilor relevante ale rețelei feroviare la care este conectată infrastructura de servicii, care face obiectul solicitării de exceptare. Este puțin probabil ca serviciile situate pe rețele tehnice diferite să fie concurente directe. În unele cazuri, factorii tehnici pot determina zona de delimitare a piețelor. De exemplu, rețelele țărilor vecine sau rețelele integrate pot avea sisteme diferite de alimentare. În acest context, o atenție deosebită se acordă coridoarelor internaționale de transport feroviar de marfă.

c). Gradul de concurență

Având în vedere natura infrastructurii de servicii a operatorului care solicită exceptarea și aria geografică relevantă pentru serviciile furnizate în cadrul infrastructurii respective, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar poate stabili, în continuare, dacă există un mediu concurențial pe piața relevantă. Prevederile *Regulamentului (UE) 2017/2177* au în vedere ca pe piața relevantă să existe o varietate de concurenți. Pe o piață caracterizată de bariere ridicate la intrare, ar trebui luate în considerare posibilele practici concertate. Prin urmare, este rezonabil ca operatorul unei infrastructurii de servicii să poată beneficia de o exceptare doar dacă

există alte infrastructuri de servicii disponibile, care sunt operate de cel puțin două societăți. În general, numărul concurenților de pe piața respectivă nu reflectă pe deplin gradul de concurență de pe o piață.

Există și alți factori care pot juca un rol important în acest sens: dimensiunea infrastructurilor de servicii concurente (cota de piață și veniturile), capacitatea disponibilă, posibilitatea de intrare pe piață, posibilitatea de extindere a capacității și puterea de piață a companiilor în funcție de dimensiunea cererii de pe piață. Acești factori pot fi luați în considerare de către Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, în măsura în care este necesar pentru evaluare.

6.3.3 Criteriul impactului negativ asupra pieței

În timp ce primele două criterii de exceptare impun o evaluare a naturii serviciului sau a infrastructurii de servicii ori a pieței în care operează, al treilea criteriu se referă la exceptarea care poate fi acordată pentru “infrastructuriile de servicii în cazul cărora aplicarea actului normativ ar afecta negativ funcționarea pieței infrastructurilor de servicii”. Operatorul infrastructurii de servicii care solicită o astfel de exceptare în temeiul prezentului criteriu ar trebui, așadar, să specifice exact ce dispoziție sau dispoziții din *Regulamentul (UE) 2017/2177* ar putea avea un impact negativ asupra pieței/piețelor infrastructurilor de servicii relevante, pentru a permite Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar să decidă de la caz la caz. De asemenea, trebuie să se precizeze în ce constau riscurile și de ce nu poate fi respectată prevederea din actul normativ fără să nu existe un impact negativ asupra pieței.

6.3.4 Durata exceptării

Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar acordă, în principiu, exceptări pentru o perioadă de timp nedeterminată. Cu toate acestea, exceptările pot fi retrase dacă se dovedește că cerințele legate de acordarea acestora nu mai sunt îndeplinite²⁹. Orice informație primită din piață referitoare la problemele care au apărut în legătură cu o infrastructură de servicii exceptată (inclusiv privind accesul la infrastructura de servicii) poate reprezenta un motiv pentru Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar ca să retragă exceptarea acordată.

²⁹ Conform art.2, alin (4) din *Regulamentul (UE) 2017/2177*