



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA
HOTĂRÎRE nr. _____

din _____ 2024

Chișinău

**Cu privire la aprobarea Regulamentului privind contractele-cadru pentru
alocarea capacităților de infrastructură feroviară și Regulamentului privind
accesul la infrastructurile de servicii și serviciile auxiliare conexe**

În temeiul art. 18-20, art. 27-48 din Codul transportului feroviar nr.19/2022 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr. 45-52, art. 57), Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Regulamentul privind contractele-cadru pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară, conform anexei nr. 1.
2. Se aprobă Regulamentul privind accesul la infrastructurile de servicii și serviciile auxiliare conexe, conform anexei nr. 2.
3. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

PRIM-MINISTRU

Dorin RECEAN

Contrasemnează:

Ministrul al infrastructurii și dezvoltării regionale

Andrei Spînu

Ministrul al finanțelor

Petru Rotaru

REGULAMENTUL

Cu privire la contractele-cadru pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară

Prezentul Regulament transpune parțial, Regulamentul (UE) 2016/545 al Comisiei 08 aprilie 2016 privind procedurile și criteriile referitoare la acordurile-cadru pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară, CELEX 32016R0545, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 94/, 3.12.2007.

I. Dispoziții generale

1. Prezentul regulament stabilește proceduri și criterii care trebuie urmate pentru încheierea contractelor-cadru.

2. În sensul Regulamentului se utilizează următoarele noțiuni:

„*capacitate-cadru*” înseamnă capacitatea de infrastructură alocată în temeiul unui acord-cadru;

„*declarație de referință privind capacitatea-cadru*” înseamnă atât o prezentare a capacității-cadru alocate liniilor unei anumite rețele, cât și o descriere a volumului și naturii capacității disponibile pe respectivele linii, ea putând să includă și o imagine grafică, cu scopul de a informa potențialii solicitanți de contracte-cadru;

„*interval de timp*” înseamnă o perioadă de timp specificată într-un acord-cadru, pe parcursul căreia urmează să fie alocate una sau mai multe trase, în cadrul procedurii de stabilire a graficului de circulație;

„*perioadă de control*” înseamnă o perioadă de timp de maximum două ore definită de administratorul de infrastructură pentru a compara capacitatea-cadru alocată și capacitatea reziduală liberă, cu scopul de a informa potențialii solicitanți de contracte-cadru în legătură cu capacitatea-cadru indicativă alocată și capacitatea disponibilă.

II. Declarația de referință privind capacitatea-cadru

3. Administratorul de infrastructură elaborează o declarație de referință privind capacitatea-cadru, indicând, pentru fiecare secțiune de linie, per perioadă de control și, dacă este cazul, per tip de serviciu, următoarele informații:

1) capacitatea-cadru deja alocată și numărul de trase;

2) capacitatea indicativă rămasă disponibilă pentru încheierea de contracte-cadru pe o infrastructură care face deja obiectul unor acorduri-cadru;

3) capacitatea maximă disponibilă pentru încheierea de contracte-cadru, pentru fiecare secțiune de linie, după caz.

4. Declarația de referință privind capacitatea-cadru respectă confidențialitatea comercială.

5. În conformitate cu articolul 39 alineatul (3) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, administratorul de infrastructură:

1) include o declarație de referință privind capacitatea-cadru în documentul de referință al rețelei sau furnizează un link în documentul de referință al rețelei spre un site web public, care pune la dispoziție fie declarația de referință privind capacitatea-cadru menționată, fie cel puțin o prezentare a caracterului general al fiecărui acord-cadru încheiat.

2) actualizează declarația de referință privind capacitatea-cadru cel târziu la trei luni de la încheierea sau modificarea substanțială a unui acord-cadru sau de la anularea acestuia. El pune la dispoziție informațiile respective într-un mod care respectă confidențialitatea comercială.

III. Alocarea capacității-cadru

6. Administratorul de infrastructură poate invita potențialii solicitanți să depună cereri de contracte-cadru, cu respectarea unui termen anual sau multianual. După expirarea termenului relevant, acesta prelucrează fără întârziere cererile depuse.

Dacă alege să aplice un termen-limită multianual, administratorul de infrastructură publică termenele limită anuale până la care va prelucra cererile primite, după termenul-limită multianual, fără întârzieri nejustificate.

7. Atunci când administratorul de infrastructură nu impune un termen-limită anual sau multianual și primește o cerere de încheiere sau de modificare a unui contract-cadru, el ia măsuri rezonabile pentru a-i informa pe ceilalți solicitanți potențiali în legătură cu intenția sa de a încheia un contract-cadru și le acordă acestora un termen cuprins între una și patru luni pentru a răspunde.

Administratorul de infrastructură poate decide să nu-i informeze pe ceilalți solicitanți potențiali, în cazul în care primește o cerere pentru o modificare minoră a unui acord-cadru, care nu are impact asupra altor contracte-cadru.

Administratorul de infrastructură decide fără întârziere în privința cererilor de contracte-cadru.

8. Dacă sunt depuse două sau mai multe cereri noi de contracte-cadru pentru aceeași capacitate, administratorul de infrastructură, examinează și decide în privința acestora simultan.

1) Dacă un contract-cadru care urmează să fie încheiat sau modificat în mod substanțial se referă la liniile de cale ferată ale unui coridor feroviar de marfă, iar consiliul de administrație a solicitat să fie informat în legătură cu aceasta, administratorul de infrastructură informează consiliul de administrație al coridorului feroviar de marfă vizat, conform prevederilor articolului 40 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

Administratorul de infrastructură furnizează informațiile respective cel puțin cu o lună înainte de a încheia sau de a modifica în mod substanțial contractul-cadru.

9. Fără a aduce atingere unei decizii de a încheia contracte-cadru, administratorul de infrastructură poate decide, pe baze nediscriminatorii și, după caz, cu aprobarea prealabilă a organismului de reglementare, să nu ofere contracte-cadru pentru toate liniile care au fost declarate ca fiind saturate în conformitate cu art. 47 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

Administratorul de infrastructură indică, în declarația de referință privind capacitatea-cadru, liniile pentru care nu oferă contracte-cadru, înainte de a invita solicitanții să depună cereri de contracte-cadru pentru alte linii în conformitate cu

punctul 6. Aprobarea organismului de reglementare, atunci când este aplicabilă, este valabilă pentru o perioadă de maximum doi ani și nu poate fi reînnoită în mod automat.

10. Administratorul de infrastructură își justifică decizia de a refuza, de a încheia sau de a modifica un contract-cadru. Motivele sunt comunicate în scris solicitantului care a cerut încheierea sau modificarea contractului-cadru.

IV. Încheierea de contracte-cadru

11. Înainte de a încheia un nou contract-cadru sau de a extinde sau majora în mod substanțial capacitatea-cadru a unui contract-cadru existent, administratorul de infrastructură are în vedere, printre altele, următoarele elemente:

1) asigurarea utilizării optime a capacității de infrastructură disponibile, inclusiv utilizarea altor rețele, ținând cont de restricțiile de capacitate planificate;

2) nevoile comerciale legitime ale solicitantului, dacă acesta a demonstrat că într-adevăr intenționează și este capabil să utilizeze capacitatea prevăzută în contractul-cadru;

3) nevoile pasagerilor, ale sectorului transportului de marfă și ale investitorilor, inclusiv ale entităților de stat și ale altor entități publice și private;

4) asigurarea unui acces nediscriminatoriu la infrastructură și luarea în calcul a disponibilității instalațiilor și a serviciilor conexe furnizate în cadrul acestor instalații, în măsura în care aceste informații sunt puse la dispoziția administratorului de infrastructură;

5) finanțarea administratorului de infrastructură și dezvoltarea viitoare a rețelei;

6) promovarea eficienței în exploatarea infrastructurii și, în măsura posibilului, a instalațiilor conexe, inclusiv în ceea ce privește întreținerea planificată, extinderea și reînnoirea;

7) cerințele de capacitate ale coridoarelor internaționale feroviare de marfă, conform tratatelor internaționale, la care Republica Moldova face parte;

8) asigurarea unei gestionări a rețelei care să fie proporționată, orientată, transparentă, corectă și dotată cu suficiente resurse;

9) neutilizarea în trecut a capacității-cadru, dacă este cazul, și motivele care au stat la baza acesteia, conform prevederilor punctului 31 din prezentul regulament;

10) criteriile de prioritate care se aplică alocării de trase în cadrul procedurii de stabilire a graficului de circulație stabilite la art. 47 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și în declarațiile de saturare a infrastructurii;

11) după caz, necesitatea de a asigura performanța financiară pe termen lung a transportului public furnizat în temeiul unui contract de servicii publice.

Pe lângă elementele enumerate la subpct.(1)-(11), administratorul de infrastructură publică în documentul de referință al rețelei celelalte elemente pe care intenționează să le ia în considerare.

12. Un contract-cadru conține următoarele:

1) dispoziții care să permită formularea de cereri de modificare a capacității-cadru, prevăzute la punctele 16-30, din prezentul regulament;

2) dispoziții care să permită formularea de cereri de modificare a capacității-cadru în cazul unor modificări permanente ale infrastructurii, necesare pentru a asigura o mai bună utilizare a infrastructurii feroviare;

3) dispoziții care să permită restituirea capacității-cadru sau reprogramarea acesteia, în mod voluntar.

Un contract-cadru nu conține dispoziții care ar împiedica administratorul de infrastructură să-i acorde unui alt solicitant drepturi de acces la una sau mai multe linii din rețeaua sa, atunci când există capacitate disponibilă.

13. Solicitanții pot cere ca utilizarea capacității-cadru alocate în conformitate cu contractul-cadru să înceapă în orice moment, dar nu mai târziu de cinci ani de la data cererii. Administratorul de infrastructură nu resping aceste cereri, atunci când perioada de timp necesară înainte de preluarea serviciului este justificată de unul dintre următoarele motive:

Administratorii de infrastructură nu resping aceste cereri, atunci când perioada de timp necesară înainte de preluarea serviciului este justificată de unul dintre următoarele motive:

1) contractul-cadru reprezintă o condiție prealabilă pentru finanțarea de material rulant necesar prestării unui nou serviciu;

2) trebuie îndeplinite formalitățile legate de autorizarea materialului rulant, conform prevederilor prezentului punct, subpt.(1);

3) modul în care este planificată începerea exploatării punctelor de expediție sau a terminalelor de încărcare, ori deschiderea unui element de conectare a infrastructurii;

4) trebuie efectuate investiții pentru a se obține o creștere necesară a capacității infrastructurii;

5) o prevedere dintr-un contract de servicii publice existent.

Administratorul de infrastructură sau solicitantul pot cere organismului de reglementare să aprobe o perioadă mai lungă, decât cea menționată la primul alineat. Organismul de reglementare poate acorda aprobarea pe baza altor motive decât cele expuse la alineatele (1)-(5). Capacitatea care a fost alocată în temeiul unui contract-cadru, dar nu este încă utilizată din cauza timpului necesar înainte de preluarea serviciului, rămâne disponibilă pentru a fi utilizată de alți solicitanți.

14. O cerere de contract-cadru nu poate fi respinsă pe motiv că administratorul de infrastructură a primit cererea după expirarea termenului-limită menționat la punctul 6, ea trebuie să fie prelucrată în cadrul procedurii următoare, pe o bază nediscriminatorie.

În ceea ce privește cererile care îndeplinesc criteriile prevăzute la punctul 13 de la, data primirii cererii de contract-cadru nu este luată în considerare pentru stabilirea duratei contractului-cadru. Acest lucru nu se aplică solicitanților cărora le-au fost deja alocate alte capacități-cadru sau alte trase pe linia în cauză.

V. Acord privind intervalul de timp

15. Administratorul de infrastructură convine împreună cu solicitantul asupra unui interval de timp, de la caz la caz.

1) interval de timp trebuie să fie corelat cât mai bine posibil cu perioada de control, pentru a facilita alocarea capacității cadru vizate. Intervalul de timp reflectă necesitățile serviciului de transport feroviar.

2) Intervalul de timp este de până la 24 de ore. În cazuri excepționale, la cererea solicitantului și sub rezerva aprobării prealabile de către organismului de reglementare, administratorul de infrastructură poate conveni asupra unui interval de timp de peste 24 de ore.

3) În cazul unui interval de timp de peste două ore, administratorul de infrastructură alocă capacitatea-cadru cât mai aproape posibil de o perioadă de control de două ore.

4) Intervalele de timp convenite în temeiul aceluiași contract-cadru sau în temeiul unor contracte-cadru diferite se pot suprapune. Părțile unui contract-cadru pot conveni asupra unei frecvențe a serviciului.

VI. Plafoane pentru alocarea de capacitate-cadru

16. Administratorul de infrastructură împarte fiecare perioadă de 24 de ore în perioade de control de cel mult două ore fiecare. La alocarea capacității-cadru, administratorul de rețea alocă intervalele de timp unor perioade de control.

17. Atunci când administratorul de infrastructură alocă pe o linie o capacitate-cadru de până la 70 % din capacitatea maximă conform articolului 41 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, în orice perioadă de control, el poate decide să nu aplice punctele 15 și 16 în ceea ce privește respectivele perioade de control. Capacitatea maximă se calculează pe baza intervalelor de circulație existente și a intervalelor de circulație planificate ale trenurilor, precum și pe baza numărului estimat de trenuri pe linia în cauză. Administratorul de infrastructură publică în documentul de referință al rețelei metoda sa de calcul al capacității maxime în sensul prezentului alineat.

VII. Coordonarea în caz de cereri concurente de contracte-cadru privind orice moment ulterior încheierii următoarei perioade din graficul de circulație

18. Dacă administratorul de infrastructură constată existența unor conflicte, fie între contracte-cadru existente și cererile de contracte-cadru noi sau modificate, fie între cererile de noi contracte-cadru, se aplică principiile procedurii de coordonare a cererilor de trase, prevăzute la articolul 46 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

19. În cadrul primei runde de coordonare, administratorul de infrastructură urmărește să asigure cea mai bună corespondență posibilă între cererile concurente sau între o cerere și contracte-cadru existente.

20. Dacă contractele-cadru existente și cererile de noi contracte-cadru sau cererile de modificare a contractelor nu pot fi conciliate după o primă rundă de coordonare, din cauza respingerii de către părțile interesate a soluției propuse de administratorul de infrastructură, acesta din urmă trebuie să evalueze respectivele cereri, ținând seama de criteriile prevăzute la punctul 26.

21. Pe baza evaluării efectuate, administratorul de infrastructură procedează la o a doua rundă de coordonare. Dacă cea de-a doua rundă de coordonare eșuează și dacă contract-cadru cerut prevede o utilizare mai bună a infrastructurii, administratorul de infrastructură cere modificarea capacității-cadru alocate în temeiul contractelor-cadru existente.

22. Dacă cea de-a doua rundă de coordonare eșuează și dacă un contract-cadru solicitat nu prevede o utilizare mai bună a infrastructurii decât unul sau mai multe contracte-cadru contradictorii existente, administratorul de infrastructură respinge cererea.

23. Administratorul de infrastructură poate respinge un contract-cadru solicitat atunci când veniturile suplimentare generate prin încheierea noului contract-cadru nu ar compensa sancțiunile prevăzute la punctul 25, în urma modificării menționate la punctul 27.

24. Dacă nu este posibil să se dea curs cererilor de contracte-cadru, din motive de lipsă reală sau preconizată a capacității de infrastructură, administratorul de infrastructură poate declara secțiunea de infrastructură în cauză ca fiind saturată, în conformitate cu articolul 47 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

VIII. Coordonarea cererilor concurente de trase prezentate în temeiul unor contracte-cadru pe parcursul procedurii de planificare

25. Atunci când, din cauza unui conflict cu un contract-cadru existent, cererile de trase nu pot fi satisfăcute în conformitate cu planificarea prevăzută la articolul 45, alineatul (1) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, administratorul de infrastructură procedează la o primă rundă de coordonare în conformitate cu articolul 46 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Această coordonare trebuie să aibă loc chiar și atunci când părțile la un contract-cadru au renunțat la propriile intervale de timp sau și le-au modificat în mod voluntar. Dacă administratorul de infrastructură nu poate concilia cererile, acesta evaluează contractele-cadru și cererile de trase conform criteriilor prevăzute la punctele 26-27.

Dacă, pe baza criteriilor respective, trasele solicitate ar asigura o utilizare mai bună a infrastructurii și dacă veniturile suplimentare generate din alocarea traselor ar compensa cel puțin posibilele sancțiuni prevăzute la punctul 34, generate de modificarea sau de rezilierea unuia sau a mai multor contracte-cadru, administratorul de infrastructură solicită modificarea contractelor-cadru existente pentru următoarea perioadă din graficul de circulație.

26. Administratorul de infrastructură ține cont de următoarele criterii:

1) modificarea nu trebuie să pericliteze viabilitatea modelului de afaceri al solicitantului care deține capacitatea-cadru sau modelul economic al unui contract de servicii publice;

2) modificarea nu trebuie să pericliteze viabilitatea modelului de afaceri al administratorului de infrastructură, dacă acesta administrează doar linia în cauză;

3) performanța contractului-cadru este mai scăzută, dacă ea este evaluată pe baza criteriilor de prioritate aplicate alocării de trase în cadrul procedurii de stabilire a graficului de circulație în conformitate cu normele privind alocarea capacității.

4) capacitatea totală deținută sau solicitată de către un solicitant pe linia în cauză trebuie să fie semnificativă;

5) nevoile comerciale legitime ale solicitantului, atunci când acesta din urmă a demonstrat că într-adevăr intenționează și este capabil să utilizeze capacitatea solicitată în contractul-cadru;

6) distanța acoperită de serviciul uneia dintre cererile concurente, inclusiv parcursurile pe alte rețele, este semnificativ mai mică decât distanța acoperită de serviciul celeilalte cereri concurente;

7) perioada de valabilitate reziduală a contractului-cadru sau a planului de afaceri este scurtă, iar investițiile au fost în totalitate sau în mare parte amortizate.

27. Sub rezerva aprobării de către organismul de reglementare, administratorul de infrastructură poate decide să introducă și alte criterii suplimentare, în afara celor enumerate la punctul 26. Dacă administratorul de infrastructură decide să acorde criteriilor importanțe diferite, această ordine a importanței trebuie să fie aprobată de organismul de reglementare.

28. În ceea ce privește traficul transfrontalier, administratorul de infrastructură poate decide de comun acord cu administratorii de infrastructură din statele vecine să aplice criterii suplimentare și să modifice importanța acestora în conformitate cu tratatele internaționale, la care Republica Moldova face parte.

29. Prin derogare de la punctele 25-27, administratorul de infrastructură poate decide că, în cazul cererilor de trase concurente, normele privind alocarea capacității, menționate la articolul 39 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, inclusiv criteriile de prioritate aplicate în temeiul procedurii de stabilire a graficului de circulație anual în conformitate cu articolul 47 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, se aplică atât traselor solicitate în temeiul unui contract-cadru, cât și tuturor celorlalte cereri de trase. În cazul în care administratorul de infrastructură decide să aplice prezentul punct, el trebuie să indice acest lucru în mod transparent în contractul-cadru convenit.

IX. Ajustarea capacității-cadru în contract-cadru

30. Administratorul de infrastructură revizuieste periodic contractul-cadru împreună cu solicitanții, pentru a examina capacitatea-cadru. Solicitanții informează administratorul de infrastructură fără întârziere cu privire la orice intenție permanentă de a nu utiliza în totalitate sau parțial capacitatea-cadru.

31. Dacă pe parcursul planificării anuale, solicitantul nu cere să i se aloce trase pe baza contractului-cadru, administratorul de infrastructură reduce, în mod corespunzător, capacitatea-cadru pentru perioada curentă de stabilire a graficului de circulație, cu excepția cazului în care solicitantul justifică fără întârziere absența cererii de trase, iar motivele invocate sunt independente de voința sa.

32. Administratorul de infrastructură stabilește și publică în documentul de referință al rețelei cerințele privind procentul de capacitate-cadru utilizat de părțile la contractele-cadru. Acest procent este adecvat, ținând cont de capacitatea utilizată pe linie. În caz contrar, organismul de reglementare poate solicita modificarea respectivului procent.

1) Dacă partea la contractul-cadru nu are intenția de a utiliza acest procent de capacitate-cadru timp de peste o lună, ea informează administratorul de infrastructură fără întârziere și cu cel puțin o lună în avans.

2) Dacă partea la contractul-cadru nu utilizează în totalitate sau parțial capacitatea-cadru timp de peste o lună și nu a informat administratorul de infrastructură, cu cel puțin o lună în avans, cu privire la intenția sa de a nu utiliza capacitatea, administratorul de infrastructură reduce capacitatea alocată părții respective pentru perioada curentă din graficul de circulație, cu excepția cazului în care neutilizarea capacității este cauzată de motive independente de voința părții. Administratorul de infrastructură poate reduce capacitatea-cadru alocată părții respective pentru perioada ulterioară perioadei curente din graficul de circulație.

3) Administratorul de infrastructură propune unui solicitant capacitatea-cadru, în pofida unui eventual drept al părții la acord de a solicita capacitatea respectivă în conformitate cu dispozițiile privind cererile ad hoc prevăzute la articolul 48 alineatul (1) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

33. Atunci când propune o nouă capacitate-cadru unui solicitant, administratorul de infrastructură ia în considerare orice neutilizare a capacității-cadru sau orice absență a cererilor de trase pe baza unui contract-cadru, precum și motivele care stau la baza acestora.

34. Administratorii de infrastructură vizați de un serviciu care utilizează mai multe rețele ale sistemului feroviar de pe teritoriul Uniunii Europene se asigură, în măsura posibilului, că:

1) dacă pentru respectivul serviciu feroviar au fost încheiate unul sau mai multe contracte-cadru, intervalele de timp solicitate sunt în concordanță cu cele convenite în temeiul contractului-cadru sau solicitate în temeiul acestuia iar capacitățile disponibile, anticipate în cadrul fiecărui contract-cadru, sunt în concordanță unele cu celelalte;

2) pe parcursul planificării traseelor, acestea sunt în concordanță unele cu celelalte. Când un capacitate-cadru este solicitat sau se aplică unui serviciu feroviar care utilizează mai multe rețele, administratorii de infrastructură vizați desemnează, la cererea solicitantului, unul dintre administratorii de infrastructură vizați, pentru a coordona cererile de contracte-cadru sau cererile de modificare a contractelor-cadru.

35. Dacă intervalele de timp și traseele nu pot fi puse în concordanță, administratorii de infrastructură vizați se coordonează pentru a furniza o alternativă corespunzătoare sau pentru a justifica în scris motivul pentru care nu se poate oferi o alternativă corespunzătoare. Solicitantul informează administratorii de infrastructură care au primit cererea cu privire la orice cerere posibilă sau reală privind un alt contract-cadru referitor la același serviciu feroviar.

Pe parcursul coordonării, administratorii de infrastructură iau în considerare restricțiile de capacitate de tipul celor rezultate în urma lucrărilor de întreținere, imediat ce acestea le sunt cunoscute.

36. În scopul punerii în aplicare a prezentului regulament, administratorii de infrastructură vizați cooperează în conformitate cu articolul 40 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

X.Sanctiuni

37. Dacă una dintre părți solicită ca în contractul-cadru să se prevadă sancțiuni, ea nu respinge sancțiunile coparabile, solicitate de cealaltă parte.

38. Contractul-cadru nu prevede sancțiuni al căror nivel depășește costurile, pierderile directe și cheltuielile (inclusiv pierderile de venituri) suportate în mod rezonabil sau care se preconizează în mod rezonabil că vor fi suportate de partea despăgubită, drept consecință a modificării sau a rezilierii contractului. Partea despăgubită ia toate măsurile necesare pentru a preveni sau a reduce modificările aduse acordului, pentru a preveni rezilierea contractului sau a reduce impactul acesteia, precum și pentru a-și recupera toate costurile, pierderile și cheltuielile sau pentru a-și diminua în alte moduri costurile, pierderile directe și cheltuielile (inclusiv pierderile de venituri).

39. Administratorul de infrastructură nu solicită plata unor sancțiuni care depășesc costurile administrative de modificare sau de reziliere a contractului-cadru în niciunul dintre următoarele cazuri:

1) cauza care stă la baza modificării sau a rezilierii contractului a fost independentă de voința solicitantului, iar administratorul de infrastructură a fost informat fără întârziere în acest sens;

2) solicitantului i s-a respins o cerere complementară de capacitate-cadru, iar viabilitatea serviciului feroviar avut în vedere depindea de cererea respinsă;

3) administratorul de infrastructură a fost în măsură să realoce trasele și capacitatea-cadru în așa fel încât pierderile suferite ca urmare a modificării sau a rezilierii contractului-cadru au fost deja recuperate.

40. Contractul-cadru nu conține dispoziții privind ridicarea unei sancțiuni, în cazul în care solicitantul depune o cerere distinctă pentru o capacitate, alta decât cea anulată. Dacă o modificare implică doar o variație marginală a capacității convenite, nu se impun sancțiuni.

41. La cererea organismului de reglementare, administratorul de infrastructură furnizează dovezi care să ateste că plata sancțiunilor a fost efectuată la timp.

REGULAMENTUL

Cu privire la accesul la infrastructurile de servicii și serviciile auxiliare conexe

Prezentul Regulament transpune parțial Regulamentul (UE) 2017/2177 al Comisiei din 22 noiembrie 2017 privind accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe, CELEX 2017R2177, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 307/1 din 23.11.2017.

I. Dispoziții generale

1. Dispozițiile prezentului regulament stabilesc detaliile procedurii și ale criteriilor care trebuie urmate pentru accesul la serviciile furnizate în infrastructurile de servicii. Atunci când dispozițiile se referă la solicitanți, ele se interpretează ca referindu-se la întreprinderi feroviare. Atunci când legislația națională conferă altor solicitanți decât întreprinderile feroviare dreptul de a cere acces la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe, dispozițiile relevante ale prezentului regulament se aplică și acestor solicitanți în conformitate cu legislația națională.

2. În sensul Regulamentului se utilizează următoarele noțiuni:

„*serviciu de bază*” înseamnă un serviciu furnizat în oricare dintre infrastructurile de servicii menționate la art. 20 alineatul (1) punctul 3 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022;

„*serviciu feroviar conex*” înseamnă un serviciu de bază, suplimentar sau auxiliar menționat la articolul 20, punctul (3)-(5) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022;

„*descrierea infrastructurii de servicii*” înseamnă un document care prezintă informațiile detaliate necesare pentru accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe;

„*capacitatea infrastructurii de servicii*” înseamnă potențialul de utilizare a unei infrastructuri de servicii și de furnizare a unui serviciu într-o anumită perioadă, ținând seama de timpul necesar pentru a ajunge la infrastructura de servicii și pentru a o părăsi;

„*procedură de coordonare*” înseamnă o procedură prin care operatorul unei infrastructuri de servicii și solicitanții încearcă să rezolve situațiile în care necesitățile de acces la o infrastructură de servicii sau la un serviciu feroviar conex se referă la aceeași capacitate a infrastructurii de servicii și sunt concurente;

„*infrastructuri de servicii conectate*” înseamnă infrastructuri de servicii care sunt adiacente și necesită trecerea printruna pentru a ajunge la cealaltă;

„*entitate de control*” înseamnă un organism sau o firmă care exercită un control direct sau indirect asupra unui operator de infrastructură de servicii și, de asemenea, este activ(ă) și deține o poziție dominantă pe piețele naționale ale serviciilor de transport feroviar pentru care este utilizată infrastructura ori exercită un control direct sau indirect asupra unui operator de infrastructură de servicii și asupra unei întreprinderi feroviare care deține o asemenea poziție;

„*autofurnizare de servicii*” înseamnă o situație în care o întreprindere feroviară își realizează singură un serviciu feroviar conex la sediul unui operator de infrastructură de servicii, cu condiția ca accesul întreprinderii feroviare respective la infrastructură și utilizarea infrastructurii de către întreprinderea în cauză să fie fezabile din punct de vedere juridic și tehnic și să nu pericliteze siguranța exploatării, precum și ca operatorul infrastructurii de servicii în cauză să ofere această posibilitate;

„*reconversie*” înseamnă un proces formal prin care scopul infrastructurii de servicii este modificat pentru altă utilizare decât furnizarea de servicii feroviare conexe;

„*cerere ad-hoc*” înseamnă o cerere de acces la o infrastructură de servicii sau la un serviciu feroviar conex care este legată de o cerere de trasă ad-hoc pentru o trasă de tren individuală menționată la articolul 48 alineatul (1) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022;

„*cerere tardivă*” înseamnă o cerere de acces la o infrastructură de servicii sau la un serviciu feroviar conex care a fost depusă după expirarea unui termen-limită pentru depunerea cererilor definit de operatorul infrastructurii respective;

II. Scutiri

3. Operatorii de infrastructuri de servicii care există exclusiv pentru uzul în scopuri proprii al operatorilor feroviari tradiționali pot solicita să fie scutiți de la aplicarea tuturor dispozițiilor prezentului regulament, excepție punctul 9, alineatele (1)-(4), (13) și punctul 10.

Aceste cereri se adresează organismului de reglementare și trebuie să fie motivate în mod corespunzător.

4. Organismele de reglementare pot decide să scutească operatorii de infrastructuri de servicii care exploatează următoarele infrastructuri de servicii sau care furnizează următoarele servicii:

1) 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 de trafic potențial afectat și tipul de servicii oferite în cadrul infrastructurii;

2) serviciile sau infrastructurile de servicii care sunt exploatare sau furnizate într-un mediu de piață concurențial, cu o diversitate de concurenți care oferă servicii comparabile;

3) serviciile sau infrastructurile de servicii în cazul cărora aplicarea prezentului regulament ar afecta în mod negativ funcționarea pieței infrastructurilor de servicii.

5. Organismele de reglementare publică orice decizie de acordare a unei scutiri pe site-ul lor web, în termen de două săptămâni de la adoptarea deciziei.

6. Atunci când criteriile de acordare a unei scutiri menționate la punctul 3, nu mai sunt îndeplinite, organismul de reglementare revocă scutirea.

7. Organismele de reglementare elaborează și publică principii comune de luare a deciziilor pentru aplicarea criteriilor menționate la punctul 4.

III. Descrierea infrastructurii de servicii

8. Operatorii de infrastructuri de servicii stabilesc o descriere a infrastructurii de servicii pentru infrastructurile de servicii și pentru serviciile care se află în responsabilitatea lor.

9. Descrierea infrastructurii de servicii include cel puțin următoarele informații, în măsura în care sunt impuse de prezentul regulament:

- 1) lista tuturor instalațiilor în care sunt furnizate servicii feroviare conexe, inclusiv informații privind amplasamentul lor și orarul de funcționare;
- 2) datele de contact ale operatorului infrastructurii de servicii;
- 3) o descriere a caracteristicilor tehnice ale infrastructurii de servicii, precum liniile abătute sau de manevră și de triere, echipamentele tehnice pentru încărcare și descărcare, pentru spălare, pentru întreținere, precum și capacitatea de depozitare disponibilă; informații privind liniile secundare și abătute private care nu fac parte din infrastructura feroviară, dar sunt necesare pentru a accesa infrastructurile de servicii care sunt esențiale pentru furnizarea serviciilor de transport feroviar;
- 4) o descriere a tuturor serviciilor feroviare conexe care sunt furnizate în cadrul infrastructurii, precum și a tipului acestora (de bază, suplimentare sau auxiliare);
- 5) posibilitatea de autofurnizare a serviciilor feroviare conexe și condițiile care se aplică în acest caz;
- 6) informații privind procedurile pentru solicitarea accesului la infrastructura de servicii sau la serviciile furnizate în cadrul infrastructurii sau la ambele, inclusiv termenele-limită pentru depunerea cererilor și termenele-limită pentru tratarea cererilor respective;
- 7) în cadrul infrastructurilor de servicii exploatate de mai mult de un operator sau în cazul în care serviciile feroviare conexe sunt furnizate de mai mult de un operator, o indicație cu privire la faptul dacă este necesară depunerea unei cereri separate de acces la infrastructuri și pentru serviciile respective;
- 8) informații cu privire la conținutul minim și la formatul unei cereri de acces la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe sau un model de astfel de cerere;
- 9) cel puțin în cazul infrastructurilor de servicii exploatate și al serviciilor feroviare conexe furnizate de operatori aflați sub controlul direct sau indirect al unei entități de control, modelul contractelor de acces și al termenilor și condițiilor generale;
- 10) acolo unde este cazul, informații privind termenii de utilizare a sistemelor IT ale operatorului, dacă solicitantii trebuie să utilizeze aceste sisteme, și regulile privind protecția datelor comerciale și sensibile;
- 11) o descriere a procedurii de coordonare și a măsurilor de reglementare menționate la punctul 32, precum și a criteriilor menționate la punctul 37;
- 12) informații privind modificările caracteristicilor tehnice și restricțiile temporare de capacitate ale infrastructurii de servicii care ar putea avea un impact major asupra funcționării infrastructurii de servicii, inclusiv lucrările planificate;
- 13) informații privind taxele pentru obținerea accesului la infrastructurile de servicii și taxele pentru utilizarea fiecăruia dintre serviciile feroviare conexe furnizate în cadrul acesteia;
- 14) informații privind principiile schemelor de reduceri oferite solicitanților, cu respectarea cerințelor de confidențialitate comercială.

IV. Publicarea descrierii infrastructurii de servicii

10. Operatorii infrastructurilor de servicii pun gratuit la dispoziția publicului descrierea infrastructurii de servicii, într-unul din următoarele moduri:

1) prin publicarea pe portalul lor web sau pe un portal web comun și prin punerea la dispoziția administratorilor de infrastructură a unui link care să fie inclus în documentul de referință al rețelei;

2) prin punerea la dispoziția administratorilor de infrastructură a informațiilor relevante și gata de a fi publicate care să fie incluse în documentul de referință al rețelei. În cazul în care administratorul de infrastructură este scutit de obligația de a publica un document de referință al rețelei în conformitate cu articolul 66 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, operatorul infrastructurii de servicii transmite linkul sau informațiile gata de publicare către administratorul de infrastructură principal.

11. Administratorii de infrastructură precizează, în documentul de referință al rețelei sau pe portalul lor web, termenul-limită pentru transmiterea linkului sau a informațiilor care să fie publicate în documentul de referință al rețelei, în vederea publicării până la data menționată la articolul 28 alineatul (5) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.

Administratorii de infrastructură pun la dispoziție un model care urmează să fie elaborat de sectorul feroviar în colaborare cu organismele de reglementare și pe care operatorii de infrastructuri de servicii îl pot utiliza pentru transmiterea informațiilor.

Modelul este reexaminat și actualizat în funcție de necesități.

12. Operatorii de infrastructuri de servicii mențin la zi descrierea infrastructurii de servicii, conform necesităților. Ei informează în timp util solicitanții care au cerut deja acces sau care s-au abonat la unul sau mai multe servicii din cadrul infrastructurii de servicii cu privire la orice modificare relevantă din cadrul descrierii infrastructurii.

13. În cazul infrastructurilor de servicii exploatate de mai mult de un operator de infrastructură de servicii sau în cazul în care serviciile din cadrul infrastructurii sunt furnizate de mai mult de un furnizor, operatorii sau furnizorii respectivi se coordonează reciproc pentru:

1) a pune la dispoziție, într-un singur loc, propriile descrieri ale infrastructurii de servicii;

2) a indica, în descrierile infrastructurii de servicii, toți operatorii infrastructurii de servicii care sunt responsabili pentru luarea deciziilor cu privire la cererile de acces la infrastructură sau la serviciile feroviare conexe furnizate în cadrul aceleiași infrastructuri de servicii.

Dacă această coordonare nu este încununată de succes, organismul de reglementare poate adopta o decizie care îl desemnează pe unul dintre operatorii infrastructurii de servicii ca fiind cel responsabil pentru respectarea cerințelor stabilite la primul paragraf. Orice costuri relevante se împart între toți operatorii în cauză ai infrastructurii de servicii.

V. Informații suplimentare

14. Organismul de reglementare poate solicita operatorilor de infrastructuri de servicii să justifice de ce desemnează un serviciu feroviar conex ca fiind de bază, suplimentar sau auxiliar.

15. La cererea unui solicitant, operatorii infrastructurilor de servicii menționate la art. la art. 20 alin. (3) lit.(b)-(i) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, furnizează informații orientative cu privire la capacitatea disponibilă a infrastructurii de servicii.

16. Ori de câte ori este posibil din punct de vedere tehnic și cu eforturi economice rezonabile, operatorii de infrastructuri de servicii pun la dispoziție în timp real, prin utilizarea unui portal web comun, informațiile menționate la punctul 15.

VI.Cooperarea în legătură cu alocarea capacității infrastructurii de servicii și cu utilizarea acesteia

17. Solicitanții își depun cererile de acces la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe în conformitate cu termenele-limită stabilite de operatorii infrastructurilor de servicii. Atunci când este cazul, când stabilesc aceste termene-limită operatorii infrastructurilor de servicii menționate la articolul 20, alineat 3 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, acordă atenția cuvenită calendarelor și criteriilor de prioritate stabilite de administratorii de infrastructură pentru procesul de planificare, pentru a evita consecvențele.

18. Operatorii infrastructurilor de servicii menționate la menționate la articolul 20, alineat 3, din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și administratorii de infrastructură cooperează în scopul asigurării faptului că alocarea capacităților de infrastructură și a capacităților în cadrul infrastructurilor de servicii este consecventă acolo unde este necesar. Obligația de cooperare se aplică, de asemenea, operatorilor de infrastructuri de servicii conectate. Solicitanții interesați pot fi implicați în această cooperare, la cerere. De asemenea, solicitanții pot cere implicarea în procesul de cooperare a entităților responsabile pentru acordarea accesului la liniile secundare și abătute private peste care trebuie să se treacă pentru a se ajunge la infrastructurile de servicii care sunt esențiale pentru furnizarea serviciilor de transport feroviar.

În cazul în care un solicitant dorește furnizarea unor servicii suplimentare sau auxiliare care sunt enumerate la articolul 20, alineatul (1) punctele 4 și 5 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și care sunt oferite în cadrul infrastructurii de unul sau mai mulți operatori de infrastructuri de servicii, alții decât cel responsabil pentru acordarea accesului la infrastructură, solicitantul poate cere ca la procesul de cooperare să participe toți operatorii de infrastructuri de servicii care furnizează aceste servicii.

Atât timp cât procesul de planificare realizat de administratorul de infrastructură este în curs de desfășurare, cererile de acces la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe nu sunt respinse din motivul că o trasă de tren solicitată nu a fost încă alocată. Cu toate acestea, operatorii infrastructurilor de servicii enumerate articolul 20, alineatul (3) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și administratorii de infrastructură în cauză urmăresc să fie consecvenți în ceea ce privește deciziile lor respective.

19. Atunci când este cazul, operatorii de infrastructuri de servicii, administratorii de infrastructură și solicitanții cooperează pentru a asigura exploatarea eficientă a tenurilor de la și către infrastructurile de servicii. În cazul trenurilor care utilizează terminalele feroviare de marfă, inclusiv cele din porturile maritime sau interioare, această cooperare include schimbul de informații cu privire la urmărirea și localizarea trenurilor și, acolo

unde este disponibilă, ora estimată a sosirii și a plecării în caz de întârzieri și de perturbații.

20. La cererea organismului de reglementare, operatorii de infrastructuri de servicii demonstrează în scris, pentru ultimii trei ani, că au îndeplinit cerințele de cooperare în conformitate cu prezentul punct.

VII. Cererile de acces la infrastructurile de servicii și la serviciile

21. Cererile de acces la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe pot fi depuse de solicitanți.

22. Solicitanții indică în cererile lor infrastructura de servicii sau serviciile feroviare conexe pentru care cer acces ori ambele. Operatorii de infrastructuri de servicii nu condiționează accesul la infrastructură sau furnizarea unui serviciu feroviar conex de achiziționarea obligatorie a altor servicii care nu sunt legate de serviciul solicitat.

23. Operatorul unei infrastructuri de servicii confirmă primirea unei cereri, fără întârzieri nejustificate. Atunci când cererea nu conține toate informațiile care sunt obligatorii în conformitate cu descrierea infrastructurii de servicii și necesare pentru luarea unei decizii, operatorul infrastructurii de servicii în cauză informează solicitantul în acest sens și stabilește un termen-limită rezonabil pentru transmiterea informațiilor lipsă. Dacă aceste informații nu sunt transmise în termenul-limită respectiv, cererea poate fi respinsă.

VIII. Răspunsul la cereri

24. După primirea tuturor informațiilor necesare, operatorul unei infrastructuri de servicii enumerate la articolul 20, alineatul (3) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, răspunde cererilor de acces la infrastructurile de servicii, precum și cererilor de furnizare a serviciilor în cadrul acestor infrastructuri, în termenul-limită rezonabil stabilit de organismul de reglementare în conformitate cu articolul 20 alineatul (3), punctul 4 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Pentru diferite tipuri de infrastructuri de servicii și/sau servicii pot fi stabilite termene-limită diferite.

Pentru diferite tipuri de infrastructuri de servicii și/sau servicii pot fi stabilite termene-limită diferite.

25. În cazul în care operatorul unei infrastructuri de servicii a răspuns cu o ofertă de acces la infrastructura de servicii, oferta respectivă rămâne valabilă o perioadă de timp rezonabilă precizată de acesta, care ține seama de nevoile comerciale ale solicitantului.

26. Organismele de reglementare stabilesc termenele-limită pentru transmiterea răspunsurilor la cererile depuse de solicitanți, în conformitate cu articolul 51 alineatul (4), și alineatul (9) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, înainte de publicarea primului document de referință al rețelei care face obiectul normelor prezentului regulament de punere în aplicare, pentru a asigura respectarea articolului 28, alineatul (5).

27. Pentru cererile ad-hoc privind accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile enumerate la articolul 20, din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, în conformitate cu punctul 24, atunci când stabilesc termenele-limită în conformitate, organismele de reglementare țin seama de termenele-limită stabilite la articolul 48 alineatul (1) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. În cazul în care organismele de reglementare

nu au definit termene-limită pentru aceste cereri ad-hoc, operatorul unei infrastructuri de servicii răspunde cererii în termenele-limită.

În cazul în care operatorul unei infrastructuri de servicii a definit un termen-limită anual pentru depunerea cererilor de acces la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe articolul 20 alineatul (3) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, termenele-limită pentru transmiterea răspunsului la cererile tardive definite de organismul de reglementare țin seama de termenele-limită aplicate de administratorii de infrastructură pentru tratarea acestui gen de cereri. Pentru infrastructurile de servicii și serviciile feroviare conexe e, termenul limită începe să curgă de îndată ce compatibilitatea tehnică a materialului rulant cu infrastructurile respective și cu echipamentele a fost evaluată și solicitantul a fost informat în această privință.

28. Operatorii de infrastructuri de servicii care furnizează serviciile suplimentare și auxiliare, enumerate la articolul 20 alinetele (3) și (4) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, răspund cererilor de astfel de servicii în termenul-limită stabilit de organismul de reglementare sau, dacă acest termen-limită nu a fost stabilit, într-un termen rezonabil, menționat la punctul 27.

Pentru serviciile feroviare conexe, enumerate la articolul 20, alineatul (5), litera (e), termenul-limită începe să curgă de îndată ce compatibilitatea tehnică a materialului rulant cu infrastructurile și cu echipamentele a fost evaluată și solicitantul a fost informat în această privință.

29. Cu acordul solicitantului în cauză, termenele-limită menționate la punctele 26-28, pot fi prelungite.

30. Drepturile de acces la infrastructura feroviară și la serviciile feroviare conexe nu se transferă altor solicitanți.

31. Dacă un solicitant intenționează să nu utilizeze un drept de acces la o infrastructură de servicii sau la un serviciu feroviar conex, acordat de operatorul infrastructurii de servicii, solicitantul îl informează pe operatorul în cauză fără întârzieri nejustificate.

IX. Procedura de coordonare

32. În cazul în care operatorul unei infrastructuri de servicii menționate la articolul 20, alineatul (3) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, primește o cerere de acces la infrastructura de servicii sau de furnizare a unui serviciu care este concurentă cu altă cerere sau care se referă la o capacitate deja alocată a infrastructurii de servicii, el încearcă, prin discuții și coordonare cu solicitanții în cauză, să asigure cea mai bună soluționare posibilă a tuturor cererilor. Această coordonare implică, de asemenea, furnizorii de servicii suplimentare și auxiliare enumerate la punctele (4) și (5), articolul 20 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, în cazul în care aceste servicii sunt oferite în cadrul infrastructurii și cerute de un solicitant. Orice modificare a drepturilor de acces deja acordate este supusă acordului solicitantului în cauză.

33. Operatorii infrastructurilor de servicii, enumerate la articolul 20, alineatul (3) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, nu resping cererile de acces la infrastructura lor de servicii sau de furnizare a unui serviciu și nici nu indică solicitantului alternative viabile atunci când în infrastructura lor de servicii este disponibilă o capacitate care se potrivește nevoilor solicitantului sau se preconizează că această capacitate va deveni disponibilă în cursul sau în urma procedurii de coordonare

34. Operatorii de infrastructuri 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:

- 1) propunerea unui alt calendar;
- 2) modificarea orelor de funcționare sau a organizării turelor, acolo unde este posibil;
- 3) permiterea accesului la infrastructură pentru autofurnizarea de servicii.

35. Solicitanții și operatorii infrastructurilor de servicii pot cere împreună organismului de reglementare să participe ca observator la procedura de coordonare.

36. În cazul în care o cerere de acces la o infrastructură menționată la articolul 20, alineatul (2) punctul 3, din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, nu a putut fi acceptată în urma procedurii de coordonare și infrastructura de servicii este aproape de congestionare, organismul de reglementare poate solicita operatorului infrastructurii de servicii să ia măsuri care să permită acceptarea unor cereri suplimentare de acces la infrastructura sa. Aceste măsuri sunt transparente și nediscriminatorii.

X. Criteriile de prioritate

37. Operatorii infrastructurii 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 în conformitate cu punctul 9 alineatul 11. 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:

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

XI. Alternative viabile

38. În cazul în care o cerere de acces la infrastructuri de servicii și la servicii feroviare conexe nu poate fi acceptată în urma procedurii de coordonare, operatorul unei infrastructuri de servicii menționate la articolul 20, alineatul (1), punctul 2, informează solicitantul în cauză și organismul de reglementare, la cererea acestuia, fără întârzieri nejustificate.

39. În cazul în care o cerere nu poate fi acceptată, operatorul unei infrastructuri de servicii și solicitantul 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. Solicitantul nu este obligat să își dezvăluie strategia comercială.

40. În sensul punctului 39, 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 în conformitate cu punctul 10 și a oricăror informații furnizate de solicitant. Atunci când se propun alternative posibile, se iau în considerare cel puțin următoarele criterii, în măsura în care acestea pot fi evaluate de operatorul infrastructurii de servicii:

1) substituibilitatea caracteristicilor operaționale ale infrastructurii de servicii alternative;

2) substituibilitatea caracteristicilor fizice și tehnice ale infrastructurii de servicii alternative;

3) impactul clar asupra atractivității și competitivității serviciului de transport feroviar avut în vedere de solicitant;

4) costul suplimentar estimat pentru solicitant. Operatorul unei infrastructuri de servicii respectă confidențialitatea comercială a informațiilor furnizate de solicitant.

41. În cazul în care informațiile privind capacitatea alternativei propuse nu sunt disponibile public, solicitantul verifică respectiva capacitate. Solicitantul evaluează dacă utilizarea alternativei propuse i-ar permite să exploateze serviciul de transport avut în vedere în condiții acceptabile din punct de vedere economic. El îl informează pe operatorul infrastructurii de servicii cu privire la rezultatul evaluării sale într-un termen-limită stabilit de comun acord.

42. Solicitantul poate cere operatorului unei infrastructuri de servicii să nu indice alternativele viabile și să nu procedeze la evaluarea în comun.

XII. Refuzarea accesului

43. În cazul în care operatorul unei infrastructuri de servicii, menționate la articolul 20, alineat (3) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și solicitantul 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 alternativele pe care le consideră viabile.

Solicitantul poate depune o plângere pe lângă organismul de reglementare în conformitate cu punctul 39.

44. În cazul în care operatorul infrastructurii de servicii și solicitantul au identificat împreună alternative viabile, operatorul infrastructurii de servicii poate respinge cererea.

45. Operatorii unei infrastructuri de servicii, menționate la articolul 20, alineatul (3) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, justifică în scris solicitantului motivul pentru care cererea nu a putut fi acceptată în urma procedurii de coordonare și motivul pentru care, pe baza informațiilor disponibile, consideră că orice alternativă propusă îndeplinește cerințele solicitantului și este viabilă.

46. Un operator al unei infrastructuri de servicii care respinge o cerere demonstrează organismului de reglementare și solicitantului, la cererea acestora, motivele respingerii, inclusiv alternativele examinate și rezultatul procedurii de coordonare.

47. În cazurile menționate la punctul 33, operatorul unei infrastructuri de servicii poate respinge cererea fără a îndeplini cerințele stabilite la punctele 45 și 46.

48. În cazul în care solicitantul nu plătește, în mod repetat, drepturile de acces deja acordate și utilizate, operatorul unei infrastructuri de servicii poate solicita garanții financiare pentru a-și proteja încrederea legitimă cu privire la veniturile viitoare și la utilizarea infrastructurii. Informațiile referitoare la aceste garanții se publică în descrierea infrastructurii de servicii.

XIII. Plângeri

49. În cazul în care solicitantul depune o plângere pe lângă organismul de reglementare în conformitate cu punctul 39, respectiv ține seama, la evaluarea impactului oricărei decizii pe care este posibil să o ia privind acordarea unei părți corespunzătoare de capacitate solicitantului, cel puțin de următoarele elemente, atunci când acestea sunt relevante:

1) obligațiile contractuale și viabilitatea modelelor de afaceri ale altor utilizatori afectați ai infrastructurii de servicii;

2) volumul general de capacitate a infrastructurii de servicii care este deja alocat altor utilizatori afectați;

3) investițiile realizate în infrastructură de alți utilizatori afectați;

4) disponibilitatea alternativelor viabile pentru a satisface necesitățile altor utilizatori afectați, inclusiv alternative din alte state membre în cazul serviciilor internaționale de transport feroviar;

5) viabilitatea modelului de afaceri al operatorului infrastructurii de servicii;

6) drepturile de acces la infrastructura de legătură.

XIV. Infrastructurile neutilizate

50. Infrastructurile de servicii, enumerate la articolul 20, alineatul (1), punctul 3 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, care nu s-au aflat în uz timp de cel puțin doi ani consecutivi sunt supuse unei cereri de exprimare a interesului și preluării în sistem de leasing sau închirierii. Informațiile privind infrastructurile neutilizate se publică, conform punctului 10 din prezentul regulament.

1) Perioada de doi ani, menționată la articolul 20, alineatul (1), punctul 3 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, începe să curgă din ziua următoare datei la care în cadrul infrastructurii de servicii în cauză a fost furnizat pentru ultima oară un serviciu feroviar conex.

2) Un solicitant interesat să utilizeze o infrastructură feroviară menționată la articolul 20, alineatul (1), punctul 3 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, care nu este în uz de cel puțin doi ani consecutivi își exprimă interesul în scris operatorului infrastructurii în cauză și informează organismul de reglementare în această privință. Această exprimare a interesului trebuie să demonstreze nevoile întreprinderii feroviare în cauză. Operatorul infrastructurii de servicii poate decide să își reia activitatea într-un mod care satisface nevoile demonstrate ale întreprinderii feroviare.

51. În cazul în care proprietarul unei infrastructuri de servicii nu exploatează infrastructura respectivă, operatorul infrastructurii îl informează pe proprietar în legătură cu exprimarea interesului, în termen de 10 zile de la primirea acesteia. Proprietarul infrastructurii publică faptul că infrastructura este disponibilă pentru preluare în sistem de leasing sau pentru închiriere, integral sau parțial, cu excepția cazului în care operatorul infrastructurii de servicii s-a decis să își reia activitatea în urma exprimării interesului.

52. Înainte de a efectua publicarea respectivă, proprietarul infrastructurii de servicii poate permite operatorului infrastructurii de servicii să își prezinte observațiile cu privire la publicarea respectivă în termen de patru săptămâni. Operatorul poate obiecta față de publicarea respectivă, prezentând documente care dovedesc că este în curs un proces de reconversie lansat înainte de exprimarea interesului.

53. Organismul de reglementare este informat de proprietar cu privire la procesul de reconversie și poate solicita de la operator documente care îi sunt necesare pentru a evalua plauzibilitatea acestuia. Dacă evaluarea este nesatisfăcătoare, organismul de reglementare impune publicarea faptului că exploatarea infrastructurii este disponibilă pentru preluare în sistem de leasing sau pentru închiriere, integral sau parțial.

54. Fără a aduce atingere normelor aplicabile privind achizițiile publice, proprietarul unei infrastructuri de servicii menționate la articolul 20, alineatul (1), punctul 3 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, publică pe portalul său web anunț privind preluarea în sistem de leasing sau închirierea infrastructurii de servicii în cauză și informează în acest sens organismul de reglementare și administratorul de infrastructură la a cărei rețea este conectată infrastructura. Publicarea include toate informațiile necesare pentru a permite întreprinderilor interesate să depună o ofertă de preluare a exploatării infrastructurii, fie integral, fie parțial. Aceste informații cuprind, în special:

1) detaliile procedurii de selecție, care este transparentă și nediscriminatorie și ține seama de obiectivul de asigurare a unei utilizări eficiente a capacității infrastructurii;

2) criteriile de selecție;

3) principalele caracteristici ale echipamentelor tehnice ale infrastructurii de servicii;

4) adresa și termenul-limită de depunere a ofertelor, care trebuie să fie de cel puțin 30 de zile de la data publicării anunțului.

55. Administratorul de infrastructură în cauză publică de asemenea, pe portalul său web, informațiile menționate la punctul 54.

56. Fără a aduce atingere normelor aplicabile privind achizițiile publice, proprietarul unei infrastructuri de servicii menționate la articolul 20, alineatul (1), punctul 3 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, selectează candidatul cel mai bun și face o ofertă rezonabilă fără întârzieri nejustificate.

Nota informativă
la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la Regulamentul privind
contractele-cadru pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară și
Regulamentul privind accesul la infrastructurile de servicii și serviciile
auxiliare conexe

1. Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului
Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite
Conform Capitolului 15 (Transporturi) din Titlul IV al Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, ratificat prin Legea nr. 112/2014, Republica Moldova și-a asumat angajamentul privind transpunerea în mod progresiv a acquisului relevant al Uniunii Europene în legislația națională, Anexa X a Acordului menționat. În scopul armonizării cadrului normativ al Republicii Moldova cu acquis-ul comunitar în domeniul transportului feroviar, în temeiul art. 18, art. 19, art. 20, capitolul V, art.38 din Codul transportului feroviar nr.19/2022, urmează a fi aprobate procedurile și criteriile referitoare contractele-cadru pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară și respectiv accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe, astfel se transpune Regulamentul (UE) 2016/545 al Comisiei din 7 aprilie 2016 și Regulamentul (UE) 2017/2177 al Comisiei din 22 noiembrie 2017 privind acordurile-cadru (contractele) pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară și accesul la infrastructurile de servicii și serviciile auxiliare conexe.
3. Descrierea gradului de compatibilitate pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene
Elaborarea proiectului actului normativ național, rezultă din angajamentele de transpunere asumate de Republica Moldova în temeiul acordurilor bilaterale cu Uniunea Europeană care au stat la baza elaborării proiectului național (prevederile Anexei X, la Capitolul 15 (Transport Feroviar) din Titlul IV al Acordului de Asociere RM-UE. Proiectul de hotărâre transpune parțial Regulamentul (UE) 2016/545 al Comisiei din 7 aprilie 2016 și Regulamentul (UE) 2017/2177 al Comisiei din 22 noiembrie 2017 privind acordurile-cadru (contractele) pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară și accesul la infrastructurile de servicii și serviciile auxiliare conexe. În acest sens au fost elaborate Tabelele de concordanță conform prevederilor Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018.
4. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi
Proiectul reglementează condițiile și procedurile care trebuie urmate pentru accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe. În momentul încheierii de contracte-cadru, administratorii de infrastructură vor utiliza capacitatea de infrastructură disponibilă în cel mai eficient mod posibil. Potrivit proiectului Regulamentului, Guvernul urmează să aprobe reglementări privind: - Procedurile și criteriile care trebuie urmate pentru încheierea de contracte; - Procedurile pentru accesul la serviciile furnizate în infrastructurile de servicii; - Coordonarea cererilor concurente pe anumite criterii în ceea ce privește alocarea capacității disponibile către alți solicitanți, modificarea și restituirea capacității-cadru. Subsecvent, proiectul stabilește unele norme ca stimulente pentru ca solicitanții să depună cereri realiste privind încheierea contractelor și să comunice orice modificare a capacității necesare în temeiul unui contract, de îndată ce au cunoștință de aceasta.
5. Fundamentarea economico-financiară
Implementarea proiectului nu implică cheltuieli suplimentare din bugetul de stat.
6. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare

<p>Proiectul nu modifică acte normative, precum și nu dispune elaborarea unor acte normative noi.</p>
<p>7. Avizarea și consultarea publică a proiectului</p> <p>În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului a fost plasat pe pagina web oficială a ministerului (compartimentul „Transparența”, directoriul Transparență decizională/ anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului”) și pe portalul guvernamental https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/11160.</p> <p>Proiectul va fi avizat de următoarele instituții:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Justiției; - Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene; - Ministerul Afacerilor Interne; - Agenția Proprietății Publice (Î.S. „Calea Ferată din Moldova”); - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Centrul Național Anticorupție; - Centrul de Armonizare a Legislației.
<p>8. Constatările expertizei anticorupție</p> <p>Proiectul hotărârii va fi supus expertizei anticorupție în conformitate cu prevederile art. 35 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, iar rezultatele acesteia vor fi reflectate în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor.</p>
<p>9. Constatările expertizei de compatibilitate</p> <p>Va fi completat urmare a recepționării declarației de compatibilitate.</p>
<p>10. Constatările expertizei juridice</p> <p>Proiectul hotărârii va fi supus expertizei juridice conform art. 37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, iar rezultatele acesteia vor fi reflectate în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor.</p>
<p>11. Constatările altor expertize</p> <p>Proiectul conține prevederi de reglementare a activității de întreprinzător în contextul Legii cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător nr. 235/2006, fapt pentru care a fost examinat de Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător la data de 16.01.2024 și susținut condiționat.</p>

Secretar general al ministerului

Angela ȚURCANU

Analiza Impactului

la proiectul de hotărâre de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind contractele-cadru pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară și Regulamentului privind accesul la infrastructurile de servicii și serviciile auxiliare conexe

Titlul analizei impactului	Analiza de Impact la proiectul hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind contractele-cadru pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară și Regulamentului privind accesul la infrastructurile de servicii și serviciile auxiliare conexe.
Data:	
Autoritatea administrației publice (autor):	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Subdiviziunea:	Direcția politici în domeniul transportului feroviar și naval
Persoana responsabilă și datele de contact:	Trandafilov Mariana, tel (022) 250-617 e-mail: mariana.trandafilov@midr.gov.md
Compartimentele analizei impactului	
1. Definirea problemei	
a) Determinați clar și concis problema și/sau problemele care urmează să fie soluționate	
<p>În urma adoptării Codului transportului feroviar nr. 19/2022, a fost inițiată reforma domeniului transport feroviar, care are scop deschiderea și liberalizarea pieței.</p> <p>Prezentul regulament stabilește un set de norme noi pentru operatorii de infrastructuri de servicii. Acești operatori au nevoie de timp pentru a-și adapta procedurile interne existente în vederea asigurării unei conformități depline.</p> <p>Administratorii de infrastructură vor utiliza capacitatea de infrastructură disponibilă în cel mai eficace mod posibil, dispozițiile privind accesul la serviciile furnizate în cadrul infrastructurilor de servicii ar trebui să se refere numai la serviciile care sunt legate de furnizarea serviciilor de transport feroviar.</p> <p>În același timp, pentru a investi în servicii, solicitanții de capacitate-cadru vor avea o mai mare securitate juridică în ceea ce privește capacitatea de infrastructură disponibilă, pentru un timp mai îndelungat decât o singură perioadă din graficul de circulație.</p> <p>Acordurile-cadru nu ar trebui să specifice o anumită trasă, ci ar trebui să furnizeze un interval de timp care să permită o flexibilitate suficientă</p>	
b) Descrieți problema, persoanele/entitățile afectate și cele care contribuie la apariția problemei, cu justificarea necesității schimbării situației curente și viitoare, în baza dovezilor și datelor colectate și examinate	
<p>Problemele evocate la capitolul 1 lit. a) din prezenta Analiză, sunt cauzate de faptul că pentru că contractele - cadru pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară și accesul la infrastructurile de servicii și serviciile auxiliare conexe nu există.</p> <p>Persoanele/Entitățile Afectate- Operatorii de Transport Feroviar:</p> <p>Dacă procedurile de alocare a capacităților nu sunt transparente sau nediscriminatorii, operatorii existenți sau noi pot întâmpina dificultăți în accesarea infrastructurii și serviciilor necesare. Schimbările în reglementările contractelor-cadru pot afecta modul în care aceștia administrează infrastructura și oferă capacități, necesitând adaptări în proceduri și sisteme.</p> <p>Modificările legislative pot influența rolul și responsabilitățile autorităților feroviare, necesitând ajustări pentru a se conforma noilor cerințe.</p> <p>Utilizatorii Finali:</p> <p>Eficiența și competitivitatea serviciilor feroviare pot avea un impact asupra costurilor și accesibilității pentru utilizatorii finali și pot influența preferințele de călătorie sau transport.</p>	

c) Expuneți clar cauzele care au dus la apariția problemei

Se propune:

- Declarația de referință privind capacitatea-cadru ar trebui să specifice, atunci când este cazul, dacă contractele -cadru vizează transportul de marfă, transportul de pasageri sau ambele.
- Criteriile de asigurare a unei utilizări optime a capacității de infrastructură disponibile mai eficiente, aplicare simultan unui număr cât mai mare de cereri.
- Prin urmare, înainte de a încheia un contract-cadru, administratorii de infrastructură care nu aplică un termen fix anual sau multianual ar trebui să-i consulte pe solicitanții care ar putea fi interesați de încheierea unui contract-cadru.

d) Descrieți cum a evoluat problema și cum va evolua fără o intervenție

Problema persistă de la declararea independenței Republicii Moldova până în prezent. Intrarea în vigoare a Codului transportului feroviar nr. 309/2003 a avut un impact pozitiv asupra modului în care se desfășoară activitatea feroviară în Republica Moldova. Modificările legislative pot influența rolul și responsabilitățile autorităților feroviare, necesitând ajustări pentru a se conforma noilor cerințe.

e) Descrieți cadrul juridic actual aplicabil raporturilor analizate și identificați carențele prevederilor normative în vigoare, identificați documentele de politici și reglementările existente care condiționează intervenția statului

Actualmente, Codul transportului feroviar nr. 19/2022 sunt reglementate despre cerințele Administratorului Infrastructurii și ale solicitanților cu privire la orice alocare a capacităților se stabilesc prin contract, însă partial.

Concomitent, conform Capitolului 15 (Transporturi) din Titlul IV al Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, ratificat prin Legea nr. 112/2014, Republica Moldova și-a asumat angajamentul privind includerea în mod progresiv a acquis-ului relevant al Uniunii Europene în legislația națională, Anexei X la a Acordului menționat.

În temeiul art. 18-20 și capitolul V din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, prevăd necesitatea aprobării de către Guvern a unui Regulament privind contractele-cadru pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară și accesul la infrastructurile de servicii și serviciile auxiliare conexe, care vor intra în vigoare conform art. 132, pct.(4), lit. (b) în termen de 24 de luni de la data publicării prezentului cod.

Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului spațiului feroviar unic European.

2. Stabilirea obiectivelor

Principalele obiective în mod măsurabil, realist și fixat în timp

Utilizarea efectivă a capacităților de infrastructură și veniturile din utilizarea acestora și regulile de tarifare a infrastructurii feroviare.

Drepturile și obligațiilor solicitanților asupra capacității de infrastructură, oferite și acceptate. Aceste obiective ar trebui să reflecte aspirațiile și nevoile sectorului feroviar, contribuind la îmbunătățirea eficienței, competitivității și durabilității.

Iată câteva exemple de obiective:

- Reducerea timpilor de așteptare la alocarea capacităților și îmbunătățirea utilizării infrastructurii, creșterea gradului de utilizare a capacităților.
- Creșterea numărului de operatori feroviari activi pe piață, diversificarea serviciilor oferite.
- Reducerea emisiilor de carbon și a impactului asupra mediului, creșterea utilizării transportului feroviar în favoarea celui rutier.
- Creșterea nivelului de transparență în procesul de alocare și acces, Îmbunătățirea indicilor de transparență, reducerea plângerilor legate de discriminare.
- Simplificarea Procedurilor Administrative - Reducerea timpului necesar pentru procesele

administrative, feedback pozitiv din partea operatorilor.
-Alinierea la standardele europene, respectarea reglementărilor și recomandărilor UE în domeniu.
-Stabilirea unor termene-limită realiste pentru implementarea diferitelor aspecte ale schimbărilor propuse.
-Instituirea unui sistem de monitorizare continuă și evaluare la intervale regulate.
-Publicarea regulată a rapoartelor de progres pentru a furniza transparență și responsabilitate.

a) Expuneți succint opțiunea „a nu face nimic”, care presupune lipsa de intervenție

I – „a nu face nimic”.

În condițiile opțiunii respective, condițiile de alocare a capacităților cadru pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară, accesul la infrastructurile de servicii și serviciile auxiliare conexe nu se vor schimba,

Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova” sau succesorul de drepturi al acesteia, nu va pune accent respectarea regulilor de alocare a capacităților cadru.

b) Expuneți principalele prevederi ale proiectului, cu impact, explicând cum acestea țintesc cauzele problemei, cu indicarea noutăților și întregului spectru de soluții/drepturi/obligații ce se doresc să fie aprobate

Potrivit proiectului, urmează să fie aprobate reglementări privind:

- Introducerea de noi reguli feroviare de alocare a capacităților de infrastructură feroviară și accesul la infrastructurile de servicii și serviciile auxiliare conexe.

- Contractul de alocare a capacității se încheie între Administratorul infrastructurii și solicitant.

- Transparența în ceea ce privește condițiile de acces la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe, precum și informații orientative în timp real cu privire la capacitatea disponibilă a infrastructurii de servicii, pe un portal web comun este o condiție prealabilă pentru a le permite tuturor solicitanților.

- Stabilirea unor sancțiuni rezonabile ar putea crea un stimulent pentru ca solicitanții să depună cereri realiste privind contractele-cadru și să comunice orice modificare a capacității necesare în temeiul unui acord-cadru, de îndată ce au cunoștință de aceasta.

- Stabilește normelor diferite pentru diferitele tipuri de servicii furnizate în cadrul infrastructurilor de servicii.

c) Expuneți opțiunile alternative analizate sau explicați motivul de ce acestea nu au fost luate în considerare

Urmare a examinării problemei, riscuri relevante care pot cauza eșecul opțiunii recomandate nu au fost identificate. Opțiunea recomandată este o practică internațională, unica, astfel la moment, ținând cont de prevederile regulatorii de bază (Codul) nu pot fi identificate alte opțiuni viabile. Respectiv, nu sunt identificate opțiuni alternative.

4. Analiza impacturilor opțiunilor

a) Expuneți efectele negative și pozitive ale stării actuale și evoluția acestora în viitor, care vor sta la baza calculării impacturilor opțiunii recomandate

Perspectivile în Absența Schimbărilor:

Negative:

Lipsa adaptării la noile cerințe și condiții de piață poate duce la stagnare și ineficiență.

În condițiile unei concurențe globale crescute, lipsa măsurilor pentru îmbunătățirea competitivității poate afecta sectorul feroviar. Fără încurajarea practicilor durabile, sectorul feroviar poate contribui negativ la impactul asupra mediului.

Pozitive:

Infrastructura feroviară existentă și experiența acumulată pot susține funcționarea continuă a serviciilor feroviare.

Stabilitatea actuală a sectorului poate oferi o bază pentru planificarea viitoare și adaptarea la schimbările necesare.

În cazul aplicării opțiunii „a nu face nimic” survin următoarele efecte negative:

- întreprinderile feroviare nu vor întreprinde măsuri în vederea dezvoltării și respectării regulamentului de alocare a capacităților de infrastructură feroviară și accesul la infrastructurile de servicii și serviciile auxiliare conexe;
- nu va fi garantată respectarea orarului, etc;

b¹) Pentru opțiunea recomandată, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea

Costurile

Construirea unei infrastructuri de servicii necesită investiții semnificative, iar caracterul de rețea al căilor ferate implică faptul că există limitări în ceea ce privește locurile unde pot fi construite infrastructuri.

Beneficiile:

În urma implementării opțiunii recomandate, se planifică următoarele beneficii:

- asigurarea protecției solicitanților și eficiența serviciilor ar fi îmbunătățită considerabil.
- creșterea numărului de solicitanți, care vor utiliza serviciile de transport feroviar;
- asigurarea accesului la infrastructurile de servicii;
- schimbul de date între entitățile care comandă serviciile de transport, întreprinderile feroviare și terminale.

b²) Pentru opțiunile alternative analizate, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea

Efectele negative și pozitive ale stării actuale și evoluția acestora în viitor, care vor sta la baza calculării impacturilor opțiunii recomandate. principalele părți (grupuri) interesate în intervenția propusă.

Negative:

Lipsa Transparenței - Procedurile pot genera confuzie și neîncredere în rândul operatorilor. Posibile practici discriminatorii pot afecta competitivitatea și pot crea bariere pentru operatorii noi sau mici. Diferențele între reglementările statelor pot duce la dificultăți în gestionarea traficului feroviar transfrontalier. Proceduri complicate pot întârzia alocarea capacităților și pot descuraja participarea.

Pozitive:

Existența infrastructurii feroviare oferă o bază pentru dezvoltarea și extinderea serviciilor feroviare. Operatorii existenți au acumulat experiență în gestionarea activităților feroviare în condițiile actuale. Există o anumită conectivitate între rețelele naționale, oferind beneficii pentru transportul de mărfuri și pasageri.

Părți Interesate - Operatori de Transport Feroviar.

Acces echitabil, simplificarea procedurilor, stimularea competiției, adaptare la noile cerințe.

Gestionari de Infrastructură:

Pozitive -Coordonare eficientă în alocare, eficiență operațională crescută, stimularea practicilor durabile, reducerea impactului asupra mediului, servicii feroviare mai eficiente.

Negative- Necesitatea ajustării la noile reglementări, posibile costuri suplimentare, posibile perturbări în ceea ce privește accesibilitatea și costurile, navigarea prin procesul legislativ și asigurarea aplicabilității efective.

-Eficiență Operațională sau simplificarea procedurilor și îmbunătățirea coordonării pot duce la o eficiență sporită în alocarea capacităților și gestionarea infrastructurii.

-Accesul echitabil și promovarea concurenței pot consolida competitivitatea sectorului feroviar la nivel național și european.

- Încurajarea practicilor durabile va contribui la reducerea impactului sectorului feroviar asupra mediului și la îndeplinirea obiectivelor de dezvoltare durabilă.

- tranziție implementată în etape poate păstra stabilitatea inițială și minimiza perturbările majore.

- Un cadru mai flexibil și adaptabil va permite sectorului feroviar să se ajusteze la schimbările

din piață și la evoluțiile tehnologice.

c) Pentru opțiunile analizate, expuneți cele mai relevante/îminente riscuri care pot duce la eșecul intervenției și/sau schimba substanțial valoarea beneficiilor și costurilor estimate și prezentați presupuneri privind gradul de conformare cu prevederile proiectului a celor vizați în acesta

Dacă procedurile de alocare a capacităților nu sunt transparente sau nediscriminatorii, operatorii existenți sau noi pot întâmpina dificultăți în accesarea infrastructurii și serviciilor necesare.

Schimbările în reglementările contractelor-cadru pot afecta modul în care aceștia administrează infrastructura și oferă capacități, necesitând adaptări în proceduri și sisteme.

Modificările legislative pot influența rolul și responsabilitățile autorităților feroviare, necesitând ajustări pentru a se conforma noilor cerințe.

Utilizatorii Finali

Eficiența și competitivitatea serviciilor feroviare pot avea un impact asupra costurilor și accesibilității pentru utilizatorii finali și pot influența preferințele de călătorie sau transport.

Cauze

Lipsa Transparenței adică procedurile neclare sau lipsa de transparență în procesele de alocare și acces pot crea confuzie și potențiale practici discriminatorii.

Deoarece o transparență sporită contribuie la creșterea încrederii între părțile implicate și facilitează o concurență echitabilă.

Practici Monopoliste - Există riscul ca anumite entități să exploateze poziția lor pentru a obține avantaje nelocale sau pentru a limita concurența.

Promovarea unui mediu concurențial stimulează inovația și îmbunătățește calitatea și eficiența serviciilor feroviare.

Procedurile complicate pot încetini procesul de alocare și pot crea bariere pentru operatorii noi sau mai mici.

Justificare-Simplificarea proceselor poate reduce costurile administrative și poate atrage mai mulți operatori în industrie.

Lipsa Coordonării

-Diferențele în abordări și reglementări între țări sau între gestionarii de infrastructură pot duce la ineficiențe și dificultăți în gestionarea traficului feroviar transfrontalier. O coordonare eficientă facilitează gestionarea transfrontalieră și îmbunătățește conectivitatea la nivel european. Introducerea unor standarde clare și transparente privind procedurile de alocare și acces la infrastructură.

Impact: Eliminarea ambiguităților și asigurarea unui proces de alocare nediscriminatoriu.

Simplificarea și standardizarea procedurilor de alocare pentru a reduce complexitatea.

Impact: Stimularea participării operatorilor noi și îmbunătățirea eficienței în procesul de alocare.

Promovarea Concurenței- Implementarea măsurilor care să prevină practicile anticoncurențiale și să asigure un mediu concurențial echitabil.

Impact: Stimularea inovației, creșterea eficienței și reducerea prețurilor pentru consumatori.

Protecția Drepturilor Operatorilor- Garantarea drepturilor operatorilor în ceea ce privește accesul la infrastructură și serviciile auxiliare, asigurarea drepturilor operatorilor contribuie la echitatea competiției și la evitarea abuzurilor de către entitățile dominante

Impact: Asigurarea unei competiții corecte și protejarea intereselor operatorilor, indiferent de dimensiune sau statut.

Încurajarea investițiilor și a practicilor care susțin dezvoltarea durabilă a sectorului feroviar.

Transparență și Competiție- Aceste prevederi abordează problema lipsei de transparență și a posibilelor practici discriminatorii prin stabilirea unor reguli clare și accesibile pentru toți participanții.

Simplificarea Procedurilor: Soluția se axează pe eliminarea blocajelor administrative și încurajarea participării operatorilor noi pentru a îmbunătăți competitivitatea.

Eșecul soluției este cauzat de lipsa mijloacelor financiare pentru punerea în aplicare a prevederilor proiectului prin punerea în utilizare a capacității de infrastructură, lipsa unei

proceduri de stabilire a normelor procedurale de stabilire a capacităților disponibile a infrastructurii de servicii, pentru a organiza trasele.

d) Dacă este cazul, pentru opțiunea recomandată expuneți costurile de conformare pentru întreprinderi, dacă există impact disproporționat care poate distorsiona concurența și ce impact are opțiunea asupra întreprinderilor mici și mijlocii. Se explică dacă sînt propuse măsuri de diminuare a acestor impacturi

Costurile de conformare și impacturile asupra întreprinderilor pot varia în funcție de natura schimbărilor propuse în cadrul contractelor-cadru pentru infrastructura feroviară. Costuri de Conformare:

-Întreprinderile ar putea suporta cheltuieli pentru a adapta sistemele informatice și procedurile
-Este posibil să fie necesare investiții semnificative în formare și educație continuă pentru personalul întreprinderilor, pentru a se asigura că acestea sunt conforme cu noile prevederi.
- Schimbările semnificative în contracte sau regulamente pot necesita ajustări dezvoltare și strategii operaționale.

Pentru Operatorii Mai Mici sau Noi- întreprinderile ar putea avea dificultăți în adaptarea la noile cerințe din cauza limitărilor financiare și resurselor reduse.

- Operatorii care gestionează infrastructuri mai mici pot întâmpina provocări semnificative în a se conforma noilor cerințe, datorită limitărilor resurselor.

Recomandare: Furnizarea de sprijin financiar sau facilități de finanțare pentru operatorii mai mici sau noi pentru a acoperi costurile de conformare.

Oferta de programe de formare și consultanță pentru a sprijini întreprinderile în adaptarea la noile reglementări. Menținerea unui dialog constant cu operatorii și părțile interesate pentru a înțelege mai bine nevoile și preocupările lor și pentru a ajusta, dacă este necesar, noile reglementări.

Concluzie

e) Argumentați selectarea unei opțiuni, în baza atingerii obiectivelor, beneficiilor și costurilor, precum și a asigurării celui mai mic impact negativ asupra celor afectați

Urmare a analizării opțiunilor prezentate, se recomandă aprobarea proiectului hotărârii Guvernului cu privire la contractele -cadru pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară și accesul la infrastructurile de servicii și serviciile auxiliare conexe. Proiectul urmează a fi pus în aplicare, fiind stabilite etapele cu persoanele interesate. Prin intervenția propusă vor fi stabilite condițiile necesare pentru stabilirea clară a responsabilităților și a răspunderii, precum și a mecanismelor orientate spre o promovare a unei mai mari încrederi la orice nivel, stimulând schimbul de informații și asigurând o asistență reciprocă bazată pe încredere.

5. Implementarea și monitorizarea

a) Descrieți cum va fi organizată implementarea opțiunii recomandate, ce cadru juridic necesită a fi modificat și/sau elaborat și aprobat, ce schimbări instituționale sînt necesare

Opțiunea va fi implementată pe etape, stabilite conform datelor de intrare în vigoare ale acestora după publicarea în Monitorul Oficial al Republicii Moldova. Astfel, mediul de afaceri va dispune de suficient timp pentru analiza oportunității efectuării investițiilor în domeniul vizat sau să închidă afacerile.

b) Indicați clar indicatorii de performanță în baza cărora se va efectua monitorizarea

Potențialii indicatori de performanță ce ar putea fi utilizați pentru a efectua monitorizarea și impactul intervenției propuse:

- Punctualitatea. Stabilirea și respectarea termenelor de acordare a capacităților și accesului la infrastructură.

- Eficiența. Evaluarea modului în care se desfășoară operațiunile feroviare, incluzând gestionarea traficului, manipularea mărfurilor și altele.

-Disponibilitatea infrastructurii. Asigurarea că infrastructura este disponibilă în mod corespunzător și că există o planificare adecvată pentru întreținere și reparații.

- Calitatea serviciilor. Evaluarea nivelului de servicii oferit, siguranța și securitatea.

-Transparența și comunicarea. Verificarea dacă există o comunicare clară între părți și dacă informațiile privind disponibilitatea și utilizarea infrastructurii sunt accesibile și transparente.

- Conformitatea cu normele. Asigurarea că toate părțile implicate respectă normele și reglementările specifice din domeniul feroviar.

- Soluționarea litigiilor. Implementarea unui sistem eficient de soluționare a litigiilor pentru a rezolva eventualele neînțelegeri sau conflicte între părți.

c) Identificați peste cât timp vor fi resimțite impacturile estimate și este necesară evaluarea performanței actului normativ propus. Explicați cum va fi monitorizată și evaluată opțiunea

Primele impacturi estimate și neesențiale se propun a fi evidențiate în anul 2025. Acestea vor fi monitorizate de Guvern prin intermediul Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Agenției Feroviare.

6. Consultarea

a) Identificați principalele părți (grupuri) interesate în intervenția propusă

- Federația Sindicală a Feroviarilor din Republica Moldova;
- Î.S. „Calea Ferată din Moldova”.

b) Explicați succint cum (prin ce metode) s-a asigurat consultarea adecvată a părților

Proiectul Analizei de impact a fost transmis spre consultare publică Federației Sindicale a Feroviarilor din Republica Moldova și Î.S. „Calea Ferată din Moldova” prin demersul MIDR nr. din 11.10.2023.

c) Expuneți succint poziția fiecărei entități consultate față de documentul de analiză a impactului și/sau intervenția propusă (se expune poziția a cel puțin unui exponent din fiecare grup de interese identificat).

Prin avizul de la Î.S.„Calea ferată din Moldova”, nr. H- 4/2179, obiecții și propuneri nu au parvenit, se susține aprobarea unui Regulament privind acordurile-cadru (contractele) pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară și accesul la infrastructurile de servicii și serviciile auxiliare conexe. Consideră oportun și benefic pentru dezvoltarea pieței transportului feroviar în Republica Moldova.

Anexă

Tabel pentru identificarea impacturilor

Categorია de impact	Punctaj atribuit		
	Opțiunea propusă	Opțiunea alternativă 1	Opțiunea alternativă 2
Economic			
costurile desfășurării afacerilor	+2	0	0
povara administrativă	+1	0	0
fluxurile comerciale și investiționale	+2	0	0
competitivitatea afacerilor	+2	0	0
activitatea diferitor categorii de întreprinderi mici și mijlocii	+2	0	0
concurența pe piață	+1	0	0
activitatea de inovare și cercetare	+1	0	0
veniturile și cheltuielile publice	+1	0	0
cadrul instituțional al autorităților publice	+2	0	0
alegerea, calitatea și prețurile pentru consumatori	+2	0	0
bunăstarea gospodăriilor casnice și a cetățenilor	0	0	0

situația social-economică în anumite regiuni	+1	0	0
situația macroeconomică	+1	0	0
alte aspecte economice	+1	0	0
Social			
gradul de ocupare a forței de muncă	+1	0	0
nivelul de salarizare	0	0	0
condițiile și organizarea muncii	+1	0	0
sănătatea și securitatea muncii	+1	0	0
formarea profesională	+1	0	0
inegalitatea și distribuția veniturilor	0	0	0
nivelul veniturilor populației	0	0	0
nivelul sărăciei	0	0	0
accesul la bunuri și servicii de bază, în special pentru persoanele social-vulnerabile	0	0	0
diversitatea culturală și lingvistică	0	0	0
partidele politice și organizațiile civice	0	0	0
sănătatea publică, inclusiv mortalitatea și morbiditatea	+1	0	0
modul sănătos de viață al populației	+2	0	0
nivelul criminalității și securității publice	0	0	0
accesul și calitatea serviciilor de protecție socială	+2	0	0
accesul și calitatea serviciilor educaționale	0	0	0
accesul și calitatea serviciilor medicale	0	0	0
accesul și calitatea serviciilor publice administrative	+1	0	0
nivelul și calitatea educației populației	0	0	0
conservarea patrimoniului cultural	0	0	0
accesul populației la resurse culturale și participarea în manifestații culturale	0	0	0
accesul și participarea populației în activități sportive	0	0	0
discriminarea	0	0	0
alte aspecte sociale	0	0	0
De mediu			
clima, inclusiv emisiile gazelor cu efect de seră și celor care afectează stratul de ozon	+1	0	0
calitatea aerului	+1	0	0
calitatea și cantitatea apei și resurselor acvatice, inclusiv a apei potabile și de alt gen	0	0	0
biodiversitatea	0	0	0
flora	0	0	0
fauna	0	0	0
peisajele naturale	+1	0	0
starea și resursele solului	0	0	0
producerea și reciclarea deșeurilor	0	0	0
utilizarea eficientă a resurselor regenerabile	0	0	0

și neregenerabile			
consumul și producția durabilă	0	0	0
intensitatea energetică	0	0	0
eficiența și performanța energetică	0	0	0
bunăstarea animalelor	0	0	0
riscuri majore pentru mediu (incendii, explozii, accidente etc.)	0	0	0
utilizarea terenurilor	0	0	0
alte aspecte de mediu	0	0	0

Tabel de concordanță

1. Titlul actului comunitar: - REGULAMENTUL(UE) 2017/2177 al Comisiei din 22 noiembrie 2017 privind accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe, CELEX 32017R2177, publicat în Jurnalul Uniunii Europene L 307/1 din 23.11.2017.							
2. Titlul actului normativ național: Hotărîrea Guvernului cu privire la aprobarea la accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe.							
3. Parțial compatibil							
Art	4. Actul Uniunii Europene	Art.	5. Proiectul de act normativ național	6.Grad decompatibilitate	7. Diferențe	8. Observ.	9. Autoritatea/ persoana responsabilă
Articolul 1 Obiect							
	Prezentul regulament stabilește detaliile procedurii și ale criteriilor care trebuie urmate pentru accesul la serviciile furnizate în infrastructurile de servicii enumerate la punctele 2, 3 și 4 din anexa II la Directiva 2012/34/UE. Atunci când dispozițiile prezentului regulament se referă la solicitanți, ele se interpretează ca referindu-se la întreprinderi feroviare. Atunci când legislația națională conferă altor solicitanți decât întreprinderile feroviare dreptul de a cere acces la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe, dispozițiile relevante ale prezentului regulament se aplică și acestor solicitanți în	HG, Anexa nr.2, pct.1	Dispozițiile prezentului regulament stabilesc detaliile procedurii și ale criteriilor care trebuie urmate pentru accesul la serviciile furnizate în infrastructurile de servicii. Atunci când dispozițiile se referă la solicitanți, ele se interpretează ca referindu-se la întreprinderi feroviare. Atunci când legislația națională conferă altor solicitanți decât întreprinderile feroviare dreptul de a cere acces la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe, dispozițiile relevante ale prezentului regulament se aplică și acestor solicitanți în	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	conformitate cu legislația națională.		conformitate cu legislația națională.				
Articolul 2 Scutiri							
(1)	Operatorii infrastructurilor de servicii menționate la alineatul (2) pot solicita să fie scutiți de la aplicarea tuturor dispozițiilor prezentului regulament sau a unora dintre acestea, cu excepția articolului 4 alineatul (2) literele (a)-(d) și (m) și a articolului 5. Operatorii de infrastructuri de servicii care există exclusiv pentru uzul în scopuri proprii al operatorilor feroviari tradiționali pot solicita să fie scutiți de la aplicarea tuturor dispozițiilor prezentului regulament. Aceste cereri se adresează organismului de reglementare și trebuie să fie motivate în mod corespunzător.	HG, anexa nr.2, pct.3	Operatorii de infrastructuri de servicii care există exclusiv pentru uzul în scopuri proprii al operatorilor feroviari tradiționali pot solicita să fie scutiți de la aplicarea tuturor dispozițiilor prezentului regulament, excepție punctul 9, alineatele (1)-(4), (13) și punctul 10.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(2)	Organismele de reglementare pot decide să scutească operatorii de infrastructuri de servicii care exploatează următoarele infrastructuri de servicii sau care furnizează următoarele servicii: — 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	HG, anexa nr.2, pct. 4	Organismele de reglementare pot decide să scutească operatorii de infrastructuri de servicii care exploatează următoarele infrastructuri de servicii sau care furnizează următoarele servicii: a) serviciile sau infrastructurile de servicii care nu au o importanță strategică pentru funcționarea pieței	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	<p>de trafic potențial afectat și tipul de servicii oferite în cadrul infrastructurii;</p> <p>— serviciile sau infrastructurile de servicii care sunt exploatate sau furnizate într-un mediu de piață concurențial, cu o diversitate de concurenți care oferă servicii comparabile;</p> <p>— serviciile sau infrastructurile de servicii în cazul cărora aplicarea prezentului regulament ar afecta în mod negativ funcționarea pieței infrastructurilor de servicii.</p>		<p>serviciilor de transport feroviar, în special în ceea ce privește nivelul de utilizare a infrastructurii, tipul și volumul de trafic potențial afectat și tipul de servicii oferite în cadrul infrastructurii;</p> <p>b) serviciile sau infrastructurile de servicii care sunt exploatate sau furnizate într-un mediu de piață concurențial, cu o diversitate de concurenți care oferă servicii comparabile;</p> <p>c) serviciile sau infrastructurile de servicii în cazul cărora aplicarea prezentului regulament ar afecta în mod negativ funcționarea pieței infrastructurilor de servicii.</p>				
(3)	<p>Organismele de reglementare publică orice decizie de acordare a unei scutiri menționate la alineatul (2) pe site-ul lor web, în termen de două săptămâni de la adoptarea deciziei.</p>	<p>HG, anexa nr.2, pct.5</p>	<p>Organismele de reglementare publică orice decizie de acordare a unei scutiri pe site-ul lor web, în termen de două săptămâni de la adoptarea deciziei.</p>	<p>Compatibil</p>			<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>
(4)	<p>Atunci când criteriile de acordare a unei scutiri menționate la alineatul (2) nu mai sunt îndeplinite, organismul de reglementare revocă scutirea.</p>	<p>HG, anexa nr.2 pct. 6.</p>	<p>Atunci când criteriile de acordare a unei scutiri menționate la punctul 3, nu mai sunt îndeplinite, organismul de reglementare revocă scutirea.</p>	<p>Compatibil</p>			<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>

(5)	Organismele de reglementare elaborează și publică principii comune de luare a deciziilor pentru aplicarea criteriilor menționate la alineatul (2).	HG, anexa nr.2 pct. 7.	Organismele de reglementare elaborează și publică principii comune de luare a deciziilor pentru aplicarea criteriilor menționate la punctul 4.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Articolul 3 Definiții							
(1)	În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții: 1. „serviciu de bază” înseamnă un serviciu furnizat în oricare dintre infrastructurile de servicii menționate la punctul 2 din anexa II la Directiva 2012/34/UE;	HG, anexa nr.2, pct.2	„serviciu de bază” înseamnă un serviciu furnizat în oricare dintre infrastructurile de servicii menționate la art. 20 alineatul (1) punctul 3 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(2)	„serviciu feroviar conex” înseamnă un serviciu de bază, suplimentar sau auxiliar menționat la punctele 2, 3 și 4 din anexa II la Directiva 2012/34/UE;	HG, anexa nr.2, pct.2	„serviciu feroviar conex” înseamnă un serviciu de bază, suplimentar sau auxiliar menționat la articolul 20, punctul 3,4 și 5 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(3)	„descrierea infrastructurii de servicii” înseamnă un document care prezintă informațiile detaliate necesare pentru accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe;	HG, anexa nr.2, pct.2	„descrierea infrastructurii de servicii” înseamnă un document care prezintă informațiile detaliate necesare pentru accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(4)	„capacitatea infrastructurii de servicii” înseamnă potențialul de utilizare a unei infrastructuri de servicii și de furnizare a unui serviciu într-o anumită perioadă, ținând seama de	HG, anexa nr.2, pct.2	„capacitatea infrastructurii de servicii” înseamnă potențialul de utilizare a unei infrastructuri de servicii și de furnizare a unui serviciu	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	<p> timpul necesar pentru a ajunge la infrastructura de servicii și pentru a o părăsi;</p>		<p> într-o anumită perioadă, ținând seama de timpul necesar pentru a ajunge la infrastructura de servicii și pentru a o părăsi;</p>				
(5)	<p> „procedură de coordonare” înseamnă o procedură prin care operatorul unei infrastructuri de servicii și solicitanții încearcă să rezolve situațiile în care necesitățile de acces la o infrastructură de servicii sau la un serviciu feroviar conex se referă la aceeași capacitate a infrastructurii de servicii și sunt concurente;</p>	<p> HG, anexa nr.2, pct.2</p>	<p> „<i>procedură de coordonare</i>” înseamnă o procedură prin care operatorul unei infrastructuri de servicii și solicitanții încearcă să rezolve situațiile în care necesitățile de acces la o infrastructură de servicii sau la un serviciu feroviar conex se referă la aceeași capacitate a infrastructurii de servicii și sunt concurente;</p>	<p> Compatibil</p>			<p> Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>
(6)	<p> „infrastructuri de servicii conectate” înseamnă infrastructuri de servicii care sunt adiacente și necesită trecerea printruna pentru a ajunge la cealaltă;</p>	<p> HG, anexa nr.2, pct.2</p>	<p> „<i>infrastructuri de servicii conectate</i>” înseamnă infrastructuri de servicii care sunt adiacente și necesită trecerea printruna pentru a ajunge la cealaltă;</p>	<p> Compatibil</p>			<p> Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>
(7)	<p> „entitate de control” înseamnă un organism sau o firmă care exercită un control direct sau indirect asupra unui operator de infrastructură de servicii și, de asemenea, este activ(ă) și deține o poziție dominantă pe piețele naționale ale serviciilor de transport feroviar pentru care este utilizată infrastructura ori exercită un control direct sau indirect asupra unui</p>	<p> HG, anexa nr.2, pct.2</p>	<p> „<i>entitate de control</i>” înseamnă un organism sau o firmă care exercită un control direct sau indirect asupra unui operator de infrastructură de servicii și, de asemenea, este activ(ă) și deține o poziție dominantă pe piețele naționale ale serviciilor de transport feroviar pentru care este utilizată</p>	<p> Compatibil</p>			<p> Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>

	operator de infrastructură de servicii și asupra unei întreprinderi feroviare care deține o asemenea poziție;		infrastructura ori exercită un control direct sau indirect asupra unui operator de infrastructură de servicii și asupra unei întreprinderi feroviare care deține o asemenea poziție;				
(8)	„autofurnizare de servicii” înseamnă o situație în care o întreprindere feroviară își realizează singură un serviciu feroviar conex la sediul unui operator de infrastructură de servicii, cu condiția ca accesul întreprinderii feroviare respective la infrastructură și utilizarea infrastructurii de către întreprinderea în cauză să fie fezabile din punct de vedere juridic și tehnic și să nu pericliteze siguranța exploatării, precum și ca operatorul infrastructurii de servicii în cauză să ofere această posibilitate;	HG, anexa nr.2 pct.2	„autofurnizare de servicii” înseamnă o situație în care o întreprindere feroviară își realizează singură un serviciu feroviar conex la sediul unui operator de infrastructură de servicii, cu condiția ca accesul întreprinderii feroviare respective la infrastructură și utilizarea infrastructurii de către întreprinderea în cauză să fie fezabile din punct de vedere juridic și tehnic și să nu pericliteze siguranța exploatării, precum și ca operatorul infrastructurii de servicii în cauză să ofere această posibilitate;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(9)	„reconversie” înseamnă un proces formal prin care scopul infrastructurii de servicii este modificat pentru altă utilizare decât furnizarea de servicii feroviare conexe;	HG, anexa nr.2 pct.2	„reconversie” înseamnă un proces formal prin care scopul infrastructurii de servicii este modificat pentru altă utilizare decât furnizarea de servicii feroviare conexe;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(10)	„cerere ad-hoc” înseamnă o cerere de acces la o infrastructură de servicii sau la	HG, anexa nr.2	„cerere ad-hoc” înseamnă o cerere de acces la o infrastructură de servicii	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și

	un serviciu feroviar conex care este legată de o cerere de trasă ad-hoc pentru o trasă de tren individuală menționată la articolul 48 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE;	pct.2	sau la un serviciu feroviar conex care este legată de o cerere de trasă ad-hoc pentru o trasă de tren individuală menționată la articolul 48 alineatul (1) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022;				Dezvoltării Regionale
(11)	„cerere tardivă” înseamnă o cerere de acces la o infrastructură de servicii sau la un serviciu feroviar conex care a fost depusă după expirarea unui termen-limită pentru depunerea cererilor definit de operatorul infrastructurii respective;	HG, anexa nr.2, pct.2	„cerere tardivă” înseamnă o cerere de acces la o infrastructură de servicii sau la un serviciu feroviar conex care a fost depusă după expirarea unui termen-limită pentru depunerea cererilor definit de operatorul infrastructurii respective;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Articolul 4 Descrierea infrastructurii de servicii							
(1)	Operatorii de infrastructuri de servicii stabilesc o descriere a infrastructurii de servicii pentru infrastructurile de servicii și pentru serviciile care se află în responsabilitatea lor.	HG, anexa nr.2, pct. 8	Operatorii de infrastructuri de servicii care există exclusiv pentru uzul în scopuri proprii al operatorilor feroviari tradiționali pot solicita să fie scutiți de la aplicarea tuturor dispozițiilor prezentului regulament, excepție punctul 9, alineatele (1)-(4), (13) și punctul 10. Aceste cereri se adresează organismului de reglementare și trebuie să fie motivate în mod corespunzător.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(2)	Descrierea infrastructurii de servicii include cel puțin	HG, anexa	Descrierea infrastructurii de servicii include cel puțin	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și

<p>următoarele informații, în măsura în care sunt impuse de prezentul regulament:</p> <p>(a) lista tuturor instalațiilor în care sunt furnizate servicii feroviare conexe, inclusiv informații privind amplasamentul lor și orarul de funcționare;</p> <p>(b) datele de contact esențiale ale operatorului infrastructurii de servicii;</p> <p>(c) o descriere a caracteristicilor tehnice ale infrastructurii de servicii, precum liniile abătute sau de manevră și de triere, echipamentele tehnice pentru încărcare și descărcare, pentru spălare, pentru întreținere, precum și capacitatea de depozitare disponibilă; informații privind liniile secundare și abătute private care nu fac parte din infrastructura feroviară, dar sunt necesare pentru a accesa infrastructurile de servicii care sunt esențiale pentru furnizarea serviciilor de transport feroviar;</p> <p>(d) o descriere a tuturor serviciilor feroviare conexe care sunt furnizate în cadrul infrastructurii, precum și a</p>	<p>nr.2, pct. 9</p>	<p>următoarele informații, în măsura în care sunt impuse de prezentul regulament:</p> <p>1) lista tuturor instalațiilor în care sunt furnizate servicii feroviare conexe, inclusiv informații privind amplasamentul lor și orarul de funcționare;</p> <p>2) datele de contact esențiale ale operatorului infrastructurii de servicii;</p> <p>3) o descriere a caracteristicilor tehnice ale infrastructurii de servicii, precum liniile abătute sau de manevră și de triere, echipamentele tehnice pentru încărcare și descărcare, pentru spălare, pentru întreținere, precum și capacitatea de depozitare disponibilă; informații privind liniile secundare și abătute private care nu fac parte din infrastructura feroviară, dar sunt necesare pentru a accesa infrastructurile de servicii care sunt esențiale pentru furnizarea serviciilor de transport feroviar;</p> <p>4) o descriere a tuturor serviciilor feroviare conexe care sunt furnizate în cadrul infrastructurii, precum și a</p>				<p>Dezvoltării Regionale</p>
---	---------------------	---	--	--	--	------------------------------

<p>tipului acestora (de bază, suplimentare sau auxiliare);</p> <p>(e) posibilitatea de autofurnizare a serviciilor feroviare conexe și condițiile care se aplică în acest caz;</p> <p>(f) informații privind procedurile pentru solicitarea accesului la infrastructura de servicii sau la serviciile furnizate în cadrul infrastructurii sau la ambele, inclusiv termenele-limită pentru depunerea cererilor și termenele-limită pentru tratarea cererilor respective;</p> <p>(g) în cadrul infrastructurilor de servicii exploatare de mai mult de un operator sau în cazul în care serviciile feroviare conexe sunt furnizate de mai mult de un operator, o indicație cu privire la faptul dacă este necesară depunerea unei cereri separate de acces la infrastructuri și pentru serviciile respective;</p> <p>(h) informații cu privire la conținutul minim și la formatul unei cereri de acces la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe sau un model de astfel de cerere;</p>	<p>tipului acestora (de bază, suplimentare sau auxiliare)</p> <p>5) posibilitatea de autofurnizare a serviciilor feroviare conexe și condițiile care se aplică în acest caz;</p> <p>6) posibilitatea de autofurnizare a serviciilor feroviare conexe și condițiile care se aplică în acest caz;</p> <p>7) informații privind procedurile pentru solicitarea accesului la infrastructura de servicii sau la serviciile furnizate în cadrul infrastructurii sau la ambele, inclusiv termenele-limită pentru depunerea cererilor și termenele-limită pentru tratarea cererilor respective;</p> <p>8) informații cu privire la conținutul minim și la formatul unei cereri de acces la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe sau un model de astfel de cerere;</p> <p>9) cel puțin în cazul infrastructurilor de servicii exploatare și al serviciilor feroviare conexe furnizate de operatori aflați sub controlul direct sau indirect al unei entități de control,</p>				
--	---	--	--	--	--

<p>(i) cel puțin în cazul infrastructurilor de servicii exploatare și al serviciilor feroviare conexe furnizate de operatori aflați sub controlul direct sau indirect al unei entități de control, modelul contractelor de acces și al termenilor și condițiilor generale;</p> <p>(j) acolo unde este cazul, informații privind termenii de utilizare a sistemelor IT ale operatorului, dacă solicitantii trebuie să utilizeze aceste sisteme, și regulile privind protecția datelor comerciale și sensibile;</p> <p>(k) o descriere a procedurii de coordonare și a măsurilor de reglementare menționate la articolul 10, precum și a criteriilor menționate la articolul 11;</p> <p>(l) informații privind modificările caracteristicilor tehnice și restricțiile temporare de capacitate ale infrastructurii de servicii care ar putea avea un impact major asupra funcționării infrastructurii de servicii, inclusiv lucrările planificate;</p>	<p>modelul contractelor de acces și al termenilor și condițiilor generale;</p> <p>10) acolo unde este cazul, informații privind termenii de utilizare a sistemelor IT ale operatorului, dacă solicitantii trebuie să utilizeze aceste sisteme, și regulile privind protecția datelor comerciale și sensibile;</p> <p>11) o descriere a procedurii de coordonare și a măsurilor de reglementare menționate la punctul 12, precum și a criteriilor menționate la punctul 13;</p> <p>12) informații privind modificările caracteristicilor tehnice și restricțiile temporare de capacitate ale infrastructurii de servicii care ar putea avea un impact major asupra funcționării infrastructurii de servicii, inclusiv lucrările planificate;</p> <p>13) informații privind taxele pentru obținerea accesului la infrastructurile de servicii și taxele pentru utilizarea fiecăruia dintre serviciile feroviare conexe furnizate în cadrul acesteia;</p>				
---	--	--	--	--	--

<p>(m) informații privind taxele pentru obținerea accesului la infrastructurile de servicii și taxele pentru utilizarea fiecăruia dintre serviciile feroviare conexe furnizate în cadrul acesteia;</p> <p>(n) informații privind principiile schemelor de reduceri oferite solicitanților, cu respectarea cerințelor de confidențialitate comercială.</p>		<p>14) informații privind principiile schemelor de reduceri oferite solicitanților, cu respectarea cerințelor de confidențialitate comercială.</p>				
---	--	--	--	--	--	--

Articolul 5 Publicarea descrierii infrastructurii de servicii

<p>(1) Operatorii infrastructurilor de servicii pun gratuit la dispoziția publicului descrierea infrastructurii de servicii, într-unul din următoarele moduri:</p> <p>(a) prin publicarea pe portalul lor web sau pe un portal web comun și prin punerea la dispoziția administratorilor de infrastructură a unui link care să fie inclus în documentul de referință al rețelei; (b) prin punerea la dispoziția administratorilor de infrastructură a informațiilor relevante și gata de a fi publicate care să fie incluse în documentul de referință al rețelei. În cazul în care administratorul de infrastructură la a cărui rețea este conectată infrastructura</p>	<p>HG, anexa.2 , pct.10</p>	<p>Operatorii infrastructurilor de servicii pun gratuit la dispoziția publicului descrierea infrastructurii de servicii, într-unul din următoarele moduri:</p> <p>1) prin publicarea pe portalul lor web sau pe un portal web comun și prin punerea la dispoziția administratorilor de infrastructură a unui link care să fie inclus în documentul de referință al rețelei;</p> <p>2) prin punerea la dispoziția administratorilor de infrastructură a informațiilor relevante și gata de a fi publicate care să fie incluse în documentul de referință al rețelei.</p>	<p>Compatibil</p>			<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>
--	-----------------------------	---	-------------------	--	--	--

	este scutit de obligația de a publica un document de referință al rețelei în conformitate cu articolul 2 alineatul (3) sau (4) din Directiva 2012/34/UE, operatorul infrastructurii de servicii transmite linkul sau informațiile gata de publicare către administratorul de infrastructură principal.		În cazul în care administratorul de infrastructură este scutit de obligația de a publica un document de referință al rețelei în conformitate cu articolul 66 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, operatorul infrastructurii de servicii transmite linkul sau informațiile gata de publicare către administratorul de infrastructură principal.				
(2)	Administratorii de infrastructură precizează, în documentul de referință al rețelei sau pe portalul lor web, termenul-limită pentru transmiterea linkului sau a informațiilor care să fie publicate în documentul de referință al rețelei, în vederea publicării până la data menționată la articolul 27 alineatul (4) din Directiva 2012/34/UE. Administratorii de infrastructură pun la dispoziție un model care urmează să fie elaborat de sectorul feroviar în colaborare cu organismele de reglementare până la 30 iunie 2018 și pe care operatorii de infrastructuri de servicii îl pot utiliza pentru transmiterea	HG, anexa nr.2, pct.11	Administratorii de infrastructură precizează, în documentul de referință al rețelei sau pe portalul lor web, termenul-limită pentru transmiterea linkului sau a informațiilor care să fie publicate în documentul de referință al rețelei, în vederea publicării până la data menționată la articolul 28 alineatul (5) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Administratorii de infrastructură pun la dispoziție un model care urmează să fie elaborat de sectorul feroviar în colaborare cu organismele de reglementare și pe care	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	informațiilor. Modelul este reexaminat și actualizat în funcție de necesități.		operatorii de infrastructuri de servicii îl pot utiliza pentru transmiterea informațiilor. Modelul este reexaminat și actualizat în funcție de necesități.				
(3)	Operatorii de infrastructuri de servicii mențin la zi descrierea infrastructurii de servicii, conform necesităților. Ei informează în timp util olicitanții care au cerut deja acces sau care s-au abonat la unul sau mai multe servicii din cadrul infrastructurii de servicii cu privire la orice modificare relevantă din cadrul descrierii infrastructurii.	HG, anexa nr.2, pct.12	Operatorii de infrastructuri de servicii mențin la zi descrierea infrastructurii de servicii, conform necesităților. Ei informează în timp util solicitanții care au cerut deja acces sau care s-au abonat la unul sau mai multe servicii din cadrul infrastructurii de servicii cu privire la orice modificare relevantă din cadrul descrierii infrastructurii.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(4)	În cazul infrastructurilor de servicii exploatate de mai mult de un operator de infrastructură de servicii sau în cazul în care serviciile din cadrul infrastructurii sunt furnizate de mai mult de un furnizor, operatorii sau furnizorii respectivi se coordonează reciproc pentru: (a) a pune la dispoziție, într-un singur loc, propriile descrieri ale infrastructurii de servicii; sau (b) a indica, în descrierile infrastructurii de servicii, toți operatorii infrastructurii de	HG, anexa nr.2, pct.13	În cazul infrastructurilor de servicii exploatate de mai mult de un operator de infrastructură de servicii sau în cazul în care serviciile din cadrul infrastructurii sunt furnizate de mai mult de un furnizor, operatorii sau furnizorii respectivi se coordonează reciproc pentru: 1) a pune la dispoziție, într-un singur loc, propriile descrieri ale infrastructurii de servicii;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	<p>servicii care sunt responsabili pentru luarea deciziilor cu privire la cererile de acces la infrastructură sau la serviciile feroviare conexe furnizate în cadrul aceleiași infrastructuri de servicii. Dacă această coordonare nu este încununată de succes, organismul de reglementare poate adopta o decizie care îl desemnează pe unul dintre operatorii infrastructurii de servicii ca fiind cel responsabil pentru respectarea cerințelor stabilite la primul paragraf. Orice costuri relevante se împart între toți operatorii în cauză ai infrastructurii de servicii.</p>		<p>2) a indica, în descrierile infrastructurii de servicii, toți operatorii infrastructurii de servicii care sunt responsabili pentru luarea deciziilor cu privire la cererile de acces la infrastructură sau la serviciile feroviare conexe furnizate în cadrul aceleiași infrastructuri de servicii.</p> <p>Dacă această coordonare nu este încununată de succes, organismul de reglementare poate adopta o decizie care îl desemnează pe unul dintre operatorii infrastructurii de servicii ca fiind cel responsabil pentru respectarea cerințelor stabilite la primul paragraf. Orice costuri relevante se împart între toți operatorii în cauză ai infrastructurii de servicii.</p>				
	<p>Obligația menționată la alineatul (1) și la articolul 4 se îndelînește într-un mod care este proporțional cu dimensiunea, caracteristicile tehnice și importanța infrastructurii de servicii în cauză.</p>	<p>Codul transportului feroviar nr. 19/2022, art. 47, alin. 5</p>	<p>Pentru a asigura dezvoltarea unor servicii de transport corespunzătoare, în special pentru a satisface cerințele de serviciu public sau pentru a promova dezvoltarea transportului feroviar de mărfuri în trafic național și internațional, prin regulile de alocare a capacităților de</p>	<p>Compatibil</p>			<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>

			infrastructură se stabilesc măsuri în condiții nediscriminatorii pentru a se asigura că astfel de servicii au prioritate la alocarea capacităților de infrastructură.				
Articolul 6 Informații suplimentare							
(1)	Organismul de reglementare poate solicita operatorilor de infrastructuri de servicii să justifice de ce desemnează un serviciu feroviar conex ca fiind de bază, suplimentar sau auxiliar.	HG, anexa nr.2 pct. 14	Organismul de reglementare poate solicita operatorilor de infrastructuri de servicii să justifice de ce desemnează un serviciu feroviar conex ca fiind de bază, suplimentar sau auxiliar.	Compatibil	Codul transportului i feroviar nr. 19/2022,art. 51, alin. 5		Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(2)	La cererea unui solicitant, operatorii infrastructurilor de servicii menționate la punctul 2 literele (a)-(g) din anexa II la Directiva 2012/34/UE furnizează informații orientative cu privire la capacitatea disponibilă a infrastructurii de servicii.	HG, anexa nr.2 pct. 15	La cererea unui solicitant, operatorii infrastructurilor de servicii menționate la art. 52, alineatul (1) Codul transportului feroviar nr. 19/2022, furnizează informații orientative cu privire la capacitatea disponibilă a infrastructurii de servicii.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(3)	Ori de câte ori este posibil din punct de vedere tehnic și cu eforturi economice rezonabile, operatorii de infrastructuri de servicii pun la dispoziție în timp real, prin utilizarea unui portal web comun, informațiile menționate la alineatul (2) din prezentul articol, precum și informațiile menționate la	HG, anexa nr.2 pct. 16.	Ori de câte ori este posibil din punct de vedere tehnic și cu eforturi economice rezonabile, operatorii de infrastructuri de servicii pun la dispoziție în timp real, prin utilizarea unui portal web comun, informațiile menționate la punctul 15.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	articolul 4 alineatul (2) litera (1).						
Articolul 7 Cooperarea în legătură cu alocarea capacității infrastructurii de servicii și cu utilizarea acesteia							
(1)	Solicitanții își depun cererile de acces la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe în conformitate cu termenele-limită stabilite de operatorii infrastructurilor de servicii. Atunci când este cazul, când stabilesc aceste termene-limită operatorii infrastructurilor de servicii menționate la punctul 2 din anexa II la Directiva 2012/34/UE acordă atenția cuvenită calendarelor și criteriilor de prioritate stabilite de administratorii de infrastructură pentru procesul de planificare, pentru a evita consecvențele.	HG, anexa nr.2, pct. 17	Solicitanții își depun cererile de acces la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe în conformitate cu termenele-limită stabilite de operatorii infrastructurilor de servicii. Atunci când este cazul, când stabilesc aceste termene-limită operatorii infrastructurilor de servicii menționate la articolul 20, alineatul 3 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, acordă atenția cuvenită calendarelor și criteriilor de prioritate stabilite de administratorii de infrastructură pentru procesul de planificare, pentru a evita consecvențele.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(3)	Operatorii infrastructurilor de servicii menționate la punctul 2 din anexa II la Directiva 2012/34/UE și administratorii de infrastructură cooperează în scopul asigurării faptului că alocarea capacităților de infrastructură și a capacităților în cadrul infrastructurilor de	HG, anexa nr.2, pct. 18	Operatorii infrastructurilor de servicii menționate la articolul 20, alineatul (1), punctele 4 și 5 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și administratorii de infrastructură cooperează în scopul asigurării faptului	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

<p>servicii este consecventă acolo unde este necesar. Obligația de cooperare se aplică, de asemenea, operatorilor de infrastructuri de servicii conectate. Solicitanții interesați pot fi implicați în această cooperare, la cerere. De asemenea, solicitanții pot cere entităților responsabile pentru acordarea accesului la liniile secundare și abătute private peste care trebuie să se treacă pentru a se ajunge la infrastructurile de servicii care sunt esențiale pentru furnizarea serviciilor de transport feroviar.</p> <p>În cazul în care un solicitant dorește furnizarea unor servicii suplimentare sau auxiliare care sunt enumerate la punctele 3 și 4 din anexa II la Directiva 2012/34/UE și care sunt oferite în cadrul infrastructurii de unul sau mai mulți operatori de infrastructuri de servicii, alții decât cel responsabil pentru acordarea accesului la infrastructură, solicitantul poate cere ca la procesul de cooperare să participe toți operatorii de infrastructuri de servicii care furnizează aceste servicii.</p> <p>Atât timp cât procesul de planificare realizat de</p>	<p>că alocarea capacităților de infrastructură și a capacităților în cadrul infrastructurilor de servicii este consecventă acolo unde este necesar. Obligația de cooperare se aplică, de asemenea, operatorilor de infrastructuri de servicii conectate. Solicitanții interesați pot fi implicați în această cooperare, la cerere. De asemenea, solicitanții pot cere implicarea în procesul de cooperare a entităților responsabile pentru acordarea accesului la liniile secundare și abătute private peste care trebuie să se treacă pentru a se ajunge la infrastructurile de servicii care sunt esențiale pentru furnizarea serviciilor de transport feroviar.</p> <p>În cazul în care un solicitant dorește furnizarea unor servicii suplimentare sau auxiliare care sunt enumerate la articolul 20, alineatele (1) punctele 4 și 5 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și care sunt oferite în cadrul infrastructurii de</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>administratorul de infrastructură este în curs de desfășurare, cererile de acces la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe nu sunt respinse din motivul că o trasă de tren solicitată nu a fost încă alocată. Cu toate acestea, operatorii infrastructurilor de servicii enumerate la punctul 2 din anexa II la Directiva 2012/34/UE și administratorii de infrastructură în cauză urmăresc să fie consecvenți în ceea ce privește deciziile lor respective.</p>		<p>unul sau mai mulți operatori de infrastructuri de servicii, alții decât cel responsabil pentru acordarea accesului la infrastructură, solicitantul poate cere ca la procesul de cooperare să participe toți operatorii de infrastructuri de servicii care furnizează aceste servicii.</p> <p>Atât timp cât procesul de planificare realizat de administratorul de infrastructură este în curs de desfășurare, cererile de acces la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe nu sunt respinse din motivul că o trasă de tren solicitată nu a fost încă alocată. Cu toate acestea, operatorii infrastructurilor de servicii enumerate la articolul 20, alineatul (3) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și administratorii de infrastructură în cauză urmăresc să fie consecvenți în ceea ce privește deciziile lor respective.</p>				
(4)	<p>Atunci când este cazul, operatorii de infrastructuri de servicii, administratorii de infrastructură și solicitanții cooperează pentru a asigura</p>	<p>HG, anexa nr.2, pct. 19</p>	<p>Atunci când este cazul, operatorii de infrastructuri de servicii, administratorii de infrastructură și solicitanții cooperează</p>	<p>Compatibil</p>			<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>

	exploatarea eficientă a tenurilor de la și către infrastructurile de servicii. În cazul trenurilor care utilizează terminalele feroviare de marfă, inclusiv cele din porturile maritime sau interioare, această cooperare include schimbul de informații cu privire la urmărirea și localizarea trenurilor și, acolo unde este disponibilă, ora estimată a sosirii și a plecării în caz de întârzieri și de perturbații.		pentru a asigura exploatarea eficientă a tenurilor de la și către infrastructurile de servicii. În cazul trenurilor care utilizează terminalele feroviare de marfă, inclusiv cele din porturile maritime sau interioare, această cooperare include schimbul de informații cu privire la urmărirea și localizarea trenurilor și, acolo unde este disponibilă, ora estimată a sosirii și a plecării în caz de întârzieri și de perturbații.				
	La cererea organismului de reglementare, operatorii de infrastructuri de servicii demonstrează în scris, pentru ultimii trei ani, că au îndeplinit cerințele de cooperare.	HG, anexa nr.2, pct. 20	La cererea organismului de reglementare, operatorii de infrastructuri de servicii demonstrează în scris, pentru ultimii trei ani, că au îndeplinit cerințele de cooperare în conformitate cu acest punct.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Articolul 8 Cererile de acces la infrastructurile de servicii și la serviciile							
(1)	Cererile de acces la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe pot fi depuse de solicitanți.	HG, anexa nr.2, pct. 21	Cererile de acces la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe pot fi depuse de solicitanți.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(2)	Solicitanții indică în cererile lor infrastructura de servicii sau serviciile feroviare conexe pentru care cer acces ori ambele. Operatorii de infrastructuri de servicii nu	HG, anexa nr.2, pct.22	Solicitanții indică în cererile lor infrastructura de servicii sau serviciile feroviare conexe pentru care cer acces ori ambele. Operatorii de infrastructuri	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	condiționează accesul la infrastructură sau furnizarea unui serviciu feroviar conex de achiziționarea obligatorie a altor servicii care nu sunt legate de serviciul solicitat.		de servicii nu condiționează accesul la infrastructură sau furnizarea unui serviciu feroviar conex de achiziționarea obligatorie a altor servicii care nu sunt legate de serviciul solicitat.				
(3)	Operatorul unei infrastructuri de servicii confirmă primirea unei cereri, fără întârzieri nejustificate. Atunci când cererea nu conține toate informațiile care sunt obligatorii în conformitate cu descrierea infrastructurii de servicii și necesare pentru luarea unei decizii, operatorul infrastructurii de servicii în cauză informează solicitantul în acest sens și stabilește un termen-limită rezonabil pentru transmiterea informațiilor lipsă. Dacă aceste informații nu sunt transmise în termenul-limită respectiv, cererea poate fi respinsă.	HG, anexa nr.2, pct. 23	Operatorul unei infrastructuri de servicii confirmă primirea unei cereri, fără întârzieri nejustificate. Atunci când cererea nu conține toate informațiile care sunt obligatorii în conformitate cu descrierea infrastructurii de servicii și necesare pentru luarea unei decizii, operatorul infrastructurii de servicii în cauză informează solicitantul în acest sens și stabilește un termen-limită rezonabil pentru transmiterea informațiilor lipsă. Dacă aceste informații nu sunt transmise în termenul-limită respectiv, cererea poate fi respinsă.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Articolul 9 Răspunsul la cereri							
(1)	După primirea tuturor informațiilor necesare, operatorul unei infrastructuri de servicii răspunde cererilor de acces la infrastructurile de servicii enumerate la punctul 2	HG, anexa nr.2, pct.24	După primirea tuturor informațiilor necesare, operatorul unei infrastructuri de servicii enumerate la articolul 20, alineatul (3) din Codul	Compatibil	În derulare		Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	din anexa II la Directiva 2012/34/UE, precum și cererilor de furnizare a serviciilor în cadrul acestor infrastructuri, în termenul-limită rezonabil stabilit de organismul de reglementare în conformitate cu articolul 13 alineatul (4) din Directiva 2012/34/UE. Pentru diferite tipuri de infrastructuri de servicii și/sau servicii pot fi stabilite termene-limită diferite.		transportului feroviar nr. 19/2022, răspunde cererilor de acces la infrastructurile de servicii, precum și cererilor de furnizare a serviciilor în cadrul acestor infrastructuri, în termenul-limită rezonabil stabilit de organismul de reglementare în conformitate cu articolul 20 alineatul (3). Pentru diferite tipuri de infrastructuri de servicii și/sau servicii pot fi stabilite termene-limită diferite.				
(2)	În cazul în care operatorul unei infrastructuri de servicii a răspuns cu o ofertă de acces la infrastructura de servicii, oferta respectivă rămâne valabilă o perioadă de timp rezonabilă precizată de acesta, care ține seama de nevoile comerciale ale solicitantului.	HG, anexa nr.2, pct.25	În cazul în care operatorul unei infrastructuri de servicii a răspuns cu o ofertă de acces la infrastructura de servicii, oferta respectivă rămâne valabilă o perioadă de timp rezonabilă precizată de acesta, care ține seama de nevoile comerciale ale solicitantului.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(3)	Organismele de reglementare stabilesc termenele-limită pentru transmiterea răspunsurilor la cererile depuse de solicitanți, în conformitate cu articolul 13 alineatul (4) din Directiva 2012/34/UE, înainte de publicarea primului document de referință al rețelei care face obiectul normelor	HG, anexa nr.2, pct.26	Organismele de reglementare stabilesc termenele-limită pentru transmiterea răspunsurilor la cererile depuse de solicitanți, în conformitate cu articolul 51 alineatul (4), și alineatul (9) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022,	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	prezentului regulament de punere în aplicare, pentru a asigura respectarea articolului 27 alineatul (4) din Directiva 2012/34/UE.		înainte de publicarea primului document de referință al rețelei care face obiectul normelor prezentului regulament de punere în aplicare, pentru a asigura respectarea articolului 28, alineatul (5).				
(4)	Pentru cererile ad-hoc privind accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile enumerate la punctul 2 literele (a)-(d) și (f)-(i) din anexa II, atunci când stabilesc termenele-limită în conformitate cu articolul 13 alineatul (4) din Directiva 2012/34/UE, organismele de reglementare țin seama de termenele-limită stabilite la articolul 48 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE. În cazul în care organismele de reglementare nu au definit termene-limită pentru aceste cereri ad-hoc, operatorul unei infrastructuri de servicii răspunde cererii în termenele-limită stabilite la articolul 48 alineatul (1) din directivă. În cazul în care operatorul unei infrastructuri de servicii a definit un termen-limită anual pentru depunerea cererilor de acces la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe enumerate la punctul 2	HG, anexa nr.2, pct.27	Pentru cererile ad-hoc privind accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile enumerate la articolul 20, din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, în conformitate cu punctul 24, atunci când stabilesc termenele-limită în conformitate, organismele de reglementare țin seama de termenele-limită stabilite la articolul 48, alineatul (1) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. În cazul în care organismele de reglementare nu au definit termene-limită pentru aceste cereri ad-hoc, operatorul unei infrastructuri de servicii răspunde cererii în termenele-limită. În cazul în care operatorul unei infrastructuri de servicii a definit un termen-limită anual pentru depunerea cererilor de	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	<p>literale (a)-(d) și (f)-(i) din anexa II, termenele-limită pentru transmiterea răspunsului la cererile tardive definite de organismul de reglementare țin seama de termenele-limită aplicate de administratorii de infrastructură pentru tratarea acestui gen de cereri. Pentru infrastructurile de servicii și serviciile feroviare conexe enumerate la punctul 2 litera (e) din anexa II, termenul limită începe să curgă de îndată ce compatibilitatea tehnică a materialului rulant cu infrastructurile respective și cu echipamentele a fost evaluată și solicitantul a fost informat în această privință.</p>		<p>acces la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe articolul 20, alineatul (3) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, termenele-limită pentru transmiterea răspunsului la cererile tardive definite de organismul de reglementare țin seama de termenele-limită aplicate de administratorii de infrastructură pentru tratarea acestui gen de cereri. Pentru infrastructurile de servicii și serviciile feroviare conexe e, termenul limită începe să curgă de îndată ce compatibilitatea tehnică a materialului rulant cu infrastructurile respective și cu echipamentele a fost evaluată și solicitantul a fost informat în această privință.</p>				
(5)	<p>Operatorii de infrastructuri de servicii care furnizează serviciile suplimentare și auxiliare enumerate la punctele 3 și 4 din anexa II la Directiva 2012/34/UE răspund cererilor de astfel de servicii în termenul-limită stabilit de organismul de reglementare sau, dacă acest termen-limită</p>	<p>HG, anexa nr.2, pct.28</p>	<p>Operatorii de infrastructuri de servicii care furnizează serviciile suplimentare și auxiliare enumerate la articolul 20 alinetele (3) și (4) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, răspund cererilor de astfel de servicii în termenul-limită stabilit de</p>	<p>Compatibil</p>			<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>

	<p>nu a fost stabilit, într-un termen rezonabil.</p> <p>În cazul în care un solicitant depune cereri ad-hoc pentru mai multe servicii feroviare conexe furnizate într-o infrastructură de servicii și precizează că îi este utilă numai alocarea lor simultană, toți operatorii infrastructurii de servicii în cauză, inclusiv furnizorii serviciilor suplimentare și auxiliare enumerate la punctele 3 și 4 din anexa II, răspund acestor cereri în termenul-limită rezonabil menționat la alineatul (4).</p> <p>Pentru serviciile feroviare conexe enumerate la punctul 4 litera (e) din anexa II, termenul-limită începe să curgă de îndată ce compatibilitatea tehnică a materialului rulant cu infrastructurile și cu echipamentele a fost evaluată și solicitantul a fost informat în această privință.</p>		<p>organismul de reglementare sau, dacă acest termen-limită nu a fost stabilit, într-un termen rezonabil, menționat la punctul 27.</p> <p>Pentru serviciile feroviare conexe, enumerate la articolul 20, alineatul (5), litera (e), termenul-limită începe să curgă de îndată ce compatibilitatea tehnică a materialului rulant cu infrastructurile și cu echipamentele a fost evaluată și solicitantul a fost informat în această privință.</p>				
(6)	<p>Cu acordul solicitantului în cauză, termenele-limită menționate la alineatele (3), (4) și (5) pot fi prelungite.</p>	<p>HG, anexa nr.2, pct.29</p>	<p>Cu acordul solicitantului în cauză, termenele-limită menționate la punctele 26-28, pot fi prelungite.</p>	<p>Compatibil</p>			<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>
(7)	<p>Drepturile de acces la infrastructura feroviară și la serviciile feroviare conexe nu se transferă altor solicitanți.</p>	<p>HG anexa nr.2, pct. 30</p>	<p>Drepturile de acces la infrastructura feroviară și la serviciile feroviare conexe nu se transferă altor solicitanți.</p>	<p>Compatibil</p>			<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>

(8)	Dacă un solicitant intenționează să nu utilizeze un drept de acces la o infrastructură de servicii sau la un serviciu feroviar conex, acordat de operatorul infrastructurii de servicii, solicitantul îl informează pe operatorul în cauză fără întârzieri nejustificate.	HG anexa nr.2, pct. 31	Dacă un solicitant intenționează să nu utilizeze un drept de acces la o infrastructură de servicii sau la un serviciu feroviar conex, acordat de operatorul infrastructurii de servicii, solicitantul îl informează pe operatorul în cauză fără întârzieri nejustificate.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
-----	---	------------------------	---	------------	--	--	---

Articolul 10 Procedura de coordonare

(1)	În cazul în care operatorul unei infrastructuri de servicii menționate la punctul 2 din anexa II la Directiva 2012/34/UE primește o cerere de acces la infrastructura de servicii sau de furnizare a unui serviciu care este concurentă cu altă cerere sau care se referă la o capacitate deja alocată a infrastructurii de servicii, el încearcă, prin discuții și coordonare cu solicitanții în cauză, să asigure cea mai bună soluționare posibilă a tuturor cererilor. Această coordonare implică, de asemenea, furnizorii de servicii suplimentare și auxiliare enumerate la punctele 3 și 4 din anexa II la Directiva 2012/34/UE, în cazul în care aceste servicii sunt oferite în cadrul infrastructurii și cerute de un solicitant. Orice	HG anexa nr.2, pct. 32	În cazul în care operatorul unei infrastructuri de servicii menționate la articolul 20, alineatul (3) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, primește o cerere de acces la infrastructura de servicii sau de furnizare a unui serviciu care este concurentă cu altă cerere sau care se referă la o capacitate deja alocată a infrastructurii de servicii, el încearcă, prin discuții și coordonare cu solicitanții în cauză, să asigure cea mai bună soluționare posibilă a tuturor cererilor. Această coordonare implică, de asemenea, furnizorii de servicii suplimentare și auxiliare enumerate la punctele (4) și (5), articolul 20 din Codul transportului	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
-----	---	------------------------	--	------------	--	--	---

	modificare a drepturilor de acces deja acordate este supusă acordului solicitantului în cauză.		feroviar nr. 19/2022, în cazul în care aceste servicii sunt oferite în cadrul infrastructurii și cerute de un solicitant. Orice modificare a drepturilor de acces deja acordate este supusă acordului solicitantului în cauză.				
(2)	Operatorii infrastructurilor de servicii enumerate la punctul 2 din anexa II la Directiva 2012/34/UE nu resping cererile de acces la infrastructura lor de servicii sau de furnizare a unui serviciu și nici nu indică solicitantului alternative viabile atunci când în infrastructura lor de servicii este disponibilă o capacitate care se potrivește nevoilor solicitantului sau se preconizează că această capacitate va deveni disponibilă în cursul sau în urma procedurii de coordonare.	HG anexa nr.2, pct. 33	Operatorii infrastructurilor de servicii, enumerate la articolul 20, alineatul (3) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, nu resping cererile de acces la infrastructura lor de servicii sau de furnizare a unui serviciu și nici nu indică solicitantului alternative viabile atunci când în infrastructura lor de servicii este disponibilă o capacitate care se potrivește nevoilor solicitantului sau se preconizează că această capacitate va deveni disponibilă în cursul sau în urma procedurii de coordonare.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(3)	Operatorii de infrastructuri 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	HG, anexa nr.2, pct. 34	Operatorii de infrastructuri de servicii analizează diferite opțiuni care le permit să accepte cereri concurente de acces la infrastructura de servicii sau de furnizare a unui	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> — propunerea unui alt calendar; — modificarea orelor de funcționare sau a organizării turelor, acolo unde este posibil; — permiterea accesului la infrastructură pentru autofurnizarea de servicii. 		<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) propunerea unui alt calendar; 2) modificarea orelor de funcționare sau a organizării turelor, acolo unde este posibil; 3) permiterea accesului la infrastructură pentru autofurnizarea de servicii. 				
(4)	<p>Solicitanții și operatorii infrastructurilor de servicii pot cere împreună organismului de reglementare să participe ca observator la procedura de coordonare.</p>	<p>HG, anexa nr.2, pct. 35</p>	<p>Solicitanții și operatorii infrastructurilor de servicii pot cere împreună organismului de reglementare să participe ca observator la procedura de coordonare.</p>	<p>Compatibil</p>			<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>
(5)	<p>În cazul în care o cerere de acces la o infrastructură menționată la punctul 2 din anexa II la Directiva 2012/34/UE nu a putut fi acceptată în urma procedurii de coordonare și infrastructura de servicii este aproape de congestione, organismul de</p>	<p>HG, anexa nr.2, pct. 36</p>	<p>În cazul în care o cerere de acces la o infrastructură menționată la articolul 20, alineatul (2) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 nu a putut fi acceptată în urma procedurii de coordonare și infrastructura de servicii</p>	<p>Compatibil</p>			<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>

	<p>reglementare poate solicita operatorului infrastructurii de servicii să ia măsuri care să permită acceptarea unor cereri suplimentare de acces la infrastructura sa. Aceste măsuri sunt transparente și nediscriminatorii.</p>	<p>este aproape de congestionare, organismul de reglementare poate solicita operatorului infrastructurii de servicii să ia măsuri care să permită acceptarea unor cereri suplimentare de acces la infrastructura sa. Aceste măsuri sunt transparente și nediscriminatorii.</p>				
--	---	--	--	--	--	--

Articolul 11 Criteriile de prioritate

	<p>Operatorii infrastructurii 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.</p> <p>Aceste criterii de prioritate sunt nediscriminatorii și obiective și sunt publicate în descrierea infrastructurii de servicii în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) litera (k). 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.</p> <p>De asemenea, criteriile de prioritate pot ține seama de următoarele aspecte:</p>	<p>HG, anexa nr.2, pct. 37</p>	<p>Operatorii infrastructurii 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.</p> <p>Aceste criterii de prioritate sunt nediscriminatorii și obiective și sunt publicate în descrierea infrastructurii de servicii în conformitate cu punctul 9 alineatul 11. 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</p>	<p>Compatibil</p>			<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>
--	--	--------------------------------	---	-------------------	--	--	--

<p>— contractele existente; — intenția și posibilitatea de a utiliza capacitatea solicitată, inclusiv, dacă este cazul, neutilizarea integrală sau 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.</p>	<p>prioritate pot ține seama de următoarele aspecte: 1) contractele existente; 2) intenția și posibilitatea de a utiliza capacitatea solicitată, inclusiv, dacă este cazul, neutilizarea integrală sau parțială, în trecut, a capacității alocate și motivele neutilizării; 3) trasele de tren deja alocate legate de serviciile solicitate; 4) criteriile de prioritate pentru alocarea traselor de tren; 5) depunerea la timp a cererilor.</p>					
Articolul 12 Alternative viabile						
<p>(1) În cazul în care o cerere de acces la infrastructuri de servicii și la servicii feroviare conexe nu poate fi acceptată în urma procedurii de coordonare, operatorul unei infrastructuri de servicii menționate la punctul 2 din anexa II la Directiva 2012/34/UE informează solicitantul în cauză și organismul de reglementare, la cererea acestuia, fără întârzieri nejustificate. Statele membre pot impune ca organismul de reglementare să fie informat chiar și în absența unei astfel de cereri.</p>	<p>HG, anexa nr.2, pct. 38</p>	<p>În cazul în care o cerere de acces la infrastructuri de servicii și la servicii feroviare conexe nu poate fi acceptată în urma procedurii de coordonare, operatorul unei infrastructuri de servicii menționate la articolul 20, alineatul (1), punctul 2, informează solicitantul în cauză și organismul de reglementare, la cererea acestuia, fără întârzieri nejustificate.</p>	<p>Compatibil</p>			<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>

(2)	În cazul în care o cerere nu poate fi acceptată, operatorul unei infrastructuri de servicii menționate la punctul 2 din anexa II la Directiva 2012/34/UE și solicitantul 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. Solicitantul nu este obligat să își dezvăluie strategia comercială.	HG, anexa nr.1, pct. 39	În cazul în care o cerere nu poate fi acceptată, operatorul unei infrastructuri de servicii și solicitantul 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. Solicitantul nu este obligat să își dezvăluie strategia comercială.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(3)	În sensul alineatului (2), 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 în conformitate cu articolul 5 și a oricăror informații furnizate de solicitant. Atunci când se propun alternative posibile, se iau în considerare cel puțin următoarele criterii, în măsura în care acestea pot fi evaluate de operatorul infrastructurii de servicii: - substituibilitatea caracteristicilor operaționale	HG, anexa nr.2, pct. 40	În sensul punctului 39, 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 în conformitate cu punctul 10 și a oricăror informații furnizate de solicitant. Atunci când se propun alternative posibile, se iau în considerare cel puțin următoarele criterii, în măsura în care acestea pot fi evaluate de operatorul infrastructurii de servicii:	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	<p>ale infrastructurii de servicii alternative;</p> <ul style="list-style-type: none"> - substituibilitatea caracteristicilor fizice și tehnice ale infrastructurii de servicii alternative; - impactul clar asupra atractivității și competitivității serviciului de transport feroviar avut în vedere de solicitant; - costul suplimentar estimat pentru solicitant. Operatorul unei infrastructuri de servicii respectă confidențialitatea comercială a informațiilor furnizate de solicitant. 		<ol style="list-style-type: none"> 1) substituibilitatea caracteristicilor operaționale ale infrastructurii de servicii alternative; 2) substituibilitatea caracteristicilor fizice și tehnice ale infrastructurii de servicii alternative; 3) impactul clar asupra atractivității și competitivității serviciului de transport feroviar avut în vedere de solicitant; 4) costul suplimentar estimat pentru solicitant. Operatorul unei infrastructuri de servicii respectă confidențialitatea comercială a informațiilor furnizate de solicitant. 			
(4)	<p>În cazul în care informațiile privind capacitatea alternativei propuse nu sunt disponibile public, solicitantul verifică respectiva capacitate. Solicitantul evaluează dacă utilizarea alternativei propuse i-ar permite să exploateze serviciul de transport avut în vedere în condiții acceptabile din punct de vedere economic. El îl informează pe operatorul infrastructurii de servicii cu privire la rezultatul evaluării sale într-un termen-limită stabilit de comun acord.</p>	<p>HG, anexa nr.2, pct. 41</p>	<p>În cazul în care informațiile privind capacitatea alternativei propuse nu sunt disponibile public, solicitantul verifică respectiva capacitate. Solicitantul evaluează dacă utilizarea alternativei propuse i-ar permite să exploateze serviciul de transport avut în vedere în condiții acceptabile din punct de vedere economic. El îl informează pe operatorul infrastructurii de servicii cu privire la</p>	<p>Compatibil</p>		<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>

			rezultatul evaluării sale într-un termen-limită stabilit de comun acord.				
(5)	Solicitantul poate cere operatorului unei infrastructuri de servicii să nu indice alternativele viabile și să nu procedeze la evaluarea în comun.	HG, anexa nr.2, pct. 42	Solicitantul poate cere operatorului unei infrastructuri de servicii să nu indice alternativele viabile și să nu procedeze la evaluarea în comun.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Articolul 13 Refuzarea accesului							
(1)	În cazul în care operatorul unei infrastructuri de servicii menționate la punctul 2 din anexa II la Directiva 2012/34/UE și solicitantul 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. L 307/10 RO Jurnalul Oficial al Uniunii Europene 23.11.2017. 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	HG, anexa nr.2, pct.43	În cazul în care operatorul unei infrastructuri de servicii, menționate la articolul 20, alineatul (3) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și solicitantul 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	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	<p>alternativele pe care le consideră viabile. Solicitantul poate depune o plângere pe lângă organismul de reglementare în conformitate cu articolul 13 alineatul (5) din Directiva 2012/34/UE.</p>		<p>cererea indicând alternativele pe care le consideră viabile. Solicitantul poate depune o plângere pe lângă organismul de reglementare în conformitate cu punctul 39.</p>				
(2)	<p>În cazul în care operatorul infrastructurii de servicii și solicitantul au identificat împreună alternative viabile, operatorul infrastructurii de servicii poate respinge cererea.</p>	<p>HG, anexa nr.2, pct.44</p>	<p>În cazul în care operatorul infrastructurii de servicii și solicitantul au identificat împreună alternative viabile, operatorul infrastructurii de servicii poate respinge cererea.</p>	<p>Compatibil</p>			<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>
(3)	<p>Operatorii unei infrastructuri de servicii menționate la articolul 13 alineatul (3) din Directiva 2012/34/UE îi justifică în scris solicitantului motivul pentru care cererea nu a putut fi acceptată în urma procedurii de coordonare și motivul pentru care, pe baza informațiilor disponibile, consideră că orice alternativă propusă îndeplinește cerințele solicitantului și este viabilă.</p>	<p>HG, anexa nr.2, pct.45</p>	<p>Operatorii unei infrastructuri de servicii, menționate la articolul 20, alineatul (3) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 justifică în scris solicitantului motivul pentru care cererea nu a putut fi acceptată în urma procedurii de coordonare și motivul pentru care, pe baza informațiilor disponibile, consideră că orice alternativă propusă îndeplinește cerințele solicitantului și este viabilă.</p>	<p>Compatibil</p>			<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>
(4)	<p>Un operator al unei infrastructuri de servicii care respinge o cerere demonstrează organismului de reglementare și solicitantului, la cererea</p>	<p>HG, anexa nr.2, pct.46</p>	<p>Un operator al unei infrastructuri de servicii care respinge o cerere demonstrează organismului de reglementare și</p>	<p>Compatibil</p>			<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>

	acestora, motivele respingerii, inclusiv alternativele examinate și rezultatul procedurii de coordonare.		solicitantului, la cererea acestora, motivele respingerii, inclusiv alternativele examinate și rezultatul procedurii de coordonare.				
(5)	În cazurile menționate la articolul 12 alineatul (5), operatorul unei infrastructuri de servicii poate respinge cererea fără a îndeplini cerințele stabilite la alineatele (3) și (4) din prezentul articol.	HG, anexa nr.2, pct. 47	În cazurile menționate la punctul 33, operatorul unei infrastructuri de servicii poate respinge cererea fără a îndeplini cerințele stabilite la punctele 45 și 46.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(6)	În cazul în care solicitantul nu plătește, în mod repetat, drepturile de acces deja acordate și utilizate, operatorul unei infrastructuri de servicii poate solicita garanții financiare pentru a-și proteja încrederea legitimă cu privire la veniturile viitoare și la utilizarea infrastructurii. Informațiile referitoare la aceste garanții se publică în descrierea infrastructurii de servicii.	HG, anexa nr.2, pct. 48	În cazul în care solicitantul nu plătește, în mod repetat, drepturile de acces deja acordate și utilizate, operatorul unei infrastructuri de servicii poate solicita garanții financiare pentru a-și proteja încrederea legitimă cu privire la veniturile viitoare și la utilizarea infrastructurii. Informațiile referitoare la aceste garanții se publică în descrierea infrastructurii de servicii.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Articolul 14 Plângeri							
	În cazul în care solicitantul depune o plângere pe lângă organismul de reglementare în conformitate cu articolul 13 alineatul (5) din Directiva 2012/34/UE, organismul de reglementare respectiv ține seama, la evaluarea impactului	HG anexa nr.2, pct. 49	În cazul în care solicitantul depune o plângere pe lângă organismul de reglementare în conformitate cu punctul 39, respectiv ține seama, la evaluarea impactului oricărei decizii pe care este	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

<p>oricărei decizii pe care este posibil să o ia privind acordarea unei părți corespunzătoare de capacitate solicitantului, cel puțin de următoarele elemente, atunci când acestea sunt relevante:</p> <ul style="list-style-type: none"> — obligațiile contractuale și viabilitatea modelelor de afaceri ale altor utilizatori afectați ai infrastructurii de servicii; — volumul general de capacitate a infrastructurii de servicii care este deja alocat altor utilizatori afectați; — investițiile realizate în infrastructură de alți utilizatori afectați; — disponibilitatea alternativelor viabile pentru a satisface necesitățile altor utilizatori afectați, inclusiv alternative din alte state membre în cazul serviciilor internaționale de transport feroviar; — viabilitatea modelului de afaceri al operatorului infrastructurii de servicii; — drepturile de acces la infrastructura de legătură. 		<p>posibil să o ia privind acordarea unei părți corespunzătoare de capacitate solicitantului, cel puțin de următoarele elemente, atunci când acestea sunt relevante:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) obligațiile contractuale și viabilitatea modelelor de afaceri ale altor utilizatori afectați ai infrastructurii de servicii; 2) volumul general de capacitate a infrastructurii de servicii care este deja alocat altor utilizatori afectați; 3) investițiile realizate în infrastructură de alți utilizatori afectați; 4) disponibilitatea alternativelor viabile pentru a satisface necesitățile altor utilizatori afectați, inclusiv alternative din alte state membre în cazul serviciilor internaționale de transport feroviar; 5) viabilitatea modelului de afaceri al operatorului infrastructurii de servicii; 6) drepturile de acces la infrastructura de legătură. 					
Articolul 15 Infrastructurile neutilizate							
(1)	Infrastructurile de servicii enumerate la punctul 2 din	HG anexa	Infrastructurile de servicii, enumerate la articolul 20,	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și

	anexa II la Directiva 2012/34/UE care nu s-au aflat în uz timp de cel puțin doi ani consecutivi sunt supuse unei cereri de exprimare a interesului și preluării în sistem de leasing sau închirierii. Informațiile privind infrastructurile neutilizate se publică în conformitate cu articolul 5.	nr.2, pct. 50	alineatul (1), punctul 3 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, care nu s-au aflat în uz timp de cel puțin doi ani consecutivi sunt supuse unei cereri de exprimare a interesului și preluării în sistem de leasing sau închirierii. Informațiile privind infrastructurile neutilizate se publică, conform punctului 10 din prezentul regulament.				Dezvoltării Regionale
(2)	Perioada de doi ani menționată la alineatul (1) începe să curgă din ziua următoare datei la care în cadrul infrastructurii de servicii în cauză a fost furnizat pentru ultima oară un serviciu feroviar conex.	HG anexa nr.2, pct.50, alin. (1)	Perioada de doi ani, menționată la articolul 20, alineatul (1), punctul 3 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, începe să curgă din ziua următoare datei la care în cadrul infrastructurii de servicii în cauză a fost furnizat pentru ultima oară un serviciu feroviar conex.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(3)	Un solicitant interesat să utilizeze o infrastructură feroviară menționată la punctul 2 din anexa II la Directiva 2012/34/UE care nu este în uz de cel puțin doi ani consecutivi își exprimă interesul în scris operatorului infrastructurii în cauză și informează organismul de reglementare în această privință. Această exprimare a interesului trebuie să	HG, anexa nr.2, pct.50, alin..(2)	Un solicitant interesat să utilizeze o infrastructură feroviară menționată la articolul 20, alineatul (1), punctul 3 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, care nu este în uz de cel puțin doi ani consecutivi își exprimă interesul în scris operatorului infrastructurii în cauză și informează	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	demonstreze nevoile întreprinderii feroviare în cauză. Operatorul infrastructurii de servicii poate decide să își reia activitatea într-un mod care satisface nevoile demonstrate ale întreprinderii feroviare.		organismul de reglementare în această privință. Această exprimare a interesului trebuie să demonstreze nevoile întreprinderii feroviare în cauză. Operatorul infrastructurii de servicii poate decide să își reia activitatea într-un mod care satisface nevoile demonstrate ale întreprinderii feroviare.				
(4)	În cazul în care proprietarul unei infrastructuri de servicii nu exploatează infrastructura respectivă, operatorul infrastructurii îl informează pe proprietar în legătură cu exprimarea interesului, în termen de 10 zile de la primirea acesteia. Proprietarul infrastructurii publică faptul că infrastructura este disponibilă pentru preluare în sistem de leasing sau pentru închiriere, integral sau parțial, cu excepția cazului în care operatorul infrastructurii de servicii s-a decis să își reia activitatea în urma exprimării interesului.	HG, anexa nr.2, pct. 51	În cazul în care proprietarul unei infrastructuri de servicii nu exploatează infrastructura respectivă, operatorul infrastructurii îl informează pe proprietar în legătură cu exprimarea interesului, în termen de 10 zile de la primirea acesteia. Proprietarul infrastructurii publică faptul că infrastructura este disponibilă pentru preluare în sistem de leasing sau pentru închiriere, integral sau parțial, cu excepția cazului în care operatorul infrastructurii de servicii s-a decis să își reia activitatea în urma exprimării interesului.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(5)	Înainte de a efectua publicarea respectivă, proprietarul infrastructurii de servicii poate	HG, anexa	Înainte de a efectua publicarea respectivă, proprietarul infrastructurii	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și

	permite operatorului infrastructurii de servicii să își prezinte observațiile cu privire la publicarea respectivă în termen de patru săptămâni. Operatorul poate obiecta față de publicarea respectivă, prezentând documente care dovedesc că este în curs un proces de reconversie lansat înainte de exprimarea interesului.	nr.2, pct. 52	de servicii poate permite operatorului infrastructurii de servicii să își prezinte observațiile cu privire la publicarea respectivă în termen de patru săptămâni. Operatorul poate obiecta față de publicarea respectivă, prezentând documente care dovedesc că este în curs un proces de reconversie lansat înainte de exprimarea interesului.				Dezvoltării Regionale
(6)	Organismul de reglementare este informat de proprietar cu privire la procesul de reconversie și poate solicita de la operator documente care îi sunt necesare pentru a evalua plauzibilitatea acestuia. Dacă evaluarea este nesatisfăcătoare, organismul de reglementare impune publicarea faptului că exploatarea infrastructurii este disponibilă pentru preluare în sistem de leasing sau pentru închiriere, integral sau parțial.	HG, anexa nr.2, pct. 53	Organismul de reglementare este informat de proprietar cu privire la procesul de reconversie și poate solicita de la operator documente care îi sunt necesare pentru a evalua plauzibilitatea acestuia. Dacă evaluarea este nesatisfăcătoare, organismul de reglementare impune publicarea faptului că exploatarea infrastructurii este disponibilă pentru preluare în sistem de leasing sau pentru închiriere, integral sau parțial.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(7)	Fără a aduce atingere normelor aplicabile privind achizițiile publice, proprietarul unei infrastructuri de servicii menționate la punctul 2 din	HG, anexa nr.2, pct. 54	Fără a aduce atingere normelor aplicabile privind achizițiile publice, proprietarul unei infrastructuri de servicii	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

<p>anexa II la Directiva 2012/34/UE publică pe portalul său web un anunț privind preluarea în sistem de leasing sau închirierea infrastructurii de servicii în cauză și informează în acest sens organismul de reglementare și administratorul de infrastructură la a cărei rețea este conectată infrastructura. Publicarea include toate informațiile necesare pentru a permite întreprinderilor interesate să depună o ofertă de preluare a exploatării infrastructurii, fie integral, fie parțial. Aceste informații cuprind, în special:</p> <p>(a) detaliile procedurii de selecție, care este transparentă și nediscriminatorie și ține seama de obiectivul de asigurare a unei utilizări eficiente a capacității infrastructurii;</p> <p>(b) criteriile de selecție;</p> <p>(c) principalele caracteristici ale echipamentelor tehnice ale infrastructurii de servicii;</p> <p>(d) adresa și termenul-limită de depunere a ofertelor, care trebuie să fie de cel puțin 30 de zile de la data publicării anunțului.</p>	<p>menționate la articolul 20, alineatul (1), punctul 3 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, publică pe portalul său web un anunț privind preluarea în sistem de leasing sau închirierea infrastructurii de servicii în cauză și informează în acest sens organismul de reglementare și administratorul de infrastructură la a cărei rețea este conectată infrastructura. Publicarea include toate informațiile necesare pentru a permite întreprinderilor interesate să depună o ofertă de preluare a exploatării infrastructurii, fie integral, fie parțial. Aceste informații cuprind, în special:</p> <p>1) detaliile procedurii de selecție, care este transparentă și nediscriminatorie și ține seama de obiectivul de asigurare a unei utilizări eficiente a capacității infrastructurii;</p> <p>2) criteriile de selecție;</p> <p>3) principalele caracteristici ale</p>				
---	---	--	--	--	--

			echipamentelor tehnice ale infrastructurii de servicii; 4) adresa și termenul-limită de depunere a ofertelor, care trebuie să fie de cel puțin 30 de zile de la data publicării anunțului.				
(8)	Administratorul de infrastructură în cauză publică de asemenea, pe portalul său web, informațiile menționate la alineatul (7).	HG, anexa nr.2, pct. 55	Administratorul de infrastructură în cauză publică de asemenea, pe portalul său web, informațiile menționate la punctul 54.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(9)	Fără a aduce atingere normelor aplicabile privind achizițiile publice, proprietarul unei infrastructuri de servicii menționate la punctul 2 din anexa II la Directiva 2012/34/UE selectează candidatul cel mai bun și face o ofertă rezonabilă fără întârzieri nejustificate.	HG, anexa nr.2, pct. 56	Fără a aduce atingere normelor aplicabile privind achizițiile publice, proprietarul unei infrastructuri de servicii menționate la articolul 20, alineatul (1), punctul 3 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, selectează candidatul cel mai bun și face o ofertă rezonabilă fără întârzieri nejustificate.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(10)	Statele membre pot aplica procedurile existente pentru controlul de reglementare al dezafectării infrastructurilor de servicii. n acest caz, organismul de reglementare poate acorda derogări de la aplicarea dispozițiilor prezentului articol.		-	Incompatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	Până la 1 iunie 2024, Comisia evaluează aplicarea prezentului regulament și, pe baza rezultatelor acestei evaluări, îl revizuieste dacă este necesar.		-	-			
Articolul 17 Intrare în vigoare							
	Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Se aplică de la 1 iunie 2019. Cu toate acestea, articolul 2 se aplică de la 1 ianuarie 2019. L 307/12 RO Jurnalul Oficial al Uniunii Europene 23.11.2017 Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre. Adoptat la Bruxelles, 22 noiembrie 2017.		-	-	Regulament va intra în vigoare în Republica Moldova urmează în 2024.		Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

Secretar de stat

Mircea PĂSCĂLUȚĂ

Tabel de concordanță

<p>1. Titlul actului comunitar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - REGULAMENTUL (UE) 2016/545 al Comisiei din 7 aprilie 2016 privind proceduri și criterii referitoare la -cadru pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară, CELEX 32016R0545, publicat în Jurnalul Uniunii Europene L 94/1 din 8.04.2016. <p>2. Titlul actului normativ național: Hotărârea Guvernului cu privire la aprobarea la contractelor-cadru pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară.</p> <p>3. Parțial compatibil</p>							
Art	4. Actul Uniunii Europene	Art.	5. Proiectul de act normativ național	6. Grad de compatibilitate	7. Diferențe	8. Observ.	9. Autoritatea /persoana responsabilă
Articolul 1 Obiect							
(1)	Prezentul regulament stabilește proceduri și criterii care trebuie urmate pentru încheierea de acorduri-cadru.	HG, anexa nr.1, pct.1	Prezentul regulament stabilește proceduri și criterii care trebuie urmate pentru încheierea de contractelor-cadru detaliile procedurii și ale criteriilor care trebuie urmate pentru accesul la serviciile furnizate în infrastructuri.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Articolul 2 Definiții							
(1)	În sensul prezentului regulament și pe lângă definițiile menționate la articolul 3 din Directiva 2012/34/UE, se aplică următoarele definiții: „capacitate-cadru” înseamnă capacitatea de infrastructură alocată în temeiul unui acord-cadru;	HG anexa nr.1, pct.2	<i>Capacitate de infrastructură</i> – posibilitatea de programare a traselor cerute pentru o secțiune de infrastructură feroviară pe o anumită perioadă;	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
	„declarație de referință privind capacitatea-cadru” înseamnă atât o prezentare a capacității-cadru alocate liniilor unei anumite rețele, cât și o descriere a	HG, anexa nr.1, pct.2	„ <i>declarație de referință privind capacitatea-cadru</i> ” înseamnă atât o prezentare a capacității-cadru alocate liniilor unei anumite rețele,				Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	volumului și naturii capacității disponibile pe respectivele linii, ea putând să includă și o imagine grafică, cu scopul de a informa potențialii solicitanți de acorduri-cadru;		cât și o descriere a volumului și naturii capacității disponibile pe respectivele linii, ea putând să includă și o imagine grafică, cu scopul de a informa potențialii solicitanți de acorduri-cadru;				
	„interval de timp” înseamnă o perioadă de timp specificată într-un acord-cadru, pe parcursul căreia urmează să fie alocate una sau mai multe trase, în cadrul procedurii de stabilire a graficului de circulație;	HG, anexa nr.1, pct.2	„ <i>interval de timp</i> ” înseamnă o perioadă de timp specificată într-un acord-cadru, pe parcursul căreia urmează să fie alocate una sau mai multe trase, în cadrul procedurii de stabilire a graficului de circulație.				Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
	„perioadă de control” înseamnă o perioadă de timp de maximum două ore definită de administratorul de infrastructură pentru a compara capacitatea-cadru alocată și capacitatea reziduală liberă, cu scopul de a informa potențialii solicitanți de acorduri-cadru în legătură cu capacitatea-cadru indicativă alocată și capacitatea disponibilă.	HG, anexa nr.1, pct.2	„ <i>perioadă de control</i> ” înseamnă o perioadă de timp de maximum două ore definită de administratorul de infrastructură pentru a compara capacitatea-cadru alocată și capacitatea reziduală liberă, cu scopul de a informa potențialii solicitanți de acorduri-cadru în legătură cu capacitatea-cadru indicativă alocată și capacitatea disponibilă.				Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Articolul 3. Declarația de referință privind capacitatea-cadru							
(1)	Administratorul de infrastructură elaborează o declarație de referință privind capacitatea-cadru, indicând, pentru fiecare secțiune de linie, per perioadă de control și, dacă este cazul, per tip	HG, anexa nr.1, pct.3	Administratorul de infrastructură elaborează o declarație de referință privind capacitatea-cadru, indicând, pentru fiecare secțiune de linie, per	Parțial Compatibil	Codul transportului feroviar nr. 19/2022		Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	de serviciu, următoarele informații: (a) capacitatea-cadru deja alocată și numărul de trase; (b) capacitatea indicativă rămasă disponibilă pentru încheierea de acorduri-cadru pe o infrastructură care face deja obiectul unor acorduri-cadru; (c) capacitatea maximă disponibilă pentru încheierea de acorduri-cadru, pentru fiecare secțiune de linie, după caz.		perioadă de control și, dacă este cazul, per tip de serviciu, următoarele informații: (a) capacitatea-cadru deja alocată și numărul de trase; (b) capacitatea indicativă rămasă disponibilă pentru încheierea de contracte-cadru pe o infrastructură care face deja obiectul unor contracte-cadru; (c) capacitatea maximă disponibilă pentru încheierea de acorduri-cadru, pentru fiecare secțiune de linie, după caz.		art.10		
(2)	Declarația de referință privind capacitatea-cadru respectă confidențialitatea comercială.	HG anexa nr.1, pct. 4.	Declarația de referință privind capacitatea-cadru respectă confidențialitatea comercială.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(3)	În conformitate cu articolul 42 alineatul (7) din Directiva 2012/34/UE, administratorul de infrastructură include o declarație de referință privind capacitatea-cadru în documentul de referință al rețelei sau furnizează un link în documentul de referință al rețelei spre un site web public, care pune la dispoziție fie declarația de referință privind capacitatea-cadru menționată, fie cel puțin o prezentare a caracterului general al fiecărui acord-cadru încheiat. Articolul 27 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE referitor la	HG anexa nr.1, pct.5, alin. (1)	În conformitate cu articolul 39 alineatul (3) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, administratorul de infrastructură 1)include o declarație de referință privind capacitatea-cadru în documentul de referință al rețelei sau furnizează un link în documentul de referință al rețelei spre un site web public, care pune la dispoziție fie declarația de referință privind capacitatea-cadru	Compatibil	Codul transportului feroviar nr. 19/2022 art.28, alin. (1)		Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	taxele și limbile de publicare ale documentului de referință al rețelei se aplică și declarației de referință privind capacitatea-cadru.		menționată, fie cel puțin o prezentare a caracterului general al fiecărui acord-cadru încheiat.				
(4)	Administratorul de infrastructură actualizează declarația de referință privind capacitatea-cadru cel târziu la trei luni de la încheierea sau modificarea substanțială a unui acord-cadru sau de la anularea acestuia. El pune la dispoziție informațiile respective într-un mod care respectă confidențialitatea comercială.	HG anexa nr.1, pct.5, alin. (2)	Actualizează declarația de referință privind capacitatea-cadru cel târziu la trei luni de la încheierea sau modificarea substanțială a unui contract-cadru sau de la anularea acestuia. El pune la dispoziție informațiile respective într-un mod care respectă confidențialitatea comercială.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Articolul 4 Alinierea documentelor de referință ale rețelei							
	Administratorii de infrastructură își aliniaza documentele de referință ale rețelei cu cerințele prezentului regulament și publică declarația de referință privind capacitatea-cadru la data primei modificări a mersului trenurilor, ulterioară datei publicării regulamentului în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.		-	Incompatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Articolul 5. Alocarea capacității-cadru							
(1)	Administratorul de infrastructură poate invita potențialii solicitanți să depună cereri de acorduri-cadru, cu respectarea unui termen anual sau multianual. După expirarea termenului relevant, acesta prelucrează fără întârziere	HG anexa nr.1, pct. 6.	Administratorul de infrastructură poate invita potențialii solicitanți să depună cereri de acorduri-cadru, cu respectarea unui termen anual sau multianual. După expirarea termenului	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	cererile depuse. Dacă alege să aplice un termen-limită multianual, administratorul de infrastructură publică termenele limită anuale până la care va prelucra cererile primite, după termenul-limită multianual, fără întârzieri nejustificate.		relevant, acesta prelucrează fără întârziere cererile depuse. Dacă alege să aplice un termen-limită multianual, administratorul de infrastructură publică termenele limită anuale până la care va prelucra cererile primite, după termenul-limită multianual, fără întârzieri nejustificate.				
(2)	Atunci când administratorul de infrastructură nu impune un termen-limită anual sau multianual și primește o cerere de încheiere sau de modificare a unui acord-cadru, el ia măsuri rezonabile pentru a-i informa pe ceilalți solicitanți potențiali în legătură cu intenția sa de a încheia un acord-cadru și le acordă acestora un termen cuprins între una și patru luni pentru a răspunde. Administratorul de infrastructură poate decide să nu-i informeze pe ceilalți solicitanți potențiali, în cazul în care primește o cerere pentru o modificare minoră a unui acord-cadru, care nu are impact asupra altor acorduri-cadru. Administratorul de infrastructură decide fără întârziere în privința cererilor de acorduri-cadru.	HG anexa nr.1, pct. 7	Atunci când administratorul de infrastructură nu impune un termen-limită anual sau multianual și primește o cerere de încheiere sau de modificare a unui acord-cadru, el ia măsuri rezonabile pentru a-i informa pe ceilalți solicitanți potențiali în legătură cu intenția sa de a încheia un acord-cadru și le acordă acestora un termen cuprins între una și patru luni pentru a răspunde. Administratorul de infrastructură poate decide să nu-i informeze pe ceilalți solicitanți potențiali, în cazul în care primește o cerere pentru o modificare minoră a unui contract-cadru, care nu are impact asupra altor contracte-cadru. Administratorul de infrastructură decide fără	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

			întârziere în privința cererilor de contracte-cadru.				
(3)	Dacă sunt depuse două sau mai multe cereri noi de acorduri-cadru pentru aceeași capacitate, administratorul de infrastructură le examinează și decide în privința acestora simultan.	HG, anexa nr.1, pct. 8.	Dacă sunt depuse două sau mai multe cereri noi de contracte-cadru pentru aceeași capacitate, administratorul de infrastructură le examinează și decide în privința acestora simultan.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(4)	Dacă un acord-cadru care urmează să fie încheiat sau modificat în mod substanțial se referă la liniile de cale ferată ale unui coridor feroviar de marfă, iar consiliul de administrație a solicitat să fie informat în legătură cu aceasta, administratorul de infrastructură informează consiliul de administrație al coridorului feroviar de marfă vizat, conform prevederilor articolului 13 din Regulamentul (UE) nr. 913/2010. Administratorul de infrastructură furnizează informațiile respective cel puțin cu o lună înainte de a încheia sau de a modifica în mod substanțial acordul-cadru.	HG, anexa nr.1, pct.8, subpct.1	Dacă un contract-cadru care urmează să fie încheiat sau modificat în mod substanțial se referă la liniile de cale ferată ale unui coridor feroviar de marfă, iar consiliul de administrație a solicitat să fie informat în legătură cu aceasta, administratorul de infrastructură informează consiliul de administrație al coridorului feroviar de marfă vizat, conform prevederilor articolului 40 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Administratorul de infrastructură furnizează informațiile respective cel puțin cu o lună înainte de a încheia sau de a modifica în mod substanțial contractul-cadru.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

(5)	<p>Fără a aduce atingere unei decizii de a încheia acorduri-cadru, administratorul de infrastructură poate decide, pe baze nediscriminatorii și, după caz, cu aprobarea prealabilă a organismului de reglementare, să nu ofere acorduri-cadru pentru toate liniile care au fost declarate ca fiind saturate, în conformitate cu articolul 47 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE. Administratorul de infrastructură indică, în declarația de referință privind capacitatea-cadru, liniile pentru care nu oferă acorduri-cadru, înainte de a invita solicitanții să depună cereri de acorduri-cadru pentru alte linii în conformitate cu alineatul (1). Aprobarea organismului de reglementare, atunci când este aplicabilă, este valabilă pentru o perioadă de maximum doi ani și nu poate fi reînnoită în mod automat.</p>	<p>HG, anexa nr.1, pct. 9</p>	<p>Fără a aduce atingere unei decizii de a încheia contracte-cadru, administratorul de infrastructură poate decide, pe baze nediscriminatorii și, după caz, cu aprobarea prealabilă a organismului de reglementare, să nu ofere contracte-cadru pentru toate liniile care au fost declarate ca fiind saturate în conformitate cu art. 47 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Administratorul de infrastructură indică, în declarația de referință privind capacitatea-cadru, liniile pentru care nu oferă contracte-cadru, înainte de a invita solicitanții să depună cereri de contracte-cadru pentru alte linii în conformitate cu punctul 6. Aprobarea organismului de reglementare, atunci când este aplicabilă, este valabilă pentru o perioadă de maximum doi ani și nu poate fi reînnoită în mod automat.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Codul transportului feroviar nr. 19/2022 art.20, alin.(1)</p>		<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>
(6)	<p>Administratorul de infrastructură își justifică decizia de a refuza, de a încheia sau de a modifica un acord-cadru. Motivele sunt comunicate în scris solicitantului care a cerut încheierea sau modificarea acordului-cadru.</p>	<p>HG, anexa nr.1, pct.10</p>	<p>Administratorul de infrastructură își justifică decizia de a refuza, de a încheia sau de a modifica un contract-cadru. Motivele sunt comunicate în scris solicitantului care a cerut</p>	<p>Compatibil</p>			<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>

			încheierea sau modificarea contractului-cadru.				
(1)	<p>Înainte de a încheia un nou acord-cadru sau de a extinde sau mări în mod substanțial capacitatea-cadru a unui acord-cadru existent, administratorul de infrastructură are în vedere, printre altele, următoarele elemente:</p> <p>(a) asigurarea utilizării optime a capacității de infrastructură disponibile, inclusiv utilizarea altor rețele, ținând cont de restricțiile de capacitate planificate;</p> <p>(b) nevoile comerciale legitime ale solicitantului, dacă acesta a demonstrat că într-adevăr intenționează și este capabil să utilizeze capacitatea prevăzută în acordul-cadru;</p> <p>(c) nevoile pasagerilor, ale sectorului transportului de marfă și ale investitorilor, inclusiv ale entităților de stat și ale altor entități publice și private;</p> <p>(d) asigurarea unui acces nediscriminatoriu la infrastructură și luarea în calcul a disponibilității instalațiilor și a serviciilor conexe furnizate în cadrul</p>	<p>HG, anexa nr.1, pct. 11</p>	<p>Înainte de a încheia un nou contract-cadru sau de a extinde sau majora în mod substanțial capacitatea-cadru a unui contract-cadru existent, administratorul de infrastructură are în vedere, printre altele, următoarele elemente:</p> <p>a) asigurarea utilizării optime a capacității de infrastructură disponibile, inclusiv utilizarea altor rețele, ținând cont de restricțiile de capacitate planificate;</p> <p>b) nevoile comerciale legitime ale solicitantului, dacă acesta a demonstrat că într-adevăr intenționează și este capabil să utilizeze capacitatea prevăzută în contractul-cadru;</p> <p>c) nevoile pasagerilor, ale sectorului transportului de marfă și ale investitorilor, inclusiv ale entităților de stat și ale altor entități publice și private;</p> <p>d) asigurarea unui acces nediscriminatoriu la infrastructură și luarea în calcul a disponibilității instalațiilor și a serviciilor</p>	<p>Compatibil</p>			<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>

	<p>acestor instalații, în măsura în care aceste informații sunt puse la dispoziția administratorului de infrastructură;</p> <p>(e) finanțarea administratorului de infrastructură și dezvoltarea viitoare a rețelei;</p> <p>(f) promovarea eficienței în exploatarea infrastructurii și, în măsura posibilului, a instalațiilor conexe, inclusiv în ceea ce privește întreținerea planificată, extinderea și reînnoirea;</p> <p>(g) cerințele de capacitate ale coridoarelor internaționale feroviare de marfă, conform prevederilor articolului 14 din Regulamentul (UE) nr. 913/2010;</p> <p>(h) asigurarea unei gestionări a rețelei care să fie proporționată, orientată, transparentă, corectă și dotată cu suficiente resurse;</p> <p>(i) neutilizarea în trecut a capacității-cadru, dacă este cazul, și motivele care au stat la baza acesteia, conform</p>		<p>conexe furnizate în cadrul acestor instalații, în măsura în care aceste informații sunt puse la dispoziția administratorului de infrastructură;</p> <p>e) finanțarea administratorului de infrastructură și dezvoltarea viitoare a rețelei;</p> <p>f) promovarea eficienței în exploatarea infrastructurii și, în măsura posibilului, a instalațiilor conexe, inclusiv în ceea ce privește întreținerea planificată, extinderea și reînnoirea;</p> <p>g) cerințele de capacitate ale coridoarelor internaționale feroviare de marfă, conform tratatelor internaționale, la care Republica Moldova face parte;</p> <p>h) asigurarea unei gestionări a rețelei care să fie proporționată, orientată, transparentă, corectă și dotată cu suficiente resurse;</p> <p>i) neutilizarea în trecut a capacității-cadru, dacă este cazul, și</p>				
--	---	--	--	--	--	--	--

	<p>prevederilor articolului 11 alineatele (2) și (3) din prezentul regulament;</p> <p>(j) criteriile de prioritate care se aplică alocării de trase în cadrul procedurii de stabilire a graficului de circulație, după cum se menționează la articolul 47 din Directiva 2012/34/UE și în declarațiile de saturare a infrastructurii;</p> <p>(k) după caz, necesitatea de a asigura performanța financiară pe termen lung a transportului public furnizat în temeiul unui contract de servicii publice.</p> <p>Pe lângă elementele enumerate la literele (a)-(k), administratorul de infrastructură publică în documentul de referință al rețelei celelalte elemente pe care intenționează să le ia în considerare.</p>		<p>motivele care au stat la baza acesteia, conform prevederilor punctului 31 din prezentul regulament;</p> <p>j) criteriile de prioritate care se aplică alocării de trase în cadrul procedurii de stabilire a graficului de stabilite la art. 47 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 și în declarațiile de saturare a infrastructurii.</p> <p>k) după caz, necesitatea de a asigura performanța financiară pe termen lung a transportului public furnizat în temeiul unui contract de servicii publice.</p> <p>Pe lângă elementele enumerate la literele (1)-(11), administratorul de infrastructură publică în documentul de referință al rețelei celelalte elemente pe care intenționează să le ia în considerare.</p>				
--	--	--	--	--	--	--	--

(2)	<p>Un acord-cadru conține următoarele:</p> <p>(a) dispoziții care să permită formularea de cereri de modificare a capacității-cadru în condițiile prevăzute la articolele 8-11 și la articolul 13 din prezentul regulament;</p> <p>b) dispoziții care să permită formularea de cereri de modificare a capacității-cadru în cazul unor modificări permanente ale infrastructurii, necesare pentru a asigura o mai bună utilizare a infrastructurii feroviare;</p> <p>(c) dispoziții care să permită restituirea capacității-cadru sau reprogramarea acesteia, în mod voluntar.</p> <p>Un acord-cadru nu conține dispoziții care ar împiedica administratorul de infrastructură să-i acorde unui alt solicitant drepturi de acces la una sau mai multe linii din rețeaua sa, atunci când există capacitate disponibilă.</p>	HG, anexa nr.1, pct. 12	<p>Un contract-cadru conține următoarele:</p> <p>a) dispoziții care să permită formularea de cereri de modificare a capacității-cadru, prevăzute la punctele 16-30, din prezentul regulament;</p> <p>b) dispoziții care să permită formularea de cereri de modificare a capacității-cadru în cazul unor modificări permanente ale infrastructurii, necesare pentru a asigura o mai bună utilizare a infrastructurii feroviare;</p> <p>c) dispoziții care să permită restituirea capacității-cadru sau reprogramarea acesteia, în mod voluntar.</p> <p>Un contract-cadru nu conține dispoziții care ar împiedica administratorul de infrastructură să-i acorde unui alt solicitant drepturi de acces la una sau mai multe linii din rețeaua sa, atunci când există capacitate disponibilă.</p>	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(3)	Solicitanții pot cere ca utilizarea capacității-cadru alocate în conformitate cu acordul-cadru să înceapă în orice moment, dar nu mai târziu de cinci ani de la data cererii.	HG, anexa nr.1, pct. 13	Solicitanții pot cere ca utilizarea capacității-cadru alocate în conformitate cu contractul-cadru să înceapă în orice moment, dar nu mai târziu de cinci ani de la data cererii. Administratorul de	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

<p>Administratorii de infrastructură nu resping aceste cereri, atunci când perioada de timp necesară înainte de preluarea serviciului este justificată de unul dintre următoarele motive:</p> <p>(a) acordul-cadru reprezintă o condiție prealabilă pentru finanțarea de material rulant necesar prestării unui nou serviciu;</p> <p>(b) trebuie îndeplinite formalitățile legate de autorizarea materialului rulant, conform prevederilor de la litera (a)</p> <p>c) modul în care este planificată începerea exploatării punctelor de expediție sau a terminalelor de încărcare, ori deschiderea unui element de conectare a infrastructurii;</p> <p>(d) trebuie efectuate investiții pentru a se obține o creștere necesară a capacității infrastructurii;</p> <p>e) o prevedere dintr-un contract de servicii publice existent.</p> <p>Administratorul de infrastructură sau solicitantul pot cere organismului de reglementare să aprobe o perioadă mai lungă decât cea menționată în prima teză de la primul paragraf. Organismul de reglementare poate acorda aprobarea pe baza altor motive decât cele expuse la literele (a)-(e) de la primul paragraf. Capacitatea</p>		<p>infrastructură nu resping aceste cereri, atunci când perioada de timp necesară înainte de preluarea serviciului este justificată de unul dintre următoarele motive:</p> <p>Administratorii de infrastructură nu resping aceste cereri, atunci când perioada de timp necesară înainte de preluarea serviciului este justificată de unul dintre următoarele motive:</p> <p>1) contractul-cadru reprezintă o condiție prealabilă pentru finanțarea de material rulant necesar prestării unui nou serviciu;</p> <p>2) trebuie îndeplinite formalitățile legate de autorizarea materialului rulant, conform prevederilor, alineatului (1);</p> <p>3) modul în care este planificată începerea exploatării punctelor de expediție sau a terminalelor de încărcare, ori deschiderea unui element de conectare a infrastructurii;</p> <p>4) trebuie efectuate investiții pentru a se obține o creștere necesară a capacității infrastructurii;</p>				
--	--	---	--	--	--	--

	care a fost alocată în temeiul unui acord-cadru, dar nu este încă utilizată din cauza timpului necesar înainte de preluarea serviciului, rămâne disponibilă pentru a fi utilizată de alți solicitanți.		o prevedere dintr-un contract de servicii publice existent. 5) o prevedere dintr-un contract de servicii publice existent. Administratorul de infrastructură sau solicitantul pot cere organismului de reglementare să aprobe o perioadă mai lungă, decât cea menționată la primul alineat. Organismul de reglementare poate acorda aprobarea pe baza altor motive decât cele expuse la literele (1)-(5). Capacitatea care a fost alocată în temeiul unui contract-cadru, dar nu este încă utilizată din cauza timpului necesar înainte de preluarea serviciului, rămâne disponibilă pentru a fi utilizată de alți solicitanți.				
(4)	O cerere de acord-cadru nu poate fi respinsă pe motiv că administratorul de infrastructură a primit cererea după expirarea termenului-limită menționat la articolul 5 alineatul (1); ea trebuie să fie prelucrată în cadrul procedurii următoare, pe o bază nediscriminatorie, în conformitate cu articolul 5.	HG, anexa nr.1, pct. 14	O cerere de contract-cadru nu poate fi respinsă pe motiv că administratorul de infrastructură a primit cererea după expirarea termenului-limită menționat la punctul 6, ea trebuie să fie prelucrată în cadrul procedurii următoare, pe o bază nediscriminatorie. În ceea ce privește cererile care	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

<p>Dacă administratorul de infrastructură invită solicitanții potențiali să depună cereri de acorduri-cadru cu termen-limită multianual și primește aceste cereri după expirarea termenului respectiv, el le prelucrează fie până la un termen-limită anual în conformitate cu articolul 5 alineatul (1), fie în conformitate cu articolul 5 alineatul (2).</p> <p>În ceea ce privește cererile care îndeplinesc criteriile prevăzute la alineatul (3) de la prezentul articol, data primirii cererii de acord-cadru nu este luată în considerare pentru stabilirea duratei acordului-cadru. Acest lucru nu se aplică solicitanților cărora le-au fost deja alocate alte capacități-cadru sau alte trase pe linia în cauză.</p>		<p>îndeplinesc criteriile prevăzute la punctul 13 de la, data primirii cererii de contract-cadru nu este luată în considerare pentru stabilirea duratei contractului-cadru. Acest lucru nu se aplică solicitanților cărora le-au fost deja alocate alte capacități-cadru sau alte trase pe linia în cauză.</p>				
<p>Administratorul de infrastructură convine împreună cu solicitantul asupra unui interval de timp, de la caz la caz. Acest interval de timp trebuie să fie corelat cât mai bine posibil cu perioada de control, pentru a facilita alocarea capacității cadru vizate. Intervalul de timp reflectă necesitățile serviciului de transport feroviar. Intervalul de timp este de până la 24 de ore. În cazuri excepționale, la cererea solicitantului și sub rezerva aprobării prealabile de către organismului de</p>	<p>HG, anexa nr.1, pct.15, alin.(1,2)</p>	<p>Administratorul de infrastructură convine împreună cu solicitantul asupra unui interval de timp, de la caz la caz.</p> <p>1) interval de timp trebuie să fie corelat cât mai bine posibil cu perioada de control, pentru a facilita alocarea capacității cadru vizate. Intervalul de timp reflectă necesitățile serviciului de transport feroviar.</p>	<p>Compatibil</p>			<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>

	reglementare, administratorul de infrastructură poate conveni asupra unui interval de timp de peste 24 de ore.		2) Intervalul de timp este de până la 24 de ore. În cazuri excepționale, la cererea solicitantului și sub rezerva aprobării prealabile de către organismului de reglementare, administratorul de infrastructură poate conveni asupra unui interval de timp de peste 24 de ore.				
	În cazul unui interval de timp de peste două ore, administratorul de infrastructură alocă capacitatea-cadru cât mai aproape posibil de o perioadă de control de două ore. Intervalele de timp convenite în temeiul aceluiași acord-cadru sau în temeiul unor acorduri-cadru diferite se pot suprapune. Părțile la un acord-cadru pot conveni asupra unei frecvențe a serviciului.	HG, anexa nr.1, pct.15, alin.(3,4)	În cazul unui interval de timp de peste două ore, administratorul de infrastructură alocă capacitatea-cadru cât mai aproape posibil de o perioadă de control de două ore. Intervalele de timp convenite în temeiul aceluiași contract-cadru sau în temeiul unor acorduri-cadru diferite se pot suprapune. Părțile la un contract-cadru pot conveni asupra unei frecvențe a serviciului.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Articolul 8 Plafoane pentru alocarea de capacitate-cadru							

(1)	Administratorul de infrastructură împarte fiecare perioadă de 24 de ore în perioade de control de cel mult două ore fiecare. La alocarea capacității-cadru, administratorul de rețea alocă intervalele de timp unor perioade de control.	HG, anexa nr.1, pct.16.	Administratorul de infrastructură împarte fiecare perioadă de 24 de ore în perioade de control de cel mult două ore fiecare. La alocarea capacității-cadru, administratorul de rețea alocă intervalele de timp unor perioade de control.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(2)	Atunci când administratorul de infrastructură alocă pe o linie o capacitate-cadru de până la 70 % din capacitatea maximă, în orice perioadă de control, el poate decide să nu aplice articolul 9 alineatele (3)-(6), articolul 10 și articolul 11 alineatul (1) în ceea ce privește respectivele perioade de control. Capacitatea maximă se calculează pe baza intervalelor de circulație existente și a intervalelor de circulație planificate ale trenurilor, precum și pe baza numărului estimat de trenuri pe linia în cauză. Administratorul de infrastructură publică în documentul de referință al rețelei metoda sa de calcul al capacității maxime în sensul prezentului alineat.	HG, anexa nr.1, pct.17	Atunci când administratorul de infrastructură alocă pe o linie o capacitate-cadru de până la 70 % din capacitatea maximă, în orice perioadă de control, el poate decide să nu aplice articolele 15 și 16 în ceea ce privește respectivele perioade de control. Capacitatea maximă se calculează pe baza intervalelor de circulație existente și a intervalelor de circulație planificate ale trenurilor, precum și pe baza numărului estimat de trenuri pe linia în cauză. Administratorul de infrastructură publică în documentul de referință al rețelei metoda sa de calcul al capacității maxime în sensul prezentului alineat.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

(3)	Atunci când este necesară aprobarea prealabilă a acordurilor-cadru de către organismul de reglementare în conformitate cu articolul 42 alineatul (1) al doilea paragraf din Directiva 2012/34/UE, un stat membru poate decide să nu aplice toate sau o parte dintre alineatele și articolele următoare: alineatul (2) de la prezentul articol, articolul 9 alineatele (3)-(6) și articolul 10.		-	Incompatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
-----	--	--	---	--------------	--	--	---

Articolul 9 Coordonarea în caz de cereri concurente de acorduri-cadru privind orice moment ulterior încheierii următoarei perioade din graficul de circulație

(1)	Dacă administratorul de infrastructură constată existența unor conflicte, fie între -cadru existente și cererile de acorduri-cadru noi sau modificate, fie între cererile de noi acorduri-cadru, se aplică principiile procedurii de coordonare a cererilor de trase, prevăzute la articolul 46 alineatele (3) și (4) din Directiva 2012/34/UE.	HG, anexa nr.1, pct. 18	Dacă administratorul de infrastructură constată existența unor conflicte, fie între contracte-cadru existente și cererile de contracte-cadru noi sau modificate, fie între cererile de noi acorduri-cadru, se aplică principiile procedurii de coordonare a cererilor de trase, prevăzute la articolul 46 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.	Compatibil	Codul transportului feroviar nr. 19/2022, art.20, alin.(6)		Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(2)	În cadrul primei runde de coordonare, administratorul de infrastructură urmărește să asigure cea mai bună corespondență posibilă între cererile concurente	HG, anexa nr.1, pct. 19	În cadrul primei runde de coordonare, administratorul de infrastructură urmărește să asigure cea mai bună corespondență posibilă între	Compatibil	Codul transportului feroviar nr.		Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	sau între o cerere și -cadru existente.		cererile concurente sau între o cerere și contracte-cadru existente.		19/2022, art. 46, alin.(3)		
(3)	Dacă acordurile-cadru existente și cererile de noi acorduri-cadru sau cererile de modificare a acordurilor nu pot fi conciliate după o primă rundă de coordonare, din cauza respingerii de către părțile interesate a soluției propuse de administratorul de infrastructură, acesta din urmă trebuie să evalueze respectivele cereri și, dacă este relevant, cadru existente, ținând seama de criteriile prevăzute la articolul 10 alineatele (2)-(4).	HG, anexa nr.1, pct. 20	Dacă contractele-cadru existente și cererile de noi contracte-cadru sau cererile de modificare a contractelor nu pot fi conciliate după o primă rundă de coordonare, din cauza respingerii de către părțile interesate a soluției propuse de administratorul de infrastructură, acesta din urmă trebuie să evalueze respectivele cereri, ținând seama de criteriile prevăzute la punctul 26.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(4)	Pe baza evaluării efectuate în conformitate cu alineatul (3), administratorul de infrastructură procedează la o a doua rundă de coordonare. Dacă cea de-a doua rundă de coordonare eșuează și dacă acordul-cadru cerut prevede o utilizare mai bună a infrastructurii, administratorul de infrastructură cere modificarea capacității-cadru alocate în temeiul acordurilor-cadru existente.	HG, anexa nr.1, pct. 21	Pe baza evaluării efectuate, administratorul de infrastructură procedează la o a doua rundă de coordonare. Dacă cea de-a doua rundă de coordonare eșuează și dacă contractul-cadru cerut prevede o utilizare mai bună a infrastructurii, administratorul de infrastructură cere modificarea capacității-cadru alocate în temeiul contractelor-cadru existente.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(5)	Dacă cea ce-a doua rundă de coordonare eșuează și dacă un acord-cadru solicitat nu prevede o utilizare mai bună a infrastructurii	HG, anexa nr.1, pct. 22	Dacă cea ce-a doua rundă de coordonare eșuează și dacă un contract-cadru solicitat nu prevede o utilizare mai	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	decât unul sau mai multe acorduri-cadru contradictorii existente, administratorul de infrastructură respinge cererea.		bună a infrastructurii decât unul sau mai multe contracte-cadru contradictorii existente, administratorul de infrastructură respinge cererea.				
(6)	Administratorul de infrastructură poate respinge un acord-cadru solicitat atunci când veniturile suplimentare generate prin încheierea noului acord-cadru nu ar compensa cel puțin posibilele sancțiuni prevăzute la articolul 13, în urma modificării menționate la alineatul (4) din prezentul articol.	HG, anexa nr.1, pct. 23	Administratorul de infrastructură poate respinge un contract-cadru solicitat atunci când veniturile suplimentare generate prin încheierea noului contract-cadru nu ar compensa cel puțin posibilele sancțiuni prevăzute la punctul 25, în urma modificării menționate la punctul 27.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(7)	Dacă nu este posibil să se dea curs cererilor de acorduri-cadru, din motive de lipsă reală sau preconizată a capacității de infrastructură, administratorul de infrastructură poate declara secțiunea de infrastructură în cauză ca fiind saturată, în conformitate cu articolul 47 din Directiva 2012/34/UE.	HG, anexa nr.1, pct. 24	Dacă nu este posibil să se dea curs cererilor de contracte-cadru, din motive de lipsă reală sau preconizată a capacității de infrastructură, administratorul de infrastructură poate declara secțiunea de infrastructură în cauză ca fiind saturată, în conformitate cu articolul 47 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Articolul 10 Coordonarea cererilor concurente de trase prezentate în temeiul unor acorduri-cadru pe parcursul procedurii de planificare							
1)	Atunci când, din cauza unui conflict cu un acord-cadru existent, cererile de trase nu pot fi satisfăcute în conformitate cu planificarea prevăzută la articolul	HG, anexa nr.1, pct. 25	Atunci când, din cauza unui conflict cu un contract-cadru existent, cererile de trase nu pot fi satisfăcute în conformitate cu planificarea	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	<p>45 din Directiva 2012/34/UE, administratorul de infrastructură procedează la o primă rundă de coordonare în conformitate cu articolul 46 din Directiva 2012/34/UE. Această coordonare trebuie să aibă loc chiar și atunci când părțile la un acord-cadru au renunțat la propriile intervale de timp sau și le-au modificat în mod voluntar. Dacă administratorul de infrastructură nu poate concilia cererile, acesta evaluează -cadru și cererile de trase conform criteriilor prevăzute la alineatele (2) și (3). Dacă, pe baza criteriilor respective, trasele solicitate ar asigura o utilizare mai bună a infrastructurii și dacă veniturile suplimentare generate din alocarea traselor ar compensa cel puțin posibilele sancțiuni prevăzute la articolul 13, generate de modificarea sau de rezilierea unuia sau a mai multor acorduri-cadru, administratorul de infrastructură solicită modificarea acordurilor-cadru existente pentru următoarea perioadă din graficul de circulație.</p>	<p>prevăzută la articolul 45, alineatul (1) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, administratorul de infrastructură procedează la o primă rundă de coordonare în conformitate cu articolul 46 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022. Această coordonare trebuie să aibă loc chiar și atunci când părțile la un contract-cadru au renunțat la propriile intervale de timp sau și le-au modificat în mod voluntar. Dacă administratorul de infrastructură nu poate concilia cererile, acesta evaluează contractele-cadru și cererile de trase conform criteriilor prevăzute la punctele 26-27. Dacă, pe baza criteriilor respective, trasele solicitate ar asigura o utilizare mai bună a infrastructurii și dacă veniturile suplimentare generate din alocarea traselor ar compensa cel puțin posibilele sancțiuni prevăzute la punctul 34, generate de modificarea sau de rezilierea unuia sau a mai multor contracte-cadru, administratorul de infrastructură solicită modificarea contractelor-</p>				
--	---	--	--	--	--	--

			cadru existente pentru următoarea perioadă din graficul de circulație.				
(2)	<p>Administratorul de infrastructură ține cont de următoarele criterii:</p> <p>(a) modificarea nu trebuie să periclitaze viabilitatea modelului de afaceri al solicitantului care deține capacitatea-cadru sau modelul economic al unui contract de servicii publice;</p> <p>(b) modificarea nu trebuie să periclitaze viabilitatea modelului de afaceri al administratorului de infrastructură, dacă acesta administrează doar linia în cauză;</p> <p>(c) performanța acordului-cadru este mai scăzută, dacă ea este evaluată pe baza criteriilor de prioritate aplicate alocării de trase în cadrul procedurii de stabilire a graficului de circulație în conformitate cu normele privind alocarea capacității menționate la articolul 39 din Directiva 2012/34/UE, inclusiv cu normele stabilite la articolele 47 și 49 din Directiva 2012/34/UE;</p> <p>(d) capacitatea totală deținută sau solicitată de către un solicitant pe linia în cauză trebuie să fie semnificativă;</p> <p>(e) nevoile comerciale legitime ale solicitantului, atunci când acesta din urmă a demonstrat că într-adevăr intenționează și este</p>	<p>HG, anexa nr.1, pct. 26</p>	<p>Administratorul de infrastructură ține cont de următoarele criterii:</p> <p>1) modificarea nu trebuie să periclitaze viabilitatea modelului de afaceri al solicitantului care deține capacitatea-cadru sau modelul economic al unui contract de servicii publice;</p> <p>2) modificarea nu trebuie să periclitaze viabilitatea modelului de afaceri al administratorului de infrastructură, dacă acesta administrează doar linia în cauză;</p> <p>3) performanța acordului-cadru este mai scăzută, dacă ea este evaluată pe baza criteriilor de prioritate aplicate alocării de trase în cadrul procedurii de stabilire a graficului de circulație în conformitate cu normele privind alocarea capacității.</p> <p>4) capacitatea totală deținută sau solicitată de către un solicitant pe linia în cauză trebuie să fie semnificativă;</p> <p>5) nevoile comerciale legitime ale solicitantului, atunci când acesta din urmă</p>	Compatibil			<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>

	<p>capabil să utilizeze capacitatea solicitată în acordul-cadru;</p> <p>(f) distanța acoperită de serviciul uneia dintre cererile concurente, inclusiv parcursurile pe alte rețele, este semnificativ mai mică decât distanța acoperită de serviciul celeilalte cereri concurente;</p> <p>(g) perioada de valabilitate reziduală a acordului-cadru sau a planului de afaceri este scurtă, iar investițiile au fost în totalitate sau în mare parte amortizate.</p> <p>Statele membre pot defini o ordine a importanței acestor criterii, prin intermediul cadrului de alocare a capacității menționat la articolul 39 din Directiva 2012/34/UE.</p>		<p>a demonstrat că într-adevăr intenționează și este capabil să utilizeze capacitatea solicitată în contractul-cadru;</p> <p>6) distanța acoperită de serviciul uneia dintre cererile concurente, inclusiv parcursurile pe alte rețele, este semnificativ mai mică decât distanța acoperită de serviciul celeilalte cereri concurente;</p> <p>7) perioada de valabilitate reziduală a contractului-cadru sau a planului de afaceri este scurtă, iar investițiile au fost în totalitate sau în mare parte amortizate.</p>				
(3)	<p>Sub rezerva aprobării de către organismul de reglementare, administratorul de infrastructură poate decide să introducă și alte criterii suplimentare, în afara celor enumerate la literele (a)-(g). Dacă administratorul de infrastructură decide să acorde criteriilor importanțe diferite, această ordine a importanței trebuie să fie aprobată de organismul de reglementare.</p>	<p>HG, anexa nr.1, pct. 27</p>	<p>Sub rezerva aprobării de către organismul de reglementare, administratorul de infrastructură poate decide să introducă și alte criterii suplimentare, în afara celor enumerate la punctul 26. Dacă administratorul de infrastructură decide să acorde criteriilor importanțe diferite, această ordine a importanței trebuie să fie aprobată de organismul de reglementare.</p>	<p>Compatibil</p>			<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>
(4)	<p>În ceea ce privește traficul transfrontalier, administratorii de</p>	<p>HG, anexa</p>	<p>În ceea ce privește traficul transfrontalier,</p>	<p>Compatibil</p>			<p>Ministerul Infrastructurii</p>

	infrastructură vizați pot decide de comun acord să aplice criteriile suplimentare și să modifice importanța acestora.	nr.1, pct. 28	administratorul de infrastructură poate decide de comun acord cu administratorii de infrastructură din statele vecine să aplice criteriile suplimentare și să modifice importanța acestora în conformitate cu tratatele internaționale, la care Republica Moldova face parte.				și Dezvoltării Regionale
(5)	Prin derogare de la alineatele (1), (2) și (3), administratorul de infrastructură poate decide că, în cazul cererilor de trase concurente, normele privind alocarea capacității, menționate la articolul 39 din Directiva 2012/34/UE, inclusiv criteriile de prioritate aplicate în temeiul procedurii de stabilire a graficului de circulație anual în conformitate cu articolele 47 și 49 din Directiva 2012/34/UE, se aplică atât traselor solicitate în temeiul unui acord-cadru, cât și tuturor celorlalte cereri de trase. Dacă decide în acest sens și dacă cererile concurente nu pot fi soluționate în cadrul primei runde de coordonare menționate la alineatul (1), administratorul de infrastructură aplică și în acest caz normele privind alocarea capacității, menționate la articolul 39 din Directiva 2012/34/UE, inclusiv	HG, anexa nr.1, pct. 29	Prin derogare de la punctele 25-27, administratorul de infrastructură poate decide că, în cazul cererilor de trase concurente, normele privind alocarea capacității, menționate la articolul 39 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, inclusiv criteriile de prioritate aplicate în temeiul procedurii de stabilire a graficului de circulație anual în conformitate cu articolele 47 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022, se aplică atât traselor solicitate în temeiul unui contract-cadru, cât și tuturor celorlalte cereri de trase. În cazul în care administratorul de infrastructură decide să aplice prezentul punct, el trebuie să indice acest lucru	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	<p>criteriile de prioritate stabilite în conformitate cu articolele 47 și 49 din Directiva 2012/34/UE. În cazul în care administratorul de infrastructură decide să aplice prezentul alineat, el trebuie să indice acest lucru în mod transparent în acordul-cadru convenit.</p>		<p>în mod transparent în contractul-cadru convenit.</p>				
Articolul 11 Ajustarea capacității-cadru în acordul-cadru							
1)	<p>Administratorul de infrastructură revizuieste periodic acordul-cadru împreună cu solicitanții, pentru a examina capacitatea-cadru. Solicitanții informează administratorul de infrastructură fără întârziere cu privire la orice intenție permanentă de a nu utiliza în totalitate sau parțial capacitatea-cadru.</p>	<p>HG, anexa nr.1, pct. 30</p>	<p>Administratorul de infrastructură revizuieste periodic contractul-cadru împreună cu solicitanții, pentru a examina capacitatea-cadru. Solicitanții informează administratorul de infrastructură fără întârziere cu privire la orice intenție permanentă de a nu utiliza în totalitate sau parțial capacitatea-cadru.</p>	<p>Compatibil</p>			<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>
(2)	<p>Dacă pe parcursul planificării anuale, solicitantul nu cere să i se aloce trase pe baza acordului-cadru în conformitate cu articolul 44 alineatul (3) din Directiva 2012/34/UE, administratorul de infrastructură reduce, în mod corespunzător, capacitatea-cadru pentru perioada curentă de stabilire a graficului de circulație, cu excepția cazului în care solicitantul justifică fără întârziere absența cererii de trase, iar</p>	<p>HG, anexa nr.1, pct.31</p>	<p>Dacă pe parcursul planificării anuale, solicitantul nu cere să i se aloce trase pe baza contractului-cadru, administratorul de infrastructură reduce, în mod corespunzător, capacitatea-cadru pentru perioada curentă de stabilire a graficului de circulație, cu excepția cazului în care solicitantul justifică fără întârziere absența cererii de</p>	<p>Compatibil</p>			<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>

	motivele invocate sunt independente de voința sa.		trase, iar motivele invocate sunt independente de voința sa.				
(3)	<p>Administratorul de infrastructură stabilește și publică în documentul de referință al rețelei cerințele privind procentul de capacitate-cadru utilizat de părțile la -cadru. Acest procentul este adecvat, ținând cont de capacitatea utilizată pe linie. În caz contrar, organismul de reglementare poate solicita modificarea respectivului procent. Dacă partea la acordul-cadru nu are intenția de a utiliza acest procent de capacitate-cadru timp de peste o lună, ea informează administratorul de infrastructură fără întârziere și cu cel puțin o lună în avans. Dacă partea la acordul-cadru nu utilizează în totalitate sau parțial capacitatea-cadru timp de peste o lună și nu a informat administratorul de infrastructură, cu cel puțin o lună în avans, cu privire la intenția sa de a nu utiliza capacitatea, administratorul de infrastructură reduce capacitatea alocată părții respective pentru perioada curentă din graficul de circulație, cu excepția cazului în care neutilizarea capacității este cauzată de motive independente de voința părții. Administratorul de infrastructură poate reduce capacitatea-cadru alocată părții</p>	<p>HG, anexa nr.1, pct.32</p>	<p>Administratorul de infrastructură stabilește și publică în documentul de referință al rețelei cerințele privind procentul de capacitate-cadru utilizat de părțile la contractele-cadru. Acest procent este adecvat, ținând cont de capacitatea utilizată pe linie. În caz contrar, organismul de reglementare poate solicita modificarea respectivului procent.</p> <p>1) Dacă partea la contractul-cadru nu are intenția de a utiliza acest procent de capacitate-cadru timp de peste o lună, ea informează administratorul de infrastructură fără întârziere și cu cel puțin o lună în avans.</p> <p>2) Dacă partea la contractul-cadru nu utilizează în totalitate sau parțial capacitatea-cadru timp de peste o lună și nu a informat administratorul de infrastructură, cu cel puțin o lună în avans, cu privire la intenția sa de a nu utiliza capacitatea, administratorul de infrastructură reduce</p>	<p>Compatibil</p>			<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>

	<p>respective pentru perioada ulterioară perioadei curente din graficul de circulație. Administratorul de infrastructură propune unui solicitant capacitatea-cadru, în pofida unui eventual drept al părții la acord de a solicita capacitatea respectivă în conformitate cu dispozițiile privind cererile ad hoc prevăzute la articolul 48 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE.</p>		<p>capacitatea alocată părții respective pentru perioada curentă din graficul de circulație, cu excepția cazului în care neutilizarea capacității este cauzată de motive independente de voința părții. Administratorul de infrastructură poate reduce capacitatea-cadru alocată părții respective pentru perioada ulterioară perioadei curente din graficul de circulație.</p> <p>3) Administratorul de infrastructură propune unui solicitant capacitatea-cadru, în pofida unui eventual drept al părții la acord de a solicita capacitatea respectivă în conformitate cu dispozițiile privind cererile ad hoc prevăzute la articolul 48 alineatul (1) din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.</p>			
4)	<p>Atunci când propune o nouă capacitate-cadru unui solicitant, administratorul de infrastructură ia în considerare orice neutilizare a capacității-cadru sau orice absență a cererilor de trase pe baza unui acord-cadru, precum și motivele care stau la baza acestora.</p>	<p>HG, anexa nr.1, pct.33</p>	<p>Atunci când propune o nouă capacitate-cadru unui solicitant, administratorul de infrastructură ia în considerare orice neutilizare a capacității-cadru sau orice absență a cererilor de trase pe baza unui contract-cadru, precum și motivele care stau la baza acestora.</p>	<p>Compatibil</p>		<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>

Articolul 12 Cooperarea în caz de alocare de capacitate-cadru pe mai multe rețele

1)	<p>Administratorii de infrastructură vizați de un serviciu care utilizează mai multe rețele ale sistemului feroviar de pe teritoriul Uniunii se asigură, în măsura posibilului, că:</p> <p>(a) dacă pentru respectivul serviciu feroviar au fost încheiate unul sau mai multe acorduri-cadru, intervalele de timp solicitate sunt în concordanță cu cele convenite în temeiul acordului-cadru sau solicitate în temeiul acestuia și că capacitățile disponibile, anticipate în cadrul fiecărui acord-cadru, sunt în concordanță unele cu celelalte;</p> <p>(b) pe parcursul planificării traselor, acestea sunt în concordanță unele cu celelalte. Când un acord-cadru este solicitat sau se aplică unui serviciu feroviar care utilizează mai multe rețele, administratorii de infrastructură vizați desemnează, la cererea solicitantului, unul dintre administratorii de infrastructură vizați, pentru a coordona cererile de acorduri-cadru sau cererile de modificare a acordurilor-cadru.</p>	HG, anexa nr.1, pct.34	<p>Administratorii de infrastructură vizați de un serviciu care utilizează mai multe rețele ale sistemului feroviar de pe teritoriul Uniunii Europene se asigură, în măsura posibilului, că:</p> <p>1) dacă pentru respectivul serviciu feroviar au fost încheiate unul sau mai multe contracte-cadru, intervalele de timp solicitate sunt în concordanță cu cele convenite în temeiul contractului-cadru sau solicitate în temeiul acestuia iar capacitățile disponibile, anticipate în cadrul fiecărui contract-cadru, sunt în concordanță unele cu celelalte;</p> <p>2) pe parcursul planificării traselor, acestea sunt în concordanță unele cu celelalte. Când un contract-cadru este solicitat sau se aplică unui serviciu feroviar care utilizează mai multe rețele, administratorii de infrastructură vizați desemnează, la cererea solicitantului, unul dintre administratorii de infrastructură vizați, pentru a coordona cererile de</p>	compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
----	---	------------------------	---	------------	--	--	---

			contracte -cadru sau cererile de modificare a contractelor-cadru.				
(2)	Dacă intervalele de timp și trasele nu pot fi puse în concordanță, administratorii de infrastructură vizați se coordonează pentru a furniza o alternativă corespunzătoare sau pentru a justifica în scris motivul pentru care nu se poate oferi o alternativă corespunzătoare. Solicitantul informează administratorii de infrastructură care au primit cererea cu privire la orice cerere posibilă sau reală privind un alt acord-cadru referitor la același serviciu feroviar. Pe parcursul coordonării, administratorii de infrastructură iau în considerare restricțiile de capacitate de tipul celor rezultate în urma lucrărilor de întreținere, imediat ce acestea le sunt cunoscute.	HG, anexa nr.1, pct.35	Dacă intervalele de timp și trasele nu pot fi puse în concordanță, administratorii de infrastructură vizați se coordonează pentru a furniza o alternativă corespunzătoare sau pentru a justifica în scris motivul pentru care nu se poate oferi o alternativă corespunzătoare. Solicitantul informează administratorii de infrastructură care au primit cererea cu privire la orice cerere posibilă sau reală privind un alt contract-cadru referitor la același serviciu feroviar. Pe parcursul coordonării, administratorii de infrastructură iau în considerare restricțiile de capacitate de tipul celor rezultate în urma lucrărilor de întreținere, imediat ce acestea le sunt cunoscute.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(3)	În scopul punerii în aplicare a prezentului regulament, administratorii de infrastructură vizați cooperează în conformitate cu articolul 40 din Directiva 2012/34/UE, inclusiv atunci când unul sau mai mulți dintre aceștia	HG, anexa nr.1, pct.36	În scopul punerii în aplicare a prezentului regulament, administratorii de infrastructură vizați cooperează în conformitate cu articolul 40 din Codul	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	nu propun acorduri-cadru și atunci când se asociază în scopul alocării de capacitate.		transportului feroviar nr. 19/2022.				
Articolul 13 Sancțiuni							
(1)	Dacă una dintre părți solicită ca în acordul-cadru să se prevadă sancțiuni în conformitate cu articolul 42 alineatul (4) din Directiva 2012/34/UE, ea nu respinge sancțiunile comparabile, solicitate de cealaltă parte.	HG, anexa nr.1, pct. 37.	Dacă una dintre părți solicită ca în contractul-cadru să se prevadă sancțiuni, ea nu respinge sancțiunile comparabile, solicitate de cealaltă parte.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(2)	Acordul-cadru nu prevede sancțiuni al căror nivel depășește costurile, pierderile directe și cheltuielile (inclusiv pierderile de venituri) suportate în mod rezonabil sau care se preconizează în mod rezonabil că vor fi suportate de partea despăgubită, drept consecință a modificării sau a rezilierii acordului. Partea despăgubită ia toate măsurile necesare pentru a preveni sau a reduce modificările aduse acordului, pentru a preveni rezilierea acordului sau a reduce impactul acesteia, precum și pentru a-și recupera toate costurile, pierderile și cheltuielile sau pentru a-și diminua în alte moduri costurile, pierderile directe și cheltuielile (inclusiv pierderile de venituri).	HG, anexa nr.1, pct.38	Contractul-cadru nu prevede sancțiuni al căror nivel depășește costurile, pierderile directe și cheltuielile (inclusiv pierderile de venituri) suportate în mod rezonabil sau care se preconizează în mod rezonabil că vor fi suportate de partea despăgubită, drept consecință a modificării sau a rezilierii contractului. Partea despăgubită ia toate măsurile necesare pentru a preveni sau a reduce modificările aduse contractului, pentru a preveni rezilierea contractului sau a reduce impactul acesteia, precum și pentru a-și recupera toate costurile, pierderile și cheltuielile sau pentru a-și diminua în alte moduri costurile, pierderile directe	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

			și cheltuielile (inclusiv pierderile de venituri).				
(3)	<p>Administratorul de infrastructură nu solicită plata unor sancțiuni care depășesc costurile administrative de modificare sau de reziliere a acordului-cadru în niciunul dintre următoarele cazuri:</p> <p>(a) cauza care stă la baza modificării sau a rezilierii acordului a fost independentă de voința solicitantului, iar administratorul de infrastructură a fost informat fără întârziere în acest sens;</p> <p>(b) solicitantului i s-a respins o cerere complementară de capacitate-cadru, iar viabilitatea serviciului feroviar avut în vedere depindea de cererea respinsă;</p> <p>(c) administratorul de infrastructură a fost în măsură să realoce trasele și capacitatea-cadru în așa fel încât pierderile suferite ca urmare a modificării sau a rezilierii acordului-cadru au fost deja recuperate.</p>	<p>HG, anexa nr.1, pct.39</p>	<p>Administratorul de infrastructură nu solicită plata unor sancțiuni care depășesc costurile administrative de modificare sau de reziliere a contractului-cadru în niciunul dintre următoarele cazuri:</p> <p>1) cauza care stă la baza modificării sau a rezilierii acordului a fost independentă de voința solicitantului, iar administratorul de infrastructură a fost informat fără întârziere în acest sens;</p> <p>2) solicitantului i s-a respins o cerere complementară de capacitate-cadru, iar viabilitatea serviciului feroviar avut în vedere depindea de cererea respinsă;</p> <p>3) administratorul de infrastructură a fost în măsură să realoce trasele și capacitatea-cadru în așa fel încât pierderile suferite ca urmare a modificării sau a rezilierii contractului-cadru au fost deja recuperate.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Codul transportului feroviar nr. 19/2022, art. 41, alin.(3)</p>		<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>

(4)	Acordul-cadru nu conține dispoziții privind ridicarea unei sancțiuni, în cazul în care solicitantul depune o cerere distinctă pentru o capacitate, alta decât cea anulată. Dacă o modificare implică doar o variație marginală a capacității convenite, nu se impun sancțiuni.	HG, anexa nr.1, pct.40.	Contractul-cadru nu conține dispoziții privind ridicarea unei sancțiuni, în cazul în care solicitantul depune o cerere distinctă pentru o capacitate, alta decât cea anulată. Dacă o modificare implică doar o variație marginală a capacității convenite, nu se impun sancțiuni.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
(5)	La cererea organismului de reglementare, administratorul de infrastructură furnizează dovezi care să ateste că plata sancțiunilor a fost efectuată la timp.	HG, anexa nr.1, pct.41	La cererea organismului de reglementare, administratorul de infrastructură furnizează dovezi care să ateste că plata sancțiunilor a fost efectuată la timp.	Compatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Articolul 14 Derogare							
	Articolele 1-11 și articolul 13 nu se aplică rețelei unui administrator de infrastructură, dacă acesta nu propune acorduri cadru și nu are astfel de acorduri în derulare. În documentul de referință al rețelei se publică o declarație în acest sens. Statele membre pot decide să nu aplice articolele 1-11 în cazul acordurilor-cadru încheiate înainte de 15 martie 2003.		-	Incompatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Articolul 15 Neaplicarea anumitor prevederi							
	Pentru acordurile-cadru încheiate înainte de 28 aprilie 2016 statele membre pot decide să nu aplice articolul 6 alineatul (2), articolele 7, 8, 9, 10, 11 sau articolul 13, pentru o perioadă de maximum		-	Incompatibil			Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

	<p>cinci ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament. Prin derogare de la primul paragraf, statele membre nu au posibilitatea menționată în prima teză, în ceea ce privește modificarea acordurilor-cadru care sunt convenite după 28 aprilie 2016 și care ar implica o creștere a capacității-cadru alocate sau o prelungire a duratei acordului-cadru.</p>						
Articolul 16							
	<p>Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Se aplică de la 1 decembrie 2016.</p>		-	Incompatibil			<p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</p>

Secretar de stat

Mircea PĂSCĂLUȚĂ



Nr. 12-233 din 17.01.2024

Cancelaria de Stat

În temeiul pct. 179 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, solicităm înregistrarea *proiectului hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind contractele-cadru pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară și Regulamentului privind accesul la infrastructurile de servicii și serviciile auxiliare conexe*, în lista proiectelor care urmează a fi examinate în cadrul ședinței secretarilor generali ai ministerelor.

CERERE
privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat
a proiectelor de acte ale Guvernului

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind contractele-cadru pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară și Regulamentului privind accesul la infrastructurile de servicii și serviciile auxiliare conexe.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul de hotărâre este elaborat întru executarea prevederilor Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, ratificat prin Legea nr. 112/2014 și art.18-20, capitolul V, art.38 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022.
4.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	- Ministerul Finanțelor; - Ministerul Justiției; - Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene; - Ministerul Afacerilor Interne; - Agenția Proprietății Publice (Î.S. „Calea Ferată din Moldova”); - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Centrul Național Anticorupție; - Centrul de Armonizare a Legislației.
5.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.

6.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Mariana Trandafilov-Timofte – Consultant principal, Direcția politici în domeniul transportului feroviar și naval, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. Tel. 0 22 233 617, e-mail: mariana.trandafilov@midr.gov.md .
7.	Anexe	1. Proiectul hotărârii Guvernului; 2. Nota informativă la proiect; 3. Tabelul de concordanță. 4. Analiza de Impact
8.	Data și ora depunerii cererii	Conform datei aplicării semnăturii electronice.
9.	Semnătura	

Secretar general

Angela ȚURCANU