*Proiect “UE”*

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
| **GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA**  **H O T Ă R Î R E 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. 38-48 din Codul transportului feroviar nr. 19/2022 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr. 45-52, art. 57), Guvernul

**HOTĂRĂŞTE:**

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 finanţelor Petru Rotaru

Anexa nr. 1 la

Hotărârea Guvernului

nr. \_\_\_ din \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2024

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 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;

1. finanțarea administratorului de infrastructură și dezvoltarea viitoarea a rețelei;
2. promovarea eficienței în exploatarea infrastructurii și, în măsura posibilului, a instalațiilor conexe, inclusiv în ceea ce privește întreținerea planificată, extinderea și reînnoirea;
3. cerințele de capacitate ale coridoarelor internaționale feroviare de marfă, conform tratatelor internaționale, la care Republica Moldova face parte;
4. asigurarea unei gestionări a rețelei care să fie proporționată, orientată, transparentă, corectă și dotată cu suficiente resurse;
5. neutilizarea în trecut a capacității-cadru, dacă este cazul, și motivele care au stat la baza acesteia, conform prevederilor punctului 31 din prezentul regulament;
6. 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;
7. 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, subpct.(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 articolulului 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 capacitații 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 capacitații-cadru alocate în temeiul contractelor-cadru existente.

**22**. Dacă cea ce-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 revizuiește 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 traselor, 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 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.

**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.Sancțiuni**

**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.

Anexa nr. 2 la

Hotărârea Guvernului

nr. \_\_\_ din \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2024

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 exploatate sau furnizate într-un mediu de piață concurențial, cu o diversitate de concurenți care oferă servicii comparabile;

3) servciile 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 solicitanții 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 inconsecvențele.

**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) modficarea 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 servici, 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 cărui 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 eficace 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 aunțului.

**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.