



CONSILIUL NAȚIONAL DE SUPRAVEGHERE DIN DOMENIUL FEROVIIAR

DECIZIA nr. 1 din 31.03.2022

pentru soluționarea plângerii Transferoviar Călători SRL formulată împotriva Companiei Naționale de Căi Ferate "CFR" SA referitoare la procedura de alocare de capacitate pe ruta București Nord – Aeroport Henri Coandă T1, pentru planul de mers 2021-2022

În temeiul:

1. Legii nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, publicată în Monitorul Oficial al României. Partea I, nr. 900 din data de 09 noiembrie 2016, cu modificările și completările ulterioare (*Legea nr. 202/2016*);
2. Ordinului Președintelui Consiliului Concurenței nr. 618 din 05.07.2019 pentru numirea președintelui Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar;
3. Ordinului Președintelui Consiliului Concurenței nr. 618 din 20.08.2021 pentru numirea unui membru al Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar;
4. Ordinului Președintelui Consiliului Concurenței nr. 620 din 20.08.2021 pentru numirea unui membru al Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar;
5. Ordinului Președintelui Consiliului Concurenței nr. 621 din 20.08.2021 pentru numirea unui membru al Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar;
6. Regulamentului de organizare și funcționare a Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, pus în aplicare prin Ordinul Președintelui Consiliului Concurenței nr. 927/18.11.2021, publicat în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 1222 din 23 decembrie 2021;
7. Regulamentului privind analiza și soluționarea plângerilor referitoare la încălcarea Legii nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, pus în aplicare prin Ordinul Președintelui Consiliului Concurenței nr. 468/06.06.2018, publicat în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 467 din 06 iunie 2018;

Având în vedere:

8. Plângerea companiei Transferoviar Călători SRL, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG-10438/03.09.2021 și RS-75/17.09.2021;

Plaza Presei Libere nr. 1 | Sector 1 | București | Cod Postal: 013701 | Tel. (021) 405 44 50 | Fax (021) 405 44 47

E-mail: directia_dst@consiliulconcurenței.ro | Web: www.consiliulferoviar.ro



9. Nota Direcției Supraveghere Transporturi - Serviciul de Supraveghere din Domeniul Feroviar nr. 384/25.03.2022, privind analiza plângerii formulate de către Transferoviar Călători SRL;

10. Informațiile și documentele solicitate de Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar și comunicate de către Transferoviar Călători SRL, Compania Națională de Căi Ferate "CFR" SA și alți operatori de transport feroviar de călători;

11. Faptul că în data de 31.03.2022 a avut loc deliberarea membrilor Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar cu privire la plângerea formulată de către Transferoviar Călători SRL, fiind întrunită condiția de cvorum pentru ca membrii Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar să decidă în mod valabil;

12. Procesul verbal nr. 06 din 31.03.2022 al ședinței Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar.

și luând în considerare următoarele:

I. ETAPE PROCEDURALE ÎN ANALIZA PLÂNGERII

- (1) Transferoviar Călători SRL¹ a sesizat Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar cu o plângere având ca obiect o posibilă încălcare a prevederilor *Legii nr. 202/2016* de către Compania Națională de Căi Ferate "CFR" SA.

Plângerea formulată are ca obiect un pretins tratament inechitabil sau discriminatoriu, în cadrul procedurii de alocare de capacitate pe ruta București Nord – Aeroport Henri Coandă T1 practică de Compania Națională de Căi Ferate "CFR" SA, pentru mersul de tren 2021-2022, care, în opinia reclamantului, încalcă principiile definite de *Legea nr. 202/2016* referitoare la obligația de a furniza dreptul de acces la infrastructura feroviară tuturor operatorilor de transport feroviar în condiții echitabile, nediscriminatorii și transparente.

- (2) În scopul soluționării plângerii, în vederea clarificării aspectelor semnalate, precum și pentru completarea informațiilor furnizate de reclamant, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar a solicitat, în temeiul art. 56 alin. (4) lit. b) din *Legea nr. 202/2016*, date și informații relevante de la Transferoviar Călători SRL și Compania Națională de Căi Ferate "CFR" SA.
- (3) De asemenea, au fost solicitate puncte de vedere de la toți operatorii de transport feroviar de călători, referitoare la modalitatea de alocare a capacităților de infrastructură, în funcție de criteriile pe baza cărora se face evaluarea în vederea soluționării diferendelor privind cererile concurente legate de alocarea capacităților de infrastructură, prevăzute în anexa 16b, publicată în Documentul de Referință al Rețelei CFR SA (DRR).
- (4) Plângerea a fost declarată completă la data de 11.03.2022.

II. PĂRȚILE IMPLICATE

1. Informații privind întreprinderea reclamantă

- (5) **Transferoviar Călători SRL** este o companie privată de transport feroviar de călători, cu sediul în județul Cluj, str. Tudor Vladimirescu nr. 2-4, Cluj Napoca, înregistrată la Registrul Comerțului sub nr. J12/1530/2012, CUI 26565289, cu adresa de corespondență București, Calea Buzești nr. 63-69 bl. A3, et. 1 ap. 2, sector 1.

¹ Prin adresa nr. 1/4055/02.09.2021, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG 10438 din 03.09.2021 și 17.09.2021.



2. Informații privind întreprinderea al cărei comportament constituie obiectul plângerii

- (6) **Compania Națională de Căi Ferate "CFR" SA (CFR SA)** este persoană juridică română, cu sediul în București, B-dul. Dinicu Golescu, nr. 38, sector 1, înregistrată la Oficiul Național al Registrului Comerțului cu nr. J40/9774/1998, CUI 11054529, în calitate de administrator al infrastructurii feroviare, conform *HG nr. 581/1998 privind înființarea Companiei Naționale de Căi Ferate "C.F.R." - S.A. prin reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române.*

III. ASPECTELE SEMNALATE ÎN PLÂNGERE

- (7) În plângerea înaintată Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, Transferoviar Călători SRL a sesizat următoarele:
- (8) În luna august 2021, CFR SA a demarat procedura de alocare a capacității de infrastructură pe ruta București Nord – Aeroport Henri Coandă T1 pentru mersul de tren 2021-2022. Această rută este o rută nouă, respectiv este a doua alocare de trase (prima fiind pentru mersul de tren 2020-2021).
- (9) Solicitățile formulate pentru alocarea de trase pentru mersul de tren 2021-2022, pe ruta București Nord – Aeroport Henri Coandă T1, au fost următoarele: 72 de trase Transferoviar Călători SRL și 72 de trase CFR Călători SA, acesta fiind numărul maxim de trase pe care CFR SA l-a alocat în anul 2020.
- (10) Prin adresele nr. 4A/1/166/26.07.2021 și nr. 4A/1/167/26.07.2021, CFR SA a propus celor doi operatori alocarea unui număr egal de trase pentru fiecare, respectiv 36 de trase (18 perechi de trenuri). Transferoviar Călători SRL² a răspuns că acceptă propunerea, însă CFR Călători SA a declinat propunerea CFR SA și a comunicat faptul că acceptă minimum 60 de trase³.
- (11) La data de 17.08.2021 a avut loc la sediul CFR SA consultarea cu societățile implicate, în cadrul căreia CFR SA a lansat propunerea ca alocarea să se facă conform numărului de trase alocate anul anterior, în planul de mers 2020-2021, respectiv 60 de trase pentru CFR Călători SA (30 de perechi de trenuri) și 12 trase (6 perechi de trenuri) pentru Transferoviar Călători SRL.
- Prin adresa nr. 4A/1/207/25.08.2021, CFR SA a justificat decizia de alocare invocând prevederile Anexei 16b din DRR, respectiv criteriul nr. 6, *Stabilitatea în timp a trasei aflate în diferend*. Potrivit CFR SA, în cazul refuzului unui operator de transport feroviar de călători de a accepta această soluție, trasele celui care refuză vor fi alocate celeilalte companii.
- (12) Transferoviar Călători SRL a considerat că a fost obligată să accepte propunerea CFR SA, întrucât, dacă nu ar fi acceptat această propunere de alocare a traselor, nu ar mai fi obținut trase pe ruta București Nord – Aeroport Henri Coandă T1. În acest context, prin adresa nr. 1/3898/27.08.2021, Transferoviar Călători SRL a comunicat faptul că acceptă propunerea CFR SA, deși aceasta nu corespunde solicitării societății.
- (13) În opinia Transferoviar Călători SRL, invocarea de către CFR SA a criteriului de evaluare nr. 6 din anexa 16b din DRR creează premisele perpetuării pe termen lung a aplicării acestui criteriu care va face diferența între operatorul de stat și cei privați, pe baza conjuncțiilor și a

² Conform adresei nr. 1/2397/03.08.2021, transmisă către CFR SA.

³ Conform adresei nr. OTR3/1/205/27.07.2021, transmisă către CFR SA.



unui mod discutabil de alocare a traselor în primul an de alocare, pentru o rută care a fost dată în folosință în decembrie 2020 și a beneficiat de o alocare arbitrară de trase pentru planul de mers 2020-2021.

- (14) De asemenea, potrivit reclamantului, informațiile conținute în DRR 2021 privind această rută sunt contradictorii (capacitate saturată 88 de trase/44 de perechi de trenuri), iar în proiectul DRR 2022 ruta nu mai apare ca fiind saturată.
- (15) În ceea ce privește măsurile așteptate de reclamant ca rezultat al procedurii întreprinse de Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, Transferoviar Călători SRL a solicitat în cadrul plângerii⁴, „alocarea capacității de infrastructură în conformitate cu prima propunere a CFR SA, respectiv 36 perechi de trase către Transferoviar Călători SRL și 36 perechi de trase către SNTFC CFR Călători SA.”

IV. ANALIZA ASPECTELOR SEMNALATE ÎN PLÂNGERE

Prevederi legale posibil incidente în materie:

- (16) În conformitate cu prevederile art. 56 alin. (2) din *Legea nr. 202/2016*, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar „analizează și se pronunță, prin decizie, cu privire la toate plângerile formulate de solicitanți, în cazul în care consideră că a fost tratat inechitabil, că a fost discriminat sau nedreptățit în orice fel, în special prin deciziile adoptate de către administratorul infrastructurii sau, după caz, de către operatorul de transport feroviar sau de către operatorul unei infrastructuri de servicii, în ceea ce privește:
- a) documentul de referință al rețelei în versiunile provizorii și finale ale acestuia;
 - b) criteriile stabilite în documentul de referință al rețelei;
 - c) procedura de alocare și rezultatul său;
 - d) sistemul de tarifyare;
 - e) nivelul sau structura tarifelor de infrastructură care i se cer sau i se pot cere a fi plătite;
 - f) măsuri privind accesul în conformitate cu prevederile art. 10-13;
 - g) accesul la servicii și tarifyarea acestora, în conformitate cu prevederile art. 13;
 - h) managementul traficului;
 - i) planificarea lucrărilor de reînnoire și operațiunile de mentenanță programate sau neprogramate;
 - j) conformitatea cu cerințele privind conflictele de interese prevăzute la art. 7-7⁴.”
- (17) De asemenea, potrivit art. 56 alin. (4) din *Legea nr. 202/2016*, în exercitarea atribuției de analiză a plângerilor, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar are următoarele atribuții:
- „a) să solicite informații și/sau documente și să inițieze consultări cu părțile implicate, precum și cu orice altă entitate publică sau privată care poate oferi informații relevante pentru analiza plângerii, în termen de maximum 30 de zile de la primirea plângerii;
 - b) să adopte o decizie în termen de maximum 40 de zile de la primirea tuturor informațiilor și/sau documentelor necesare analizei și să comunice părților decizia sa motivată;
 - c) să impună prin decizie măsuri care să asigure remedierea situației, atunci când se constată că solicitantul a fost tratat inechitabil, a fost discriminat sau nedreptățit în ceea ce privește unul sau mai multe dintre elementele prevăzute la alin. (2).”

⁴ Înregistrată cu nr. RG-10438/03.09.2021 și RS-75/17.09.2021.

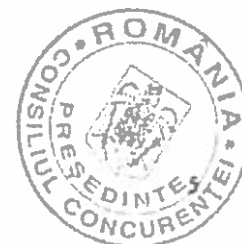


În ceea ce privește alocarea capacităților de infrastructură sunt relevante prevederile art. 39, art. 46 și art. 47 din *Legea nr. 202/2016*, precum și art. 2 și art. 5 din *HG nr. 1696/2006 pentru aprobarea Regulamentului pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară*.

Analiza aspectelor care fac obiectul plângerii:

- (18) În vederea analizării plângerii, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar a solicitat informații de la Transferoviar Călători SRL și CFR SA referitoare la:
- detalierea modului în care s-a desfășurat, până în prezent, procesul privind alocarea capacităților de infrastructură pe ruta București Nord - Aeroport Henri Coandă T1, pentru planul de mers 2021-2022 și rezultatul alocării respective;
 - detalierea modului în care s-a desfășurat procesul privind alocarea capacităților de infrastructură pe ruta București Nord - Aeroport Henri Coandă T1, pentru planul de mers 2020-2021 și rezultatul alocării respective;
 - documentele care au stat la baza procesului de alocare de capacități de infrastructură pe ruta București Nord - Aeroport Henri Coandă T1, pentru planul de mers 2020-2021, precum și pentru planul de mers 2021-2022 (notificări către operatorii de transport feroviar, consultarea operatorilor de transport feroviar privind graficul de circulație, procese-verbale ale întâlnirilor, corespondența între CFR SA și operatorii de transport feroviar etc.);
 - documente din care să rezulte modul în care a fost fundamentată decizia CFR SA de a aloca 60 de trase companiei CFR Călători SA și 12 trase companiei Transferoviar Călători SRL pentru planul de mers 2021-2022;
 - documente din care să rezulte dacă până în prezent ruta București Nord - Aeroport Henri Coandă T1 a fost declarată capacitate de infrastructură saturată, iar în caz afirmativ când au fost informați operatorii de transport feroviar de călători cu privire la acest aspect;
 - documente din care să rezulte dacă procedurile operaționale ale CFR SA intitulate *Principii privind coordonarea cererilor concurente în legătură cu alocarea capacităților de infrastructură* și *Procedura de soluționare a diferendelor în legătură cu alocarea capacităților de infrastructură* sunt publicate în cadrul DRR 2021;
 - documente din care să rezulte că în cazul deschiderii circulației pe noua rută București Nord-Aeroport Henri Coanda T1 pentru planul de mers 2020-2021, CFR SA a informat operatorii de transport feroviar de călători cu privire la numărul maxim de trase disponibile pe această rută.
- (19) De asemenea, au fost solicitate puncte de vedere de la operatorii de transport feroviar de călători, referitoare la modalitatea de alocare a capacităților de infrastructură, în funcție de criteriile pe baza cărora se face evaluarea în vederea soluționării diferendelor privind cererile concurente legate de alocarea capacităților de infrastructură, prevăzute în anexa 16b publicată în DRR.
- (20) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar a solicitat Transferoviar Călători SRL⁵ să precizeze dacă a participat la procesul de alocare a capacităților de infrastructură pe ruta București Nord - Aeroport Henri Coandă T1 pentru planul de mers 2020-2021, respectiv câte trase au fost alocate societății, de către CFR SA, pentru acest plan de mers.
- De asemenea, a fost solicitată întreprinderii o prezentare succintă a modului în care s-a realizat alocarea inițială a rutei, cu sublinierea deciziilor CFR SA la momentul deciziei de alocare, pe care aceasta le consideră arbitrare, discriminatorii sau contrare prevederilor *Legii nr. 202/2016*.

⁵ Prin adresa cu nr. RG-11092/17.09.2021.



- (21) Totodată, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar a solicitat opinia Transferoviar Călători SRL, referitoare la decizia de alocare a capacităților de infrastructură pentru planul de mers 2021-2022 a CFR SA, care a aplicat drept criteriu de departajare, punctul nr. 6 din anexa 16b din DRR 2021, referitor la sistemul de soluționare a diferendelor.
- (22) În răspunsul nr. 1/4608/05.10.2021⁶, Transferoviar Călători SRL a precizat că a participat la procesul de alocare a capacităților de infrastructură pe ruta București Nord - Aeroport Henri Coandă T1 pentru planul de mers 2020-2021, solicitând inițial CFR SA alocarea unui număr de 8 perechi de trase (16 trase)⁷ și ulterior 20 de perechi de trase (40 trase)⁸. Conform susținerilor Transferoviar Călători SRL, ulterior ședinței de conciliere, în urma căreia s-a încheiat procesul verbal nr. 4.A/263/03.12.2020, CFR SA a alocat societății un număr de 10 trase⁹.
- (23) De asemenea, Transferoviar Călători SRL a precizat faptul că, prin adresa nr. 4.A/1/237/09.11.2020, CFR SA a anunțat deschiderea circulației pentru călători pe noua linie de cale ferată în cursul lunii decembrie, pentru a fi inclusă în planul de mers 2020-2021 „fără a preciza numărul maxim de trase disponibile pe această relație astfel încât fiecare operator feroviar să solicite în mod transparent și fundamentat un anumit număr de trase”.
- (24) Transferoviar Călători SRL a susținut în răspunsul¹⁰ transmis că, „*urmare a acestei adrese, pe baza unor informații obținute în mod discriminatoriu față de alți OTF care nu au fost înștiințați, SNTFC CFR Călători SA a solicitat alocarea unui număr de trase (72), respectiv numărul total stabilit în fapt pentru această rută.*” De asemenea, societatea Transferoviar Călători SRL precizează că a formulat către CFR SA o solicitare de alocare apreciată ca fiind rezonabilă pe baza datelor și estimărilor proprii.
- (25) Astfel, din înscrisurile transmise de părți, rezultă că operatorii de transport feroviar care au solicitat inițial trase pe ruta București Nord-Aeroport Henri Coandă T1, pentru planul de mers 2020-2021 au fost:
- CFR Călători SA, care a solicitat 72 trase;
 - Regio Călători SRL, care a solicitat 45 trase;
 - Transferoviar Călători SRL, care a solicitat 16 trase.
- (26) În continuarea răspunsului, Transferoviar Călători SRL a afirmat că, prin adresa nr. 4.A/1/624/26.11.2020, CFR SA a transmis operatorilor propunerea de alocare pentru cele 72 de trase disponibile pe ruta București Nord-Aeroport Henri Coandă T1, iar criteriul de alocare a fost proporționalitatea cu numărul de solicitări transmise inițial de fiecare operator.
- (27) Transferoviar Călători SRL apreciază în plângerea formulată, că această propunere de alocare și criteriul reținut au caracter arbitrar și discriminatoriu, în condițiile în care numărul maxim de trase nu a fost comunicat inițial de către CFR SA pentru a permite fiecărui operator să facă o ofertă complet fundamentată. Mai mult, reclamanta consideră că „*acest criteriu*” ales de CFR SA avantajează operatorul care a solicitat numărul maxim de trase, respectiv CFR Călători SA.

⁶ Înregistrat la Consiliul Concurenței cu nr. RG-11846/05.10.2021.

⁷ Prin adresa nr. 1/4829/20.11.2020.

⁸ Adresa nr. 1/4939/27.11.2020.

⁹ Prin adresa nr. 4.A/1/267/07.12.2020.

¹⁰ Prin adresa nr. 1/4608/05.10.2021, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG-11846/05.10.2021.



- (28) În opinia¹¹ Transferoviar Călători SRL, în aceste condiții, „există cel puțin un dubiu sau o suspiciune în faptul că CFR Călători a solicitat numărul maxim de trase, deși informația privind numărul de trase care urma să fie alocat pe ruta București Nord-Aeroport Henri Coandă TI nu a fost publică.”
- (29) Astfel, potrivit criteriului reținut de CFR SA, alocarea inițială a traseelor, conform Adresei nr. 4A/1/624/26.11.2020, a fost următoarea:

Operatorul de transport feroviar de călători	Nr. trase solicitate inițial de operatorul de transport feroviar de călători	%	Propunerea de alocare a CFR SA pentru un număr de 62 trase*
CFR Călători SA	72	54	30
Regio Călători SRL	45	33	22
Transferoviar Călători SRL	16	13	10
TOTAL	133		62

* + 10 trase alocate direct către CFR Călători.

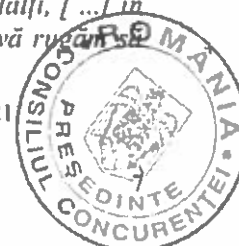
- (30) Raportat la modul în care a avut loc procesul de alocare, Transferoviar Călători SRL a menționat că pe un anumit interval orar, un număr de 10 trase au fost solicitate doar de CFR Călători SA. Astfel, CFR SA a decis deducerea acestui număr din numărul traseelor totale care urmau să fie alocate pe ruta București Nord-Aeroport Henri Coandă TI, pentru planul de mers 2020-2021.

Prin urmare, din totalul celor 72 de trase propuse alocării, 10 trase au fost alocate direct către CFR Călători SA, în timp ce un număr de 62 de trase au făcut obiectul alocării între cei trei operatori de transport feroviar de călători participanți la procesul de alocare pe ruta București Nord-Aeroport Henri Coandă TI.

- (31) Având în vedere situația prezentată, Transferoviar Călători SRL consideră că această situație de alocare directă către CFR Călători SA a 10 trase este arbitrară, nu se bazează pe o reglementare legală și reprezintă un element discriminatoriu. Astfel, prin adresa nr. 1/4939/27.11.2020, Transferoviar Călători SRL a informat CFR SA că nu este de acord cu modul de alocare comunicat.
- (32) Urmare acestui fapt, prin adresa nr. 4.A/1/261/02.12.2020, CFR SA a invitat toți operatorii de transport feroviar participanți la consultare directă. În cadrul procedurii, a fost încheiat Procesul verbal de consultare directă nr. 4.A/263/03.12.2020, prin care CFR SA a constatat că nu se poate ajunge la un acord privind alocarea de capacitate pe ruta București Nord-Aeroport Henri Coandă TI și a anunțat că va aplica prevederile procedurii de soluționare a diferendelor.
- (33) CFR SA a anunțat prin adresa nr. 4.A/1/267/07.12.2020, că nu poate departaja operatorii în baza criteriilor din anexa 16b din DDR, respectiv criteriul nr. 6, care necesită existența unor rute preexistente, astfel că a stabilit soluții alternative. Soluția alternativă aplicată de CFR SA, din punct de vedere cantitativ, a constat în alocarea traseelor în conformitate cu „proporționalitatea față de numărul de solicitări făcute de fiecare OTF, având în vedere necesitatea tratării în mod nediscriminatoriu a tuturor OTF”.
- (34) Potrivit reclamantului, în finalul procedurii de alocare pentru ruta București Nord-Aeroport Henri Coandă TI, CFR SA¹² a impus practic soluția sa, pe care Transferoviar Călători SRL a fost nevoită să o accepte, fiind prezentată justificarea: „Dacă cel puțin unul din OTF nu acceptă soluțiile propuse, trasele solicitate de acesta vor fi redistribuite celorlalți, [...] în vederea finalizării alocării de capacitate pentru planul de mers 2020-2021, vă rugăm să...

¹¹ Prin adresa nr. 1/4608/05.10.2021, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG-11846/05.10.2021

¹² Prin adresa nr. 4.A/1/267/07.12.2020.



ne comunicați până la data de 08.12.2020 dacă acceptați sau nu acceptați soluția CFR de alocare".

- (35) Potrivit precizărilor Transferoviar Călători SRL, procedura de alocare a traselor pentru perioada 2020-2021 a fost arbitrară și discriminatorie din următoarele considerente:
- a) tratamentul nediscriminatoriu pentru alocarea traselor pentru perioada 2020-2021 ar fi presupus ca CFR SA să comunice în același timp cu deschiderea rutei numărul maxim de trase propus pentru alocare și criteriul de departajare utilizat (proportionalitatea cu solicitările inițiale ale OTF), ceea ce nu s-a întâmplat.
 - b) ruta București Nord-Aeroport Henri Coandă T1 a fost o rută nouă în anul 2020, astfel încât nu s-au putut aplica criteriile prevăzute în anexa 16b din DDR 2020-2021, respectiv criteriul nr. 6, care necesită existența unor rute preexistente, rezultând următoarea alocare inițială:
 - CFR Călători SA = 40 trase;
 - Regio Călători SRL = 22 trase;
 - Transferoviar Călători SRL = 10 trase.
- (36) Transferoviar Călători SRL a susținut prin răspunsul transmis, că a fost practic forțată să accepte soluția CFR SA comunicată prin adresa nr. 1/5106/08.12.2020, respectiv cele 2 opțiuni (0 trase sau 10 trase) oferite societății de către CFR SA, ca urmare a procedurii de soluționare a diferendelor.
- (37) Potrivit reclamantului, CFR SA a alocat respectivele trase cu încălcarea prevederilor art. 39 și 46 din *Legea nr. 202/2016* și art. 2 din *HG nr. 1696/2006 pentru aprobarea Regulamentului pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară aprobat*.
- (38) În același context, Transferoviar Călători SRL precizează că operatorul de transport feroviar Regio Călători SRL s-a retras în luna iunie 2021 de pe ruta București Nord-Aeroport Henri Coandă T1, astfel că pentru anul 2021, totalul celor 72 de trase au rămas a fi alocate între Transferoviar Călători SRL și CFR Călători SA .
- (39) În ceea ce privește alocarea capacităților de infrastructură în planul de mers 2021-2022 CFR SA a propus inițial celor doi operatori de transport feroviar o alocare echitabilă de 36 trase/operator, respectiv ca fiecare operator de transport să primească 50% din totalul traselor de alocat. Transferoviar Călători SRL a fost de acord cu această propunere, însă CFR Călători SA și-a manifestat dezacordul, drept pentru care a fost generat un nou diferend în soluționarea căruia CFR SA a aplicat sistemul de soluționare a diferendelor, potrivit anexei 16b.
- (40) Referitor la sistemul de soluționare a diferendelor, în opinia reclamantului, criteriile nr. 1-5 stabilite de CFR SA în acest sistem de alocare, nu sunt de natură să departajeze operatorii, și prin urmare singurul criteriu care are această funcție, este criteriul nr. 6. Astfel, aplicarea acestui criteriu în DRR 2021-2022, luând ca referință istoricul alocării din DRR 2020-2021, este de natură a pune în avantaj injust operatorul care solicită trase similare cu cele operate anterior (2020-2021).
De asemenea, în opinia Transferoviar Călători SRL, caracterul arbitrar și discriminatoriu al aplicării acestui criteriu constă în faptul că perpetuează alocarea inițială injustă, care s-a bazat pe criterii inaplicabile în situația prezentată.
- (41) Transferoviar Călători SRL consideră că CFR SA ar fi avut posibilitatea și chiar obligația să aplice în mod corect următoarele criterii:
- Criteriul proporționalității - care însă ar fi trebuit aplicat în mod corect și transparent, prin raportare la toate trasele, nu doar la cele 62 alocate inițial în planul de tren 2020-2021.



prin excluderea celor 10 trase alocate CFR Călători SA. Astfel, aplicarea corectă a criteriului proporționalității ar fi generat rezultate echitabile în alocarea de infrastructură pentru perioada 2020-2021.

- Criteriul cost/km operat pe secție - acest criteriu este de natură a asigura eficiența utilizării resurselor financiare și a competitivității activității de transport. În plus, în ipoteza în care pentru perioada 2020-2021 CFR Călători SA ar fi fost singurul operator de transport feroviar căruia i s-ar fi alocat trase pe ruta București Nord-Aeroport Henri Coandă TI, prin aplicarea exclusivă a criteriului nr. 6 din Sistemul de soluționare a diferendelor (anexa 16b) ar însemna că niciun alt operator feroviar nu ar avea posibilitatea de solicitare și alocare de trase pe acest sector.
- (42) Raportat la informațiile relevante și clarificările solicitate de Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar¹³ administratorului infrastructurii feroviare, conform adresei CFR SA nr. 4.A/1/237/09.11.2020, rezultă că acesta a transmis către operatorii de transport feroviar, pentru mersul de tren 2020-2021, un grafic de circulație cadențat cu perioada de 40 de minute. Din graficul respectiv reiese un număr de 36 de trenuri care pleacă din stația București Nord, respectiv 36 de trenuri care pleacă din stația Aeroport Henri Coandă TI, într-un interval de 24 de ore. În total, acestea reprezintă un număr de 72 de trenuri, care circulă pe această rută într-un interval de 24 de ore.
- (43) Potrivit analizei informațiilor transmise de reclamant, s-a constatat că CFR SA a publicat în DRR 2021, la Anexa nr. 17, G.2.1. pct. 8, informații referitoare la declararea infrastructurii cu capacitate saturată pe ruta București Nord - Aeroport Henri Coandă pentru planul de mers 2020-2021, în care sunt prezentate un număr de 88 trase, cu 16 trase în plus față de cele prevăzute în adresa nr. 4. A/1/237/09.11.2020, respectiv 72 trase, potrivit celor transmise de CFR SA către operatorii de transport feroviar.
- (44) Raportat la aceste informații, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar a solicitat CFR SA să precizeze care este motivul acestei neconcordanțe, între oferta de trase transmisă către operatorii de transport feroviar și numărul de trase prevăzute în Anexa nr.17, G.2.1. pct. 8 la DRR 2021. De asemenea, au fost solicitate CFR SA precizări cu privire la faptul că, în Proiectul DRR 2022, aceeași rută București Nord - Aeroport Henri Coandă TI nu apare ca fiind saturată.
- (45) În răspunsul CFR SA comunicat prin adresa nr. 4.A/1/322/15.12.2021¹⁴, cu referire la stabilirea numărului de trenuri pentru capacitatea saturată, s-a precizat că:
*„Ruta București Nord - Pajura - Mogoșoaia – Aeroport H. Coandă TI are o porțiune comună (între București Nord - Mogoșoaia) cu ruta București Nord - Pajura - Mogoșoaia – Urziceni. Inițial, pentru planul de mers 2020-2021, pentru ruta București Nord - Pajura - Mogoșoaia - Urziceni au fost alocate conform solicitărilor OTF depuse la termenele prevăzute în cadrul procesului de alocare, un număr de 8 perechi de trase (16 trase) pentru trenuri de călători și o pereche de trase (2 trase) pentru trenuri de marfă, fără a exista probleme privind capacitatea de circulație.
Ulterior, urmare a informațiilor de ultim moment privind data preconizată pentru darea în exploatare a noului tronson Mogoșoaia – Aeroport H Coandă TI (13.12.2021 - data trecerii la noul mers de tren), CFR a elaborat un grafic maximal cadențat (cu un număr maxim posibil de trase - 36 perechi trase sau 72 trase, la intervale egale) pentru ruta București Nord – Pajura - Mogoșoaia - Aeroport H Coandă TI care a fost oferit către toți OTF de călători prin actul nr. 4.A/1/237/09.11.2020.
Intervalul minim de timp care poate fi acordat între circulația a două trenuri succesive (cadența) pentru relația București Nord – Aeroport H. Coandă TI, este de aproximativ 40 de minute.”*

¹³ Prin adresa nr. RG-14724/25.11.2021.

¹⁴ Înregistrat la Consiliul Concurenței cu nr. RG-15790/16.12.2021.



minute. Același interval de timp este asigurat și pentru retur. Aceste intervale au determinat numărul total de 36 perechi de trase (72 de trase) pe durata a 24 ore (1440 minute), adică $1440 \text{ min}/40 \text{ min} = 36$ perechi trase.

Graficul maximal cadențat asigură utilizarea cu maximă eficiență atât a capacității de infrastructură cât și a materialului rulant. Acest grafic se numește maximal întrucât nu mai permite trasarea niciunui alt tren în plus.

Capacitatea unei secții (rute) de circulație este dată de cea mai mică capacitate a distanțelor de circulație ce o compun. Cea mai mică dintre capacitățile de circulație ale unei secții reprezintă capacitatea limitativă sau intervalul limitativ. Un interval limitativ poate fi comun pentru două sau mai multe rute. Distanța de circulație reprezintă porțiunea de linie dintre două stații consecutive.

Secția București Nord – Pajura - Mogoșoaia - Aeroport H Coandă T1, are intervalul limitativ pe distanța Pajura – Mogoșoaia.

În cazul de față acest interval este comun pentru două rute de circulație: București Nord - Pajura - Mogoșoaia – Aeroport H Coandă T1 și București Nord - Pajura - Mogoșoaia - Urziceni. Pe acest interval (dotat cu linie simplă) circulă trenuri aferente ambelor rute, după care din stația Mogoșoaia, rutele se despart spre Urziceni (linie dublă) și spre Aeroport H Coandă T1 (linie simplă).

Ca urmare, distanța de circulație Pajura - Mogoșoaia a devenit interval limitativ, cu un număr de 44 perechi de trase pentru trenuri de călători (8 perechi pe relația Urziceni + 36 perechi pe relația Aeroport H Coandă T1) și o pereche de trenuri de marfă (pe relația Urziceni). Acest număr de trenuri care reprezintă capacitatea secției este și cel specificat în Documentul de Referință al Rețelei (DRR) CFR pentru 2021 la Anexa 17 (Secții cu capacitate saturată) în tabelul G.2.1 pct. 8.

Având în vedere cele arătate, rezultă că nu este vorba de o neconcordanță între trasele transmise către OTF (numărul maxim de trase din graficul cadențat pentru ruta de Aeroport) și cele prevăzute în DRR (pentru cele două rute comune - Aeroport și Urziceni)."

- (46) În ceea ce privește neconcordanța între oferta de trase transmisă către operatorii de transport feroviar și numărul de trase publicat în Anexa nr. 17, G.2.1. pct. 8 la DRR 2021 și DRR 2022, CFR SA a precizat că:
- „Translația și adaptarea documentelor din Documentul de Referință al Rețelei (DRR) 2021 în proiectul DRR 2022 (inclusiv a anexei 17 - infrastructuri saturate) a fost făcută la începutul lunii decembrie 2021. Ulterior, secția București Nord – Aeroport H Coandă T1 a fost declarată ca infrastructură cu capacitate saturată, iar Anexa 17 din DRR 2021 a fost completată în consecință, fără a mai fi modificată însă și forma anexei translatată în DRR 2022. Această anexă din DRR 2022 a fost corectată în data de 10.12.2021, înaintea datei de schimbare a mersului de tren 2021/2022.”
- (47) De asemenea, potrivit precizărilor administratorului infrastructurii feroviare „în toate comunicările adresate celor doi solicitanți de trase (CFR Călători și Transferoviar Călători) pentru mersul de tren 2021/2022, CFR SA a prezentat faptul că pe secția București Nord – Aeroport H Coandă T1 alocarea de trase se face conform unui grafic maximal, cadențat, cu 72 de trase, ceea ce înseamnă că nu mai este disponibilă nicio trasă în plus.”
- (48) În urma solicitărilor de trase pe ruta București Nord - Aeroport Henri Coandă T1 pentru planul de mers 2021-2022, transmise de către cei trei operatori de transport feroviar, respectiv CFR Călători SA, Regio Călători SRL și Transferoviar Călători SRL, CFR SA a transmis, prin adresa nr. 4.A/1/624/26.11.2020 operatorilor de transport feroviar, propunerea de alocare a celor 72 de trase disponibile pe această relație, iar criteriul de alocare a fost identificat ca fiind proporționalitatea cu numărul de solicitări transmise inițial de fiecare operator.



- (49) Raportat la aceste informații, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar a solicitat CFR SA să explice care a fost calculul concret operat de către CFR SA, pe baza criteriului invocat, precum și baza legală incidentă în acest caz, pentru justificarea cifrelor respective.

De asemenea, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar a solicitat CFR SA să prezinte reglementarea în virtutea căreia CFR SA a decis deducerea unui număr de 10 trase alocate direct către CFR Călători SA, pe ruta București Nord-Aeroport Henri Coandă T1 pentru planul de mers 2020-2021, anterior alocării traselor către cei trei operatori de transport feroviar.

- (50) În răspunsul CFR SA nr. 4.A/1/322/15.12.2021, referitor la temeiul legal și calculul concret operat la alocarea inițială a traselor pe ruta București Nord – Aeroport H. Coandă T1 pentru planul de mers 2020-2021, s-au precizat următoarele:

„Deoarece în cadrul procesului de alocare pe relația București Nord – Aeroport H Coandă T1, s-a constatat că CFR SA se confruntă cu existența unor conflicte între diferite cereri, CFR SA a încercat, prin coordonarea cererilor, să asigure cea mai bună armonizare a tuturor cerințelor, în conformitate cu art. 46 alin. (1) din Legea nr. 202/2006 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare. Baza legală pentru această coordonare este art. 46 alin. (2) din Legea nr. 202/2006, prin care CFR SA în calitate de administrator de infrastructură are dreptul, în limite rezonabile, să propună capacități ale infrastructurii diferite de cele solicitate.”

- (51) CFR SA a precizat că a transmis către cei trei operatori de transport feroviar implicați, adresa nr. 4.A/1/624/26.11.2020, prin care a comunicat acestora propunerile privind modul de coordonare a capacităților concurente. Prin urmare, CFR SA a oferit un exemplu concret în vederea soluționării diferendelor, context în care a precizat:

„Calculul concret pentru propunerile CFR SA de coordonare a alocării traselor pe relația București Nord – Aeroport H Coandă T1 are la bază următoarele elemente:

a) Capacitatea maximă de infrastructură = 72 trase - conform grafic maximal cadențat

b) Solicitări OTF: - CFR Călători = 72 trase

- Regio Călători = 45 trase

- Transferoviar Călători SRL = 16 trase

c) Solicități ale capacităților de infrastructură care nu sunt concurente cu cele ale altor OTF = 10 trase (solicitate de CFR Călători în intervalul orar 22:56 – 02:00);

d) Număr de trase pentru care se înregistrează conflicte între cereri = 62 trase (72 trase - 10 trase);

e) Modul de calcul al repartizării celor 62 de trase care fac obiectul coordonării:

Denumire OTF	Număr trase solicitate	% din total de trase	Nr. trase rezultat din calcul	Propunere CFR (trase)
1	2	3	$col(4) = col(2) \times col(3)$	
CFR Călători SA	62	50,41%	31,25	30
Regio Călători	45	36,59%	22,68	22
Transferoviar Călători SRL	16	13,01%	8,07	10
Total solicitări	123	100%	62	62

- (52) Raportat la justificarea privind propunerea de alocare a traselor pentru ruta București Nord – Aeroport H. Coandă T1, aferentă planului de mers 2020-2021, CFR SA a precizat că propunerea CFR de alocare diferă ușor față de calculele efective, având în vedere că:

„- numărul de trase cu zecimale reieșit din calcul trebuie rotunjit în minus (un tren poate parcurge doar o fracțiune din distanța de circulație);



- numărul de trase alocate trebuie să fie un număr par, pentru a asigura împerecherea automotoarelor în regim de turnus dus/întors, în caz contrar, un automotor ar rămâne blocat la cap de secție (București Nord sau Aeroport H. Coandă T1).

Astfel CFR Călători și Regio Călători au acceptat reducerea numărului de trase reieșit din calcul cu 1,25 respectiv 0,68 trase, astfel încât să fie respectate cele două condiții de mai sus. Diferența devenită astfel disponibilă de 1,93 trase a fost alocată (cu acceptul celorlalți doi operatori de transport feroviar) către Transferoviar Călători, care împreună cu restul de 0,07 din trasele calculate obține încă două trase față de cele reieșite din calcul, adică 10 trase.

În aceste condiții se observă că Transferoviar Călători obține cu 2 trase mai mult decât numărul de trase reieșit din calculele matematice.

CFR SA a identificat acest mod de repartizare ca fiind singurul mod posibil de a aloca în condiții obiective cele 62 de cereri concurente, către cei trei solicitanți. "

- (53) De asemenea, potrivit precizărilor CFR SA, ulterior comunicării, prin adresa nr. 4.A/1/624/26.11.2020, către cei trei operatori de transport feroviar a acestui mod de repartizare a traselor, niciunul din cei trei solicitanți nu a formulat propuneri alternative privind soluția de alocare în acest mod a capacităților de infrastructură pe secția București Nord – Aeroport H Coandă T1.
- (54) În acest context, CFR SA a adăugat că operatorul de transport feroviar Transferoviar Călători SRL „avea posibilitatea să revină asupra solicitărilor de alocare în luna iunie 2021, când CFR a comunicat către OTF de călători (inclusiv CFR Călători și Transferoviar Călători), prin adresa 4.A/122/22.06.2021 faptul că operatorul Regio Călători a solicitat retragerea celor 10 perechi de trenuri (20 trenuri) proprii de pe ruta București Nord – Aeroport H Coandă T1, iar acestea au fost puse la dispoziția celorlalți OTF. Transferoviar Călători nu a solicitat decât una din cele 10 perechi de trase devenite disponibile, deși la alocarea inițială solicitase 16 trase (act Transferoviar Călători 1/2719/25.06.2021). CFR Călători a solicitat toate cele 10 perechi de trase rămase disponibile. În urma coordonării, s-a realizat în totalitate solicitarea Transferoviar Călători (o trasă) și 90% din solicitarea CFR Călători (9 trase)."
- (55) În ceea ce privește alocarea directă către CFR Călători SA a unui număr de 10 trase, CFR SA, prin adresa nr. 4.A/1/322/15.12.2021, a precizat următoarele:
„Alocarea unui număr de 10 trase direct către CFR Călători pe ruta de circulație București Nord – Aeroport H. Coandă T1 pentru planul de mers 2020/2021 s-a efectuat în temeiul art. 39 din Legea nr. 202/2016 și Cap. II, art. 5 din H.G. 1696/2006 privind aprobarea Regulamentului pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară, deoarece în intervalul orar aferent acestor 10 trase s-a solicitat alocare de capacitate de infrastructură doar din partea operatorului CFR Călători.
În consecință, un număr de 10 din cele 72 de trase solicitate de CFR Călători nu au făcut obiectul cererilor concurente cu trasele solicitate de ceilalți doi solicitanți, întrucât acestea aveau orele de circulație (ore de plecare/sosire) în intervalul orar 22:56 – 02:00, interval pentru care ceilalți doi OTF nu au solicitat alocare de trase.
Ca urmare, aceste trase au fost tratate ca cereri pentru care nu există cereri concurente. "
- (56) În urma analizei adresei CFR SA, nr. 4.A/1/264/06.10.2021, s-au constatat următoarele:
La data de 13.08.2020, prin adresa nr. 4.A/1/121/13.08.2020, CFR SA a propus către CFR Călători SA un număr de 38 de trenuri, la cadența de o oră, pentru ruta București Nord-Aeroport Henri Coandă T1, pentru planul de mers 2020-2021.
- (57) Ulterior acestei adrese, a existat o corespondență între CFR SA și CFR Călători SA, referitoare la stabilirea unui număr de trenuri și cadența acestora, pentru ruta București Nord-Aeroport Henri Coandă T1, pentru planul de mers 2020-2021.



(58) Având în vedere aspectele constatate, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar a solicitat CFR SA să precizeze care a fost reglementarea în virtutea căreia CFR SA a hotărât să negocieze stabilirea numărului de trenuri și cadența acestora, pentru ruta București Nord-Aeroport Henri Coandă TI, pentru planul de mers 2020-2021, cu operatorul de transport feroviar CFR Călători SA, anterior adresei nr. 4.A/1/237/09.11.2020, prin care CFR SA a transmis către toți ceilalți operatori de transport feroviar un grafic de circulație.

(59) Referitor la corespondența între CFR SA și CFR Călători SA referitoare la ruta București Nord – Aeroport H. Coandă TI, pentru planul de mers 2020-2021, prin răspunsul nr. 4.A./1/322/15.12.2021, CFR SA a susținut următoarele:

„CFR Călători, prin adresa nr. OTR3/1/124/2020 (nedată, dar primită de CFR SA în 15.06.2020) referitoare la alocarea de capacitate de infrastructură pentru planul de mers 2020/2021, a solicitat printre altele, din proprie inițiativă, probabil în contextul informațiilor circulante în presă despre finalizarea lucrărilor de execuție a liniei de cale ferată Mogoșoaia - Aeroportul H. Coandă, alocarea de capacitate de infrastructură pe această relație, în cadență la interval de 30 minute, fără însă a cunoaște detaliile tehnice ale acestei secții și în condițiile în care CFR SA nu a făcut vreo ofertă sau vreo informare asupra acestei noi rute. CFR SA nu cunoaște motivele care au stat la baza menționării unei cadențe de 30 min de către CFR Călători.”

De asemenea, CFR SA a precizat că: *„În cadrul răspunsului privind solicitările CFR Călători, CFR SA prin adresa nr. 4.A/1/121/13.08.2020 a transmis un număr de 4 anexe cu diverse studii de trase (studii folosite în mod uzual în relațiile CFR - OTF) pentru mai multe rute de circulație cuprinse în solicitările CFR Călători, printre care și anexa 3 cu studiul pentru relația București Nord – Aeroport H Coandă TI. Acest studiu a fost proiectat în condițiile în care la acel moment nu se cunoșteau caracteristicile tehnice finale ale secției, acestea nefiind încă primite de CFR SA de la execuția lucrărilor, motiv pentru care a fost estimat un interval de cadență acoperitor de 60 de minute.”*

În continuare, CFR SA a arătat că: *„Prin adresa nr. OTR 3/1/182/2020 (nedată, dar primită de CFR în 26.08.2020), CFR Călători a formulat o solicitare de alocare de capacitate pe ruta de circulație București Nord – Aeroport H. Coandă TI, prin care solicită utilizarea unui grafic cadențat la o cadență de 30 minute (fără a lua în considerare nici un element tehnic care să permită un asemenea interval de cadență și care de fapt nu este posibilă nici în prezent), solicitarea oricum diferită de cea menționată de CFR în studiul de trase înaintat anterior.”*

(60) În legătură cu aspectul precizat anterior, această solicitare a fost respinsă de CFR SA prin adresa nr. 4.A/1/201/11.09.2020 care a menționat, printre altele, faptul că: *„numai după finalizarea lucrărilor la linie și instalațiile de centralizare și semnalizare, determinarea cu exactitate a caracteristicilor tehnice ale infrastructurii feroviare și efectuarea probelor de parcurs, CFR va pune la dispoziția tuturor OTF în mod nediscriminatoriu, conform prevederilor legale, capacitatea de circulație disponibilă”.*

(61) În acest sens, CFR SA a arătat că din analiza adreselor nr. OTR3/1/194/15.09.2020 și nr. OTR3/1/203/28.09.2020, reiese că *„CFR Călători consideră în mod eronat faptul că procesul alocării de capacitate este finalizat pe ruta București Nord – Aeroport H. Coandă TI, ca urmare a studiului de trase transmis de CFR SA cu adresa nr. 4.A/1/121/13.08.2020.”*

(62) Mai mult, referitor la aceste acte ale CFR Călători SA punctul de vedere comun al CFR SA, prin adresele nr. 4.A/1/205/22.09.2020, respectiv 4.A/1/212/08.10.2020



similar cu cel transmis anterior și anume că CFR SA urma să pună la dispoziția tuturor OTF, în mod nediscriminatoriu, capacitatea de infrastructură disponibilă pentru ruta București Nord – Aeroport H. Coandă T1, numai după finalizarea lucrărilor la linie și instalațiile de centralizare și semnalizare, comunicarea caracteristicilor tehnice ale infrastructurii feroviare precum și efectuarea probelor de parcurs. De asemenea CFR SA a comunicat faptul că studiul de trase transmis „nu reprezintă sub nicio formă o alocare de capacitate”.

De asemenea, CFR SA a menționat că „la începutul lunii noiembrie 2020, urmare comunicării de către executantul lucrărilor a caracteristicilor tehnice ale noii linii și ale noilor elemente de centralizare și semnalizare, CFR SA a calculat și elaborat un grafic de circulație cadențat, la un interval de succedare de 40 minute, elaborat în funcție de noile caracteristicile tehnice primite.”

- (63) Ulterior, prin adresa nr. 4.A/1/237/09.11.2020, CFR SA a avizat apoi toți operatorii de transport feroviar de călători asupra faptului că se va deschide noua rută București Nord – Aeroport H. Coandă T1 pentru circulația trenurilor de călători, menționându-se caracteristicile tehnice ale liniei nou construite, alocarea traselor conform unui grafic de circulație cadențat, la un interval de succedare de 40 minute, orele de plecare ale primelor trenuri din stația București Nord/Aeroport H. Coandă T1, orele de plecare ale ultimelor trenuri din stația București Nord/Aeroport H. Coandă T1, precum și solicitarea adresată către toți operatorii de transport feroviar de călători de a transmite solicitările de trase pentru această nouă rută până pe data de 25.11.2020.
- (64) În urma acestei avizări, un număr de trei operatori de transport feroviar de călători au solicitat alocarea capacităților de infrastructură pe secția de circulație București Nord – Aeroport H. Coandă T1, pentru planul de mers 2020-2021.
- (65) Față de precizările CFR SA, CFR Călători SA a comunicat prin adresa nr. OTR3 /1/251/16.11.2020 că „și menține punctul de vedere exprimat cu privire la operarea trenurilor de călători pe secția București Nord – Aeroport H. Coandă T1”, motivând acest lucru pe baza unor elemente economice și în concluzie solicită „alocarea de capacitate pentru toate trenurile prevăzute în graficul de circulație comunicat de CFR SA”. În continuare, CFR Călători SA solicită detalii privind modul de alocare în cazul existenței mai multor solicitanți. Și de această dată răspunsul CFR SA transmis, cu nr. 4.A/1/613/26.11.2020, a fost similar cu cele transmise anterior prin care se comunica modul de alocare nediscriminatoriu al capacităților de infrastructură, după analizarea tuturor solicitărilor primite din partea OTF de călători, în conformitate cu legislația în vigoare.
- (66) În adresa nr. 4/3/26/07.02.2020 CFR SA a precizat faptul că „alocarea traselor pentru ruta București Nord – Aeroport H Coandă T1 pentru mersul de tren 2021-2022 a avut un caracter atipic, întrucât punerea la dispoziția OTF a elementelor necesare formulării solicitărilor de trase și ofertarea traselor, a avut loc, din considerente obiective, după termenul prevăzut în programul de alocare a capacităților de infrastructură (data de 27.08.2021 pentru trenuri InterRegio și 16.09.2020 pentru trenuri Regio).”
- (67) Referitor la stabilirea numărului de trenuri și cadența acestora pentru ruta București Nord – Aeroport H. Coandă T1, pentru planul de mers 2020-2021, cu CFR Călători SA, CFR SA, prin răspunsul nr. 4.A./1/322/15.12.2021, a făcut următoarele precizări:

„CFR nu a hotărât să negocieze și nu a negociat sub nicio formă cu CFR Călători și nici cu un alt OTF stabilirea numărului de trenuri și cadența acestora pentru ruta București Nord – Aeroport H. Coandă T1 din următoarele considerente:



a) Faptul că CFR SA a răspuns unei solicitări a CFR Călători prin care a prezentat studii de trase pentru mai multe rute de circulație, printre care și pentru ruta București Nord – Aeroport H. Coandă, nu poate fi interpretat ca o negociere. De altfel CFR SA a prezentat și altor OTF de călători studii de trase pentru rutele solicitate de aceștia, fără însă ca acestea să poată fi considerate negocieri. Aceste studii nu contravin vreunei prevederi normative, sunt elaborate și transmise în mod uzual de CFR SA către OTF și au numai un caracter informativ. Ca urmare, studiile de trasă nu creează niciun fel de obligații din partea CFR SA, cu atât mai mult în ceea ce privește alocarea traseelor.

b) CFR SA (...) a transmis prin actul 4.A/1/212/08.10.2020, faptul că studiul de trase „nu reprezintă sub nicio formă o alocare de capacitate”, comunicând totodată care sunt modalitățile de ofertare de către CFR SA și de solicitare de către OTF a traseelor, mai ales în cazul particular al secției București Nord – Aeroport H. Coandă T1. De altfel studiul de trase informativ cu cadența la 60 de minute nu a fost luat în considerare din cauza faptului că elementele tehnice finale ale secției difereau față de cele avute în vedere la elaborarea studiului, iar graficul de circulație cu cadența la 30 min solicitat de CFR Călători nici nu a fost realizat de către CFR SA întrucât nu era posibilă a asemenea cadență.

Este de remarcat faptul că pentru celelalte 3 anexe cu studii de trase (pentru alte rute de circulație) comunicate de CFR SA prin actul nr. 4.A/1/121/13.08.2020, CFR Călători nu a interpretat studiile transmise ca fiind alocare de trase.

c) De altfel, anterior adresei nr. 4.A/1/237/09.11.2020, pe lângă solicitările CFR Călători, CFR SA a primit solicitări similare de alocare de capacitate de infrastructură București Nord – Aeroport H. Coandă și din partea altor doi operatori de transport feroviar de călători, și anume:

- pentru un număr de 16 trase de la Transferoviar Călători prin actele nr. 3D/421/26.08.2020 și 1/4190/13.10.2020 care prezintă și studii de trase cu solicitările pentru orele de circulație, adresat SRCF București; SRCF București a transmis un răspuns (act nr. TR4/41/30.09.2020) similar cu cel transmis de CFR SA către CFR Călători prin actul 4.A/1/201/11.09.2020, în care menționa: „numai după finalizarea lucrărilor la linie și instalațiile de centralizare și semnalizare, determinarea cu exactitate a caracteristicilor tehnice ale infrastructurii feroviare și efectuarea probelor de parcurs, CFR SA va pune la dispoziția tuturor OTF în mod nediscriminatoriu, conform prevederilor legale, capacitatea de circulație disponibilă”.

- de la Regio Călători (adresa nr. 4666/22.09.2020) care a comunicat intenția de a solicita alocarea de capacități de infrastructură pe ruta în cauză și prin care a cerut caracteristicile tehnice ale noii linii. CFR SA a comunicat prin actul nr. 4.A/1/208/24.09.2020 că va transmite datele solicitate tuturor OTF precum și faptul că CFR SA va asigura accesul la infrastructură în conformitate cu prevederile normative în vigoare.

Precizăm că în mod similar cu CFR Călători, și ceilalți doi OTF au formulat solicitările de alocare din proprie inițiativă, fără a exista vreo comunicare prealabilă a CFR SA privind disponibilitatea liniei București Nord – Aeroport H. Coandă T1.

Din cele prezentate rezultă că CFR SA a tratat și ceilalți doi solicitanți de trase în mod similar cu CFR Călători.

Ulterior, pentru toți OTF de călători (inclusiv pentru cei trei OTF care au formulat solicitări din proprie inițiativă) CFR SA a avizat prin adresa nr. 4.A/1/237/09.11.2020 deschiderea noii rute București Nord – Aeroport H. Coandă T1 pentru circulația trenurilor de călători, modul de organizare a graficului de circulație precum și cerința de a formula solicitări pentru alocarea capacităților de circulație disponibile.

În această avizare CFR SA a menționat un alt grafic (maximal) la o cadență de 40 min, elaborat în condițiile descrise la punctul a), grafic care nu are nicio legătură cu studiul anterior (pentru o cadență de 60 min.) transmis către CFR Călători.”

- (68) În vederea clarificării tuturor aspectelor prevăzute în plângere, au fost transmise dovezile nr. RG-187/06.01.2022 către cinci operatori de transport feroviar de călători și anume:



188/06.01.2022 către CFR SA, referitoare la modalitatea de alocare a capacităților de infrastructură, în funcție de criteriile pe baza cărora se face evaluarea în vederea soluționării diferendelor privind cererile concurente legate de alocarea capacităților de infrastructură, prevăzute în anexa 16b publicată în DRR.

- (69) Din cele cinci răspunsuri primite de la operatorii de transport feroviar de călători (CFR Călători SA, Softrans SRL, Regio Călători SRL, Interregional Călători SRL și Astra Trans Carpatic SRL), trei dintre aceștia (Softrans SRL, Regio Călători SRL, Interregional Călători SRL) au precizat¹⁵ că, în opinia lor, modalitatea de alocare a capacităților de infrastructură, în funcție de criteriile pe baza cărora se face evaluarea în vederea soluționării diferendelor privind cererile concurente legate de alocarea capacităților de infrastructură, prevăzute în anexa 16b publicată în DRR al CFR SA, este echitabilă.

CFR Călători SA și Astra Trans Carpatic SRL¹⁶ au răspuns în sensul că sistemul de soluționare a diferendelor trebuie îmbunătățit, pentru a include criterii clare care să departajeze pozițiile concurente.

- (70) Cu privire la alocarea de capacitate de infrastructură, pentru planul de mers 2020-2021, CFR SA prin adresa nr. 4.A/1/33/31.01.2022¹⁷, menționează:

„CFR Călători prin actul nr. OTR3/1/124/2020 (nedatat, dar primit de CFR SA în 15.06.2020) referitor la alocarea de capacitate de infrastructură pentru planul de mers 2020/2021, a solicitat printre altele, din proprie inițiativă, probabil în contextul informațiilor circulante în presă despre finalizarea lucrărilor de execuție a liniei de cale ferată Mogoșoaia - Aeroportul H. Coandă, alocarea de capacitate de infrastructură pe această relație, în cadență la interval de 30 minute, fără însă a cunoaște detaliile tehnice ale acestei secții și în condițiile în care CFR SA nu a făcut vreo ofertă sau vreo informare asupra acestei noi rute.

În acest sens, cu respectarea prevederilor Anexelor 2.1 și 3.1 din H.G. nr. 1696/2006 privind aprobarea Regulamentului pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară în care se menționează faptul că CFR SA furnizează către operatorii de transport feroviar (OTF) studiul de trase conform cererilor, cu adresa nr. 4.A/1/121/13.08.2020, CFR SA a transmis către CFR Călători studiul de trase. În conformitate cu prevederile invocate, studiul de trase este elaborat de către CFR SA înainte de o eventuală comanda fermă înaintată de OTF către CFR SA.

OTF poate să fie de acord sau nu cu studiul de trase sau poate solicita modificarea acestuia. Rolul studiului de trase este de a da posibilitatea analizării acestuia în contextul altor solicitări (de ex. legături cu alte trenuri) și al resurselor OTF (turnus garnituri, parc necesar de locomotive și vagoane etc.).

În consecință, studiile de trase în cauză nu au fost întocmite din inițiativa CFR SA, acestea fiind transmise la solicitarea CFR Călători (din actul nr. OTR3/1/124/2020), în conformitate cu prevederile normative cuprinse în H.G. nr. 1696/2006. În acest sens este relevantă succesiunea actelor menționate, precum și conținutul acestora (CFR Călători solicită o cadență la 30 de minute, care oricum nu putea fi realizată). Aplicarea criteriului nr. 6 în cazul în care participă un OTF nou începând cu data de 19.11.2021, dată la care a intrat în vigoare Procedura Operațională privind Soluționarea diferendelor în legătură cu alocarea capacităților de infrastructură, și până în prezent, în procesul de alocare a

¹⁵ Adresa Softrans nr. 67b/19.01.2022, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG 1014/21.01.2022, adresa Regio Călători nr. 169/13.01.2022, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG 554/13.01.2022 și adresa Interregional Călători nr. 2a/4/20.01.2022, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG 1043/21.01.2022

¹⁶ Adresa CFR Călători nr. D04/17/17.01.2022, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG 640/17.01.2022 și adresa Astra Trans Carpatic nr. C1/141/19.01.2022, înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG 869/20.01.2022.

¹⁷ Înregistrată la Consiliul Concurenței cu nr. RG-1529/01.02.2022.



capacităților de infrastructură CFR SA nu a avut solicitări de trase concurente din partea unui OTF nou, ca urmare nu se poate exemplifica modalitatea de alocare în aceste cazuri. În cazul în care în cadrul procesului de alocare a capacităților de infrastructură se vor primi solicitări de trase concurente din partea unui OTF nou, în vederea asigurării unui tratament nediscriminatoriu pentru toți OTF solicitanți, la soluționarea cererilor, CFR SA nu va aplica criteriul nr. 6), pentru evaluare urmând a fi folosite celelalte criterii. ”

- (71) În cadrul ședinței din data de 28 februarie 2022, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar a hotărât solicitarea unor date și informații suplimentare, în vederea clarificării unor aspecte referitoare la:
- consultarea operatorilor de transport feroviar pe marginea *Procedurii operaționale privind soluționarea diferendelor în legătură cu alocarea capacităților de infrastructură*;
 - consultarea operatorilor de transport feroviar privind sistemul de soluționare a diferendelor publicat în anexa 16b la DRR;
 - eventuale observații transmise de operatorii de transport feroviar referitoare la cele șase criterii pe baza cărora se face evaluarea în vederea soluționării diferendelor privind cererile concurente legate de alocarea capacităților de infrastructură, în cadrul procesului de consultare a DRR 2020-2021 și DRR 2021-2022.

- (72) Drept urmare, au fost solicitate informații suplimentare prin adresele nr. RG-3077/01.03.2022 către CFR SA și nr. RG-3078/01.03.2022 către Transferoviar Călători SRL.

CFR SA, în răspunsul comunicat menționează: *„În conformitate cu prevederile din Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare, C.N.C.F. ”CFR” S.A (CFR) a elaborat și aprobat în 19.11.2020 Procedura operațională privind soluționarea diferendelor în legătură cu alocarea capacităților de infrastructură pentru rezolvarea cazurilor când se constată conflicte între diferite cereri de trase ale operatorilor de transport feroviar (OTF). ”*

- (73) CFR SA precizează că a pus la dispoziția OTF, o sinteză a *Procedurii operaționale privind soluționarea diferendelor în legătură cu alocarea capacităților de infrastructură*, care a fost publicată la data de 19.11.2020 la anexa 16b în DRR 2019/2020. Astfel, potrivit precizărilor CFR SA, *”sistemul de soluționare a diferendelor reprezintă o sinteză cu prevederile esențiale din Procedura operațională privind soluționarea diferendelor în legătură cu alocarea capacităților de infrastructură și exprimă concis elementele procedurii, asigurând o înțelegere facilă a acestora.”*
- (74) De asemenea, CFR SA arată că *”în conformitate cu art. 46 (6) din Legea nr.202/2016, acest sistem a fost stabilit și pus la dispoziția OTF prin publicare în anexa 16b din DRR 2019-2020 la data de 19.11.2020, în perioada de valabilitate a acestuia, în condițiile art.27 (3) din Legea 202/2016.”*
- (75) Totodată, CFR SA precizează că *”nu a identificat în cadrul art. 46 din Legea 202/2016 vreo prevedere care să impună consultarea OTF înaintea stabilirii acestui sistem și nu a identificat în cadrul prevederilor legale vreo clauză care să impună consultarea cu OTF asupra procedurilor operaționale elaborate de CFR înainte de intrarea în vigoare a acestora.”*
- (76) Mai mult, CFR SA precizează și faptul că *”nu a identificat în DRR ale altor administratori de infrastructură cu experiență relevantă din Europa (OBB - Austria, DB - Germania, Ferrovie dello Stato - Italia) prezentări ale procedurilor administratorilor de infrastructură, ci doar unele cazuri, scurte descrieri ale unor asemenea procese.”*



- (77) Pe de altă parte, în cadrul procesului de consultare a DRR 2020-2021 și DRR 2021-2022 CFR SA menționează că *“nu a primit nici un fel de observații din partea OTF referitoare la cele 6 criterii pe baza cărora se face evaluarea în vederea soluționării diferendelor privind cererile concurente legate de alocarea capacităților de infrastructură. De asemenea nici în cadrul documentelor circulante în cadrul procesului de alocare a capacităților de infrastructură pe relația București Nord – Aeroportul H. Coandă T1 pentru planurile de mers 2020/2021, respectiv 2021/2022. CFR nu a primit propuneri concrete din partea OTF cu privire la cele șase criterii prevăzute pentru soluționarea cererilor concurente. CFR și-a manifestat disponibilitatea de a primi orice sugestii din partea OTF referitoare la cele 6 criterii de evaluare, dar niciun OTF nu a transmis vreo propunere.”*
- (78) În răspunsul reclamantului prin adresa nr. 1/1194/07.03.2022, cu privire la eventuale observații transmise de societate către CFR SA în cadrul procesului de consultare a DRR 2020-2021 și DRR 2021-2022, se precizează că: *„Transferoviar Călători nu a transmis observații referitoare la cele 6 criterii pe baza cărora se face evaluarea în vederea soluționării diferendelor privind cererile concurente legate de alocarea capacităților de infrastructură.”*
- (79) Ulterior, după primirea răspunsului CFR SA¹⁸ nr. 4.A/1/62/09.03.2022, au fost solicitate clarificări administratorului infrastructurii privind numărul de trase, rutele de operare și operatorii de transport feroviar pentru care s-au aplicat, începând cu data de 19.11.2020, cele șase criterii de evaluare care stau la baza sistemului de soluționare a diferendelor în legătură cu alocarea capacităților de infrastructură feroviară.
- (80) În răspunsul său transmis prin e-mail¹⁹, CFR SA precizează că: *„Începând cu data de 19.11.2020 CFR a aplicat sistemul de soluționare a diferendelor în legătură cu alocarea capacităților de infrastructură doar în procesul de alocare a capacităților de infrastructură pe relația București Nord – Aeroport H. Coandă T1, după cum urmează:
- pentru planul de mers 2020/2021 (Proces verbal nr. 4.A/266/07.12.2020);
- pentru planul de mers 2021/2022 (Proces verbal nr. 4.A/1/416/23.08.2021),
ca urmare a solicitărilor de trase concurente primite din partea operatorilor de transport feroviar. În afară de cele două cazuri de mai sus nu au mai existat situații care să necesite aplicarea sistemului de soluționare a diferendelor în legătură cu alocarea capacităților de infrastructură.”*
- (81) Analiza Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar este fundamentată pe argumentele prezentate, susținerile reclamantului, precum și datele și informațiile relevante furnizate de către CFR SA și operatorii de transport feroviar de călători. Din analiza efectuată, au rezultat următoarele:
- (82) **Referitor la declararea infrastructurii cu capacitate saturată pe ruta București Nord – Aeroport Henri Coandă T1**
- Potrivit art. 47 alin. (1) din *Legea 202/2016* *„în cazul în care, după coordonarea traselor solicitate și după consultarea solicitanților, nu se pot satisface în mod adecvat cererile pentru capacități de infrastructură, administratorul infrastructurii declară imediat respectiva secțiune a infrastructurii ca fiind infrastructură saturată (...)”*.

¹⁸ Înregistrat la Consiliul Concurenței cu nr. RG-3489/09.03.2022.

¹⁹ Înregistrat la Consiliul Concurenței cu nr. RG-3640/11.03.2022.



- (83) Astfel, în conformitate cu prevederile art. 47 alin. (1) din *Legea nr. 202/2016*, a fost emisă Dispoziția directorului general al CFR SA nr. 212 din 23.12.2020, prin care se declară saturată secțiunea de infrastructură București Nord – Aeroport Henri Coandă T1, pentru intervalul de timp 04 ianuarie 2021 – 10 decembrie 2022. De asemenea, în conformitate cu prevederile art. 27 alin. (1) din *Legea nr. 202/2016*, informarea operatorilor de transport feroviar cu privire la secțiunea de infrastructură saturată, a fost făcută prin publicarea informației în cadrul *Anexei nr.17 – infrastructură saturată* din DRR 2021, actualizată în data de 29.12.2020.
- (84) Totodată, prin adresa nr. 4a/1/82/14.04.2021, CFR SA a comunicat operatorilor de transport feroviar că, în conformitate cu art. 47 și art. 51 din *Legea nr. 202/2016*, au obligația să întocmească un plan de îmbunătățire a capacității de infrastructură pe relația București Nord – Aeroport Henri Coandă T1, iar pentru a efectua o analiză cost-beneficiu a posibilelor soluții, solicită să-i fie comunicată evoluția probabilă a traficului (în perechi de trenuri) în intervalul 2022-2026.
- (85) CFR SA a primit un singur răspuns de la CFR Călători SA, care și-a manifestat interesul de a solicita pentru planurile de mers viitoare toate trasele din graficul de circulație disponibile pe secția București Nord – Aeroport Henri Coandă T1.
- (86) **Referitor la informarea operatorilor de transport feroviar de călători cu privire la numărul maxim de trase disponibile pe ruta București Nord – Aeroport Henri Coandă T1, pentru mersul de tren 2020-2021**

În conformitate cu prevederile art. 10 și art. 11 din *Legea nr. 202/2016*, administratorul infrastructurii are obligația de a asigura tuturor operatorilor de transport feroviar accesul echitabil și nediscriminatoriu la infrastructură. Prin adresa nr. 4a/1/237/09.11.2020, CFR SA a avizat toți operatorii de transport feroviar asupra faptului că va deschide, pentru planul de mers 2020-2021, ruta București Nord – Aeroport Henri Coandă T1 pentru circulația trenurilor de călători, conform unui grafic de circulație cadențat, la un interval de succedare de 40 de minute, reprezentând perioada minimă de succedare între două trenuri în același sens, conform timpilor de mers pe această distanță. Potrivit precizărilor din comunicarea CFR SA, intervalul de succedare dintre trenuri determină un număr total de 36 de perechi de trase pe durata a 24 de ore (1440 de minute).

- (87) **Referitor la publicarea în DRR 2021 a informațiilor referitoare la procesul de alocare și a procedurilor operaționale ale CFR SA intitulat *“Principii privind coordonarea cererilor concurente în legătură cu alocarea capacităților de infrastructură”* și *„Procedura de soluționare a diferendelor în legătură cu alocarea capacităților de infrastructură.”***

Potrivit art. 3 pct. 10 din *Legea nr. 202/2016*, DRR este *“documentul prin care se precizează în mod detaliat regulile generale, termenele, procedurile și criteriile pentru sistemele de tarifare și de alocare a capacităților de infrastructură, inclusiv orice alte informații de acest fel necesare pentru a permite solicitarea capacităților de infrastructură.”* Astfel, după consultarea părților interesate, administratorul infrastructurii, CFR SA, publică în DRR caracteristicile infrastructurii puse la dispoziție operatorilor de transport feroviar și informații care stabilesc condițiile de acces la infrastructura feroviară relevantă.

- (88) DRR conține, de asemenea, în conformitate cu Anexa nr. IV la *Legea nr. 202/2016*, *capitolul asupra principiilor și criteriilor pentru alocarea capacităților de infrastructură disponibile*. Acesta stabilește caracteristicile generale ale capacităților de infrastructură



pentru operatorii de transport feroviar și orice restricții în legătură cu utilizarea ei, inclusiv condițiile probabile pentru mentenanța capacităților de infrastructură.

De asemenea, specifică procedurile și termenele-limită în legătură cu procesul de alocare a capacităților de infrastructură, inclusiv criteriile speciale utilizate în timpul procesului, în special:

a) procedurile conform cărora solicitanții pot cere capacități de infrastructură de la administratorul infrastructurii;

b) condițiile pe care trebuie să le îndeplinească solicitanții;

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

d) principiile care reglementează procedura de coordonare și sistemul de soluționare a litigiilor disponibile ca parte a acestei proceduri;

e) procedurile care trebuie urmate și criteriile utilizate în situația în care infrastructura este saturată;

f) detaliile asupra restricțiilor impuse utilizării infrastructurii”.

(89) Astfel, în conformitate cu prevederile art. 46 alin. (4) și (6), din *Legea nr. 202/2016*, se constată că CFR SA a publicat în cadrul DRR 2021, în mod transparent, următoarele documente:

- „Principii privind coordonarea cererilor concurente în legătură cu alocarea capacităților de infrastructură DRR 2021” – Anexa 16a;
- „Sistemul de soluționare a diferendelor în legătură cu alocarea capacităților de infrastructură DRR 2021” – Anexa 16b.

(90) În prezent, procedurile operaționale ale CFR SA „Principii privind coordonarea cererilor concurente în legătură cu alocarea capacităților de infrastructură” și „Soluționarea diferendelor în legătură cu alocarea capacităților de infrastructură” sunt publicate pe pagina web a CFR SA la secțiunea *Proceduri Operaționale*, situată lângă secțiunea *Arhivă*.

(91) În ceea ce privește informațiile publicate în DRR referitoare la alocarea capacităților de infrastructură feroviară, operatorii de transport feroviar, inclusiv Transferoviar Călători SRL, ar fi avut la dispoziție, în cadrul procesului de consultare a DRR 2021-2022, posibilitatea de a transmite CFR SA observații și propuneri concrete privind modificarea criteriilor care stau la baza sistemului de soluționare a diferendelor, în vederea alocării traselor în mod transparent și nediscriminatoriu.

(92) Se constată însă că după publicarea în cadrul DRR 2020, la data de 19.11.2020, precum și în cadrul procesului de consultare a DRR 2021-2022, CFR SA nu a primit observații din partea operatorilor de transport feroviar referitoare la cele șase criterii pe baza cărora se face evaluarea în vederea soluționării diferendelor privind cererile concurente legate de alocarea capacităților de infrastructură.

(93) În ceea ce privește procesul de alocare a capacităților de infrastructură pe ruta București Nord – Aeroport Henri Coandă T1, pentru planul de mers 2021-2022 se constată următoarele:

Potrivit art. 27 alin. (2) din *Legea nr. 202/2016*, „conținutul documentului de referință al rețelei este prevăzut în anexa nr. IV” și „prevede un capitol asupra principiilor și criteriilor pentru alocarea capacităților de infrastructură (...) De asemenea, specifică procedurile și termenele-limită în legătură cu procesul de alocare a capacităților de infrastructură. Conține criteriile speciale utilizate în timpul procesului, în special:

a) procedurile conform cărora solicitanții pot cere capacități de infrastructură de la administratorul infrastructurii;

b) condițiile pe care trebuie să le îndeplinească solicitanții;



- c) planificarea proceselor de depunere a cererilor și de alocare, precum și procedurile care sunt urmate pentru solicitarea de informații referitoare la planificare și procedurile de planificare a unor lucrări de mentenanță programate sau neprevăzute;
- d) principiile care reglementează procedura de coordonare și sistemul de soluționare a litigiilor disponibile ca parte a acestei proceduri;
- e) procedurile care trebuie urmate și criteriile utilizate în situația în care infrastructura este saturată;
- f) detalii asupra restricțiilor impuse utilizării infrastructurii. "

- (94) Având în vedere prevederile publicate în cadrul DRR cu privire la modul în care se realizează procesul de alocare a capacităților de infrastructură feroviară, CFR SA a informat, prin adresa nr. 4/3/49/02.03.2021, toți operatorii de transport feroviar asupra calendarului de alocare a capacităților de infrastructură feroviară pe ruta București Nord – Aeroport Henri Coandă TI, pentru planul de mers 2021-2022.
- (95) Fiecare dintre cei doi operatori de transport feroviar care au aplicat pentru alocarea acestei capacități de infrastructură, CFR Călători SA și Transferoviar Călători SRL, au solicitat alocarea tuturor celor 72 de trase disponibile pe ruta în cauză. Întrucât toate aceste solicitări au constituit cereri concurente, în conformitate cu prevederile art. 46 din *Legea nr. 202/2016*, CFR SA a aplicat sistemul de soluționare a diferendelor, prevăzut în DRR anexa 16b.
- (96) Astfel, criteriile pe baza cărora se face evaluarea în vederea soluționării diferendelor privind cererile concurente legate de alocarea capacităților de infrastructură sunt următoarele:

Nr. crt.	Denumirea criteriului de evaluare	Soluționare diferend	Aplicare
1.	Existența declarației operatorului de transport feroviar asupra compatibilității materialului rulant specificat în solicitarea scrisă cu ruta de circulație	Capacitatea de infrastructură se alocă solicitantului care respectă criteriul.	Se aplică doar în cazul infrastructurilor noi.
2.	Utilizarea eficientă a capacităților de infrastructură	Capacitatea de infrastructură se va aloca solicitantului care utilizează cea mai mică capacitate de infrastructură raportată la secțiunea de infrastructură vizată de cererile concurente în același interval de timp.	
3.	Utilizarea estimată a capacității de infrastructură. Se determină cu ajutorul coeficientului K - coeficient de utilizare estimată $K = (a \cdot 4 + b \cdot 3 + c \cdot 2 + d \cdot 1) \cdot n$ unde a, b, c, și d sunt distanțele exprimate în kilometri aferente porțiunilor de linii de clasă A, B, C, respectiv D de pe trasa în discuție n - numărul de zile de circulație L (lungimea trasei) $= a + b + c + d$	Capacitatea de infrastructură se alocă cererii care are coeficientul de utilizare cu valoarea cea mai mare.	
4.	Existența solicitării spre/dinspre terminale de transport multimodale	Se decide în favoarea solicitării spre/dinspre terminale de transport multimodale.	
5.	Afectarea capacității stațiilor de cale ferată	Se decide în favoarea solicitării care afectează cel mai puțin capacitatea stației de cale ferată.	
6.	Stabilitatea în timp a trasei aflate în diferend	Se decide în favoarea solicitării celei mai apropiate (ca oră de plecare și/sau sosire) față de trasa existentă în planul de mers anterior, cu condiția ca rata de utilizare în planul de mers anterior să fie de cel puțin 50%.	Nu se aplică operatorilor de transport noi.



- (97) Potrivit precizărilor CFR SA, cei doi operatori de transport feroviar au obținut un scor egal pentru criteriile nr. 1-5, astfel încât acestea nu au fost de natură de a departaja între CFR Călători SA și Transferoviar Călători SRL.
- (98) Prin urmare, CFR SA a decis soluționarea diferendului prin aplicarea criteriului nr. 6. *Stabilitatea în timp a trasei aflate în diferend*. Astfel, pentru planul de mers 2021-2022, ambele companii au primit aceleași trase de care au beneficiat în planul de mers 2020-2021, respectiv 60 de trase pentru CFR Călători SA și 12 trase pentru Transferoviar Călători SRL.
- (99) **Referitor la procesul de alocare pe ruta București Nord – Aeroport Henri Coandă T1, pentru planul de mers 2020-2021 se constată următoarele:**
- Prin adresele nr. 4a/1/237/09.11.2020 și nr. 4a/1/253/19.11.2020, CFR SA a informat toți operatorii de transport feroviar de călători asupra deschiderii și condițiilor de circulație pe ruta București Nord – Aeroport Henri Coandă T1, pentru planul de mers 2020-2021.
- (100) Ca urmare a informării CFR SA, un număr de trei operatori au formulat 133 de solicitări de trase (cea mai mare parte reprezentând cereri concurente) după cum urmează:
- CFR Călători SA - 72 de trase (36 perechi de trenuri);
 - Regio Călători SRL - 45 de trase (22 perechi de trenuri plus o trasă de retur);
 - Transferoviar Călători SRL – 16 trase (8 perechi de trenuri).
- (101) Având în vedere existența unui număr mare de cereri de alocare concurente, conform prevederilor art. 46 din *Legea nr. 202/2016*, CFR SA a aplicat procedura privind principiile de coordonare a cererilor concurente și a propus celor trei operatori de transport feroviar următoarea soluție:
- a) Alocarea a 10 trase către CFR Călători SA în intervalul orar 22.56-02.00, întrucât în acest interval nu exista nicio altă solicitare din partea celorlalți operatori de transport feroviar și
 - b) Alocarea a 62 de trase celor trei operatori de transport feroviar, proporțional cu solicitările formulate astfel: CFR Călători SA - 30 de trase, Regio Călători SRL - 22 de trase, Transferoviar Călători SRL - 10 trase.
- (102) Soluția de alocare a capacității propusă de CFR SA a fost respinsă de cei trei operatori, motiv pentru care la data de 03.12.2020 CFR SA a organizat o consultare directă, pentru a se ajunge la un compromis. Propunerile inițiale ale CFR SA și consultarea directă au vizat ansamblul alocării traselelor pentru cei trei operatori, fiind necesar ca toate părțile să fie de acord, în caz contrar neputând fi îndeplinite cerințele de trasare (turnus automotoare, asigurarea cadenței, ocuparea liniilor de primire-expediere în garile București Nord și Aeroport– Henri Coandă T1).
- (103) Întrucât părțile nu au ajuns la o înțelegere, CFR SA, în baza prevederilor art. 46 alin. (3) din *Legea nr. 202/2016*, a propus alocarea celor 72 de trase proporțional solicitărilor formulate de cei trei operatori de transport feroviar, după cum urmează:
- CFR Călători SA - 42 de trase (21 perechi de trenuri);
 - Regio Călători SRL - 20 de trase (10 perechi de trenuri);
 - Transferoviar Călători SRL - 10 trase (5 perechi de trenuri).
- Față de propunere prezentată, toți operatorii de transport feroviar implicați au fost de acord și au acceptat soluția CFR SA.
- (104) Pe de altă parte, pe parcursul derulării mersului de tren 2020-2021, la data de 18.06.2021, Regio Călători SRL a solicitat CFR SA ca cele 20 de trase de circulație alocate pe ruta



București Nord și Aeroport– Henri Coandă T1 să fie radiate din livretul de mers al trenurilor începând cu data de 01.07.2021. În consecință, CFR SA a notificat pe ceilalți doi operatori de transport feroviar care circulau pe această rută, CFR Călători SA și Transferoviar Călători SRL, informându-i asupra capacității feroviare devenită disponibilă.

- (105) Ca urmare a notificării administratorului infrastructurii, CFR Călători SA și-a manifestat interesul de a opera toate cele 20 de trase rămase disponibile. *Transferoviar Călători*, prin adresa nr. 1/2719/25.06.2021, a solicitat alocarea unei singure perechi de trenuri (2 trase), cu condiția ca Autoritatea pentru Reformă Feroviară să acorde subvenție pentru susținerea transportului public de călători pentru aceste trase. Ca urmare a acestei situații, CFR SA a constatat că există cerere concurentă pentru o singură pereche de trenuri (2 trase), sens în care a organizat o rundă de coordonare a cererii de capacitate la care CFR Călători SA nu s-a prezentat.
- (106) În aceste condiții, CFR SA a alocat 18 trase (9 perechi de trenuri) pentru CFR Călători SA și 2 trase (o pereche de trenuri) pentru Transferoviar Călători SRL. Ambii operatori și-au manifestat ulterior acceptul pentru acest mod de repartizare a traseelor.
- (107) Astfel, începând cu data de 01.07.2021 și până în prezent, pe ruta București Nord – Aeroport Henri Coandă T1 operează două companii:
- CFR Călători SA - total 60 de trase (42 trase alocate inițial plus 18 trase preluate de la Regio Călători SRL);
 - Transferoviar Călători SRL – total 12 trase (10 trase alocate inițial plus 2 trase preluate de la Regio Călători SRL).

V. CONCLUZII

- (108) În ceea ce privește afirmația Transferoviar Călători SRL, conform căreia, prin adresa nr. 4.A/1/237/09.11.2020, CFR SA a anunțat deschiderea circulației pentru călători pe noua linie de cale ferată în cursul lunii decembrie pentru a fi inclusă în planul de mers 2020-2021, fără a preciza numărul maxim de trase disponibile pe această rută, astfel încât fiecare operator feroviar să solicite în mod transparent și fundamentat un anumit număr de trase, în urma analizei efectuate, s-au constatat următoarele:
- (109) Prin adresa nr. 4.A/1/237/09.11.2020, CFR SA a informat toți operatorii de transport feroviar de călători asupra faptului că se va deschide noua rută București Nord - Aeroport Henri Coandă T1 pentru circulația trenurilor de călători, menționându-se faptul că trenurile vor circula conform unui grafic de circulație cadențat, la un interval de succedare de 40 minute.
- (110) Deși CFR SA nu a precizat în mod concret, numeric, numărul de trase, dar având în vedere că intervalul de 40 de minute reprezintă perioada minimă de succedare între două trenuri în același sens, conform timpilor de mers pe distanța respectivă, rezultă că acest interval determină un număr total de 72 de trase (36 de perechi de trase) pe durata a 24 de ore (1440 minute), respectiv $1440 \text{ min}/40 \text{ min} = 36$ perechi trase.
- (111) Prin urmare, afirmația Transferoviar Călători SRL conform căreia CFR SA nu a precizat numărul maxim de trase disponibile pe această relație, astfel încât fiecare operator de transport feroviar să solicite în mod transparent și fundamentat un anumit număr de trase, nu poate fi reținută.
- (112) Prin plângerea înaintată, Transferoviar Călători SRL a reclamat procedura de alocare a capacității pe relația București Nord – Aeroport Henri Coandă T1 practică de CFR SA care, în opinia sa, încalcă principiile definite în *Legea nr. 202/2016* referitoare la



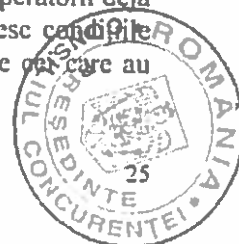
de a furniza tuturor operatorilor de transport feroviar în condiții echitabile, nediscriminatorii și transparente dreptul de acces la infrastructura feroviară.

- (113) În urma analizei procesului de alocare a rutei București Nord – Aeroport Henri Coandă T1, pentru planul de mers 2020- 2021, s-au constatat următoarele:
- (114) Prin adresa nr. 4.A/1/624/26.11.2020, CFR SA a transmis tuturor operatorilor de transport feroviar propunerea de alocare a traseelor disponibile pe această rută, criteriul de alocare fiind proporționalitatea cu numărul de solicitări transmise inițial de fiecare operator.
- (115) Ulterior, în urma contestărilor, prin adresa nr 4.A/1/267/07.12.2020, CFR SA a anunțat că nu poate departaja operatorii în baza criteriilor din anexa 16b din DDR, astfel că a stabilit soluții alternative, care au fost în concordanță cu procedurile de alocare în vigoare.
- (116) De asemenea, se constată că în cadrul procesului de alocare a rutei București Nord – Aeroport Henri Coandă T1, pentru planul de mers 2020-2021, CFR SA a respectat procedurile de lucru aflate în vigoare și pe care reclamantul le cunoștea. De asemenea, reclamantul și-a exprimat acordul cu privire la numărul de trasee care urmau a fi alocate prin procesul verbal nr. 4.A/263/03.12.2020, fără ca la acel moment să sesizeze Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar.
- (117) Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar reține și faptul că alocarea unor astfel de trasee, are drept efect prestarea unor servicii pe o perioadă de circa un an de zile, respectiv până în luna decembrie 2022, iar reclamantul a transmis acordul său pentru alocarea acestor trasee, acord ce a precedat încheierea unor raporturi contractuale. De asemenea, se reține și faptul că reclamantul nu a fost de acord cu modalitatea de alocare, însă acesta a acceptat în final condițiile impuse de CFR SA, întrucât dacă nu ar fi fost de acord cu aceste condiții, ar fi fost practic exclus de la rezultatul procedurii de alocare, traseele propuse de CFR SA urmând să fie realocate, așa după cum reiese din informațiile deținute.
- (118) Pe de altă parte, ruta București Nord – Aeroport Henri Coandă T1 asigură interconectarea, din punct de vedere al legăturilor asigurate de trenurile de călători, cu alte rute conexe care au punct de plecare/sosire în stația București Nord, iar modificarea acestora poate perturba activitatea de transport feroviar de călători pe rutele respective. Prin urmare, furnizarea serviciului pe această rută legată de alte trasee conexe are un caracter de interes public, iar orice perturbare a acestuia poate afecta regularitatea transportului feroviar de călători. Cu toate că această rută are un caracter de interes public, CFR SA trebuie să aloce traseele în mod transparent și nediscriminatoriu, pe baza unor criterii clare, care să nu permită favorizarea unui operator în defavoarea celui alt, indiferent că este vorba despre operatorul de stat sau cei privați.
- (119) În decizia de alocare a capacităților de infrastructură pe ruta București Nord – Aeroport Henri Coandă T1, pentru planul de mers 2021-2022, CFR SA a aplicat drept criteriu de departajare punctul nr. 6 din anexa 16b din DRR 2021-2022 referitor la sistemul de soluționare a diferendelor.
- (120) Potrivit susținerilor Transferoviar Călători SRL din adresa nr. 1/4608/05.10.2021, criteriile nr. 1-5 din sistemul de soluționare a diferendelor nu sunt de natură să departajeze operatorii, singurul criteriu care are această funcție, teoretic, fiind criteriul nr. 6. Acest aspect este confirmat și de CFR SA, care consemnează în procesul verbal nr. 4A/1/416/23.08.2021, faptul că nu a fost posibilă departajarea acestora prin aplicarea criteriilor nr. 1-5 și drept urmare pentru alocare se aplică criteriul nr. 6.



Totodată, reclamantul menționează că aplicarea acestui criteriu în DRR 2021-2022, luând ca referință DRR 2020-2021 „*pune în avantaj injust operatorul care solicită trase similare cu cele operate anterior (2020- 2021).*” Totodată, în opinia Transferoviar Călători SRL, „*caracterul arbitrar și discriminatoriu al aplicării acestui criteriu constă în faptul că perpetuează alocarea inițială injustă, care s-a bazat pe criterii inaplicabile în speță.*”

- (121) Ca urmare a informațiilor analizate, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar reține și faptul că CFR SA a aplicat, până în prezent, cele șase criterii pe baza cărora se face evaluarea în vederea soluționării diferendelor privind cererile concurente legate de alocarea capacităților de infrastructură, doar în procesul de alocare a capacităților de infrastructură pe ruta București Nord – Aeroport H. Coandă T1, pentru planul de mers 2020-2021 și pentru planul de mers 2021-2022.
- (122) În ceea ce privește criteriul nr. 6 aplicat de CFR SA pentru departajarea celor doi competitori, este evident că acesta conferă competitorului care are deja un număr de trase alocate un avantaj competițional și din acest punct de vedere are un caracter discriminatoriu și inechitabil.
- (123) De asemenea, din analiza criteriilor utilizate rezultă faptul că acestea sunt stabilite exclusiv de către administratorul infrastructurii, fără a avea un temei legal, iar aplicarea acestora nu garantează, în lipsa unei proceduri de alocare competitive pe această rută (licitație) accesul pe piață nediscriminatoriu și echitabil al tuturor operatorilor de transport feroviar de călători, care dețin capacitatea necesară pentru furnizarea serviciului.
Pe de altă parte, CFR SA trebuie să se asigure că operatorii au capacitatea necesară pentru furnizarea serviciilor la timp și în parametrii de calitate solicitați, precum și să urmărească furnizarea acestora, în condițiile stabilite. Este necesar ca aceste criterii utilizate în procesul de alocare a traselor, să aibă în vedere aspecte precum: disponibilitatea materialului rulant deținut/utilizat de operatorul de transport feroviar care solicită alocarea de capacitate, dar și obligația operatorului de transport feroviar de a opera pe toate trasele solicitate/alocate, iar în cazul în care aceștia se retrag în cursul anului de pe acestea, în lipsa unui motiv temeinic justificat, un sistem eficient de penalități.
Prin urmare, administratorul infrastructurii feroviare trebuie să stabilească și să aplice criterii de bonitate, capacitate de operare și eficiență pentru utilizarea traselor, inclusiv, dacă se consideră oportun, criterii de bună execuție a contractelor anterioare, în ceea ce privește prestarea serviciilor de către operatorii feroviari, pe care să le aplice ulterior în mod nediscriminatoriu și echitabil.
- (124) Prin adresa nr. 4.A/1/33/31.01.2022, înregistrată cu nr. RG-1529/01.02.2022, CFR SA a susținut că „*În cazul în care în cadrul procesului de alocare a capacităților de infrastructură se vor primi solicitări de trase concurente din partea unui OTF nou, în vederea asigurării unui tratament nediscriminatoriu pentru toți OTF solicitanți, la soluționarea cererilor, CFR SA nu va aplica criteriul nr. 6, pentru evaluare urmând a fi folosite celelalte criterii.*”
- (125) În contextul mențiunilor CFR SA, este neclar cum se pot atribui capacitățile disponibile de infrastructură în cazul în care toți solicitanții (actuali sau noi) obțin același punctaj, eliminând aplicarea criteriului nr. 6 pentru departajarea operatorilor deja prezenți, în raport cu operatorii noi, fără a exista un tratament discriminatoriu sau a se impune alte condiții care au ca efect eliminarea de pe anumite rute a unor operatori.
- (126) În situația alocării rutelor pentru un nou an, aplicarea criteriului nr. 6 pentru operatorii deja existenți pe piață este discriminatorie și inechitabilă, întrucât, deși îndeplinesc condițiile legale și au un punctaj egal cu cel al concurenților, sunt defavorizați față de cei care au avut anul anterior mai multe trase alocate.



(127) Prin urmare, operatorul care își exprimă dezacordul cu privire la alocarea traselor, la finalul procedurii de soluționare a diferendelor, este nevoit să accepte practic propunerea administratorului infrastructurii, sub sancțiunea realocării traselor propuse către alți operatori.

CONSILIUL NAȚIONAL DE SUPRAVEGHERE DIN DOMENIUL FEROVIIAR

ÎN NUMELE LEGII

DECIDE

Art. 1. În temeiul art. 56 alin. (2) lit. c), coroborat cu art. 56 alin. (4) lit. b) și lit. c) din *Legea nr. 202/2016*, admite plângerea formulată de TRANSFEROVIAR CĂLĂTORI SRL împotriva Companiei Naționale de Căi Ferate "CFR" SA, cu privire la procedura de alocare de capacitate pe ruta București Nord – Aeroport Henri Coandă T1, pentru planul de mers 2021-2022, întrucât aplicarea, de către CFR SA, a criteriului nr. 6 prevăzut în sistemul de soluționare a diferendelor din anexa 16b din DRR, are un caracter discriminatoriu și inechitabil față de operatorii de transport feroviar de călători.

Art. 2. În temeiul prevederilor art. 56 alin. (4) lit. c) din *Legea nr. 202/2016*, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar impune CFR SA următoarele măsuri:

- a) eliminarea criteriului nr. 6 "*Stabilitatea în timp a trasei aflate în diferend*" și revizuirea tuturor criteriilor cuprinse în sistemul de soluționare a diferendelor prevăzut în anexa 16b din DRR;
- b) supunerea noilor criterii de soluționare a diferendelor spre consultarea operatorilor de transport feroviar și ulterior, publicarea acestora în DRR;
- c) realocarea echitabilă și nediscriminatorie a capacității de infrastructură feroviară pentru ruta București Nord – Aeroport Henri Coandă T1, conform noilor criterii stabilite, pentru restul mersului de tren 2021-2022.

Art. 3. Măsurile vor fi implementate de CFR SA până la data de 20 mai 2022 și incluse în DRR 2022-2023. Noile criterii de soluționare a diferendelor vor fi aplicate de către CFR SA pentru restul mersului de tren 2021-2022 și ulterior, pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară pentru planul de mers 2022-2023.

Art. 4. CFR SA are obligația de a notifica Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, în cel mult 40 de zile de la data comunicării prezentei *Decizii*, implementarea măsurilor impuse prin prezenta *Decizie*.

Art. 5. Nerespectarea măsurilor impuse de către Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar prin *Decizie* constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 0,1% la 0,4% din cifra de afaceri totală realizată de întreprinderea în cauză în anul financiar anterior sancționării, în conformitate cu prevederile art. 61 alin. (1) lit. a) din *Legea nr. 202/2016*.

Art. 6. În temeiul prevederilor art. 56 alin. (7) din *Legea nr. 202/2016*, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar recomandă Ministerului Transporturilor și Infrastructurii inițierea unui proiect de revizuire a *HG nr. 1696/2006 privind aprobarea Regulamentului pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară*, în sensul alinierii prevederilor din actul normativ cu cele din Anexa nr. VII la *Legea nr. 202/2016* referitoare la modul stabilirii și aplicării calendarului procesului de alocare a capacităților de infrastructură de către CFR SA.



Art. 7. Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, prin Direcția Supraveghere Transporturi - Serviciul de Supraveghere din Domeniul Feroviar, va monitoriza implementarea măsurilor și a recomandării prevăzute în prezenta *Decizie*.

Art. 8. Prezenta *Decizie* intră în vigoare la data comunicării acesteia.

Art. 9. Prezenta *Decizie* poate fi contestată la instanța de contencios administrativ, conform art. 57 alin. (2) din *Legea nr. 202/2016*, la Curtea de Apel București, în termen de 30 de zile de la comunicare.

Art. 10. În conformitate cu art. 57 alin. (1) din *Legea nr. 202/2016*, prezenta *Decizie* va fi publicată pe pagina de internet a Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar și va ține seama de interesele legitime ale părților în cauză, astfel încât secretul de afaceri să nu fie divulgat.

Art. 11. Prezenta *Decizie* se comunică către:

Transferoviar Călători SRL, cu sediul în județul Cluj, str. Tudor Vladimirescu nr. 2-4, Cluj Napoca, cu adresa de corespondență București, Calea Buzești nr. 63-69 bl. A3, et. 1 ap. 2, sector 1, în calitate de societate reclamantă.

Compania Națională de Căi Ferate "CFR" SA, cu sediul în București, B-dul. Dinicu Golescu nr. 38, sector 1, în calitate de societate reclamată.


Bogdan ~~Marius~~ **CHIRTOIU**
