



**Modul de tratare a propunerile OPSFPR și OTF
la contractul de acces pentru 2017 comunicate
în ședința comună CFR-OTF din data de 8.11.2016**

La ședința comună de analiză a prevederilor propunerii de contract de acces pentru anul 2017 prezentată pe site-ul CFR au fost participat reprezentanți ai 9 OTF din cei 29 care au în prezent încheiate contracte de acces. Reprezentanții OPSFPR nu au participat

În cadrul ședinței au fost analizate propunerile primite de la 3 OTF și de la OPSFPR, acestea fiind singurele materiale primite de CFR până la data de 08. 11.2016. Față de propunerile OTF, CFR a prezentat următoarele puncte de vedere:

A. OPSFPR (Organizația Patronala a Societăților Feroviare private din România):
(numerotarea răspunsurilor este corespondența cu cea din actul OPSFPR)

1.– Începând din anul 2004 CFR are publicate în DRR criteriile pentru sistemele de tarifare iar începând cu 2014 a publicat și procedurile specifice;

2. – În proiectul de contract de acces pentru anul 2017 la art. 9.5 este deja cuprinsă solicitarea OPSFPR;

- CFR va analiza oportunitatea publicării în DRR a procedurilor care trebuie urmate în cazul oferirii rutelor alternative datorită închiderilor de linie sau a secțiunilor de infrastructură cu capacitate saturată;

3. – Acordarea reducerilor TUI nu face parte din contractul de acces. Acest tip de facilitati sunt aplicate pe baza unor convenții separate încheiate cu OTF cu prevederi specifice și care sunt conditionate de anumite condiții, comunicate de altfel către OTF (de ex OTF nu trebuie să înregistreze datoriile față de CFR), și ca urmare nu pot fi contractate dinainte. În prezent 8 OTF au încheiat astfel de convenții. Pentru reducerile TUI la trenurile combinate (tip RO-LA și transcontainer), până la această dată, nu au fost solicitări din partea OTF.

4. – CFR are publicat încă din anul 2004 în DRR orarul secțiilor de circulație cu activitatea suspendată. Acest sistem este aplicat în vederea reducerii costurilor CFR și implicit al nivelului TUI aplicat OTF. Nu se poate întocmi un tarif specific deoarece sunt condiții diferite de normare a personalului în fiecare stație de pe fiecare din secțiile de circulație respectivă în funcție de dotarea tehnică a acestora și de aceea contravaloarea acestor prestații se stabilește pe baza de deviz.

CFR ia în considerare întocmirea unor instrucțiuni cu modul de întocmire a acestor devize, instrucțiuni care să fie transmise către sucursalele regionale și care să aibă în vedere costurile efective ale CFR cu activarea personalului pe perioada suspendării.

5. – Intervalul de suspendare nu se poate reduce oricând și oricum, întrucât el este stabilit în conformitate cu „pauzele” de circulație din mersul trenurilor care este întocmit însă conform solicitărilor OTF.

- CFR a dezvoltat și implementat din fonduri proprii un sistem informatic (ImComm) pentru gestionarea acceptării trenurilor care circulă spre stațiile Complexului Constanța Port, sistem la care participă CFR, OTF, operatorii de exploatare portuară (OEP) și Administrația Porturilor Maritime. Din moment ce operatorii portuari acceptă un tren în sistem CFR este obligată să îl îndrume în stația portuară, dar de cele mai multe ori capacitatea de descarcare a OEP este mai mică decât ritmul

trenurilor sosite. Oricum, acestea sunt probleme de exploatare curentă, care nu fac obiectul contractului de acces.

- CFR respectă prevederile normative privind modul de calcul al TUI. In HG 232/2016 este prezentată atât metodologia de calcul al TUI, cât și clasificarea secțiilor de circulație. Trebuie menționat că începând cu anul 2014, CFR a asigurat o detaliere amănunțită a claselor de linii, astfel încât acum sunt peste 1400 de secții față de 700 de secții în anii anteriori. De fapt CFR face importante eforturi pentru efectuarea lucrărilor la linie tocmai pentru a asigura parametrii tehnici necesari ai infrastructurii feroviare în scopul satisfacerii cerințelor OTF.

În plus, în Legea 202/2016 privind transpunerea Directivei 34 a UE, precizează că TUI să se poată calcula pe perioade de timp suficiente pentru a evita variațiile dese și disproporționate ale acestuia.

6. Stabilirea regulilor de tarifare specifice este deja legiferată nu prin OMT ci mai mult, prin hotărâri de guvern (de ex HG 232/2016 – Contractul de activitate al CFR, Anexa 4 – Metodologia de calcul a TUI, modul de aplicare al tarifelor conexe și lista acestora). Oricum în legea 202/2016 această prevedere nu mai există.

De altfel modul de stabilire a tarfelor care nu fac parte din TUI este prevăzut în HG 581/1998 privind înființarea CFR ca sarcină a Consiliului de Administrație al CFR.

7. – Nu se poate introduce în contractul de acces la trafic de călători un articol referitor la obligația CFR de a urmări, certifica și transmite spre avizare lunară la MT situația volumului de trenKm realizat de OTF. Există între CFR și MT un Contract de activitate a CFR unde există această prevedere.

8. – Garanția se poate solicita de la OTF care au un rating de credit scăzut, rating de credit întocmit de o agenție de rating financiar. CFR a încheiat un contract prin care a achiziționat serviciul de evaluare a ratingului de credit a operatorilor de transport feroviar (OTF) iar rezultatele sunt în curs de analizare.

B. CER Fersped :

(numerotarea răspunsurilor este corespunzătoare cu cea a articolelor din contractul de acces)

Art. 1.8 – Intrarea în vigoare a Legii 202 impune modificarea codurilor de întârziere și, în termen de 3 luni de la publicarea acesteia, va trebui să se modifice și instrucțiunile aferente (de ex. Instrucția 099/2006 privind programarea și analiza circulației trenurilor), pentru care CFR a elaborat deja propunerile necesare;

Art. 11.1 – sintagma „în cât mai scurt timp” este valabilă și pentru OTF (de ex. sunt dese situațiile când mecanicul nu comunică decât cu mare întârziere defectarea locomotivei, timp în care trenul stă în linie curentă și perturbă activitatea de circulație). Se asimilează cu sintagma „când s-a luat la cunoștință”;

Art. 25.1 – Asigurarea solicitată de CFR este cea prezentată la AFER, așa cum s-a procedat și până acum.

Art. 29.2 – CFR a prezentat în cadrul ședinței din 8.11.2016 criteriile de evaluare a ratingului de credit comunicate de către firma de evaluare contractată de CFR.

Așa cum am mai arătat, analizarea rezultatelor evaluării este în curs de realizare.

C. Regiotrans:

(numerotarea răspunsurilor este corespunzătoare cu cea a articolelor din contractul de acces)

Art. 29.1 – Nu se poate menținerea formei vechi a articolului cu păstrarea garanțiilor prin gaj/ipotecă, datorită Regulamentului 10/2015 a UE care este obligatoriu.

Art 29.2 - Criteriile de solicitare a garanției se vor publica înainte de semnarea contractului de acces pentru 2017.

Anexele 1, 4 și 5 au serviciile specifice pentru traficul de călători așa cum sunt prevăzute în contractul actual. Pe site-ul DRR a fost publicată varianta pentru traficul de marfă, care este mai generală.

D. Grup Feroviar Român (proponeri primite de CFR în timpul ședinței) :
(numerotarea răspunsurilor este corespondența cu cea a articolelor din contractul de acces)

Art. 5.1 – termenul de scadență nu poate fi modificat, fiind stabilit prin Legea 74/2013.

Art. 5.2 – „Dacă OTF nu va achita contravaloarea prestației facturate până la termenul de scadență, CFR poate suspenda accesul pe infrastructura feroviară, începând cu ziua următoare expirării acestei perioade.” - Este introdus pentru OTF care nu au constituită garanția. CFR va analiza totuși această prevedere în funcție de rezultatul evaluării ratingului de credit al OTF.

Art. 8.1 – introducere subpunct „e) –toate închiderile de linii programate” – această solicitare este cuprinsă în art. 9.

Art. 11.6 – solicitarea de articol suplimentar cu stabilirea cauzelor abaterilor de orarul convenit, atât în contul CFR cât și al OTF, cu referire la Regimul de performanță al circulației trenurilor pe rețeaua CFR. CFR arată că aceasta este cuprinsă deja la art. 11.4.

Oricum este necesară modificarea instrucției 099 – în funcție de prevederile anexei VII a legii 202/2016. Informatica Feroviară a dat asigurări că va finaliza programul software pentru ”Regimul de performanță a circulației trenurilor pe rețeaua CFR” apoi va trebui să fie corelat cu prevederile Legii 202/2016.

Lista cu încadrarea secțiilor este în curs de revizuire în vederea introducerii în Contractul de activitate al CFR pentru anul 2017, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Art. 19.1 – introducere alineat nou – CFR va analiza acest lucru, condiționat însă de aplicarea pe baza de reciprocitate (adică și OTF să fie răspunzător de pierderile CFR de ex. dacă trenurile nu pleacă la ora programată din cauza OTF);

Art. 20.2 – a fost introdus de CFR întrucât este vorba de răspunderea pentru neconformitățile dintre datele înscrise de OTF în ”arățarea trenului” și cele din scrisoarea de trasură (care nu este gestionată de CFR). CFR ia în considerare și introducerea altor elemente (masă încărcăturii pe vagon, etc.).

Art. 29. – Nu se poate menținerea formei vechi a articolului cu menținerea formei de garanție prin gaj/ipotecă, datorită Regulamentului 10/2015 a UE care este obligatoriu.

Art. 32. pct. 32.1.5 - CFR va analiza această prevedere.

Art. 39. – Litigii - CFR consideră oportună pastarea actualelor prevederi. Implicarea Consiliului de supraveghere din domeniul feroviar în prevederile privind litigiile contractuale nu este conformă cu prevederile normative.

Nota CFR

In versiunea 2 a proiectului de contract de acces publicată în anexa 4 a DRR pe site-ul CFR.ro au fost făcute și modificările necesare pentru a asigura conformitatea cu legea 202/2016, la art. 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 2.2, 2.3, și 4.4 precum și la anexele 3,4,5 și 6.

Aceste modificări au fost necesare deoarece prevederile de la pct 3c) din anexa 2 a OG89/2003 referitoare la ”servicii furnizate instalațiilor de acces” trebuie cuprinse ca servicii asigurate de CFR în cadrul pct. 2 din anexa 2 Legea 202/2016, adică în anexei 4 la contractul de acces. Ca urmare acestea au trebuit excluse și din TUI (art.2.2 și 2.3 din contractul de acces).

Situația rămâne practic neschimbată față de actualul mod de lucru.