

REGIO CĂLĂTORI S.R.L.

BRAŞOV, str. AUTOMOTOARELOR, nr. 10, biroul nr. 3, C.I.F. RO 35323853, J08/2080/2016

COD IBAN: RO72 INGB 0000 9999 0544 8202 - ING BANK

Nr. **1105** / 21.02.2020

CĂTRE:

MINISTERUL TRANSPORTURILOR, INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚIILOR

București, sector 1, Bulevardul Dinicu Golescu, nr. 38

Domnului ministrului, LUCIAN NICOLAE BODE

Referitor la: *Proiectul OMTIC pentru modificarea și completarea anexei la OMT nr. 683/2017 privind aprobarea tarifelor pentru prestațiile de activități specifice efectuate de Autoritatea Feroviară Română - AFER*

Subscrisa, **REGIO CĂLĂTORI S.R.L.**, cu sediul în Brașov, str. Automotoarelor, nr. 10, biroul 3, jud. Brașov, înmatriculată la Oficiul Registrul Comerțului de pe lângă Tribunalul Brașov sub nr. J08/2080/2016, având cod unic de înregistrare (CUI) 35323853, în calitate de operator de transport feroviar de călători, reprezentată legal prin director general dl. Valentin CIAPRAZ, având în vedere Proiectul OMTIC pentru modificarea și completarea anexei la OMT nr. 683/2017 privind aprobarea tarifelor pentru prestațiile de activități specifice efectuate de Autoritatea Feroviară Română – AFER (denumit în continuare „*Proiectul*”), aflat în procedură de consultare publică, prin prezenta formulăm următoarele observații:

- ❖ **Lipsa evaluării impactului pe care îl creează proiectul asupra subiecților cărora li se adresează**

Potrivit art. 6 (2) și (3) din Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare:

„(2) Pentru fundamentarea noii reglementări se va porni de la dezideratele sociale prezente și de perspectivă, precum și de la insuficiențele legislației în vigoare.

(3) Proiectele de acte normative se supun spre adoptare însoțite de o expunere de motive, o notă de fundamentare sau un referat de aprobare, precum și de un studiu de impact, după caz”.

Conform art. 7 intitulat „*Evaluarea preliminară a impactului noilor reglementări*”, din aceeași Lege:

„(1) Evaluarea preliminară a impactului proiectelor de lege, a propunerilor legislative și a celorlalte proiecte de acte normative reprezintă un set de activități și proceduri realizate cu scopul de a asigura o fundamentare adecvată a inițiativelor legislative. Evaluarea preliminară a impactului presupune identificarea și analizarea efectelor economice, sociale, de mediu, legislative și bugetare pe care le produc reglementările propuse”.

(2) Evaluarea preliminară a impactului proiectelor de acte normative este considerată a fi modalitatea de fundamentare pentru soluțiile legislative propuse și trebuie realizată înainte de adoptarea actelor normative”.

Proiectul propus spre adoptare este însoțit de un Referat de aprobare care nu îndeplinește în totalitate cerințele prevăzute de prevederile legale citate mai sus. Astfel, deși Referatul de aprobare identifică necesitatea modificărilor și completărilor OMT 683/2017 ca urmare a insuficienței legislației în vigoare prin raportare la noile reglementări europene-Directivele Europene 2016/797, 2016/798 și naționale – OUG 73/2019, Referatul de aprobare **NU CUPRINDE NICIO EVALUARE A IMPACTULUI ECONOMIC ASUPRA SUBIECTILOR CĂRORA LI SE ADRESEAZĂ MODIFICĂRILE/COMPLETĂRILE**. Referatul de aprobare doar menționează Hotărârea Consiliului de conducere a AFER nr. 1/15.01.2020 și actul AFER nr. 2020/35/ 20.01.2020, documente al căror conținut nu îl cunoaștem. De asemenea, nu sunt cunoscute nici motivele care au stat la baza elaborării acestor acte și nici dacă anterior elaborării acestora au fost avute în vedere efectele pe care le vor crea asupra subiecților cărora li se adresează.

Urgența adoptării Proiectului este fundamentată strict prin raportare la apariția unor noi reglementări europene, Proiectul nefiind însoțit de un studiu de impact care să identifice și să analizeze efectele în plan economic, social, de mediu, legislative și bugetare, după caz. **SUBLINIEM CĂ ESTE IMPERIOS NECESARĂ REALIZAREA ACESTUI STUDIU DE IMPACT ȘI CONSULTAREA TUTUROR ACTORILOR/SUBIECTILOR VIZAȚI DE EFECTELE noilor reglementări propuse spre adoptare, având în vedere că nivelul noilor tarife afectează în mod grav capacitatea de plată a întreprinderilor feroviare și majorează în mod exponential sarcina financiară impusă acestora.** Subliniem că identificarea și analizarea efectelor care vor fi create de Proiect trebuie să fie efectuată anterior intrării în vigoare a modificărilor/completărilor propuse.

❖ Lipsa de claritate și predictibilitate a Proiectului

Claritatea și predictibilitatea actelor normative reprezintă o garanție a stabilității soluțiilor legislative. Această obligație este instituită de art. 23 din Legea nr. 24/2000, intitulat „*Stabilitatea soluțiilor legislative*”:

„(1) Pentru alegerea unor soluții judicioase și durabile se pot elabora mai multe variante posibile, evaluându-se efectele previzibile ale soluțiilor preconizate.

(2) Soluțiile legislative avute în vedere trebuie să prezinte suplete pentru a realiza îmbinarea caracterului de stabilitate a reglementării cu cerințele de perspectivă ale dezvoltării sociale".

Față de prevederile OMT în vigoare, care sunt clare cu privire evidențierea, nivelul și calculul tarifelor, noile modificări/completări sunt lipsite de claritate și de predictibilitate.

Această lipsă conduce la posibilitatea de interpretare eronată a dispozițiilor preconizate, în defavoarea subiecților cărora li se adresează, fapt ce va crea puteri discreționare în favoarea A.F.E.R. (prin organisme din subordine). Cu titlu de exemplu, denumirea unor tarife nu este suficient de clară și nu specifică ansamblul de operațiuni/activități care sunt cuprinse în acel tarif. Exemplu:

Pct. 32.1.1.4. Evaluare vehicule feroviare motoare.

Pentru evitarea oricărora nelămuriri/interpretări, propunem introducerea unei note explicative referitoare la aplicarea acestui tarif, cu următorul conținut:

„Notă: Tariful se aplică exclusiv pentru vehiculul feroviar motor, indiferent de configurația constructivă”.

Precizăm că tariful actual prevăzut în OMT 683/2017 este aplicat în mod eronat din cauza lipsei de claritate/predictibilitate a textului legal. Astfel, în cazul automotoarelor tip X4500, acest tarif se aplică individual, atât pentru vehiculul feroviar motor (care asigură tracțiunea), cât și pentru vehiculul feroviar nemotorizat (remorca).

Pct. 32.1.2 din Tabelul nr. 2: Audit în vederea eliberării/reînnoirii și verificării menținerii condițiilor de eliberare a certificatului unic de siguranță, cu cele 2 componente 32.1.2.1. și 32.1.2.2. Nu este clar:

- care sunt activitățile specifice/concrete de realizare a auditului?;
- care este frecvența de realizare a auditului?
- ce presupune „deplasarea”? asigurare mijloc de transport, cazare, masă?
- care este perioada maximă a deplasării și cum se calculează?

Mențiunea „*30% din tariful pentru ultima eliberare/reînnoire certificat unic de siguranță, actualizat cu ultimele modificări*”. Nu este clar:

- care este valoarea de referință pentru aplicarea procentului de 30%?
- în cazul în care valoarea de referință este suma globală achitată pentru ultima eliberare/reînnoire a certificatului unic de siguranță, care este justificarea aplicării procentului de mai sus pentru unele operațiuni, cum ar fi introducerea/scoaterea unui vehicul feroviar și/sau unei secții de circulație și/sau unei zone de manevră și/sau unei LFI în/din certificatul unic de siguranță, precum și modificarea documentelor/procedurilor Sistemului de management al Siguranței.

Se impune determinarea foarte clară a tarifului menționat mai sus în funcție de amploarea activităților desfășurate de A.F.E.R. la solicitarea întreprinderii feroviare. Nu este echitabilă aplicarea unui procent dintr-o sumă globală (care a fost percepță pentru un ansamblu de operațiuni) în condițiile în care activitățile desfășurate pentru modificarea/actualizarea certificatului unic de siguranță/autorizației de siguranță sunt reduse semnificativ în comparație cu cele desfășurate pentru eliberare/reînnoire.

În acest sens, apreciem că aplicarea procentului menționat mai sus trebuie să se raporteze la valoarea tarifului percepță exclusiv pentru modificarea solicitată, nu la valoarea tarifului achitat inițial pentru întreaga activitate de eliberare/reînnoire.

Propunem stabilirea unui tarif orar care să ia în calcul normarea activității specifice în funcție de volumul de documente/proceduri verificate.

În caz contrar, propunem următoarea formulare: „30% din tariful percepță exclusiv pentru activitatea ce face obiectul modificării solicitate”.

De asemenea, pentru modificarea elementelor de identificare a solicitantului (denumire, sediu social, alte mențiuni de identificare ce sunt înscrise în certificatul unic de siguranță), operațiune care presupune o simplă verificare a documentelor statutare/de identificare a societății, este excesivă și absolut nejustificată aplicarea procentelor de mai sus la suma globală plătită pentru operațiunea de eliberare/reînnoire.

În acest caz, propunem perceperea unui tarif care să acopere doar cheltuielile de imprimare a noului certificat în care să se regăsească noile elemente de identificare ale întreprinderii feroviare.

Referitor la nota introdusă după Tabelul nr. 2:

Tariful orar de 20 euro percepță de A.S.F.R. pentru activitatea de audit în cazul în care este organism de certificare, nu este fundamentat și nu este corelat cu realitățile economice existente în piața serviciilor feroviare din România. Menționăm faptul că ultimele modificări a valorilor tarifare reglementate prin OMT 683/2017 au fost efectuate în luna decembrie 2018 (prin OMT 1805/2018) când au fost majorate normele de timp alocate pentru realizarea activităților specifice, ceea ce a condus la o majorare de 50-80% a tarifelor. O nouă creștere a valorilor tarifare, la aproximativ 1 an de zile în contextul modificărilor propuse, este total neavenuită și lipsită de orice fundamentare și corelare cu posibilitățile reale de plată ale solicitanților, în condițiile în care veniturile acestora nu s-au majorat. Mai mult, tariful orar este exprimat în euro, nu în lei, cursul de schimb asigurând stabilitatea și actualizarea permanentă a elementelor de preț ce afectează evoluția pieței, cum ar fi indicele de inflație și altele.

Perceperea unui tarif **DE 6,5 ORI MAI MARE** (de la 20 euro/oră tarif propus de A.S.F.R la 130 euro/oră tarif actual ERA) pentru activitățile specifice prestate de A.S.F.R. în cazul în care ERA este organismul de certificare, este de asemenea lipsită de orice justificare. Tariful propus nu ține cont de realitățile economice ale pieței serviciilor feroviare din România. Nu este fundamentată absolut deloc creșterea de 6,5 ori, în condițiile în care activitățile

desfășurate sunt aceleași, singura diferență constând în aceea că în cazul tarifului orar de 20 euro A.S.F.R. este organism de certificare, iar în cazul tarifului orar de 130 euro, nu este.

Solicităm eliminarea acestei note și păstrarea tarifului actual de 15 euro/oră, inclusiv pentru activitatea de audit.

Pentru motivele de mai sus, se impune reanalizarea și reformularea prevederilor legale propuse spre adoptare astfel încât acestea să aibă un caracter clar și predictibil în scopul: (a) asigurării securității raporturilor juridice dintre A.F.E.R. și subiecții destinatari ai Proiectului, (b) evitării arbitrariului, evitării creării unor puteri discreționare în favoarea A.F.E.R. și c) eliminării producerii unor abuzuri de către A.F.E.R.

Cu ocazia reanalizării Proiectului, solicităm consultarea subscrisei societăți, precum și a tuturor factorilor implicați/vizați de prevederile normative propuse spre adoptare.

❖ **Analiză comparativă a valorilor tarifare**

Având în vedere structura și valorile actualelor tarife prevăzute în OMT 683/2017 și propunerile de modificare/completare, prezentăm analiza comparativă în Anexa 1 care face parte integrantă din prezenta. Se poate observa faptul că majorările sunt semnificative și vor avea un impact finanțiar devastator asupra situației economice a subscrisei societăți. Față de aceste majorări, sunt introduse o serie de tarife noi care împovărează și mai mult sarcina finanțieră a societății.

❖ **Lipsa de justificare a valorii noilor tarife**

Înținând cont de observațiile de mai sus referitoare la lipsa clarității și predictibilității Proiectului, în aceeași notă subliniem faptul că instrumentul de motivare a Proiectului nu prezintă motivele/informațiile/datele necesare care au stat la baza formării noilor tarife propuse. Se observă că și tendință majoritară intenția de transformare a tarifelor orare în tarife fixe și stabilirea unor valori lipsite de fundamentare sau a căror fundamentare nu o cunoaștem, nefiind făcută publică. Nu suntem de acord cu instituirea unor tarife fixe care nu pot fi justificate în concret pentru activitățile efectiv desfășurate. Propunem menținerea tarifelor orare și stabilirea unui nivel corespunzător al acestora, care să țină cont de posibilitățile financiare ale solitanților și de condițiile socio-economice în piața serviciilor feroviare din România.

Subliniem faptul că nu este justificată în niciun mod majorarea tarifelor existente conform Proiectului, înținând cont că în esență activitățile desfășurate de A.F.E.R. prin organismele din subordine rămân aceleași, cu excepția acelor activități noi (ex. implicarea prealabilă).

Învederăm faptul că stabilirea valorilor noilor tarife nu ține cont de realitatea socială și economică a pieței de transport feroviar din România. În cazul în care inițiatorul Proiectului să raporteze la realitățile pieței comunitare, subliniem că o asemenea abordare este fundamental

greșită. Astfel, nivelul de dezvoltare socială și mai ales economică din România nu poate fi comparat cu același nivel de dezvoltare existent în alte state membre UE.

Ca și particularitate, subliniem că subscrisa societate prestează serviciul public de transport feroviar de călători, activitate care este subvenționată de la bugetul de stat. Astfel, atât în cazul nostru, cât și în cazul tuturor operatorilor de transport feroviar public de călători, Proiectul nu a ținut cont de sursa de finanțare a acestei activități. Este de notorietate și cu siguranță inițiatorul Proiectului cunoaște faptul că principalele surse de finanțare a operatorilor de transport feroviar public de călători sunt:

- Veniturile obținute din vânzarea legitimațiilor/abonamentelor de călătorie către clienți;
- Veniturile obținute din facilitățile de călătorie acordate potrivit legii;
- Compensația de la bugetul de stat.

În cazul în care Proiectul va fi adoptat în forma propusă, este o certitudine faptul că o parte din costuri va fi transferată călătorilor/clientilor ca urmare a majorării tarifelor legitimațiilor de călătorie. De asemenea, va fi luată în considerare modificarea legislației privind nivelul maxim al tarifului intern de călători, ținând că acesta este plafonat din anul 2013. De asemenea, adoptarea Proiectului VA CREA PRESIUNI ASUPRA BUGETULUI DE STAT încrucișă tarifele propuse reprezentă elemente de cheltuieli deductibile pentru acordarea compensației operatorilor de transport feroviar de călători.

Semnalăm faptul că tarifele propuse sunt discriminatorii între tipurile de întreprinderi feroviare. Astfel, pentru întreprinderile feroviare care desfășoară doar activitatea de manevră, tarifele sunt semnificativ mai mici decât cele pentru întreprinderile feroviare care au calitatea de operatori de transport de călători/marfă. Nu este justificată această discriminare în condițiile în care organismul de certificare efectuează exact aceleași tipuri de prestații în beneficiul ambelor tipuri de întreprinderi feroviare. În acest sens, propunem ca nivelul tarifelor să fie același pentru toate tipurile de întreprinderi feroviare, fără nicio discriminare.

❖ IMPACTUL FINANCIAR DEVASTATOR asupra bugetului societății

În cazul adoptării Proiectului în forma propusă, IMPACTUL FINANCIAR VA FI RUINĂTOR pentru subscrisa societate. Reiterăm faptul că Proiectul nu este însotit de niciun fel de evaluare a impactului financiar-economic asupra pieței transportului feroviar din România. Subliniem faptul că societatea nu dispune de resursele financiare necesare pentru acoperirea cheltuielilor care vor fi generate de aplicarea noilor tarife.

În cazul în care Proiectul nu va fi revizuit și nivelul tarifelor nu va fi diminuat în mod semnificativ, pentru Regio Călători S.R.L. va deveni iminentă intrarea în incapacitate de plată și instalarea stării de insolvență. Pentru a putea suporta cheltuielile generate de aplicarea noilor tarife, societatea nu va mai putea deconta alte cheltuieli care sunt esențiale pentru îndeplinirea obligației de serviciu public, cum ar fi, dar fără a se limita la: taxa de utilizare a

infrastructurii percepă de administratorul/gestionarul infrastructurii; contravaloarea energiei electrice de tracțiune; chiria pentru materialul rulant, etc.

Subliniem faptul că aplicarea noilor tarife propuse este de natură să perturbe în mod indirect echilibrul economic al contractului de servicii publice pe care Regio Călători S.R.L. îl încheie cu Autoritatea pentru Reformă Feroviară. Obligația de plată a noilor tarife va determina imposibilitatea operatorului de a-și îndeplini obligația de serviciu public și celelalte obligații asumate prin contract, cum ar fi:

- Obligația de utilizare eficientă a resurselor materiale și umane, asigurarea reducerii costurilor reale de transport;
- Obligația de adoptare a unei strategii de dezvoltare și modernizare;
- Obligația generală de îmbunătățire a condițiilor de transport.

Adoptarea Proiectului în forma propusă, fără asigurarea unor surse suplimentare de finanțare a cheltuielilor care vor fi generate de aplicarea noilor tarife, poate determina decizia societății noastre a renunță la operarea rutelor de transport din cauza insuficienței resurselor financiare necesare pentru îndeplinirea corespunzătoare a obligației de serviciu public. În acest caz, subliniem faptul că operatorul național de transport feroviar de călători S.N.T.F.C. „C.F.R. CĂLĂTORI” S.A. are obligația legală de a prelua traficul de călători.

❖ Nerespectarea principiilor europene privind reducerea costurilor cu certificarea

În procesul de elaborare a Proiectului nu s-a ținut cont de principiile instituite la nivel european privind costurile cu certificarea.

În acest sens, pct. (1) din preambulul Regulamentului 763/09-apr-2018 de stabilire a modalităților practice pentru emiterea certificatelor unice de siguranță pentru întreprinderile feroviare în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 653/2007 al Comisiei prevede că:

„Pentru a reduce complexitatea, durata și costul procedurii de certificare, sunt necesare dispoziții de armonizare a abordării pentru certificarea de siguranță la nivelul Uniunii și pentru încurajarea colaborării între toate părțile implicate în procesul de evaluare a siguranței”. Așadar, principiul instituit la nivel european este cel de reducere a costurilor cu certificarea, nu majorarea acestora, astfel cum rezultă din prevederile Proiectului.

De asemenea, având în vedere opțiunea solicitantilor de a se adresa Agenției Uniunii Europene pentru căi ferate („ERA”) sau autorității naționale de siguranță („ASFR”), pentru desfășurarea activităților specifice, principiile de tarifare ar trebui să fie aceleași pentru cele 2 autorități. Mai mult, ținând cont de aplicarea cu prioritate a dreptului Uniunii Europene față de dispozițiile contrare ale dreptului intern, principiu consacrat de art. 148 din Constituția României, subliniem următoarele:

Pct. (16) din preambulul Regulamentului 796/11-mai-2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 881/2004 stabilește următoarele principii de tarifare:

- Nivelul taxelor și tarifelor respective ar trebui estimat pentru a se acoperi întregul cost al serviciului prestat, inclusiv, după caz, costurile relevante care decurg din atribuțiile încredințate autorităților naționale de siguranță;
- Taxele și tarifele respective ar trebui să fie mai mici sau egale cu media celor percepute în prezent pentru serviciile relevante;
- Taxele și tarifele respective ar trebui stabilite într-o manieră transparentă, echitabilă și uniformă în cooperare cu statele membre și nu ar trebui să pună în pericol competitivitatea sectorului feroviar european;
- Acestea ar trebui instituite pe o bază care să țină cont în mod corespunzător de capacitatea de plată a întreprinderilor și nu ar trebui să ducă la o sarcină financiară inutilă impusă societăților. Acestea ar trebui să ia în considerare, după caz, necesitățile specifice ale întreprinderilor mici și mijlocii.

Față de principiile de mai sus:

- Tarifele propuse de Proiect nu sunt nici mai mici și nici măcar egale cu media celor percepute în prezent, **CI SUNT MULT MAI MARI!!**;
- Tarifele reglementate de Proiect nu sunt stabilite într-o manieră transparentă, echitabilă și uniformă, după cum am arătat mai sus;
- Tarifele reglementate de Proiect pun în pericol competitivitatea sectorului feroviar european;
- Tarifele reglementate de Proiect nu țin cont de capacitatea de plată a întreprinderilor feroviare din România, raportat la mediu economic existent în România.
- Tarifele reglementate de Proiect impun solicitantilor o sarcină financiară imensă/inutilă, acest fapt conducând la perturbarea și chiar închiderea activității întreprinderilor;
- Tarifele reglementate de Proiect nu țin cont de necesitățile specifice ale întreprinderilor mici și mijlocii.

Precizăm că principiile enunțate mai sus trebuie să fie aplicate prin analiza realităților economice existente în fiecare stat membru UE. Proiectul nu ține cont de aceste principii și nici de realitatea economică existentă în piața serviciilor feroviare din România.

❖ CONCLUZII

Adoptarea Proiectului în forma propusă va afecta în mod grav întreg sistemul feroviar din România, ceea ce va conduce la perturbarea serioasă a transportului de mărfuri și de persoane pe calea ferată.

Proiectul de act normativ propus spre adoptare reprezintă un real impediment în dezvoltarea transportului feroviar din România, fiind foarte posibil să conducă la retragerea unor operatori (întreprinderi mici și mijlocii) de pe piață din cauza incapacității de plată. De asemenea, în loc să încurajeze dezvoltarea sectorului feroviar și crearea unui cadru competitiv privind prestarea transportului feroviar de mărfuri și/sau de călători, Proiectul îngrădește dreptul de acces pe piața serviciilor feroviare din România al unor noi operatori (inclusiv operatori din alte state membre UE), prin faptul că impune acestora o sarcină financiară imensă și inutilă.

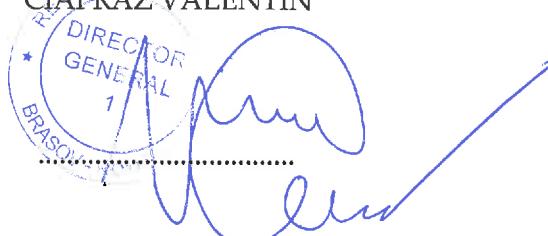
Pentru toate motivele de mai sus, solicităm reanalizarea cu maximă responsabilitate a Proiectului OMTIC pentru modificarea și completarea anexei la OMT nr. 683/2017 privind aprobarea tarifelor pentru prestațiile de activități specifice efectuate de Autoritatea Feroviară Română – AFER, respectiv impunerea unor tarife care să țină cont de posibilitățile reale de plată ale solicitantilor prin raportare la situația economică existentă în România.

Cu stimă,

REGIO CĂLĂTORI S.R.L.

Director general,

CIAPRAZ VALENTIN



TABEL TARIFFE

Nr. crt.	Denumire tarif conform OMT 683/2017	Denumire tarif conform project OMTIC 2020	Tarif conform OMT 683/2017	Obs.	Tarif conform project OMTIC 2020	Obs.	Procent creștere tarife
1	Evaluarea documentelor sistemului de management al siguranței în vederea eliberării certificatului de siguranță partea A pentru servicii de transport feroviar tip A (transport feroviar de călători desfășurat în interes public și/sau în interes propriu), tip B (transport feroviar de marfă desfășurat în interes public și/sau în interes propriu), tip A și B (transport feroviar de călători și de marfă desfășurat în interes public și/sau în interes propriu)	Evaluare documente/proceduri conform Regulamentului delegat (UE) 2018/762 și Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2018/763	15 € x 96 ore + 20 € imprimatul = 1,460 €	Tarif orar	38.880 €	Tarif fix	2563,01 %
2	Evaluarea documentelor în vederea eliberării certificatului de siguranță partea B, pentru servicii de transport feroviar tip A (transport feroviar de călători desfășurat în interes public și/sau în interes propriu), tip B (transport feroviar de călători și de marfă desfășurat în interes public și/sau în interes propriu), tip A și B (transport feroviar de călători și de marfă desfășurat în interes public și/sau în interes propriu), ca urmare a înscrisării sau completării cu noi secțiile de circulație în anexa II a certificatului de siguranță partea B, pentru secțiile de circulație mai mari de 200 km	Evaluare documente sedii de circulație - egal cu 250 km și mai mult de 250 Km	15 € x 108 ore = 1,620 €	Tarif orar	2.700 €	Tarif fix	66,66 %
3	Evaluarea documentelor în vederea eliberării anexei II a certificatului de siguranță partea B pentru servicii de transport feroviar tip C (numai manevră feroviară în interes public sau în interes public și propriu) pentru completarea cu noi zone de manevră	Evaluare documente zone de manevră și Linii Ferate Industriale - LFI	15 € x 7 ore = 105 €	Tarif orar	105 €/LFI	Tarif fix	0%
4	EVALUAREA TEHNICĂ A MATERIALELULUI RULANT ÎN VEDEREA ÎNSCRIERII ÎN CERTIFICATUL DE SIGURANȚĂ (ORE/VEHICUL): cu deplasarea evaluatorului AFER la o distanță mai mică de 200 km; - cu deplasarea evaluatorului AFER la o distanță mai mare de 200 km	Evaluare documente feroviare motoare	15 € x 16 ore x 1,8 (coeficient corectie) + 15 € x 5 ore (evaluare documente) = 507 €/vehicul	Tarif orar	525 €/ vehicul	Tarif fix	3,55 %
5	Evaluare risc + Evaluarea documentelor în vederea eliberării certificatului de siguranță partea B, pentru servicii de transport feroviar tip A (transport feroviar de călători desfășurat în interes public și/sau în interes propriu), tip B (transport feroviar de călători și de marfă desfășurat în interes public și/sau în interes propriu) sau tip A și B (transport feroviar de călători și de marfă desfășurat în interes public și/sau în interes propriu), ca urmare a înscrisării sau completării cu noi vehicule în anexa II a certificatului de siguranță partea B	Actualizare/Modificare certificat unic de siguranță ca urmare a modificării listei de vehicule feroviare motoare (Ex.: introducere 1 (un) automotor cu remorcă)	1310 € (evaluare riscuri) + 5 ore x 2 vehicule x 15 €+ 20 € (imprimatul) = 1480 €	Tarif orar	= 47,497,50 € * valoarea de 158,325 € este o valoare estimativă în vederea obiectivii certificatului de siguranță unic	30 % din tariful pentru ultima eliberare/reînnoire certificat unic de siguranță, actualizat cu ultimele modificări	3109,29 %

Evaluare risc + Evaluarea documentelor în vederea eliberării certificatului de siguranță partea B, pentru servicii de transport feroviar tip A (transport feroviar de călători public și/sau în interes propriu), tip B (transport feroviar de marfă public și/sau în interes propriu) sau tip A și B (transport feroviar de călători și de marfă desfășurat în interes public și/sau în interes propriu), ca urmare a înscriserii sau

completării cu noi secții de circulație în anexa I la certificatul de siguranță partea B, pentru secții de circulație mai mari de 200 km

6

Evaluare risc + Evaluarea documentelor în vederea eliberării anexei I la certificatul de siguranță partea B pentru servicii de transport feroviar tip C (numai manevră feroviară în interes public sau în interes public și propriu) pentru completarea cu noi zone de manevră

7

6	Evaluare risc + Evaluarea documentelor în vederea eliberării certificatului de siguranță partea B, pentru servicii de transport feroviar tip A (transport feroviar de călători public și/sau în interes propriu), tip B (transport feroviar de marfă public și/sau în interes propriu) sau tip A și B (transport feroviar de călători și de marfă desfășurat în interes public și/sau în interes propriu), ca urmare a înscriserii sau <p>completării cu noi secții de circulație în anexa I la certificatul de siguranță partea B, pentru secții de circulație mai mari de 200 km</p> <p>7</p> <td>Evaluare risc + Evaluarea documentelor în vederea eliberării anexei I la certificatul de siguranță partea B pentru servicii de transport feroviar tip C (numai manevră feroviară în interes public sau în interes public și propriu) pentru completarea cu noi zone de manevră</td> <td>Actualizare/Modificare certificat unic de siguranță ca urmare a modificării listei secțiilor de circulație, zonelor de manevră și/sau a linilor ferate industriale (Ex: introducerea unei secții > 250 km.)</td> <td>1310 € (evaluare riscuri) + 108 ore x 15 € + 20 € (imprimatul) = 2950 €</td> <td>Tarif orar</td> <td>30 % din ≈ 158.325 €* = 47.497,50 €* valoarea de 158.325 € este o valoare estimativă în vederea obținerii certificatului de siguranță unic</td>	Evaluare risc + Evaluarea documentelor în vederea eliberării anexei I la certificatul de siguranță partea B pentru servicii de transport feroviar tip C (numai manevră feroviară în interes public sau în interes public și propriu) pentru completarea cu noi zone de manevră	Actualizare/Modificare certificat unic de siguranță ca urmare a modificării listei secțiilor de circulație, zonelor de manevră și/sau a linilor ferate industriale (Ex: introducerea unei secții > 250 km.)	1310 € (evaluare riscuri) + 108 ore x 15 € + 20 € (imprimatul) = 2950 €	Tarif orar	30 % din ≈ 158.325 €* = 47.497,50 € * valoarea de 158.325 € este o valoare estimativă în vederea obținerii certificatului de siguranță unic
					30% din tariful pentru ultima eliberare/reînnoire certificat unic de siguranță, actualizat cu ultimele modificări	
TARIFE SUPLEMENTARE INTRODUSE CONFORM PROIECT OMTC 2020						
1	-	Emitere raport de verificare inițială a documentației	-	-	4.320 € Tarif fix	
2	-	Efectuare audit la fața locului și pregătire audit	-	-	11.520 € Tarif fix	
3		Deplasare echipă audit la fața locului			Se calculează în funcție de numărul de zile la fața locului și se achită de către solicitant Tarif variabil	