

Expunere de motive la proiectul Deciziei ANCOM privind tarifele orientative de acces la unele infrastructuri fizice rutiere

1. Context

Conform dispozițiilor art. 23 alin. (1) din Legea nr. 159/2016 privind regimul infrastructurii fizice a rețelelor de comunicații electronice, precum și pentru stabilirea unor măsuri pentru reducerea costului instalării rețelelor de comunicații electronice, cu modificările și completările ulterioare, care a transpus în legislația națională art. 11 și 12 din Directiva 2002/21/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 martie 2002 privind cadrul comun de reglementare pentru rețelele și serviciile de comunicații electronice (Directiva-cadru), modificată prin Directiva 2009/140/CE a Parlamentului European și a Consiliului, precum și dispozițiile Directivei 2014/61/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 mai 2014 privind măsuri de reducere a costului instalării rețelelor de comunicații electronice de mare viteză, *„Cu scopul de a evita apariția unor litigii, precum și pentru a asigura celeritatea soluționării acestora, prin decizie a președintelui ANCOM se vor publica, pentru anumite tipuri de infrastructură fizică, tarifele orientative pentru accesul la infrastructura operatorilor de rețea”*. Totodată, potrivit prevederilor art. 19 alin. (2) din același act normativ, *„Tarifele de acces la infrastructura fizică vor asigura operatorului de rețea obligat să permită utilizarea infrastructurii fizice pe care o deține în proprietate, administrare sau concesiune posibilitatea de a-și recupera costurile, luând în considerare atât investițiile din contribuții proprii efectuate pentru realizarea infrastructurii fizice care face obiectul accesului, cât și cele suportate pentru furnizarea acestui acces, precum și impactul accesului solicitat asupra planului de afaceri al operatorului de rețea, în special în ceea ce privește investițiile ce vor avea ca obiect infrastructura fizică la care se solicită accesul. La stabilirea tarifelor de acces se vor avea în vedere și îmbunătățirile aduse infrastructurii fizice de către furnizorul de rețele publice de comunicații electronice, în măsura în care aceste îmbunătățiri profită și operatorului de rețea”*.

În consecință, scopul prezentului proiect este de a contribui la facilitarea dezvoltării rețelelor de comunicații electronice și a elementelor de infrastructură fizică necesare susținerii acestora, prin luarea de măsuri care să contribuie la **evitarea apariției unor litigii între operatorii de rețea și furnizorii de rețele publice de comunicații electronice care solicită/beneficiază de acces la infrastructura fizică a acestora, precum și de asigurare a celerității soluționării unor astfel de litigii, în cazul apariției lor, în conformitate cu atribuțiile ANCOM stabilite prin prevederile art. 23 alineatele (1) și (2) din Legea nr. 159/2016**.

La nivelul Uniunii Europene, regimul juridic privind utilizarea eficientă a infrastructurii fizice din perspectiva instalării de rețele de comunicații electronice de mare viteză a fost reglementat prin prevederile Directivei 2014/61/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind măsuri de reducere a costului instalării rețelelor de comunicații electronice de mare viteză (denumită în continuare Directiva 2014/61/UE). Astfel, prin prevederile art. 3 alin. (2) din directiva menționată a fost stabilită obligația operatorilor de rețea de a acorda acces la infrastructura fizică deținută în vederea instalării de rețele de comunicații electronice. Scopul avut în vedere de legiuitorul european prin impunerea acestei obligații a fost acela al eliminării ineficiențelor care afectează procesul de extindere al rețelelor de comunicații electronice, astfel cum rezultă din recitalul 8 al Directivei 2014/61/UE, potrivit căruia *„O mare parte a costurilor respective poate fi atribuită ineficiențelor din procesul de extindere, legate de utilizarea infrastructurilor pasive existente (cum ar fi conductele, țevile, gurile de vizitare, cabinetele, stâlpii, pilonii, instalațiile de antenă, turnurile și alte construcții de sprijin), blocajelor legate de coordonarea lucrărilor de construcții civile, procedurilor administrative greoaie de acordare a autorizațiilor și blocajelor legate de instalarea rețelelor la interior, dificultăți care atrag obstacole financiare importante, în special în zonele rurale.”* Pentru atingerea acestui scop, legiuitorul european a apreciat, așa cum reiese din recitalul 13 al Directivei 2014/61/UE, că *„Pentru operatorii de rețele de comunicații electronice, în special pentru cei noi, reutilizarea infrastructurii fizice existente [...], poate fi semnificativ mai eficace în vederea extinderii rețelelor de comunicații electronice, în special în zone în care nu este disponibilă nicio rețea de*

comunicații electronice adecvată sau atunci când construirea unei noi infrastructuri fizice nu ar fi viabilă din punct de vedere economic. [...] Prin urmare, prezenta directivă ar trebui să se aplice nu doar furnizorilor de rețele publice de comunicații electronice, ci oricărui proprietar sau titular de drepturi de utilizare, în acest caz fără a aduce atingere drepturilor de proprietate ale terților, a unor infrastructuri fizice generalizate și extinse, adecvate pentru a găzdui elemente ale rețelelor de comunicații electronice, cum ar fi rețelele fizice de furnizare a energiei electrice, a gazului și a apei, sistemele de canalizare și de drenare, precum și energia termică și serviciile de transport. ”.

În data de 29 aprilie 2024 a fost adoptat Regulamentul (UE) 2024/1309 al Parlamentului European și al Consiliului privind măsurile de reducere a costului instalării rețelelor gigabit de comunicații electronice, de modificare a Regulamentului (UE) 2015/2120 și de abrogare a Directivei 2014/61/UE. Acest act normativ va constitui viitorul cadru legislativ european în domeniu, abrogând Directiva 2014/61/UE, urmând a deveni aplicabil, cu unele excepții, de la data de 12 noiembrie 2025.

Conform prevederilor art. 2 alin. (1) pct. b) din Legea nr. 159/2016, *operator de rețea* înseamnă operator economic autorizat să furnizeze rețele de comunicații electronice, precum și un operator economic care deține în proprietate, administrare sau concesiune o infrastructură fizică destinată instalării de rețele de comunicații electronice ori producerii, transportului sau distribuției, energiei electrice, inclusiv iluminatul public, gazelor naturale, energiei termice și apei, inclusiv evacuarea sau tratarea apelor uzate și sistemele de canalizare și de drenare. De asemenea, este operator de rețea și operatorul economic care deține în proprietate, administrare sau concesiune o infrastructură fizică prin utilizarea căreia se furnizează servicii de transport, cum ar fi, dar fără a se limita la acestea, infrastructura fizică de transport a căilor ferate, drumurile, porturile și aeroporturile.

Accesul la infrastructura fizică rutieră prezintă o importanță tot mai mare în contextul dezvoltării rețelelor de generație viitoare, iar tarifele de acces la anumite infrastructuri fizice rutiere au fost supuse deja atenției ANCOM de către unii furnizori de rețele de comunicații electronice ca fiind **excesive** (de câteva ori mai mari decât tarifele de acces la tubete în canalizație).

Prin urmare, pentru toate motivele sus-menționate, ANCOM a inclus în Planul de acțiuni proiectul de stabilire a tarifelor orientative de acces la unele infrastructuri fizice rutiere.

Deși tarifele vor avea un caracter orientativ, operatorii de rețea (în particular, operatorii care dețin în proprietate, administrare sau concesiune infrastructură fizică rutieră) trebuie să țină cont în cel mai înalt grad în procesul de negociere a contractelor de exercitare a dreptului de acces la infrastructura fizică, de tarifele orientative astfel determinate, orice îndepărtare de la acestea necesitând o justificare adecvată. Caracterul orientativ presupune că aceste tarife de acces reprezintă o referință în procesul de stabilire de comun acord de către părțile implicate în negocierea cu bună credință a unui contract de acces, a contravalorii pecuniare a accesului, tarifele contractuale putând reflecta anumite condiții obiectiv justificate care determină un quantum diferit decât cel stabilit prin proiectul de decizie. Concret, în situația în care un operator de rețea poate fundamenta, cu argumente obiective și fundamentate pe informații extrase din situațiile financiare și alte raportări, după caz, faptul că nivelul tarifelor orientative nu îi acoperă costurile de furnizare a serviciului de acces la infrastructura fizică rutieră pe care o administrează, acesta poate justifica astfel un tarif de acces mai mare, pe care îl va putea practica în raporturile sale contractuale cu furnizorii de rețele publice de comunicații electronice.

Având în vedere prevederile art. 19 alin. (1) și (2) din Legea nr. 159/2016, în demersul său privind stabilirea unor tarife orientative de acces la infrastructura fizică rutieră, ANCOM a solicitat informații privind practica operatorilor economici (operatori de rețea, în înțelesul Legii

nr. 159/2016) care au stabilit până în prezent condiții de acces ale furnizorilor de rețele publice de comunicații electronice la infrastructura fizică rutieră.

În cazul Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (denumită în continuare C.N.A.I.R.), infrastructura fizică rutieră se referă la autostrăzile, drumurile expres și drumurile naționale aflate în proprietate/administrare.

Totodată, trebuie să se țină cont și de prevederile de la art. 6 alin (12) din Legea nr. 159/2016, potrivit căreia **„(12) Furnizorii de rețele de comunicații electronice care instalează rețele pe stâlpi, piloni sau pe alte elemente de infrastructură fizică aflate pe proprietate publică, inclusiv pe drumurile de interes național, județean ori local, vor încheia, cu respectarea normelor privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, doar contracte de exercitare a dreptului de acces la infrastructura fizică cu persoanele care dețin ori controlează elementele de infrastructură fizică, în condițiile prezentei legi, urmând a datora tarife doar acestor persoane.”** (s.n.) **De asemenea, după alin. (12) sus-menționat a fost introdus alin. (12¹), normă care dispune că „(12¹) Dispozițiile alin. (12) sunt aplicabile inclusiv în cazul tarifelor prevăzute la art. 46 alin. (9) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare.”**

Normele prevăzute la art. 6 alin. (12) și (12¹) din Legea nr. 159/2016 constituie norme de excepție, care derogă de la normele generale privind regimul drumurilor, fiind de strictă interpretare și aplicare (*exceptiones sunt strictissimae interpretationis*). În consecință, aceste norme de excepție derogă de la prevederile Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare, instituind un nou caz de exceptare de la obligația încheierii contractului de utilizare și acces, în completarea exceptărilor prevăzute la art. 47 alin. (9) din acest act normativ, precum și de la obligația plății tarifului de utilizare și acces, prevăzut la art. 47 alin. (7) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997. Prin urmare, C.N.A.I.R. nu poate percepe tarife pentru instalarea aeriană a cablurilor pe stâlpii care sunt amplasați în zona drumurilor pe care le are în administrare, dacă aceștia aparțin altor entități. Așadar, furnizorii de rețele de comunicații electronice vor plăti tarif doar persoanei care deține stâlpul, nu și C.N.A.I.R. sau operatorului de rețea care administrează drumurile județene. Prin urmare, ANCOM nu mai analizează această ipoteză în vederea stabilirii unui tarif orientativ.

În cazul infrastructurii rutiere județene, dacă administrarea drumurilor județene este delegată unui operator economic (denumit operator de rețea, în înțelesul Legii nr. 159/2016), acestuia îi sunt aplicabile prevederile art.19 din Legea nr.159/2016 în ceea ce privește acordarea accesului tuturor furnizorilor de rețele publice de comunicații electronice (care solicită accesul), la infrastructura fizică (rutieră) pe care o administrează, în vederea construirii, instalării, întreținerii, înlocuirii sau mutării unor elemente ale rețelelor publice de comunicații electronice.

În schimb, în ceea ce privește infrastructura fizică rutieră aflată în proprietatea / administrarea consiliilor județene, în conformitate cu prevederile Legii nr. 159/2016, aceste entități nu sunt operatori de rețea, ci intră sub incidența art. 6 alin. (4) din Legea nr. 159/2016, fiindu-le aplicabile tarifele stabilite prin Decizia președintelui ANCOM nr. 997/2018, cu modificările ulterioare.

Diferența sus-menționată de regim juridic se va menține până la data stabilită pentru debutul aplicării Regulamentului (UE) 2024/1309, respectiv 12 noiembrie 2025. După această dată, actul normativ european menționat stabilește un cadru de reglementare unic pentru operatorii de rețea și organismele din sectorul public, așa cum sunt și consiliile județene.

Pentru principalele categorii de operatori de rețea enumerate mai sus, ANCOM a lansat 3 tipuri de chestionare, adresate:

- principalilor furnizori de rețele publice de comunicații electronice în legătură cu condițiile de acces la infrastructura rutieră care le sunt aplicate;

- consiliilor județene (pentru a confirma dacă administrarea drumurilor județene este realizată de acestea sau de un operator economic);
- Operatorilor de rețea care au în administrare drumuri județene.

De asemenea, au fost transmise solicitări de informații¹ către C.N.A.I.R. în legătură cu accesul acordat la infrastructura fizică rutieră privind autostrăzile, drumurile expres și drumurile naționale aflate în proprietate/administrare.

2. Situația actuală

Din răspunsurile primite de la principalii furnizori de rețele de comunicații electronice s-a constatat că nu toți au încheiat contracte de acces pentru amplasarea de elemente ale rețelei publice de comunicații electronice pe, deasupra, în sau sub infrastructura rutieră deținută/administrată de C.N.A.I.R. sau de alți operatori de rețea – administratori ai drumurilor județene.

Furnizorii de rețele de comunicații electronice care au încheiat contracte pentru amplasarea de elemente ale rețelei publice de comunicații electronice pe, deasupra, în sau sub infrastructura rutieră deținută/administrată de C.N.A.I.R. sau de alți operatori de rețea – administratori ai drumurilor județene au menționat cu preponderență C.N.A.I.R. ca parte care oferă accesul. Alți administratori de infrastructură rutieră menționați ca operatori de rețea sunt Regia Autonomă Drumuri și Poduri Constanța și Societatea pentru Lucrări de Drumuri și Poduri Dolj S.A.

Principalele categorii de elemente ale rețelei de comunicații electronice ori elemente de infrastructură fizică necesare susținerii acestora, menționate de furnizorii de rețele de comunicații electronice ca fiind instalate / preconizat a fi instalate prin utilizarea infrastructurii rutiere, sunt: cabluri (preponderent de fibră optică) îngropate/ în canalizație proprie a furnizorului, site-uri (pentru amplasarea echipamentelor), cutii - dispozitive de rețea, antene, echipamente radio și diverse accesorii, stâlpi și turnuri de telecomunicații.

Unii furnizori de rețele de comunicații electronice au indicat și situații de refuz al accesului, precizând că C.N.A.I.R. nu a publicat condițiile de acces, conform Legii nr.159/2016, și că au existat situații în care în urma solicitărilor adresate C.N.A.I.R. pentru acordare acces pe pilonii administrați de companie sau pe pasarelele care deservește autostrăzile, în vederea instalării de antene, nu a fost acordat accesul și nici nu au fost comunicate motivele. Un alt furnizor a indicat faptul că la cererile sale de acces (inclusiv prin reveniri succesive) privind închirierea unor spații aferente autostrăzii A0, aflată în construcție la momentul completării chestionarului, pentru instalarea stațiilor de bază, nu a primit răspuns și nici nu a existat un dialog necesar identificării unor soluții alternative.

Nu au fost identificate prevederi contractuale privind anumite costuri (suplimentare) pentru amplasarea echipamentelor (aferente cablurilor instalate), dar anumiți operatori au menționat obligația privind aducerea la starea inițială a infrastructurii fizice rutiere, pe cheltuială proprie (cum ar fi, spre exemplu, refacerea părții carosabile distruse în urma intervenției, ridicări la cote a gurilor de canal în urma acțiunilor de întreținere a drumului sau mutări de rețea).

De asemenea, majoritatea furnizorilor de rețele publice de comunicații electronice au răspuns că nu sunt incluse în contractul de acces cu C.N.A.I.R. prevederi privind obligația de inventariere periodică a elementelor de rețea instalate, cu excepția unui singur respondent, ce a menționat ca având în contract necesitatea inventarierii la fiecare 6 luni, iar un altul precizând că inventarierea se realizează la semnarea contractului de acces, precum și la finalizarea

¹ Adresele ANCOM nr. e-SC/1485/10.05.2023, e-SC/241/17.01.2024, e-SC/1961/13.03.2024

lucrărilor. De asemenea, Regia Autonomă Drumuri și Poduri Constanța a fost menționată de către un respondent ca având o prevedere de realizare a inventarului rețelei o dată la 12 luni.

În ceea ce privește îmbunătățirile aduse de către furnizorul de rețele de comunicații electronice infrastructurii rutiere aflată în proprietatea/administrarea C.N.A.I.R., unii respondenți au menționat faptul că serviciile oferite de furnizorul de rețele de comunicații electronice îmbunătățesc experiența și siguranța cetățenilor care utilizează infrastructura C.N.A.I.R. și totodată ajută autoritățile statului în desfășurarea activităților lor. Referitor la beneficiile pentru C.N.A.I.R., un furnizor consideră că, prin îndeplinirea obligațiilor de acoperire și de acces la serviciul de urgență 112 și de transmitere a localizării apelantului, este facilitată intervenția rapidă în cazul unor evenimente petrecute pe infrastructura rutieră administrată de către aceasta. Mai mult, același furnizor consideră că serviciile de comunicații electronice facilitează monitorizarea infrastructurii rutiere administrate de către C.N.A.I.R.

De asemenea, obligația de aducere la starea inițială a amplasamentelor, în urma lucrărilor efectuate de către furnizorii de rețele de comunicații electronice, care implică refacerea completă a infrastructurii rutiere, reasfaltări de trotuare, refacerea căii de rulare, a cameretelor afectate, terasamentelor și rigolelor, pe cheltuiala furnizorilor de comunicații electronice, este considerată de către aceștia ca o îmbunătățire adusă infrastructurii rutiere aflată în proprietatea/administrarea C.N.A.I.R.. Acestora li se adaugă consolidări, ranforsări care îmbunătățesc starea fizică a elementelor de rețea rutieră utilizate, C.N.A.I.R. beneficiind de aceste îmbunătățiri ale activelor sale ca urmare a amplasamentului acestora în poziții strategice de-a lungul căilor de comunicații unde, de cele mai multe ori, nu sunt disponibile soluții alternative pentru furnizorii de rețele de comunicații electronice.

Pe de altă parte, din răspunsurile primite de la consiliile județene reiese faptul că majoritatea au în administrare drumurile județene, intrând sub incidența art. 6 alin. (4) din Legea nr. 159/2016, deci fiindu-le aplicabile tarifele stabilite prin Decizia președintelui ANCOM nr. 997/2018, cu modificările ulterioare. Șapte consilii județene au indicat totuși faptul că administrarea drumurilor județene este delegată unor societăți:

- Regia Autonomă Drumuri și Poduri Argeș R.A.²
- Societatea Drumuri și Poduri S.A. Călărași³
- Drumuri Județene Constanța S.A.⁴
- Societatea Lucrări Drumuri și Poduri Dâmbovița S.A.⁵
- Societatea pentru Lucrări de Drumuri și Poduri Dolj S.A.⁶
- Societatea Drumuri-Poduri Maramureș S.A.⁷

² Potrivit informațiilor de pe site-ul <https://www.cjarges.ro/en/web/regia-autonoma-judeteana-de-drumuri/regia-autonoma-judeteana-de-drumuri2>, Regia Autonomă Județeană de Drumuri Argeș R.A. este persoană juridică română de interes județean care se organizează și funcționează sub autoritatea Consiliului Județean Argeș, pe bază de gestiune economică și autonomie financiară, conform legilor și regulamentului de organizare și funcționare propriu, având în administrare întreaga rețea de drumuri din domeniul public al județului Argeș. Înființată prin reorganizarea Direcției Generale de Drumuri Județene Argeș, în baza H.C.J. Argeș nr. 158/2010, aceasta funcționează cu statut de regie autonomă.

³ <https://drumuricalarasi.ro/>

⁴ <https://djct.ro/>

⁵ <https://ldpdambovita.ro/>

⁶ Conform <https://drumurijudetenedolj.ro/> S.P.L.D.P. DOLJ S.A. a fost atestată în anul 2005 de C.T.E. al C.J. DOLJ ca operator / furnizor de servicii rutiere de construire, modernizare, exploatare și întreținere a drumurilor, podurilor și podețelor.

⁷ Potrivit <https://dpmm.ro/>, S.C. "DrumuriPoduri Maramureș" S.A. își desfășoară activitatea în conformitate cu Contractul de delegare a gestiunii serviciului public de administrare a domeniului public și privat al județului Maramureș, în domeniul drumurilor județene.

- Societatea Comercială Drumuri și Poduri Sibiu S.A.⁸

Din informațiile furnizate de către C.N.A.I.R.⁹ la solicitările ANCOM, rezultă următoarele:

- C.N.A.I.R. deține în proprietate canalizații (inclusiv tuburi, tubete, camere de tragere/conexiune/jonctiune) instalate în lungul sectoarelor de autostrăzi și drumuri expres construite după anul 2012. Canalizația a fost realizată de C.N.A.I.R. în scopul instalării cablurilor de fibră optică necesare funcționării Sistemelor de Transport Inteligente. Prin intermediul rețelei de fibră optică, datele și informațiile colectate de echipamentele Sistemelor de Transport Inteligente sunt transmise către Centrele de Monitorizare și Informare (aflate în Centrele de Întreținere și Coordonare). Canalizația și fibra optică au fost instalate în scopul utilizării de către C.N.A.I.R., fără a fi destinate utilizării de către terțe părți. Din informațiile deținute, pentru canalizație și fibră optică nu au fost acordate avize de acces și nu au fost percepute tarife;
- lungimea rețelei de drumuri naționale, autostrăzi și drumuri expres administrată de C.N.A.I.R. la data de 01.09.2023 era de 16.541,354 km, din care lungimea drumurilor naționale clasificate ca D.N. - 15.573 km, lungimea autostrăzilor clasificate ca A - 930,524 km și lungimea drumurilor expres clasificate ca D.X. - 37,830 km;
- rețelele furnizorilor de comunicații electronice se inventariază anual, când se realizează inventarierea obiectivelor urbanistice zonale și de detaliu, ce vizează numărul și legalitatea lor, implicând angrenarea tuturor reprezentanților responsabili cu verificarea zonei drumurilor naționale, pentru o perioadă de aproximativ o lună în care salariații efectuează această operațiune. C.N.A.I.R. consideră aceste costuri ca fiind indirecte și generate atât de indisponibilizarea personalului, cât și de cheltuielile cu deplasarea, inclusiv diurna și cazarea; C.N.A.I.R. nu a cuantificat aceste costuri, însă a precizat, în cadrul întâlnirii de lucru din 3 octombrie 2023, că acestea nu sunt semnificative;
- costurile anuale unitare pentru menținerea în parametri de funcționare a infrastructurii fizice rutiere care face obiectul accesului furnizorilor de rețele publice de comunicații electronice nu au fost furnizate, C.N.A.I.R. precizând doar că "se vor avea în vedere costurile anuale de întreținere pe timp de vară și iarnă, precum și costurile generate de reparații/extinderi/proiecte noi, costuri care variază și nu pot fi identificate cu exactitate";
- conform C.N.A.I.R., costurile asociate furnizării serviciului de acces la infrastructura fizică rutieră, implică atât costuri cu investițiile efectuate pentru realizarea infrastructurii rutiere, cât și cele generate de controlul impactului accesului solicitat asupra infrastructurii prezente și viitoare, iar procentul recuperat din furnizarea acestor servicii este infim față de valoarea costurilor și nu reprezintă în fapt o recuperare a costurilor, ci o modalitate de realizare de venituri proprii în urma unor investiții. Aceste venituri proprii contribuie la logistica administratorului infrastructurii rutiere;
- în opinia C.N.A.I.R., existența rețelelor publice de comunicații aeriene în zona drumurilor administrate de C.N.A.I.R. S.A. îngreunează activitățile curente de întreținere, ca de exemplu toaletarea vegetației ori cosirea vegetației. Totodată, existența rețelelor publice de comunicații (aeriene sau subterane) în zone în care sunt necesare a fi efectuate lucrări de modernizare/reabilitare, sistematizări de intersecții sau construire de noi drumuri ce intersectează drumurile existente, necesită relocarea utilităților. De cele mai multe ori existența și deținătorul rețelei publice de comunicații nu sunt cunoscute, ceea ce duce și la întârzieri în execuția lucrărilor

⁸ Potrivit <https://drumuripodurisibiu.ro/>, SC Drumuri și Poduri SA Sibiu, este persoana juridică română, având forma juridică de societate pe acțiuni, deținute integral de Consiliul Județean Sibiu, înregistrată la Registrul Comerțului sub nr. J32/1005/1998 în data 01.04.1998. Activitatea principală este realizarea de lucrări de construcții a drumurilor județene, reparația și întreținerea de drumuri și poduri, producerea și comercializarea de bunuri, prestarea de servicii, realizarea de construcții pentru persoane fizice și juridice.

⁹ Adresa CNAIR nr. 92/45220/29.09.2023, înregistrată la ANCOM cu nr. SC-22441/29.09.2023

contractate;

- mai mult decât atât, C.N.A.I.R. consideră că în urma realizării inspecțiilor de siguranță rutieră, existența stâlpilor pe care sunt montate rețelele publice de comunicații în zona de siguranță a drumurilor administrate de C.N.A.I.R. duce la costuri suplimentare cauzate de necesitatea montării dispozitivelor de protecție (parapete) ca măsuri obligatorii dispuse de auditorii de siguranță rutieră. În plus, existența în zona adiacentă a drumurilor administrate de C.N.A.I.R. a unor stâlpi ce prezintă urme de degradare, face ca salariații C.N.A.I.R. să aloce o parte din timpul programat îndeplinirii sarcinilor de serviciu, pentru întocmirea notificărilor referitoare la stâlpii degradați ce necesită înlocuire, urmărirea efectuării operațiunilor de înlocuire drumurilor naționale, C.N.A.I.R. susține că acestea nu sunt constante și nu pot fi cuantificate la nivel anual, aceste costuri fiind generate la momentul lucrărilor de administrare/întreținere/extindere/proiecte noi.
- tarifele percepute de către C.N.A.I.R. pentru utilizarea zonei drumurilor de interes național, pe care le deține în administrare, în temeiul contractului de concesiune încheiat cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, sunt stabilite în conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare și ale Ordinului ministrului transporturilor nr. 1836/2018 pentru aprobarea unor tarife aplicate de Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A., cu modificările și completările ulterioare. CNAIR nu a furnizat, în cuprinsul răspunsului la solicitarea de informații, un calcul suport ce a stat la baza tarifelor actuale, precizând doar faptul că acestea au fost stabilite inițial în anul 2010 și ulterior convertite în euro și actualizate.

Societatea pentru Lucrări de Drumuri și Poduri Dolj S.A. (SLDPD) a menționat în răspunsul său că are în administrare 1.051,379 km. Din lungimea totală, în urma reviziilor sunt instalate rețele de comunicații electronice pe o lungime de 444,7 km, din care au fost identificați proprietarii pe o lungime de 240,6 km.

Tarifele aplicabile au fost stabilite prin hotărâre a consiliului județean la un quantum identic cu al tarifelor aferente accesului pe drumurile naționale¹⁰, stabilite prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 1836/2018. Respondentul a precizat că, chiar dacă potrivit prevederilor art. 47 alin. (8) din Ordonanța 43/1997, *„Obligația și responsabilitatea privind construcția, întreținerea și repararea căilor de acces în/din drumul public, a parcarilor, a refugiilor și a platformelor carosabile revin beneficiarului înscris în acordul prealabil și autorizația de amplasare și/sau de acces în zona drumului public.”*, operatorii de rețele de comunicații electronice nu realizează aceste activități, costurile fiind realizate de administratorul drumului.

Pe de altă parte, SLDPD a precizat că inventarierea elementelor aferente rețelelor de comunicații electronice se face anual în cadrul reviziilor efectuate de către fiecare șef de lot, iar costurile cu aceste activități au fost incluse în costurile cu repararea și întreținerea.

Regia Autonomă Județeană de Drumuri Argeș R.A. a răspuns¹¹ că deține în administrare 1.193,948 km de drumuri județene, dar că nu are în custodie elemente aferente rețelelor publice de comunicații electronice instalate pe drumurile județene pentru care să perceapă taxe. Taxele percepute sunt cele de avizare a lucrărilor, se percep o singură dată (la momentul realizării lucrării propriu-zise) și se regăsesc în anexa Hotărârea Consiliului Județean Argeș nr. 358/15.12.2022.

¹⁰ Decizia este justificată de operatorul de rețea pe baza valorilor de trafic de pe drumurile județene comparabile cu cele aferente drumurilor naționale.

¹¹ Adresa nr. 3663/20.06.2023, înregistrată la ANCOM cu nr. SC-14718/20.06.2023

Consiliul Județean Călărași a comunicat ANCOM¹² că încă din anul 2009 gestiunea drumurilor județene, prin contractul nr.13140/24.12.2009, a fost delegată societății **Drumuri și Poduri Călărași S.A.** Referitor la tarifele privind utilizarea suprafețelor de teren din zona drumurilor județene, acestea sunt aprobate anual prin hotărâre a Consiliului Județean, în acest sens fiind indicată Hotărârea Consiliului Județean Călărași nr. 238/27.12.2022.

Societatea Drumuri Județene Constanța S.A. a preluat de la Consiliul Județean Constanța, prin Hotărârea Consiliul Județean Constanța nr. 430 din 23.12.2013, serviciul public de administrare a drumurilor județene, podurilor și podetelor aferente. Prin răspunsul său către ANCOM¹³, compania a indicat Hotărârea Consiliul Județean Constanța nr. 339 din 20.12.2022 prin care au fost stabilite tarifele de acces la infrastructura fizica rutieră (drumuri județene) aferente anului 2023 și a menționat că valorile tarifelor sunt actualizate anual pe baza indicelui de inflație.

Consiliul Județean Dâmbovița a comunicat că administrarea drumurilor județene este realizată de **Societatea Lucrări Drumuri și Poduri Dâmbovița S.A.** conform contractului cadru de delegare a gestiunii încheiat cu Consiliul Județean Dâmbovița în 2022. În privința condițiilor în care se realizează accesul la infrastructura rutieră, a fost indicată Hotărârea Consiliul Județean Dâmbovița nr. 223/2023 privind aprobarea Regulamentului pentru amplasarea construcțiilor, instalațiilor și panourilor publicitare în zona drumurilor județene, prin care s-au stabilit anumite taxe pentru emiterea acordului de spargere.

Societatea Drumuri si Poduri S.A. Sibiu este deținută integral de Consiliul Județean Sibiu, și se ocupă de realizarea de lucrări de construcții a drumurilor județene, reparația și întreținerea de drumuri și poduri etc. În ceea ce privește modul în care se realizează accesul furnizorilor de rețele de comunicații electronice la infrastructura aferentă drumurilor județene, **Consiliul Județean Sibiu**, prin Hotărârea nr. 303/2023 acordă, potrivit prevederilor din Anexa nr. 2¹⁴, scutiri de la plata tarifului pentru utilizare prin ocuparea suprafețelor din zona drumului referitor la rețelele care asigură total sau parțial utilitățile, inclusiv racordurile și bransamentele necesare utilizatorilor casnici (racorduri la instalațiile de apă, canal, electricitate, gaze, internet, televiziune, telefonie). Totodată, se precizează că această scutire „*nu este valabilă în cazul în care rețelele, racordurile, bransamentele se află în ampriză sau zona de siguranță a drumurilor județene aflate în proprietatea sau în administrarea Consiliului Județean Sibiu și deservește exclusiv persoane juridice sau când se schimbă destinația locuinței, a casei de vacanță, a anexei gospodărești, a garajului sau a terenului liber de construcție (cu transformarea parțială sau totală în spații lucrative/de prestări servicii/comerciale etc.)*”. Pentru a obține clarificări în legătură cu entitatea care are atribuția privind acordarea accesului furnizorilor de comunicații electronice, ANCOM a transmis către Consiliul Județean Sibiu adresa cu nr. e-SC-1042/13.04.2023 la care autoritatea locală nu a comunicat un răspuns.

3. Principii pentru stabilirea tarifelor orientative pentru accesul la infrastructura rutieră a operatorilor de rețea

În vederea implementării prevederilor legale menționate la art. 19 alin. (2) din Legea nr. 159/2016, cu scopul stabilirii tarifelor orientative pentru accesul la stâlpii operatorilor de rețea este necesară aplicarea unor principii și metodologii de orientare pe costuri, conforme cu

¹² Adresa nr. 10339/09.06.2023, înregistrată la ANCOM cu nr. SC-14254/13.06.2023

¹³ Adresa nr. 29887/12.06.2023, înregistrată la ANCOM cu nr. SC-14384/15.06.2023

¹⁴

[https://docm.cjsibiu.ro:8443/cj/2023/hotarari.nsf/b5561e7336cedc0c422575900032219e/bbb0897bab4b0bfec2258a7c002ccf51/\\$FILE/H.%20303%20A2.docx](https://docm.cjsibiu.ro:8443/cj/2023/hotarari.nsf/b5561e7336cedc0c422575900032219e/bbb0897bab4b0bfec2258a7c002ccf51/$FILE/H.%20303%20A2.docx)

practica europeană în materia calculației costurilor - principiul cauzalității costurilor, principiul obiectivității și principiul proporționalității, după cum urmează:

a) *principiul cauzalității*, conform căruia costurile sunt alocate direct sau indirect pe servicii, în funcție de inductorii care determină generarea respectivelor costuri. Astfel, dacă un singur serviciu se află la originea unui anumit cost, aplicarea principiului cauzalității conduce la alocarea directă a întregului cost pe serviciul care l-a determinat. Dacă mai multe servicii sunt la originea unui anumit cost, aplicarea principiului cauzalității conduce la alocarea costului respectiv pe servicii, proporțional cu consumul elementului, de exemplu prin determinarea unor factori de utilizare a elementelor de infrastructură fizică de către diferitele servicii. Acolo unde există mai multe posibilități de măsurare a consumului elementului, modelul ar trebui să utilizeze unitatea de măsură cea mai pertinentă posibilă din punctul de vedere al utilizării elementului;

b) *principiul obiectivității*, conform căruia alocarea și repartizarea costurilor este obiectivă și nu urmărește obținerea de beneficii pentru operator sau pentru un terț, pentru un produs, un serviciu sau pentru un element al infrastructurii fizice;

c) *principiul proporționalității* presupune îndeplinirea a două criterii: adecvare și necesitate. Adecvarea presupune ca mijloacele să fie potrivite pentru atingerea obiectivelor legitime propuse, iar necesitatea are în vedere caracterul indispensabil al soluțiilor adoptate pentru atingerea acestor scopuri. Respectarea principiului proporționalității înseamnă asigurarea corelației între necesitate, obiectul contractului și cerințele solicitate, așa încât fiecare beneficiar să poată obține serviciile și resursele de care are nevoie atunci când solicită accesul.

În absența unui răspuns complet la solicitările de informații transmise de ANCOM, pe baza căruia să poată fi dezvoltat, în temeiul prevederilor art. 19 alin (2) din Legea nr. 159/2016, un model de calculație a costurilor de acces la infrastructura fizică rutieră care să reflecte, în cel mai fidel mod posibil, principiile sus-menționate, am analizat atât informații relevante privind costurile infrastructurii fizice rutiere din România, cât și situația tarifelor de acces la infrastructura rutieră în alte state din Europa.

4. Modelul de calcul

4.1 Identificarea costurilor asociate furnizării serviciului de acces la infrastructură, luând în considerare atât investițiile din contribuții proprii efectuate pentru realizarea infrastructurii fizice care face obiectul accesului, cât și a celor suportate pentru furnizarea acestui acces și modul de stabilire și repartizare a acestor costuri în vederea recuperării lor

În conformitate cu prevederile art. 15 alin. (2) din Legea nr. 159/2016, *„Exercitarea dreptului de acces pe proprietăți nu va cauza schimbarea destinației imobilului decât în limitele necesare, cu respectarea legislației în vigoare, urmând a afecta **cât mai puțin** imobilul asupra căruia se constituie dreptul de acces.”* (subl. ns.).

În eventualitatea în care se constată o afectare fizică temporară sau permanentă a imobilului, în acest caz acea afectare nu este luată în calcul pentru stabilirea tarifului respectiv. Afectarea fizică a imobilului este compensată la momentul instalării echipamentului/infrastructurii suport de rețele de comunicații electronice sau la momentul dezinstalării echipamentului/infrastructurii suport de rețele de comunicații electronice, această valoare fiind determinată în funcție de specificitatea lucrării la momentul realizării ei. În acest sens, dispozițiile art. 15 alin. (3) din Legea nr. 159/2016 prevăd că *„Furnizorul de rețele de comunicații electronice are obligația de a readuce în starea inițială proprietatea afectată de realizarea lucrărilor de acces pe proprietăți sau, prin acordul părților, poate plăti titularului dreptului de proprietate sau de alte drepturi reale, titularului dreptului de administrare, de*

concesiune sau de folosință, după caz, contravaloarea cheltuielilor determinate de aducerea în starea inițială a proprietății afectate.”.

Conform dispozițiilor art. 17 și 18 din Legea nr. 198/2022 pentru modificarea și completarea unor acte normative în domeniul comunicațiilor electronice și pentru stabilirea unor măsuri de facilitare a dezvoltării rețelelor de comunicații electronice „*Art. 17 — În zona drumurilor publice nu pot fi instalate infrastructuri fizice necesare susținerii rețelelor de comunicații electronice care:*

- a) restrâng ampriza drumurilor;*
- b) stârnesc circulația autovehiculelor;*
- c) periclitează siguranța circulației, inclusiv prin reducerea vizibilității.*

Art. 18. — Prin derogare de la prevederile art. 46 alin. (1) și (2) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în cazul în care, în scopul amplasării de noi elemente de infrastructură fizică necesare susținerii rețelelor de comunicații electronice, furnizorii de rețele de comunicații electronice sau operatorii de infrastructură de comunicații electronice execută lucrări de construcții în zona drumurilor publice, în contractul încheiat de administratorul drumului cu furnizorul de rețele de comunicații electronice, respectiv cu operatorul de infrastructură de comunicații electronice, prin care se acordă acestora dreptul de a executa lucrări de construcții vor fi incluse acordul administratorului drumului și autorizația de amplasare, fără a mai fi necesară emiterea separată a acestor avize sau autorizații.”.

În vederea stabilirii costurilor asociate furnizării serviciului de acces la infrastructura fizică, vom analiza, pe de o parte, **costurile cu investițiile** în infrastructură realizate de operatorul de rețea/costul de înlocuire suportat, dacă este cazul în anumite situații, de către furnizorul solicitant de acces, iar pe de altă parte **costurile operaționale** aferente infrastructurii la care este furnizat accesul.

4.1.1. Costurile cu investițiile în infrastructură realizate de operatorul de rețea

Având în vedere faptul că metodologia de calcul înaintată de către C.N.A.I.R. prin adresa nr. 60868/19.06.2024¹⁵ nu face nicio referire la costurile suportate pentru realizarea infrastructurii fizice care face obiectul accesului, și cele suportate pentru furnizarea acestui acces, ci doar la impactul tipurilor de lucrări identificate (amplasarea de stâlpi în zona ocupată de drumurile publice; traversare aeriană a cablurilor și conductelor; subtraversare pentru cabluri și conducte; amplasare subterană în lungul drumului a cablurilor și conductelor; amplasare aeriană în lungul drumului a cablurilor și conductelor; amplasarea pe poduri, podețe, tuneluri și alte lucrări de artă a cablurilor și conductelor) asupra desfășurării circulației rutiere, în termeni de minute de întârziere generate asupra traficului, impact care este suportat de către utilizatorii drumurilor respective, fără a fi compensați, și nu de către C.N.A.I.R., am utilizat, pentru evaluarea componentei de cost cu investițiile aferente accesului furnizorilor de rețele de comunicații electronice în vederea amplasării subterane a cablurilor (subtraversare sau în lungul drumurilor) autostrăzilor și a drumurilor expres, surse de date privind valoarea proiectelor de infrastructură aflate în execuție / proiectare (mai 2024)¹⁶.

În condițiile nefurnizării, de către C.N.A.I.R., a informațiilor privind costurile asociate furnizării serviciilor de acces, stabilirea costurilor cu investițiile pe baza valorii proiectelor de infrastructură fizică rutieră reprezintă o estimare cât mai obiectivă posibil a costurilor cu investițiile asociate serviciilor de acces. Astfel, autostrăzile aflate în execuție sau proiectare au un cost mediu unitar (per km) de 74,24 milioane lei fără TVA (a se vedea celula E33 din foaia

¹⁵ Înregistrată la ANCOM cu nr. SC-13018/20.06.2024

¹⁶ <http://www.cnadnr.ro/sites/default/files/pagini-stactice/AUTOSTRAZI%2520IN%2520EXECUTIE%2520-%2520PROIECTARE%2520SI%2520EXECUTIE%2520LUCRARI.pdf>

de lucru "Autostrazi", iar drumurile expres aflate în execuție au un cost mediu unitar (per km) de 30,51 milioane lei fără TVA (a se vedea celula E6 din foaia de lucru " Dr expres_dr nationale").

În ceea ce privește componenta de cost aferentă investițiilor la categoria drum județean, în condițiile nefurnizării, de către operatorii de rețea ce administrează drumuri județene a informațiilor privind costurile asociate furnizării serviciilor de acces, a fost considerat drept referință standardul de cost (560.000 euro/km) stabilit prin Ordinul nr. 1.321 din 20 septembrie 2021 pentru aprobarea standardelor de cost aferente obiectivelor de investiții prevăzute la [art. 4 alin. \(1\) lit. a\)-c\) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 95/2021](#) pentru aprobarea Programului național de investiții "Anghel Saligny", potrivit prevederilor de la art. 2 alin (3):

„(3) Standardele de cost aferente obiectivelor de investiții prevăzute la art. 4 alin. (1) lit. c) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 95/2021 se determină prin raportarea valorii obiectivului de investiții, fără TVA, la lungimea preconizată și sunt:

Nr. crt.	Tip drum	Standard de cost euro/km
1	Centură ocolitoare tip autostradă (4 benzi)	6.340.000
2	Centură ocolitoare tip drum național (4 benzi)	4.050.000
3	Centură ocolitoare tip drum național (2 benzi)	2.120.000
4	Drum județean	560.000
5	Drum comunal/Drumuri publice din interiorul localităților	330.000

[...]Standardele de cost prevăzute la art. 2 alin. (1)-(3) se actualizează anual, folosind indicatori statistici diseminați de Institutul Național de Statistică, și se publică pe site-ul Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, în platforma digitală creată cu această destinație, conform prevederilor art. 6 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 95/2021. ”

Valoarea actualizată cu ajutorul indicatorilor statistici publicați de *Institutul Național de Statistică* (144,1 - indicele de cost în construcții inginerești pentru luna aprilie 2024)¹⁷ este de 806.960 euro/km (a se vedea celula C2 din foaia de lucru " drumuri județene").

Pentru determinarea costului anualizat al investiției a fost utilizată rentabilitatea capitalului angajat de 3,72%, astfel cum a fost calculată de C.N.A.I.R. la nivelul anului 2023¹⁸ (a se vedea celula D17 din foaia de lucru "% in CA") și o durată de viață de 25 ani (aferentă duratei de viață a infrastructurii - potrivit Hotărârii Guvernului nr. 2139 din 30.11.2004 pentru aprobarea Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe, codul de clasificare 1.3.7.2), identică cu cea folosită în modelul de calcul ce a stat la baza tarifelor maxime care pot fi percepute pentru exercitarea dreptului de acces pe, deasupra, în sau sub imobilele proprietate publică.

Pe baza acestor date a fost calculat costul anualizat pentru fiecare categorie de infrastructură fizică rutieră (autostrăzi, drumuri expres, drumuri județene).

Determinarea cotei alocabile furnizorilor de rețele de comunicații electronice din costurile cu investițiile în infrastructura drumurilor (autostradă/ drum expres, drum județean)

Având în vedere faptul că infrastructura fizică utilizată ca suport pentru instalarea rețelelor de comunicații electronice este destinată și exploatată în principal pentru desfășurarea traficului rutier în condiții de siguranță a circulației, doar o cotă parte de 2,64% din valoarea anualizată aferentă autostrăzilor / drumurilor expres a fost alocată operatorilor de rețele de comunicații electronice (corespunzător ponderii veniturilor din serviciile de acces la infrastructură din cifra de afaceri a C.N.A.I.R. – a se vedea celula D5 din foaia de lucru „% in CA”). În cazul drumurilor județene, cota parte este de 3,47%, calculată pe baza ponderii

¹⁷ https://insse.ro/cms/sites/default/files/field/publicatii/buletin_statistic_de_preturi_nr04r.pdf

¹⁸ http://www.cnadnr.ro/sites/default/files/pagini-stactice/Raportul%20administratorilor_1.pdf

veniturilor din servicii de acces la infrastructura fizică (astfel cum a fost furnizată de SPLDP Dolj¹⁹) în total cifră de afaceri aferentă anului 2022²⁰

Pe baza rezultatului obținut, a fost determinat costul mediu/m²/lună atribuibil furnizorilor de rețele de comunicații electronice, pentru fiecare tip de acces (sub partea carosabilă, în ampriză - în afara părții carosabile, în zona de siguranță), distribuind costul anualizat obținut la pasul anterior, în funcție de tipul de acces, la lățimea părții carosabile, a amprizei sau a drumului cu zona de siguranță inclusă.

Tip drum	Lățimea părții carosabile (m)	Lățimea platformei (carosabil +acostament) (m)	Lățime ampriză+2x zona siguranță (în medie 2,75m) (m)
Autostrada	15	26	33,5
Drum expres	14	21,5	29
Drum județean	6	8	15,5

Sursa: NORME TEHNICE din 30 august 2017 privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor (<http://www.cnadnr.ro/sites/default/files/Reglementari-tehnice/ORDIN%201296%20proiectarea,%20construirea%20%C5%9Fi%20modernizarea%20drumurilor.pdf>)

Valorile (exprimate în euro/m²/lună) astfel obținute au fost ajustate (pentru a reflecta în mod proporțional consumul de resurse) la suprafața dintr-un m² de drum afectată de instalarea rețelelor de comunicații în subteran (în lungul drumului/subtraversare drum), ce a fost evaluată la o fâșie de drum cu lățimea de 30 cm²¹.

Rezultatul a fost raportat la un grad de ocupare de 3 cabluri (capacitate estimată în raport cu numărul de operatori cu acoperire la nivel național, ținând cont și de obligațiile de acoperire cu servicii de comunicații mobile de bandă largă a autostrăzilor aferente drepturilor de utilizare a frecvențelor radio în banda de 700Mhz), obținându-se astfel valoarea costului (inclusiv rentabilitatea capitalului) de acces subteran aferent unui metru liniar de cablu de comunicații, convertit apoi într-o valoare lunară per km de cablu de comunicații.

În mod similar a fost calculat un cost anualizat și pentru categoria de infrastructură drum județean, pornind de la standardul de cost (560.000 euro/km) stabilit prin Ordinul nr. 1.321 din 20 septembrie 2021, actualizat²² în aprilie 2024 la 806.960 euro/km (a se vedea calculul în foaia de lucru „drumuri judetene”).

4.1.2. Costurile operaționale aferente infrastructurii fizice la care este acordat accesul furnizorilor de rețele de comunicații electronice

În acord cu dispozițiile art. 19 alin. (2) din Legea nr. 159/2016, tarifele de acces trebuie să permită operatorului să recupereze costurile suportate cu furnizarea accesului. În măsura în care costurile operaționale determinate de prezența rețelelor de comunicații electronice (cum ar fi, spre exemplu, costurile cu inventarierea rețelelor, costurile de supraveghere/inspecție a zonelor de acces sau costurile legate de gestionarea contractelor și de facturare) nu pot fi identificate cu exactitate din evidențele operatorilor de rețea (potrivit răspunsurilor transmise la solicitările de informații, după cum am arătat la punctul 2 de mai sus), o cotă-parte din costurile de operare și mentenanță aferente infrastructurii fizice la care se solicită accesul poate fi alocată activității de instalare și funcționare a rețelelor publice de comunicații electronice, în vederea recuperării prin tariful de acces.

¹⁹ Adresa SPLDP Dolj nr. 1678/30.06.2023, înregistrată la ANCOM cu nr. SC-15653/03.07.2023

²⁰ <https://mfinante.gov.ro/ro/web/site/info-pj-selectie-nume-si-judet>

²¹ Sursa: Anexa 3 la Referatul de aprobare al Deciziei președintelui ANCOM nr. 997/2018 privind tarifele maxime care pot fi percepute pentru exercitarea dreptului de acces pe, deasupra, în sau sub imobilele proprietate publică

²² https://insse.ro/cms/sites/default/files/field/publicatii/buletin_statistic_de_preturi_nr04r.pdf

O parte semnificativă a lucrărilor de operare și mentenanță la nivelul autostrăzilor/drumurilor expres/drumurilor naționale/județene sunt de întreținere a părții carosabile, în timp ce majoritatea lucrărilor de acces la infrastructura fizică vizează zone exterioare părții carosabile (zone subterane unde sunt instalate cablurile de comunicații electronice); costuri operaționale specifice, în principal, zonelor exterioare părții carosabile, cum ar fi, de exemplu, de toaletare a vegetației de-a lungul drumului sau alte intervenții efectuate în ampriza drumului sunt generate fie exclusiv de prezența operatorilor de comunicații electronice (dacă este cazul), fie sunt costuri operaționale comune. Deoarece C.N.A.I.R. nu a furnizat nicio informație privind costurile operaționale atribuibile direct sau indirect, precizând doar că „variază și nu pot fi identificate cu exactitate”, au fost analizate categoriile de cheltuieli de întreținere, pentru a include în calcul costuri operaționale atribuibile accesului furnizorilor de rețele de comunicații electronice la infrastructura fizică rutieră.

Astfel, din informațiile publicate de C.N.A.I.R. în Raportul administratorilor 2023²³ (pagina 22) au fost eliminate cheltuielile cu întreținerea drumurilor naționale (tratamente bituminoase, straturi bituminoase, covoare bituminoase, reciclare in situ), cheltuielile cu reparații curente (îmbrăcăminte bituminoasă ușoară), cheltuielile de întreținere periodică și reparații curente pentru lucrări de artă și clădiri (a se vedea foaia de lucru "OPEX CNAIR"), iar valoarea rămasă a cheltuielilor de întreținere a fost convertită în euro și raportată la lungimea infrastructurii (autostrăzi, drumuri expres, drumuri naționale) pentru a obține un cost operațional / km infrastructură fizică rutieră. Ca și în cazul costurilor cu investițiile, având în vedere faptul că infrastructura fizică utilizată ca suport pentru instalarea rețelelor de comunicații electronice este destinată și exploatată în principal pentru desfășurarea traficului rutier în condiții de siguranță a circulației, doar o cotă parte de 2,64% din valoarea cheltuielilor operaționale aferente unui km de autostrăzi / drumuri expres a fost alocată operatorilor de rețele de comunicații electronice (corespunzător ponderii veniturilor din serviciile de acces la infrastructură din cifra de afaceri a C.N.A.I.R. aferentă anului 2022), rezultând un cost operațional atribuibil furnizorilor de rețele de comunicații electronice de 29,91 euro/km/lună.

În ceea ce privește întreținerea drumurilor județene, operatorul de rețea SPDLP Dolj a comunicat autorității o serie de informații privind cheltuielile de întreținere a drumurilor județene aflate în administrarea sa, aferente anului 2022, defalcate pe categorii, între care: întreținere platforma drumului (tăieri acostamente, curățit platforma drum de materiale aduse de viituri, aducerea la profil a acostamentelor prin completarea cu pământ, tăieri de cavaleri mecanizat), asigurarea scurgerii apelor (aplanat pământ manual, curățarea șanțurilor și a rigolelor manual, executare șanțuri și rigole mecanizat, întreținerea șanțurilor și rigolelor), întreținerea mijloacelor pentru siguranța circulației rutiere și informare (văruirea plantațiilor și accesoriilor, întreținerea parapetelor direcționale, întreținerea și montarea indicatoarelor de km), asigurarea esteticii rutiere (igienizare zonă drum, cosit vegetație/defrișări suprafețe cu tufişuri și arbuști D<10cm, cosit vegetație mecanizat, cosit vegetație manual, elagaj pomi mecanizat, defrișări mecanice), cheltuieli de întreținere curentă pe timp de iarnă (montare /demontare panouri parazăpezi) precum și cheltuieli cu siguranța rutieră (montare indicatoare, stâlpi, console). Folosindu-se aceeași iterație de alocare a costurilor atribuibile furnizorilor de rețele de comunicații electronice ca la punctul 4.1.1.1., respectiv alocarea unei cote părți de 3,47% (a se vedea celula D25 din foaia de lucru „% in CA”), a rezultat un cost operațional atribuibil furnizorilor de rețele de comunicații electronice de 7,99 euro/km/lună.

Pentru determinarea tarifului de acces la infrastructura fizică rutieră (autostrăzi / drumuri expres / drumuri județene) au fost însumate costurile unitare de capital, respectiv costurile unitare operaționale atribuibile furnizorilor de rețele de comunicații electronice, rezultatul fiind apoi raportat la un grad de ocupare de 3 cabluri (capacitate estimată în raport cu numărul mediu de operatori cu acoperire la nivel național), obținându-se astfel valoarea costului (inclusiv rentabilitatea capitalului) de acces subteran aferent unui metru liniar de cablu de comunicații, convertit apoi într-o valoare lunară per km de cablu de comunicații.

²³ http://www.cnadnr.ro/sites/default/files/pagini-stactice/Raportul%20administratorilor_1.pdf

4.2 Evaluarea impactului accesului solicitat asupra planului de afaceri al operatorului de rețea

În ceea ce privește impactul produs de acordarea accesului la infrastructură asupra planului de afaceri al operatorului de rețea, Organismul autorităților europene de reglementare în domeniul comunicațiilor electronice (OAREC), în raportul „*Tarife de acces la infrastructură și lucrări civile în conformitate cu Directiva privind reducerea costurilor*”²⁴ emis în 2019, a subliniat faptul că pot exista situații în care accesul la infrastructura operatorilor de rețea non-telecom ar putea avea un anumit impact asupra planului de afaceri al acestora, impact care necesită o compensare prin tariful de acces. De exemplu, se arată în raport că, în situația în care **operatorul de infrastructură poate demonstra că modul în care a planificat utilizarea infrastructurii pentru propriul interes îl îndreptățește să refuze accesul pe motiv de lipsă de spațiu disponibil, acesta ar putea fi stimulat să ofere totuși accesul dacă tariful de acces ar include o compensare pentru limitarea utilizării în interes propriu a respectivei infrastructuri fizice.**

Conform Raportului administratorilor pentru anul 2023²⁵, „*elementele infrastructurilor autostrăzilor și drumurilor naționale (bunuri aparținând proprietății publice a statului, așa cum sunt prevăzute la Anexa nr. 16 la Hotărârea Guvernului nr. 1705/2006, cu modificările și completările ulterioare) se concesionează C.N.A.I.R. pe o perioadă de 49 de ani, fără plata redevenței, în conformitate cu prevederile art. 3 alin. (1) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 84/2003, cu modificările și completările ulterioare*” (s.n.).

În anul 2022, ponderea veniturilor din serviciile de acces al operatorilor de rețele de comunicații electronice la infrastructura fizică rutieră în cifra de afaceri a C.N.A.I.R. a fost de 2,64%, iar în anul 2023, categoria veniturilor din tarife de utilizare zona drumului (ce include și alte categorii de venituri) au reprezentat 3,76% din cifra de afaceri a C.N.A.I.R. (principala componentă a cifrei de afaceri fiind veniturile din tarife de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România (rovigneta), reprezentând 76,56% din cifra de afaceri).

Nu au fost identificate, în cuprinsul raportului antemenționat, nici costuri asociate infrastructurii rutiere atribuibile direct furnizorilor de rețele de comunicații electronice, nici mențiuni privind un posibil impact al accesului furnizorilor de comunicații electronice asupra planului de afaceri al C.N.A.I.R.

În comunicarea cu ANCOM, C.N.A.I.R. a subliniat îngreunarea lucrărilor sale de investiții, în anumite situații, ca urmare a necesității de relocare a rețelelor de comunicații electronice sau derularea cu dificultate a activităților de întreținere a elementelor de infrastructură rutieră, ca urmare a prezenței cablurilor de comunicații, dar nu a prezentat o cuantificare a impactului asupra planului de afaceri.

Propunerea C.N.A.I.R. privind fundamentarea tarifelor de acces pe baza unei metodologii bazată pe evaluarea duratei lucrărilor și estimarea efectelor asupra traficului / utilizatorilor de drum - „*estimarea impactului asupra desfășurării circulației, în termeni de minute de întârziere generate asupra traficului în funcție de tipul de lucrări*” și apoi transformarea acestor efecte socio-economice în tarife de acces prin factori de ponderare și prin raportare la „*valoarea timpului*” (VoT)²⁶, nu corespunde principiilor instituite prin prevederile de la art. 19 alin (2) din Legea nr. 159/2016, care conferă operatorului de rețea (în speță CNAIR) „*posibilitatea de a-și recupera costurile, luând în considerare atât investițiile din contribuții proprii efectuate pentru realizarea infrastructurii fizice care face obiectul accesului, cât și cele suportate pentru furnizarea acestui acces, precum și impactul accesului solicitat asupra planului de afaceri al operatorului de rețea, în special în ceea ce privește investițiile ce vor avea ca obiect infrastructura fizică la care se solicită accesul.*”

În măsura în care planul de afaceri al C.N.A.I.R. ar fi afectat de aceste efecte asupra

²⁴ Publicat la adresa: https://bereg.europa.eu/eng/document_register/subject_matter/bereg/reports/8466-pricing-for-access-to-infrastructure-and-civil-works-according-to-the-bcrd

²⁵ http://www.cnadnr.ro/sites/default/files/pagini-stactice/Raportul%20administratorilor_1.pdf

²⁶ Valoarea timpului (VoT) este o noțiune utilizată de regulă în analiza cost-beneficiu a proiectelor de investiții în infrastructura de transporturi și reprezintă valoarea costurilor economisite de utilizatori ca urmare a reducerii călătoriei cu o unitate de timp prin implementarea proiectului.

traficului (de pildă, prin compensarea utilizatorilor drumului pentru minutele de întârziere datorate prezenței furnizorilor de rețele de comunicații electronice în lungul drumului, pe baza costurilor cu valoarea timpului), un astfel de impact cuantificabil în planul de afaceri ar fi putut constitui o componentă a calculului tarifului de acces. Nu există însă o compensare a utilizatorilor drumurilor ca urmare a întârzierilor datorate prezenței furnizorilor de rețele de comunicații electronice.

4.3 Îmbunătățirile aduse infrastructurii fizice de către furnizorul de rețele de comunicații electronice și măsura în care acestea aduc beneficii și operatorului de rețea.

La solicitarea de informații adresată furnizorilor de rețele de comunicații electronice, de identificare a unor posibile îmbunătățiri aduse infrastructurii rutiere, un furnizor de rețele publice de comunicații electronice a menționat, că „*obligatia de aducere la starea inițială a amplasamentelor, în urma lucrărilor efectuate de către furnizorii de comunicații electronice, implică refacerea completă a infrastructurii rutiere, reasfaltări de trotuare, refacerea căii de rulare, a cameretelor afectate, terasamentelor, rigolelor, etc.*”.

Un alt furnizor s-a referit la faptul că „*prin îndeplinirea obligațiilor de acoperire și de acces la serviciul de urgență 112, respectiv transmiterea localizării apelantului, este facilitată intervenția rapidă în cazul unor evenimente petrecute pe infrastructura rutieră administrată de către CNAIR. De aceea este esențial ca operatorii să aibă suportul din partea autorităților și companiilor statului pentru a asigura continuitatea serviciilor de urgență pe drumurile publice; serviciile de telecomunicații electronice facilitează monitorizarea infrastructurii rutiere administrate de către CNAIR; (...) facilitează plata taxelor pentru utilizarea drumului prin serviciul SMS.*”

Aceste mențiuni nu sunt însoțite de cuantificări ce ar permite autorității evaluarea din perspectiva economiilor de costuri realizate de beneficiar în privința lucrărilor de reabilitare sau întreținere a drumurilor și a posibilității compensării furnizorilor prin tarife.

5. Rezultatele modelelor de calculație a costurilor

Urmare a aplicării principiilor detaliate la punctul 4, tarifele orientative stabilite de ANCOM pentru serviciul de acces al furnizorilor de rețele publice de comunicații electronice la infrastructura fizică rutieră sunt (a se vedea fișierul Excel “Calcul tarife orientative infrastructura fizica rutiera”:

	Cablu subteran în lungul drumului		
	Sub partea carosabilă	în ampriză, în afara părții carosabile	în zona de siguranță și în zonele limitrofe zonei de siguranță
Autostrăzi	23,58 euro/km/lună	17,82 euro/km/lună	16,06 euro/km/lună
Drumuri expres / Drumuri naționale	15,96 euro/km/lună	13,87 euro/km/lună	12,86 euro/km/lună
Drumuri județene	5,08 euro/km/lună	4,48 euro/km/lună	3,60 euro/km/lună

	Subtraversare
Autostrăzi	17,82 euro/km/lună
Drumuri expres / Drumuri naționale	13,87 euro/km/lună
Drumuri județene	4,48 euro/km/lună

Tarifele nu includ TVA.

6. Tarifele de acces la infrastructura rutieră în alte state din Europa

Având în vedere faptul că nu au fost furnizate informații de cost relevante de către administratorii infrastructurii fizice rutiere, ANCOM a lansat un chestionar în cadrul IRG²⁷ pentru a obține informații privind tarifele aplicate în alte state europene pentru accesul operatorilor de rețele publice de comunicații electronice la infrastructura rutieră în scopul instalării de rețele publice de comunicații electronice.

Conform răspunsurilor primite de la autoritățile de reglementare, precum și pe baza informațiilor disponibile public, am constatat o relativă eterogenitate, atât în ceea ce privește perceperea unor tarife recurente (lunare sau anuale) pentru accesul furnizorilor de rețele de comunicații electronice la infrastructura fizică rutieră, cât și în soluțiile de acces puse la dispoziție (acces la conductă / canalizație) și, nu în ultimul rând, în nivelul tarifelor percepute (inclusiv acces gratuit, pentru a încuraja investițiile în rețele de comunicații electronice de bandă largă).

Din datele disponibile, remarcăm faptul că tarifele practicate în prezent de C.N.A.I.R. și alți operatori de rețea (administratori de drumuri județene) pentru accesul subteran sunt cele mai mari, astfel cum sunt detaliate în Anexa la prezentul document.

²⁷ Grupul Reglementatorilor Independenți (IRG), <https://www.irg.eu/>

Tarifele de acces la infrastructura rutieră în alte state din Europa

Au fost adresate autorităților europene de reglementare următoarele întrebări:

- 1) Operatorii de comunicații electronice trebuie să plătească (lunar/anual) o taxă recurentă / drepturi de trecere pentru cablurile instalate în subteran sau aerian pe infrastructura rutieră / pentru conductele instalate de-a lungul autostrăzilor sau drumurilor expres sau pentru echipamentele instalate pe infrastructura rutieră?
- 2) Aceste taxe recurente/drepturi de trecere pentru cablurile instalate în subteran sau aerian pe infrastructura rutieră/conducte instalate de-a lungul autostrăzilor / autostrăzilor / drumurilor expres/echipamentele instalate pe infrastructura rutieră sunt stabilite de autoritatea publică, de concesionarul drumului sau sunt negociate comercial?
- 3) Care este taxa (maximă) recurentă (lunară / anuală)?
- 4) Ce principii sunt luate în considerare pentru stabilirea tarifelor?

Conform răspunsurilor primite de la autoritățile de reglementare în domeniu, din perspectiva reglementării tarifelor de acces la infrastructura rutieră, statele respondente se încadrează în următoarele categorii:

a) State care aplică tarife recurente:

1. **Spania.** În răspunsul său la chestionar, CNMC a menționat că în Spania operatorii de rețele de comunicații electronice pot fi supuși unor taxe impuse de autoritățile locale pentru ocuparea domeniului public utilizat (1,5% din venitul brut obținut anual de către operatorul de telecomunicații din localitate, cu mențiunea că această limită se aplică doar operatorilor de telefonie fixă, nu și celor de telefonie mobilă) pentru instalarea cablurilor sau a conductelor (și anume, domeniul public prin care trec drumul și infrastructura de bază).

Pe de altă parte, proprietarul infrastructurii (fie că este vorba de autoritatea locală, de concesionar etc.) este responsabil pentru stabilirea prețului aferent accesului la infrastructura fizică.

CNMC a subliniat că stabilirea unei singure taxe, a două taxe sau a niciunei taxe, precum și a nivelului taxei, este specifică fiecărui caz în parte, dat fiind numărul foarte mare de autorități locale din Spania (> 8 000) și a particularităților fiecărui caz în parte.

Regiunea Catalonia, de exemplu, a suspendat temporar aplicarea către operatorii de telecomunicații a unei taxe legate de acordarea de drepturi de trecere pe drumurile sale, atât timp cât nu a fost finalizată instalarea rețelelor de telecomunicații pe întreg teritoriul Cataloniei și, în orice caz, pentru o perioadă minimă de patru ani. Cu toate acestea, regiunea Catalonia percepe în continuare operatorilor o taxă pentru accesul la infrastructura fizică publică disponibilă pe drumurile sale, pe baza prețurilor care au fost stabilite în [Ordinul PDA/86/2019](#). Conform prevederilor acestui Ordin, **închirierea spațiului în conducte pentru instalarea cablurilor de fibră optică în infrastructura construită de autorități este de 0,53Euro/m/an.**

2. **Croația.** În răspunsul autorității de reglementare (HAKOM) se precizează că operatorii de rețele de comunicații electronice datorează tarife recurente privind dreptul de servitute pe autostrăzi sau drumuri expres în vederea instalării în subteran sau aerian a cablurilor/conductelor, precum și tarife privind dreptul de acces / de servitute aferente cablurilor sau conductelor instalate aerian/subteran pe drumurile naționale sau interurbane.

Referitor la nivelul tarifului recurent aferent dreptului de acces este indicat un interval de **0,40-1,33 €/m²/an**, care acoperă toate categoriile de proprietăți (clasele A-F)²⁸, iar în ceea ce privește dreptul de servitute (trecere) este indicat tariful de **0,32 €/m²/an**²⁹. Aceste tarife sunt stabilite la nivelul legislației primare prin Legea comunicațiilor electronice și Legea drumurilor. Astfel, pentru accesul la drumuri, șosele, autostrăzi, cuantumul taxei privind dreptul de acces se calculează în funcție de suprafața terenului utilizat pentru accesul, instalarea, utilizarea repararea și întreținerea infrastructurii de comunicații electronice și a fost stabilit la 8 HRK/m² (echivalentul a 1,056Eur/m²). Potrivit acestor norme, suprafața de teren pentru care se stabilește compensarea se calculează prin înmulțirea lungimii traseului cu o lățime de 1 m pentru **cablurile instalate în tubulatură** (din care rezultă un tarif de **1,056Euro/ml/an**), respectiv o lățime de 0,5 m pentru traseele **liniilor de comunicații electronice - aeriene /subterane fără canalizație**, rezultând un **tarif de 0,53 Euro/ml/an**.

3. **Polonia.** Din răspunsul UKE rezultă că Ministerul Transporturilor stabilește, pentru drumurile administrate de către Directorul General al drumurilor naționale și autostrăzilor, ținând seama de dispozițiile privind ajutorul public, **tarifele pentru ocuparea unei benzi de circulație de 1 m²**. Potrivit UKE, nivelul maxim al acestor tarife se situează la **4,468 Euro/m²/an** – pentru amplasarea de echipamente ale terților de-a lungul drumului, respectiv **15,64 euro/m²/an** – pentru ocuparea drumului cu desfășurarea lucrărilor (raportat la numărul de zile aferente lucrărilor).

Pe de altă parte, potrivit legii, **administratorul drumului este obligat să amplaseze canalul tehnologic** (conducta de servicii) pe banda de circulație **în timpul construcției sau reconstrucției drumurilor publice**.

Tariful pentru furnizarea a 1 m² de canal tehnologic pentru fiecare an, în condițiile utilizării partajate, nu poate depăși:

- 1) 7,00 PLN – în cazul unei conducte; (echivalentul a 1,68 Euro)
- 2) 5,50 PLN – în cazul unei conducte de fibră optică; (echivalentul a 1,32 Euro)
- 3) 1,00 PLN – în cazul unei tubete incluse într-un pachet de tubete. (echivalentul a 0,24 Euro).

4. **Portugalia.** Conform răspunsului ANACOM, în cazul accesului la canalizația tehnică a drumurilor (CTR), tarifele de acces sunt stabilite de către concesionarul drumului, respectiv Infraestruturas de Portugal (IP) și sunt calculate ținând cont de orientarea în funcție de costuri așa cum este definită în Decretul-Lege 123/2009, ce a transpus Directiva 2014/61/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 mai 2014 privind măsuri de reducere a costului instalării rețelelor de comunicații electronice de mare viteză, în conformitate cu „Oferta de referință IP pentru Acces la Infrastructură și Serviciile Canalului Tehnic Rutier” (ORIP –CTR).

Conform ORIP-CTR³⁰ tarifele lunare (fără TVA) de acces pentru ocuparea spațiului în conductă sau în camera de vizitare sunt:

- ocuparea spațiului în conductă – 31,4 euro/km/cm²/lună
- spațiu în camera de vizitare – 4,45 euro/lună
- echipamente de conectare în camera de vizitare – 4 euro/lună
- punct de intrare sau ieșire în camera de vizitare – 2 euro/lună

5. **Germania.** Autoritatea de reglementare (BNetzA) menționează în răspunsul său că tarifele și condițiile pentru utilizarea în comun a infrastructurii rutiere sunt stabilite pe baza

²⁸ potrivit prevederilor de la art. 6 și art.7 din documentul publicat la <https://www.hakom.hr/UserDocsImages/2017/propisi/Pravilnik%20o%20PoPP-neslu%C5%BEbeni%20pro%C4%8Di%C5%A1%C4%87eni%20tekst-20170927.pdf?vel=144500>

²⁹https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2014_07_87_1766.html

³⁰ <https://www.iptelecom.pt/sites/default/files/inline-files/ORIP%20%E2%80%93CTR%20Oferta%20de%20Refer%C3%Aancia%20de%20Acesso%20a%20Infraestrutura%20e%20Servi%C3%A7os%20de%20Canal%20T%C3%A9cnico%20Rodovi%C3%A1rio%20%281%29.pdf>

negocierilor bilaterale între operatorii de comunicații electronice și Autoritatea de Construcție Rutieră. Cu toate acestea, în ceea ce privește utilizarea comună a autostrăzilor federale, este disponibil un ghid³¹ pentru utilizarea drumurilor care indică un **tarif anual de 1 euro pe metru liniar pentru închiriere spațiu într-un tub de protecție**.

6. **Estonia.** Autoritatea de reglementare a menționat că operatorii de comunicații plătesc un tarif recurent de 0,0054 euro/m/lună (TVA inclus) pentru închirierea unui cablu de fibră optică instalat subteran, în lungul drumului. Acest tarif nu este reglementat, ci face parte din lista de tarife³² a Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutus – Fundația estoniană pentru dezvoltarea rețelelor în bandă largă., care este responsabilă pentru proiectul EstWin, destinat conectării tuturor locuințelor, întreprinderilor și autorităților la o rețea de comunicații de foarte mare viteză.

În Estonia nu există instalare aeriană a cablurilor în lungul drumului, iar închirierea conductelor nu este disponibilă.

7. **Cehia.** Autoritatea de reglementare (CTU) a declarat că nu monitorizează, respectiv nu colectează date privind prețurile stabilite în negocierile comerciale dintre operatorii de rețea și solicitanții de acces, dar autoritatea are ca atribuție stabilirea costurilor relevante care se includ în tarife, în cazul unor litigii.

În acest scop, CTU a publicat metodologia de calcul sub forma unui model de cost de tip BU-LRIC (disponibil la adresa: <https://ctu.gov.cz/en/methodology-pricing-dispute-resolution>). Modelul de cost permite calcularea tarifelor unice și a chiriei lunare pentru accesul la anumite elemente de infrastructură fizică. costurile pentru accesul la infrastructura rutieră fac parte din costurile pentru implementarea infrastructurii fizice. Este utilizată o alocare diferită a costurilor pentru operatorii de rețea care sunt ei înșiși furnizori de comunicații electronice și operatorii de rețea care nu sunt furnizori de comunicații electronice. În primul caz, toate costurile de infrastructură trebuie alocate în mod nediscriminatoriu spațiului utilizat în prezent (astfel încât nici furnizorul de rețea, nici solicitantul de acces să nu aibă un beneficiu necuvenit rezultat din alocarea costurilor), în cel de-al doilea caz doar costurile asociate direct cu spațiul utilizat de către solicitantul de acces sunt alocate în preț, deoarece operatorul de rețea ar trebui să acopere restul din activitatea sa principală.

8. **Slovacia.** Autoritatea de reglementare (RU) a comunicat că la nivel național nu sunt reglementate taxele recurente pentru cabluri/conducte instalate în subteran/de-a lungul autostrăzilor/drumurilor în Slovacia și nu fac obiectul unor oferte publice. În plus, RU a menționat că există oferte de referință ale companiilor de comunicații electronice și non-telecom care nu fac obiectul reglementării cu putere semnificativă de piață, în ceea ce privește accesul la stâlpi, dar nu au fost comunicate tarifele de acces.

b) State care nu aplică tarife recurente:

9. **Finlanda.** Autoritatea de reglementare (TRAFICOM) a menționat că pentru accesul în zona rutieră este solicitată **o singură plată** pentru autorizația de amplasare³³, fără plăți anuale (recurente).

³¹ Disponibil numai în limba germană la adresa:

https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/nutzungsrichtlinien-03-2020.pdf?__blob=publicationFile

³² <https://www.elasa.ee/hinnakiri/>

³³ Autorizația - așa cum este definită în temeiul articolului 42 din *Legea privind sistemele de transport și drumurile pentru efectuarea de lucrări în zona drumului și pentru amplasarea pe zona drumului a liniilor de comunicații și de electricitate, a conductelor de gaze naturale și de încălzire urbană sau a conductelor de alimentare cu apă și a structurilor, clădirilor și echipamentelor aferente.*

Valoarea taxei depinde de situație, nivelul acesteia fiind stabilit prin Decret guvernamental³⁴, astfel:

- până la 500 m și/sau până la 3 treceri sau subtraversări, inclusiv un studiu (inspecție) - 410 euro;
- până la 5.000 m și/sau până la 20 de treceri sau subtraversări, inclusiv trei inspecții - 1.300 euro;
- până la 50.000 de metri și/sau până la 100 de traversări sau subtraversări, inclusiv patru inspecții – 2.400 euro;

c) **State care nu percep tarife**

10. În răspunsul său la chestionar, autoritatea de reglementare din **Marea Britanie**, OFCOM, a menționat că operatorii de comunicații electronice **nu plătesc tarife recurente, aceștia având, conform Codului Comunicațiilor Electronice adoptat, dreptul de a instala, cu titlu gratuit, infrastructura telecom sub și de-a lungul drumurilor naționale.**

11. Autoritatea de reglementare din **Austria** (RTR), a declarat în răspunsul său **că nu se percep tarife** pentru accesul la infrastructura rutieră în vederea instalării cablurilor de telecomunicații.

12. Autoritatea de reglementare din **Norvegia**, NKOM, a declarat că, în urma adoptării, în iulie 2020, a Actului de dezvoltare a rețelelor de comunicații în bandă largă, care se bazează pe Directiva privind reducerea costurilor de instalare a rețelelor, a fost înființat un organism de soluționare a litigiilor, însă nu au fost înregistrate cazuri.

d) **Alte informații din surse publice**

Franța – aplică tarife stabilite în legislația primară³⁵. Astfel, conform prevederilor Codului serviciilor poștale și al comunicațiilor electronice, cuantumul anual al tarifelor datorate de operatorii de comunicații electronice pentru ocuparea domeniului public, în cazul drumurilor publice, a fost stabilit în 2005³⁶, în funcție de durata de ocupare, de beneficiile obținute de titularul licenței și de valoarea locativă a spațiului ocupat, astfel:

- 300 de euro/km/arteră³⁷ pentru autostrăzi, respectiv 30 de euro/km/arteră pentru restul rețelei rutiere, în cazul amplasării subterane sau supraterane;
- 40 de euro/km/arteră, în alte cazuri (de ex., în cazul amplasării aeriene).

Aceste tarife se revizuiesc anual, la data de 1 ianuarie, prin aplicarea mediei ultimelor patru valori trimestriale ale indicelui general al lucrărilor publice³⁸. Având în vedere că, pentru anul 2024, coeficientul de actualizare este de 1,609³⁹, tarifele maxime aplicabile devin:

³⁴ [Valtioneuvoston asetus elinkeino-, liikenne- ja... 1357/2022 - Säädökset alkuperäisinä - FINLEX ®](#)

³⁵ Codul francez al serviciilor poștale și al comunicațiilor electronice, TITLUL III: Drepturi de trecere pe drumurile publice și servituți, Secțiunea 1: Drepturile de trecere, Articolul R20-52, disponibil la adresa: <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section/lc/LEGITEXT000006070987/LEGISCTA000006166005/2021-09-03/#LEGISCTA000006166005>

³⁶ Conform Decretului nr. 2005-1676 din 27 decembrie 2005.

³⁷ Termenul "arteră" înseamnă:

a) În cazul amplasării subterane sau supraterane, un tub de protecție care conține sau nu cabluri sau un cablu direct îngropat

b) În alte cazuri, ansamblul cablurilor așezate între două suporturi.

³⁸ Conform art. R20-53 din Codul serviciilor poștale și al comunicațiilor electronice.

³⁹ <https://amf32.fr/wp-content/uploads/2024/01/Calcul-redevances-domaniales-operateurs-electroniques-2024.pdf>

- 482,7 de euro/km/arteră pentru autostrăzi, respectiv 48,27 de euro/km/arteră pentru restul rețelei rutiere, în cazul amplasării subterane sau supraterane;
- 64,36 de euro/km/arteră, în alte cazuri.

Irlanda – aplică tarife de acces la canalizație. În conformitate cu prevederile legale în vigoare din Irlanda de la Secțiunea 53(1) din „*Communications Regulation Act*” din 2002 (cu modificările ulterioare), operatorii de rețele de comunicații electronice care intenționează să execute lucrări rutiere pe drumurile naționale în scopul construirii sau întreținerii infrastructurii subterane de comunicații electronice (reparare, înlocuire, adăugare sau îndepărtare) și a oricărei infrastructuri fizice asociate sau extinderii rețelei subterane de comunicații electronice la părți ale drumului sub care infrastructura de comunicații electronice nu a fost amplasată anterior, trebuie să depună o solicitare la Transport Infrastructure Ireland (TII) și să obțină aprobare pentru lucrările pe care intenționează să le desfășoare în zona drumurilor.

TII are în gestiune și conductele instalate pe drumurile naționale, activând atât la nivel național, cât și regional, în cooperare cu autoritățile regionale și locale. Conform Ghidului⁴⁰, din totalul de conducte instalate pe drumurile naționale/autostrăzi în canalizație, două dintre acestea sunt păstrate pentru scopuri proprii ale NRA (TII), restul pot fi folosite partajat de operatori, pentru instalarea de rețele de comunicații electronice. Pentru eficientizarea utilizării spațiului din conducte, se recomandă ca într-o conductă să fie instalate 4 sub-conducte (în general de către primul operator care solicită accesul, cu compensarea costurilor pentru cele pe care nu le folosește). Pe segmentele de drumuri naționale sau autostrăzi unde nu există conducte instalate, pentru completare sau extindere de tubulatură, pot fi autorizate solicitări de instalare ale operatorilor, dar proprietatea noilor conducte revine TII.

Ministrul Transporturilor, Turismului și Sportului din Irlanda, în urma consultărilor cu Ministerul Comunicațiilor, Energiei și Resurselor Naturale și Ministerul de Finanțe a aprobat în 2012 o taxă de minim 1.600 EUR (plus TVA, ajustabilă anual în conformitate cu indicele prețurilor de consum) pe cablu/sub-conductă per km, care este percepută operatorilor de rețele de comunicații electronice.

În plus, pentru realizarea lucrărilor în zona drumurilor, operatorilor li se percep anumite taxe unice, ale căror valori au fost actualizate în mai 2024⁴¹.

⁴⁰ <https://www.tii.ie/roads-tolling/operations-and-maintenance/network-management-traffic-control/Guide-to-the-use-of-Underground-Road-Capacity-on-National-Roads.pdf>

⁴¹ <https://www.tii.ie/roads-tolling/operations-and-maintenance/roadworks-consent/TII-Underground-Telecommunications-Charges-May-2024.pdf>