

Decizie de indexare a faptei de plagiat la poziția 00360 / 23.01.2017 și pentru admitere la publicare în volum tipărit

care se bazează pe:

A. Nota de constatare și confirmare a indiciilor de plagiat prin fișa suspiciunii inclusă în decizie.

| Fișa suspiciunii de plagiat / Sheet of plagiarism's suspicion | |
|--|--|
| Opera suspicionată (OS) Suspicious work | Opera autentică (OA) Authentic work |
| OS | BUȘU, Mihail and BUȘU, Cristian. The liberalization process of the railway sector in Romania and some infringement case studies. Proceedings of the 9 th International Management Conference "Management and Innovation For Competitive Advantage", November 5th-6th, 2015, Bucharest. p.523-540. |
| OA | Cristian BUȘU, Cristian and BUȘU, Mihail. The Liberalization Process of the Railway Sector in Romania and European Union Countries. Review of International Comparative Management. 16(3). July 2015 p.305-313. |
| Incidența minimă a suspiciunii / Minimum incidence of suspicion | |
| p.535:25 – p.536:00 | p.310:03 – p.312:01 |
| Fișa întocmită pentru includerea suspiciunii în Indexul Operelor Plagiate în România de la Sheet drawn up for including the suspicion in the Index of Plagiarized Works in Romania at www.plagiate.ro | |

Notă: Prin „p.72:00” se înțelege paragraful care se termină la finele pag.72. Notația „p.00:00” semnifică până la ultima pagină a capitolului curent, în întregime de la punctul inițial al preluării.

Note: By „p.72:00” one understands the text ending with the end of the page 72. By „p.00:00” one understands the taking over from the initial point till the last page of the current chapter, entirely.

B. Fișa de argumentare a calificării de plagiat alăturată, fișă care la rândul său este parte a deciziei.

Echipea Indexului Operelor Plagiate în România

Fișa de argumentare a calificării

| Nr. crt. | Descrierea situației care este încadrată drept plagiat | Se confirmă |
|----------|---|-------------|
| 1. | Preluarea identică a unor pasaje (piese de creație de tip text) dintr-o operă autentică publicată, fără precizarea întinderii și menționarea provenienței și însușirea acestora într-o lucrare ulterioară celei autentice. | ✓ |
| 2. | Preluarea a unor pasaje (piese de creație de tip text) dintr-o operă autentică publicată, care sunt rezumate ale unor opere anterioare operei autentice, fără precizarea întinderii și menționarea provenienței și însușirea acestora într-o lucrare ulterioară celei autentice. | |
| 3. | Preluarea identică a unor figuri (piese de creație de tip grafic) dintr-o operă autentică publicată, fără menționarea provenienței și însușirea acestora într-o lucrare ulterioară celei autentice. | |
| 4. | Preluarea identică a unor tabele (piese de creație de tip structură de informație) dintr-o operă autentică publicată, fără menționarea provenienței și însușirea acestora într-o lucrare ulterioară celei autentice. | |
| 5. | Republicarea unei opere anterioare publicate, prin includerea unui nou autor sau de noi autori fără contribuție explicită în lista de autori | |
| 6. | Republicarea unei opere anterioare publicate, prin excluderea unui autor sau a unor autori din lista inițială de autori. | |
| 7. | Preluarea identică de pasaje (piese de creație) dintr-o operă autentică publicată, fără precizarea întinderii și menționarea provenienței, fără nici o intervenție personală care să justifice exemplificarea sau critica prin aportul creator al autorului care preia și însușirea acestora într-o lucrare ulterioară celei autentice. | ✓ |
| 8. | Preluarea identică de figuri sau reprezentări grafice (piese de creație de tip grafic) dintr-o operă autentică publicată, fără menționarea provenienței, fără nici o intervenție care să justifice exemplificarea sau critica prin aportul creator al autorului care preia și însușirea acestora într-o lucrare ulterioară celei autentice. | |
| 9. | Preluarea identică de tabele (piese de creație de tip structură de informație) dintr-o operă autentică publicată, fără menționarea provenienței, fără nici o intervenție care să justifice exemplificarea sau critica prin aportul creator al autorului care preia și însușirea acestora într-o lucrare ulterioară celei autentice. | |
| 10. | Preluarea identică a unor fragmente de demonstrație sau de deducere a unor relații matematice care nu se justifică în regăsirea unei relații matematice finale necesare aplicării efective dintr-o operă autentică publicată, fără menționarea provenienței, fără nici o intervenție care să justifice exemplificarea sau critica prin aportul creator al autorului care preia și însușirea acestora într-o lucrare ulterioară celei autentice. | |
| 11. | Preluarea identică a textului (piese de creație de tip text) unei lucrări publicate anterior sau simultan, cu același titlu sau cu titlu similar, de un același autor / un același grup de autori în publicații sau edituri diferite. | |
| 12. | Preluarea identică de pasaje (piese de creație de tip text) ale unui cuvânt înainte sau ale unei prefețe care se referă la două opere, diferite, publicate în două momente diferite de timp. | |

Notă:

a) Prin „proveniență” se înțelege informația din care se pot identifica cel puțin numele autorului / autorilor, titlul operei, anul apariției.

b) Plagiatul este definit prin textul legii¹.

„...plagiatul – expunerea într-o operă scrisă sau o comunicare orală, inclusiv în format electronic, a unor texte, idei, demonstrații, date, ipoteze, teorii, rezultate ori metode științifice extrase din opere scrise, inclusiv în format electronic, ale altor autori, fără a menționa acest lucru și fără a face trimitere la operele originale...”.

Tehnic, plagiatul are la bază conceptul de **piesă de creație** care²:

„...este un element de comunicare prezentat în formă scrisă, ca text, imagine sau combinat, care posedă un subiect, o organizare sau o construcție logică și de argumentare care presupune niște premise, un raționament și o concluzie. Piesa de creație presupune în mod necesar o formă de exprimare specifică unei persoane. Piesa de creație se poate asocia cu întreaga operă autentică sau cu o parte a acesteia...”

cu care se poate face identificarea operei plagiate sau suspicioane de plagiat³:

„...O operă de creație se găsește în poziția de operă plagiată sau operă suspicioasă de plagiat în raport cu o altă operă considerată autentică dacă:

- i) Cele două opere tratează același subiect sau subiecte înrudite.
- ii) Opera autentică a fost făcută publică anterior operei suspicioase.
- iii) Cele două opere conțin piese de creație identificabile comune care posedă, fiecare în parte, un subiect și o formă de prezentare bine definită.
- iv) Pentru piesele de creație comune, adică prezente în opera autentică și în opera suspicioasă, nu există o menționare explicită a provenienței. Menționarea provenienței se face printr-o citare care permite identificarea piesei de creație preluate din opera autentică.
- v) Simpla menționare a titlului unei opere autentice într-un capitol de bibliografie sau similar acestuia fără delimitarea întinderii preluării nu este de natură să evite punerea în discuție a suspiciunii de plagiat.
- vi) Piesele de creație preluate din opera autentică se utilizează la construcții realizate prin juxtapunere fără ca acestea să fie tratate de autorul operei suspicioase prin poziția sa explicită.
- vii) În opera suspicioasă se identifică un fir sau mai multe fire logice de argumentare și tratare care leagă aceleași premise cu aceleași concluzii ca în opera autentică...”

¹ Legea nr. 206/2004 privind buna conduită în cercetarea științifică, dezvoltarea tehnologică și inovare, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 505 din 4 iunie 2004

² ISOC, D. Ghid de acțiune împotriva plagiatului: bună-conduită, prevenire, combatere. Cluj-Napoca: Ecou Transilvan, 2012.

³ ISOC, D. Prevenitor de plagiat. Cluj-Napoca: Ecou Transilvan, 2014.

THE LIBERALIZATION PROCESS OF THE RAILWAY SECTOR IN ROMANIA AND SOME INFRINGEMENT CASE STUDIES

Mihail BUȘU¹
Cristian BUȘU²

ABSTRACT

Transport represents an important sector of the economy. Although the railway sector has historically been an important component of the transport industry in the EU, it was noted in the past three decades, its market share constantly declining in comparison with other modes of transport both for freight and passenger transport. Moreover, the railway sector has transformed from a monopolistic sector to oligopoly and competitive markets. This research paper makes an overview of the Romanian railway sector, analyzing the impact of the liberalization process. The four case studies presented in the paper reveal infringements of the selected countries for non-complying with the EU railway directives.

KEYWORDS: *railway sector, liberalization process, infringement, directive, legislation.*

JEL CLASSIFICATION: *K42, K23, L51.*

1. INTRODUCTION

The legal framework of liberalization was provided by the EU directives, but there have been different realization schemes. The convergence of these directions can be defined as the following: firstly, the establishment of regulatory bodies, which occurred in the examined countries (Szekely, 2009). Secondly, the actual functioning of these bodies, such as can be observed in congestion charging, which has discrepancies everywhere. From that point onwards, there are continuous efficiency problems and operators had to contend with financial difficulties.

Policy makers should firstly ensure that infrastructure management companies are more independent, in order to further ensure real competition and discourage the dominance of incumbent operators (Cioaca & Nedelcu, 2015). These remnants of former communist policy are also the main feature of the market in freight transport (Beria et. al., 2012). The railway freight market was opened earlier, and thus there have already been more new participants and the competition is sharp - edged; however, the volume of goods transport has been decreasing.

The implementation of EU legislation framework is also important from a legal viewpoint. Compliance with the legislation enacted by the European Parliament and the Council is a critical element of membership to the European Union. Failure to comply could lead to action before the European Court of Justice (ECJ) and, ultimately, to fines and periodic penalty payments. Under certain circumstances, the ECJ has also allowed individuals the possibility of redress where Directives have been transposed inadequately or too late. ECJ considers that a Directive has direct effect towards the Member State when the deadline for transposition has elapsed (i.e. a railway undertaking may rely on it in court even if not transposed into national law).

The European Union directives shall be transposed into the national legal order of all Member States before a specified deadline. Although is not the obligation of the European Union countries

¹ The Bucharest University of Economic Studies, Romania, mihail.busu@man.ase

² The Bucharest University of Economic Studies, Romania, cristian.busu@man.ase

Governance Ordinance no. 12/1998 organizes the institutional separation of the national operator between infrastructure and transport services, as well as between passenger and freight railway services. As a result, SNCFR was split into five independently-administered companies.

Besides this major change for the Romanian railway sector's landscape, Ordinance 12/1998 encompasses the following: a general organization of the railway transport, the establishment of a State Authority in the field of rail transport (Ministry of Transport) and its tasks, the organizational and operational framework of the railway infrastructure, the approval of foreign rail passenger operators to have access to the Romanian network, the approval of rail passenger operators to obtain access to passenger transport services under public service contracts through tender procedures, safety and protection provisions with regard to the railway infrastructure, provisions regarding traffic safety and the Performance contract's legal framework and content.

Government Ordinance no. 89/2003 guarantees the liberalization of the Romanian railways. It primarily consists of: setting forth the network statement content (e.g. access conditions, tariff structure), setting out the framework for charging fees for the use of railway infrastructure, as well as the charging principles and its exceptions, setting out the framework and timetable for the process of allocating infrastructure capacity, providing for network capacity analyses in order to identify bottlenecks in the network, as well as concrete plans to improve the quality and capacity of the network and establishing the RSC as a regulatory body and assigning its functions and powers (e.g. fines, monitor competition, treat applicants' complaints).

The Romanian law on railway safety implements Directive 2004/49 ("Railway Safety Directive"). Its purpose is to ensure the development of safety on the Romanian railway network and to improve market access for railway operators. It defines the various actors' responsibilities and transposes the EU common safety targets and safety methods into national rules. It also defines common principles for safety management, regulation and control.

2.2. Liberalization process in Romania

In 1998, Romania separated the national operator into different companies, following a "vertical separation" model, and introduced competition among freight operators through the provision of "open access" to the infrastructure.

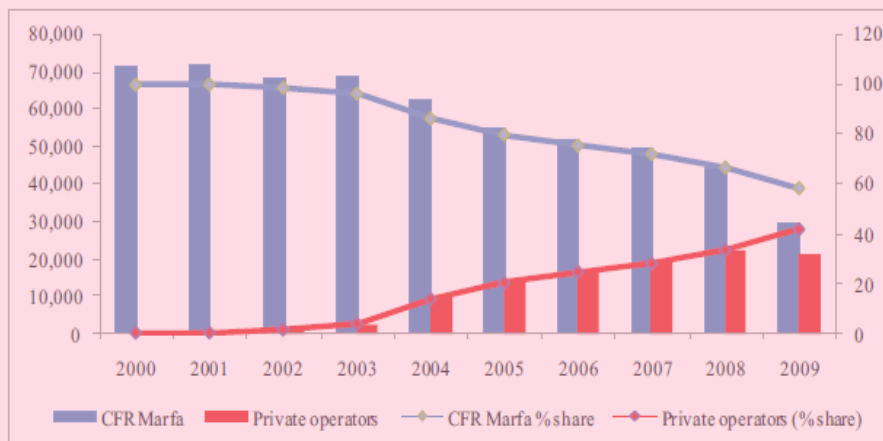
CFR separation. The Romanian railways reform dates back to 1998, when Romania decided to split the then-existing SNCFR, into five independently-administered companies. While strictly separated, those companies nevertheless remain owned by the Romanian State today. The five companies are the following:

- i. CFR Infrastructura (infrastructure manager);
- ii. CFR Calatori (rail passenger operator);
- iii. CFR Marfa (rail freight operator);
- iv. CFR Gevaro (services linked with restaurant cars);
- v. SAAF (company dealing with excess rolling stock to be sold, leased or scrapped).

This reform was triggered to a certain extent by the efforts deployed by Romania in fulfilling the criteria to join the European Union and its main objective was to allow the new companies to operate on a commercial basis and to ultimately also allow the possibility of privatizing the companies.

The Romanian State has made several attempts to privatize CFR Marfa, the last of which dates from October 2013. None has been successful so far. The main activity of CFR Marfa consists of rail freight transport within the local and international traffic with full wagons and intermodal transport units, which are all accessory rail freight services. The company's activity area is represented by the entire Romanian railway network. The company is organized in 4 branches: Muntenia-Dobrogea, Banat-Oltenia, Transylvania and Moldova, 89 management stations, 8 depots operating locomotives (907 locomotives) and 12 wagons revisions (22.000 locomotives). CFR Marfa also recorded a major staff restructuring in the last few years, as the company has reduced its number of employees by 70%.

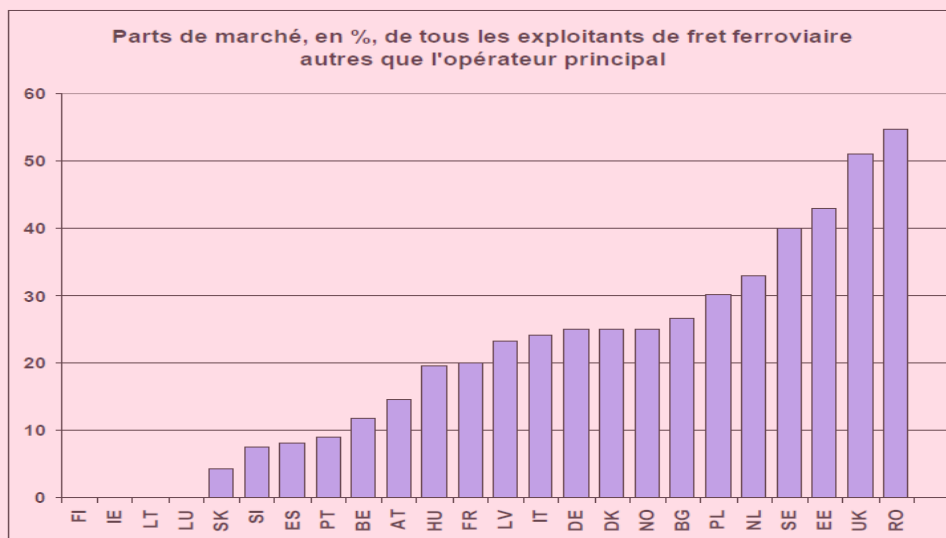
The activities of the operators in the Railway sector have posed some competition concerns in the past. The sector is dominated by state-owned companies: the National Railway (Infrastructure) Company (CFR SA), the National Railway (Passenger) Company (CFR Calatori) and the National Railway (Freight) Company (CFR Marfa), as well as some of their subsidiaries. However, new private rail freight operators entered the Romanian railways sector, and to date, the development of private freight operators has been strong (24 new private companies since 1998), eroding the market share of CFR Marfa. The main competitors of Marfa are: Grup Feroviar Roman (GFR), Servtrans Invest, Cargo Trans Vagon, Unifertrans, DB Schenker Rail Romania, Transferoviar Grup. By the end of 2011, the market share percentage of CFR Marfa was reduced to about 45%.



Source: CFR Marfa.

Figure 2. CFR Marfa Traffic and market share in comparison with Private operators ('000 tons)

Source: CFR Marfa



Source: RMMS questionnaire completed by Member States in May-June 2011

Figure 3. Total Market shares 'expressed as a percentage of traffic in tone-kilometers) of freight operators other than the main operator at the end of 2010

Source: RMMS

- Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways, Official Journal L 237, 24/08/1991.
- Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area 2011 OJ L 343/32.
- Government Emergency Ordinance no. 12/1998 on the Romanian railway transport and the reorganization of the Romanian National Railway Society.
- Government Ordinance 89/2003 regarding the allocation of the feroviar capacity infrastructure, charging of railway infrastructure and safety certification. Emmited by Romanian Government and publised in Official Monitor number 623 from 31 august 2003.
- Holvad, T. & Godward, E. (2012). *Technical Regulation and its Economic Implications*.
- König, T. & Luetgert, B. (2009). Troubles with transposition? Explaining trends in member-state notification and the delayed transposition of EU directives. *British Journal of Political Science*, 39(01), 163-194.
- Law 55/2006 on railway safety for the transposition of Directive 2004/49/EC in Romanian legislation.
- Law 188/2012 for the approval of OUG 21/2011 on some measures for organizing the functioning of the Board of Supervisors.
- Szekely, B. (2009). Liberalisation of the railway industry in Europe: toward a sustainable system through process view. *International Journal of Sustainable Economy*, 1(2), 167-185.
- Versluis, E. & Tarr, E. (2013). Improving Compliance with European Union Law via Agencies: The Case of the European Railway Agency. *JCMS: Journal of Common Market Studies*, 51(2), 316-333.