

**REGIMUL DE PERFORMANȚĂ AL CIRCULAȚIEI
TRENURILOR PE REȚEAUA CFR**

CAPITOLUL I

Obiectul și domeniul de aplicare

Art. 1. - (1) Introducerea Regimului de Performanță al circulației trenurilor pe rețeaua CFR, are ca scop creșterea calității serviciilor feroviare și satisfacerea beneficiarilor finali ai transportului feroviar de călători și marfă.

(2) Regimul de Performanță al circulației trenurilor pe rețeaua CFR are ca obiectiv definirea procesului de asigurare a unui răspuns adecvat al sistemului feroviar la abaterile de la graficul de circulație al trenurilor pe rețeaua CFR, închiderea cercului calității prin asigurarea unui proces documentat de luare a măsurilor de corecție necesare în cazul producerii de abateri de la graficul de circulație al trenurilor pe rețeaua CFR.

(3) Prevederile prezentelor reglementări se aplică trenurilor de călători și marfă detaliate în continuare, care circulă pe rețeaua feroviară publică din România, denumită în continuare „rețeaua CFR”. Nu face parte din rețeaua CFR infrastructura feroviară care realizează conexiunea dintre stațiile de frontieră de stat aparținând rețelei CFR și stațiile de frontieră de stat aparținând rețelelor feroviare ale statelor învecinate cu România, pentru care se aplică prevederile din acordurile transfrontaliere și convențiile încheiate de administratorul rețelei CFR cu administratorii infrastructurii feroviare din statele vecine.

(4) Fac obiectul acestor reglementări privind întârzierile trenurilor următoarele categorii de trenuri:

a) – Pentru operatorii de transport feroviar de călători: trenurile operate de către aceștia, cu circulația aprobată prin programul de circulație zilnic, care au abateri mai mari de 20 minute de la graficul de circulație în stațiile unde graficul de circulație prevede oprire;

b) - Pentru operatorii de transport feroviar de marfă: trenurile operate de către aceștia, cu circulația aprobată prin programul de circulație zilnic, care ajung la stația de destinație (respectiv stația de frontieră de ieșire de pe rețeaua CFR) cu mai mult de 60 minute de întârziere față de momentul de sosire conform trasei aprobate.

CAPITOLUL II

Definiții

Art. 2. - (1) *Rețeaua CFR*: totalitatea infrastructurii feroviare publice din România (atât liniile interoperabile cât și cele neinteroperabile), cu excepția liniilor de cale ferată care leagă frontierele de stat ale României cu stațiile de frontieră de stat ale statelor vecine.

(2) *Administrator de infrastructură*: prin administrator de infrastructură se înțelege atât Compania Națională de Căi Ferate ”CFR” S.A. (în calitate de administrator al infrastructurii publice interoperabile și organism de alocare a capacității de circulație, conform prevederilor legale), cât și gestionarii de infrastructură feroviară neinteroperabilă.

(3) *TUI*: tariful de utilizare a infrastructurii feroviare publice, calculat conform prevederilor legale și ale reglementărilor în vigoare.

(4) *Abateri de la graficul de circulație*: diferența matematică dintre momentul prevăzut de sosire, plecare sau trecere al unui tren prin graficul de circulație al trenului printr-un punct al rețelei feroviare în care se măsoară regularitatea circulației și momentul real de sosire, plecare sau trecere al trenului prin punctul respectiv. Abaterile se măsoară în minute întregi și pot fi:

a) - întârzieri, atunci când au semnul algebric „+”;

b) - devansări, atunci când au semnul algebric „-”

CAPITOLUL III

Principiile Regimului de Performanță al circulației trenurilor

Art. 3. – (1) Regimul de Performanță al circulației trenurilor include:

a) - regularitatea circulației trenurilor realizată pe baza calculării diferențelor dintre orele de circulație prevăzute în trasele stabilite pentru a fi utilizate prin programul de circulație și orele de circulație reală ale trenurilor respective;

b) - stabilitatea programului de circulație, prin analiza diferențelor dintre programul de circulație zilnic al trenurilor și circulația reală a acestora;

c) - viteza comercială a trenurilor care circulă pe rețeaua CFR;

d) - alți parametri de calitate legați de circulația trenurilor.

(2) Regimul de Performanță al circulației trenurilor se aplică în mod egal și nediscriminatoriu către toți operatorii de transport, CFR și gestionarii de infrastructură feroviară neinteroperabilă. Cerințele generale ale Regimului de Performanță al circulației trenurilor sunt: simplitate, transparență, asumarea răspunderii, eficiență economică, utilizarea de date măsurabile, astfel încât să nu conducă la efecte legale, administrative și financiare exagerate și împovărătoare, atât pentru operatorii de transport, CFR și gestionarii de infrastructură feroviară neinteroperabilă.

(3) Flexibilitatea în transportul feroviar este un factor important datorită concurenței cu celelalte sisteme de transport. Regimul de Performanță al circulației trenurilor este definit inclusiv prin luarea în considerație a atingerii acestui scop.

(4) Toate părțile implicate în procesul de transport feroviar au obligația de a acționa conform competențelor și atribuțiilor lor pentru a reduce întârzierile trenurilor.

CAPITOLUL IV

Modul de aplicare al Regimului de Performanță al circulației trenurilor

Art. 4. – (1) Regularitatea circulației trenurilor este principalul indicator de calitate al Regimului de Performanță al circulației trenurilor. Criteriul prin care un tren este înregistrat în Regimul de Performanță al circulației trenurilor este abaterea de la graficul de circulație conform prevederilor art. 1 alin. (4).

(2) Întârzierile trenurilor se codifică în conformitate cu prevederile din capitolul X. Codificările întârzierilor permit diferențierea participantului la procesul de transport care a generat întârzierile trenurilor. Obiectul acestor reglementări îl constituie:

a) - Întârzierile generate de administratorul de infrastructură feroviară, sau terțe părți aflate în relații contractuale cu aceștia, care asigură una din atribuțiile administratorului de infrastructură feroviară;

b) - Întârzierile generate de operatorii de transport feroviar sau terțe părți aflate în relații contractuale cu aceștia care asigură una din atribuțiile operatorilor de transport feroviar;

(c) - Întârzierile generate din motive de forță majoră, de autorități ale statului sau de terțe părți care nu se află în relații contractuale cu una din părțile arătate mai sus nu fac obiectul acestor reglementări.

Pe secțiunile cu capacitate saturată, declarate ca atare de către CFR conform prevederilor legale, cauzele întârzierilor se vor analiza avându-se în vedere capacitatea redusă de circulație și frecvența întârzierilor datorate lipsei de rezervă de capacitate (care are rolul de a atenua perturbările produse în trafic și a diminua întârzierile trenurilor). Pentru trenurile de marfă analiza întârzierilor cauzate în mod direct de circulația pe secțiunile cu capacitate saturată nu face obiectul regimului de performanță a circulației trenurilor.

Art. 5. CFR în calitate de administrator al infrastructurii ține evidența conform reglementărilor în vigoare a întârzierii trenurilor pe întreaga rețea CFR. Gestionarii de infrastructură neinteroperabilă au acces la informațiile înregistrate referitoare la întârzierile trenurilor care au circulat pe infrastructura feroviară gestionată de aceștia. Operatorii de transport feroviar au acces la informațiile înregistrate referitoare la întârzierile trenurilor operate de către fiecare dintre ei. Accesul este asigurat prin aplicații informatice dedicate traficului feroviar (ATLAS sau altele de acest gen gestionate de către CFR).

Art. 6. Operatorii de transport feroviar (OTF) vor valida codificarea întârzierilor trenurilor proprii efectuată de către CFR prin intermediul aplicațiilor informatice specifice. Validarea se va realiza pentru întârzierile încadrate ca fiind generate de către operatorul de transport feroviar (codificări din clasa 5 sau 6). Atunci când operatorii de transport feroviar nu sunt de acord cu încadrarea stabilită de către CFR, vor propune o altă încadrare cu justificarea prin explicații a respectivei încadrări. Trenurile pentru care operatorii de transport feroviar au solicitat o altă încadrare vor face obiectul analizei periodice stabilite la capitolul V.

Art. 7. Gestionarii de infrastructură vor valida codificarea întârzierilor trenurilor care circulă pe infrastructura gestionată de aceștia și efectuată de către CFR prin intermediul aplicațiilor informatice specifice. Validarea se va realiza pentru întârzierile încadrate ca fiind generate de către gestionarii de infrastructură (codificări din clasa 1, 2 sau 3). Atunci când gestionarii de infrastructură nu sunt de acord cu încadrarea stabilită de către CFR, vor propune o altă încadrare cu justificarea prin explicații a respectivei încadrări. Trenurile pentru care gestionarii de infrastructură au solicitat o altă încadrare vor face obiectul analizei periodice stabilite la capitolul V.

CAPITOLUL V

Analiza periodică a înregistrărilor întârzierilor trenurilor

Art. 8. Periodic (lunar sau la alte perioade definite prin contractul de acces pe infrastructura feroviară publică sau prin alte înțelegeri) CFR și operatorii de transport feroviar vor analiza datele referitoare la întârzierile trenurilor pe perioada anterioară. În mod documentat se pot modifica datele înregistrate referitoare la întârzierile trenurilor pe perioada analizată dacă părțile convin astfel. Partea care se consideră nedreptățită se va adresa autorității competente de soluționare a litigiilor, conform legii sau stabilite prin contractul de acces pe infrastructura feroviară publică. Neprezentarea la momentul și locul stabilit de comun acord pentru efectuarea analizei a uneia dintre părți semnifică acceptarea de către partea respectivă a datelor înregistrate referitoare la întârzierile trenurilor pe perioada anterioară în forma înregistrată.

Art. 9. Valoarea penalității pentru un minut de întârziere este de 0,2 lei/minut. Valoarea maximă lunară a penalității pe care o datorează una dintre părți nu poate depăși 1% din valoarea totală a TUI aferentă operatorului de transport feroviar respectiv pentru luna respectivă. Această limită de 1% din valoarea TUI se aplică în relația dintre administratorul de infrastructură respectiv și un operator de transport feroviar.

Art. 10. Detalierea modului de calcul și evidențiere a înregistrărilor privind întârzierilor trenurilor este prevăzută în Capitolul XI.

CAPITOLUL VI

Obligațiile de plată rezultate ca urmare a solicitării de programare a circulației trenurilor, în concordanță cu momentul programării circulației trenurilor

Art. 11. – (1) Această prevedere are drept scop motivarea operatorilor de transport feroviar de a solicita trase pentru trenuri suplimentare față de graficul de circulație anual (atunci când trasele existente în graficul de circulație anual nu satisfac cerințele operatorilor de transport feroviar) cât mai repede posibil facilitând astfel o cât mai bună utilizare a capacității de circulație și a celorlalte resurse utilizate în procesul de transport feroviar, având în vedere trasele deja alocate altor operatori de transport feroviar, precum și indisponibilitățile infrastructurii feroviare datorate procesului de mentenanță.

(2) Aceste obligații de plată se facturează separat de penalitățile pentru întârzierile trenurilor, dar sunt parte componentă a Regimului de Performanță al circulației trenurilor.

Art. 12. Dacă programarea circulației unui tren este realizată cel mai târziu la întocmirea programului de circulație zilnic, atunci operatorul de transport feroviar, pentru programarea respectivului tren, nu va suporta nicio plată suplimentară față de TUI aferent trenului respectiv.

Art. 13. Dacă programarea circulației unui tren este realizată după finalizarea întocmirii programului de circulație zilnic, atunci partea responsabilă de cauza solicitării respective - operatorul de transport feroviar sau administratorul de infrastructură, în funcție de codificarea aferentă cauzei solicitării de programare a circulației trenului) va plăti o penalitate egală cu 0,5% din valoarea TUI aferentă trenului care a circulat pe trasa respective.

Art. 14. Valoarea maximă lunară a penalităților datorate de una dintre părți nu poate depăși 0,5 % din valoarea TUI pentru luna respectivă. Această limită de 0,5% din valoarea TUI se aplică în relația dintre un administrator de infrastructură și un operator de transport feroviar (OTF).

Art. 15. În cazuri de forță majoră trenurile care au fost programate după finalizarea întocmirii programului de circulație zilnic, având codificarea aferentă cauzei solicitării de programare a circulației trenului, nu fac obiectul prezentelor reglementări și nu generează obligații de plată nici unei părți.

În momentul programării circulației trenurilor suplimentare față de programul zilnic pe trase care includ secții cu capacitate saturată OTF își vor înscrie cauza generării circulației trenurilor, conform manualului de utilizare a aplicațiilor informatice specifice. CFR va schimba încadrarea cauzei doar în cazuri bine justificate. În cazul în care OTF nu este de acord cu schimbarea încadrării cauzei operate de către CFR va solicita analiza detaliată și concilierea la ședințele dedicate care au loc după sfârșitul lunii respective.

Art. 16. Detalierea modului de calcul și evidențiere a obligațiilor de plată rezultate ca urmare a solicitării de programare a circulației trenurilor, în concordanță cu intervalul de timp de la momentul trimiterii solicitării de programare și până la momentul solicitat de plecare a trenului din prima stație de pe trasa solicitată este prevăzută în capitolul XII.

CAPITOLUL VII

Obligațiile de plată rezultate ca urmare a neutilizării capacității de circulație (de neutilizare a trasei programate), în concordanță cu momentul solicitării neutilizării capacității de circulație (momentul comunicării anulării circulației trenurilor).

Art. 17. În cazul neutilizării capacității de circulație, respectiv de anulare a circulației unui tren programat, partea responsabilă de acest fapt va plăti o penalitate de anulare a circulației trenului.

Art. 18. În cazul în care un tren nu poate circula pe trasa alocată, partea responsabilă trebuie să trimită solicitarea de neutilizare a trasei programate, respectiv să anunțe anularea circulației trenului respectiv pe trasa programată. Pe cât este posibil această solicitare trebuie trimisă, respectiv acest anunț trebuie să se facă cât mai devreme posibil înainte de data programată de plecare a trenului din prima stația de pe trasa solicitată.

Art. 19. Dacă solicitarea de neutilizare a trasei programate, respectiv anularea circulației trenului pe trasa programată este realizată cel mai târziu la întocmirea programului de circulație zilnic, atunci operatorul de transport feroviar nu va suporta nici-o plată suplimentară.

Art. 20. Dacă solicitarea de neutilizare a trasei programate, respectiv anularea circulației trenului pe trasa programată este realizată după finalizarea întocmirii programului de circulație zilnic, atunci partea responsabilă de cauza solicitării respective, operatorul de transport feroviar sau administratorul de infrastructură (în funcție de codificarea aferentă cauzei neutilizării trasei, respectiv anulării circulației trenului) va plăti o penalitate egală cu 0,1% din valoarea TUI aferentă unui tren cu tonajul minim care ar fi circulat pe trasa respectivă.

Art. 21. Valoarea maximă lunară a penalităților pe care o datorează una dintre părți nu poate depăși 0,5 % din valoarea TUI pentru luna respectivă. Această limită de 0,5% din valoarea TUI se aplică în relația dintre administratorul de infrastructură respectiv și operatorul de transport feroviar (OTF).

Art. 22. În cazuri de forță majoră solicitările de neutilizare a unei trase, respectiv de anulare a circulației unui tren programat realizate după finalizarea întocmirii programului zilnic de circulație, având codificarea aferentă cauzei de neutilizare a unei trase, respectiv de anulare a circulației unui tren, nu fac obiectul prezentelor reglementări și nu generează obligații de plată nici unei părți.

Art. 23. Detalierea modului de calcul și evidențiere a obligațiilor de plată rezultate ca urmare a neutilizării traselor, respectiv de anulare a circulației unor trenuri programate, în concordanță cu momentul solicitării neutilizării capacității de circulație (momentul comunicării anulării circulației trenurilor) este prevăzută în Capitolul XIII la prezentele reglementări.

CAPITOLUL VIII

Puncte de frontieră ale rețelei feroviare

Art. 24. La frontierele de stat cu rețelele feroviare vecine, în cadrul Regimului de Performanță al circulației trenurilor, întârzierile cu care trenurile internaționale intră pe rețeaua națională feroviară (respectiv întârzierea față de ora programată de sosire în stația de frontieră din România) sunt tratate ca întârzieri cu cauze externe, independente de cauze aparținând administratorului de infrastructură sau operatorilor de transport feroviar. În consecință, pentru aceste întârzieri nu se aplică penalități nici unei părți.

Art. 25. La punctele de joncțiune dintre CFR și gestionarii de infrastructură feroviară neinteroperabilă sau între gestionarii de infrastructură feroviară neinteroperabilă se procedează la fel ca la art. 24, pentru administratorul de infrastructură, respectiv pentru fiecare gestionar de infrastructură feroviară neinteroperabilă se vor face înregistrări cu fiecare operator de transport feroviar care operează trenuri pe rețeaua respectivă. În consecință, întârzierile cu care trenurile intră în punctul de joncțiune al rețelei interne de primire (respectiv întârzierea față de ora programată de sosire în punctul de joncțiune de pe rețeaua de primire) sunt tratate ca întârzieri cu cauze externe, independente de cauze aparținând administratorului de infrastructură respectiv. Operatorii de transport feroviar sunt responsabili numai în măsura în care operează trenul respectiv pe ambele rețele, dar o singură dată, doar pe rețeaua predătoare; pentru rețeaua primitoare acestea se consideră întârzieri cu cauze externe.

CAPITOLUL IX

Concilierea divergențelor

Art. 26. CFR este responsabilă pentru înregistrarea datelor legate de Regimul de Performanță al circulației trenurilor. Operatorii de transport feroviar și gestionarii de infrastructură feroviară neinteroperabilă au acces prin intermediul aplicațiilor informatice la toate datele aferente ariei de activitate proprii legate de Regimul de Performanță al circulației trenurilor. Orice divergență legată de datele înregistrate se va trata pe cale amiabilă între părți în termen de maximum 10 zile de la sfârșitul lunii în care a circulat sau a fost programat să circule trenul ale cărui date se află în dispută.

Art. 27. Dacă în urma concilierii una dintre părți se consideră nedreptățită, aceasta se va adresa autorității competente de soluționare a litigiilor, conform legii sau stabilite prin contractul de acces pe infrastructura feroviară publică.

CAPITOLUL X

Codificarea întârzierilor trenurilor

Art. 28. – (1) Întârzierile trenurilor se codifică în conformitate cu prevederile legale.

(2) Reglementări de amănunt precum și exemplificarea încadrării întârzierilor în codurile prevăzute mai sus se stabilesc prin procedură internă a CFR.

CAPITOLUL XI

Modul de calcul și evidențiere a înregistrărilor privind întârzierilor trenurilor

Art. 29. – (1) Volumul minutelor de întârziere generate de către administratorul infrastructurii pentru trenurile care fac obiectul prezentelor reglementări operate de un operator de transport feroviar pe infrastructura feroviară gestionată de respectivul administrator de infrastructură în perioada analizată se notează cu acronimul Mai și se exprimă în minute. Se totalizează valoarea pentru o lună calendaristică.

(2) Volumul minutelor de întârziere generate de către un operator de transport feroviar pentru trenurile care fac obiectul prezentelor reglementări operate de operatorul de transport feroviar respectiv pe infrastructura feroviară gestionată de administratorul de infrastructură în perioada analizată se notează cu acronimul Motf și se exprimă în minute. Se totalizează valoarea pentru o lună calendaristică.

(3) Nu se includ în calculul volumului de minute de întârziere trenurile suplimentare față de livretele de mers care se programează în circulație după momentul finalizării programului zilnic de circulație al trenurilor (la rectificările programului zilnic).

Art. 30. Rezultatul analizei periodice îl constituie diferența înregistrată între Mai și Motf, se notează cu acronimul Dif și se exprimă în minute. Dif se calculează în valoare absolută. Valoarea minutului de întârziere se stabilește conform legii sau a înțelegerii dintre părți (dacă acestea stabilesc o valoare mai mare față de cea legală), și se exprimă în lei pe minut. Partea care a generat o valoare mai mare (a Mai, respectiv a Motf) va plăti celeilalte părți, pe bază de factură, o sumă de bani egală cu produsul dintre Dif (stabilit conform celor de mai sus) și valoarea minutului de întârziere.

Art. 31. Valoarea financiară maximă lunară a Dif exprimată în lei nu poate depăși 1% din valoarea TUI pentru luna respectivă. Această limită de 1% din valoarea TUI se aplică în relația dintre administratorul de infrastructură și operatorul de transport feroviar.

Art. 32. Facturarea și plata Dif se va face în conformitate cu art. 44.

CAPITOLUL XII

Modul de calcul și evidențiere a înregistrărilor privind circulația trenurilor în concordanță cu momentul programării circulației acestora

Art. 33. Pentru trenurile programate după finalizarea întocmirii programului de circulație zilnic, din cauza administratorului infrastructurii, penalitatea se va calcula prin înmulțirea TUI calculat pentru trenul respectiv cu coeficientul de 0,5%, se notează cu acronimul Tsai și se exprimă în lei, rotunjit la 2 zecimale. Se totalizează valoarea pentru o lună calendaristică.

Art. 34. Pentru trenurile programate după finalizarea întocmirii programului de circulație zilnic, din cauza operatorului de transport feroviar, penalitatea se va calcula prin înmulțirea TUI calculat pentru trenul respectiv cu coeficientul de 0,5%, se notează cu acronimul Tsof și se exprimă în lei, rotunjit la 2 zecimale. Se totalizează valoarea pentru o lună calendaristică.

Art. 35. Rezultatul analizei periodice îl constituie diferența înregistrată între Tsai și Tsof, se notează cu acronimul Dts și se exprimă în lei, rotunjit la 2 zecimale. Dts se calculează în valoare absolută. Partea care a generat o valoare mai mare (a Tsai, respectiv a Tsof) va plăti celeilalte părți, pe bază de factură, o sumă de bani egală cu Dts.

Art. 36. Valoarea maximă lunară a Dts nu poate depăși 0,5 % din valoarea TUI pentru luna respectivă. Această limită de 0,5% din valoarea TUI se aplică în relația dintre administratorul de infrastructură și operatorul de transport feroviar.

Art. 37. Facturarea și plata Dts se va face în conformitate cu art. 44.

CAPITOLUL XIII

Modul de de calcul și evidențiere a înregistrărilor privind trasele neutilizate (a trenurilor cu circulația anulată)

Art. 38. Pentru trasele a căror neutilizare (anularea circulației trenului) s-a realizat după finalizarea întocmirii programului zilnic de circulație, din cauza administratorului infrastructurii, penalitatea se va calcula prin înmulțirea TUI calculat la tonajul minim (61 tone) la lungimea trasei respective cu coeficientul de 0,1%, se notează cu acronimul Tnai și se exprimă în lei, rotunjit la 2 zecimale. Se totalizează valoarea pentru o lună calendaristică.

Art. 39. Pentru trasele a căror neutilizare (anularea circulației trenului) s-a realizat după finalizarea întocmirii programului zilnic de circulație, din cauza operatorului de transport feroviar, penalitatea se va calcula prin înmulțirea TUI calculat la tonajul minim (61 tone) la lungimea trasei respective cu coeficientul de 0,1%, se notează cu acronimul Tnof și se exprimă în lei, rotunjit la 2 zecimale. Se totalizează valoarea pentru o lună calendaristică.

Art. 40. Rezultatul analizei periodice îl constituie diferența înregistrată între Tnai și Tnof, se notează cu acronimul Dtn și se exprimă în lei, rotunjit la 2 zecimale. Dtn se calculează în valoare absolută. Partea care a generat o valoare mai mare (a Tnai, respectiv a Tnof) va plăti celeilalte părți, pe bază de factură, o sumă de bani egală cu Dtn.

Art. 41. Valoarea maximă lunară a Dtn nu poate depăși 0,5 % din valoarea TUI pentru luna respectivă. Această limită de 0,5% din valoarea TUI se aplică în relația dintre administratorul de infrastructură și operatorul de transport feroviar.

Art. 42. Facturarea și plata Dtn se va face în conformitate cu art. 44.

CAPITOLUL XIV

Dispoziții finale și tranzitorii

Art. 43. Prevederile prezentului Regim de performanță intră în vigoare la data de 01.01.2018.

Art. 44. (1) Penalitățile aferente întârzierilor trenurilor, penalitățile aferente trenurilor care circulă pe trase solicitate după finalizarea întocmirii programului de circulație, respectiv penalitățile aferente traselor neutilizate (trenurile a căror circulație a fost anulată) stabilite după finalizarea întocmirii programului de circulație se calculează separat.

(2) Facturarea penalităților calculate conform prezentului Regim de performanță se va face până cel târziu în ultima zi calendaristică a lunii următoare celei în care s-au produs.