



COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE  
CFR SA

București, 010873 Bd. Dinicu Golescu nr. 38 , sector 1, România

Nr. / 2016

# CONTRACT DE ACCES PE INFRASTRUCTURA FERROVIARĂ

ÎNCHEIAT ÎNTRE

CFR și .....

Valabil de la: 11 decembrie 2016  
până la: 09 decembrie 2017

# Contract de acces pe infrastructura feroviară nr.

## Preambul

Prezentul contract de acces pe infrastructura feroviară se încheie în temeiul prevederilor art. 18 alin. (1) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 12/1998 *privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române*, republicată, cu modificările și completările ulterioare, ale art. 12 alin. (1) din HG nr. 581/1998 *privind înființarea Companiei Naționale de Căi Ferate "C.F.R." - S.A. prin reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române*, cu modificările și completările ulterioare.

## Părțile contractante:

**Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.”-S.A.** cu sediul în București, B-dul Dinicu Golescu nr. 38, Sector 1, cod poștal 010873, înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului București cu nr. J40/9774/1998 și cod unic de înregistrare RO11054529, reprezentată legal prin dl. ...., având funcția de Director General, în calitate de administrator al infrastructurii feroviare conform HG nr. 581/1998, denumită în continuare prin prezentul contract **CFR**

și

..... cu sediul în .....,  
cod poștal ....., cu număr de înmatriculare ..... și cod unic de înregistrare  
RO ....., reprezentată legal prin dl. ...., având funcția  
de Director General, în calitate de operator de transport feroviar, denumită în continuare prin  
prezentul contract **OTF**.

Părțile au convenit încheierea prezentului contract de acces pe infrastructura feroviară, denumit în continuare contract, după cum urmează.

## **Art.1. Definiții aplicabile**

În prezentul contract următorii termeni vor avea următorul conținut și vor fi interpretați astfel:

**1.1. Terț** înseamnă persoana juridică / fizică (persoana) complet străină de prezentul act juridic, adică persoana căreia actul juridic nu îi poate profita în nici un fel ori nu îl poate îndatora în nici un fel.

**1.2.** Se definesc următoarele **subunități** aparținând CFR, în care se execută activități de circulație sau manevră sau alte activități de exploatare:

- Stația CFR;
- Hm (halta de mișcare afiliată unei stații CFR);
- PM (post de mișcare în linie curentă);

- hc - haltă afiliată deschisă pentru traficul de călători;
- hcv - haltă afiliată deschisă pentru trafic de călători și pentru trafic de mărfuri ca expediții de vagoane la linia publică sau industrială;
- h - haltă deschisă pentru traficul de călători fără vânzare de bilete.

Aceste subunități în care OTF execută operații feroviare sunt prezentate în anexa 2.

**1.3. Setul minim de prestații** reprezintă serviciile furnizate pentru a permite cel puțin tranzitul unui tren pe rețea, fără servicii de manevră sau (re)alimentare. OTF are dreptul de a beneficia, în mod nediscriminatoriu, la setul minim de prestații furnizat de către CFR în conformitate cu legislația în vigoare, set prezentat în anexa 3 la prezentul contract.

**1.4. Accesul prin intermediul rețelei la infrastructurile de servicii și serviciile furnizate** - acestea se prestează de către CFR în mod nediscriminatoriu și sunt prezentate în anexa 4 la prezentul contract.

**1.5. Prin prestații suplimentare** se înțeleg serviciile esențiale pentru circulația anumitor categorii de trenuri, servicii pe care CFR le furnizează obligatoriu, în măsura în care CFR are posibilitatea, la cererea OTF. Aceste servicii sunt prezentate în anexa 5 la prezentul contract.

**1.6. Prin prestații auxiliare** se înțeleg acele servicii care sunt furnizate opțional de către CFR la cererea OTF, prin înțelegerea părților contractante. Aceste servicii sunt prezentate în anexa 6 la prezentul contract.

**1.7. Forța majoră** este o împrejurare de fapt absolută imprevizibilă și de neînlăturat, care împiedică, în mod obiectiv și fără nicio culpă din partea debitorului, executarea obligației contractuale asumate, respectiv, imposibilitatea obiectivă de executare a obligației, determinate, în lipsa oricărei culpe a debitorului, de un eveniment de forță majoră. Noțiunea de *forță majoră* este asociată exclusiv cu evenimente imprevizibile, insurmontabile și cu un impact general sever asupra unei zone teritoriale sau economico-sociale extinse, cum ar fi calamitățile naturale (uragane, inundații, erupții vulcanice) sau evenimente sociale grave (izbucnirea unui război sau a unei revoluții populare).

**1.8. Cazul fortuit** este un eveniment relativ ce nu poate fi prevăzut și nici împiedicat de către Partea care ar fi fost chemată să răspundă dacă evenimentul nu s-ar fi produs. Noțiunea de caz fortuit este asociată cu:

a) împrejurări care își au originea în câmpul de activitate a părții care este sau ar fi chemată să răspundă, fiind intrinseci lucrurilor și/sau animalelor și/sau acțiunilor, cum sunt: viciile ascunse ale lucrului, defectele de fabricație, sprietura unui animal, decesul mecanicului de locomotivă, defecțiuni ale mijlocului de transport sau ale elementelor infrastructurii feroviare altele decât cele ce survin din culpa deținătorului mijlocului de transport, respectiv din culpa administratorului infrastructurii feroviare, furturi de componente feroviare, etc;

b) evenimente strâns legate de activitatea desfășurată de cel a cărui răspundere este înlăturată, dar care nu puteau fi prevăzute de acesta;

c) împrejurări de origine externă, neimputabile persoanei chemată să răspundă, care nu au caracter extraordinar și nu puteau fi prevăzute și nici prevenite ori evitate: cutremurele de mică intensitate care se produc frecvent în anumite zone teritoriale, inundațiile care se produc în mod obișnuit în unele locuri în fiecare primăvară, evenimente survenite la trecerile la nivel cauzate de vehicule rutiere, căderi de copaci, alunecări de teren și/sau căderi de pietre, etc.

**1.9. zi** – este interpretată ca fiind zi calendaristică; **an** – este perioada de timp cuprinsă între data de 1 ianuarie și data de 31 decembrie.

## **CAPITOLUL 1**

### **OBIECTUL SI DURATA CONTRACTULUI**

#### **Art.2. Obiectul contractului**

- 2.1. CFR pune la dispoziția OTF infrastructura feroviară publică interoperabilă, precum și neinteroperabilă neînchiriată, în baza prezentului contract de acces.
- 2.2. Pentru utilizarea, accesul și circulația pe infrastructura feroviară publică OTF va plăti către CFR tariful de utilizare a infrastructurii (TUI). Elementele infrastructurii feroviare publice sunt definite în Anexa nr. 2 din HG nr. 581/1998, modificată și completată.
- 2.3. Tariful de utilizare a infrastructurii (TUI) se plătește pentru asigurarea de către CFR a setului minim de prestații și a accesului prin intermediul rețelei la infrastructurile de servicii și serviciile furnizate așa cum sunt definite la art. 1 din prezentul contract.
- 2.4. Pentru prestațiile suplimentare și pentru cele auxiliare, astfel cum sunt acestea definite prin art. 1 din prezentul contract, se plătesc alte tarife.
- 2.5. Pentru alte servicii și facilități solicitate de către OTF, acesta va plăti către CFR tarife specifice, după caz.
- 2.6. OTF efectuează pe infrastructura feroviară, sub propria responsabilitate și în contul său, serviciile de transport feroviar în baza reglementărilor legale și a convențiilor la care este parte. Aceste prestații sunt menționate prin anexa 1 la prezentul contract.
- 2.7. OTF utilizează infrastructura feroviară în scopul realizării serviciilor de transport cu respectarea condițiilor de siguranță impuse prin instrucțiunile și reglementările în vigoare și conform responsabilităților stabilite prin prezentul contract.

#### **Art.3. Durata contractului**

- 3.1. Contractul va intra în vigoare la data de 11 decembrie 2016 și este valabil până la data de 09 decembrie 2017, inclusiv.
- 3.2. Contractul se poate prelungi pe noi perioade de timp cu acordul părților exprimat în scris prin act adițional. Solicitarea de prelungire a contractului va fi adusă la cunoștința CFR cu 30 de zile înainte de încetarea prezentului contract.

## **CAPITOLUL 2**

### **TARIFE ȘI CONDIȚII DE PLATĂ**

#### **Art.4. Tarife și taxe**

- 4.1. Nivelul tarifului de utilizare a infrastructurii feroviare publice (TUI), pentru perioada de valabilitate a contractului, este cel rezultat din aplicarea metodologiei de tarifare a utilizării infrastructurii feroviare publice, în vigoare.
- 4.2. Valoarea elementelor tarifare de bază este prezentată în Documentul de Referință al Rețelei CFR, iar lista cu încadrarea secțiilor de circulație pe categorii de linie pentru calculul TUI

folosită în cadrul metodologiei este cea aprobată în Contractul de activitate al CFR în vigoare. Valoarea obținută nu conține TVA.

**4.3.** Modul de calcul al TUI se va actualiza cu eventualele prevederi legale cu caracter obligatoriu, aplicabile ulterior încheierii prezentului contract.

**4.4.** Taxele și tarifele pentru prestațiile din anexele 5, 6 și 9 din prezentul contract, sunt stabilite de către CFR, conform reglementărilor în vigoare, sunt prezentate în publicațiile proprii și sunt actualizate periodic dacă indicele de inflație (comunicat de Institutul Național de Statistică) depășește pragul de 3% față de tariful stabilit la ultima indexare, chiar dacă prezentul contract a intrat în vigoare în perioada dintre ultima indexare și momentul în care s-au creat condițiile legale pentru o nouă indexare. Acestea vor intra în vigoare în termen de minim 30 zile de la data comunicării, conform prevederilor art. 33 din prezentul contract.

#### **Art.5. Condițiile și termenele de plată**

**5.1.** Factura aferentă TUI se emite de către CFR lunar, până pe data de 15 a lunii pentru luna de trafic în curs, pe baza unor date parțiale, în funcție de traficul anterior (50% din traficul lunii anterioare). Regularizarea se va face, de regulă, până în data de 20 a lunii următoare celei în care a avut loc prestația. Facturile aferente TUI au termen de scadență 30 zile calendaristice de la data emiterii acestora.

**5.2.** Dacă OTF nu va achita contravaloarea prestației facturate până la termenul de scadență, CFR poate suspenda accesul pe infrastructura feroviară, începând cu ziua următoare expirării acestei perioade.

**5.3.** În cazul în care OTF a constituit o garanție în condițiile art. 29, CFR poate suspenda accesul pe infrastructura feroviară după o perioadă de 15 zile calendaristice de la expirarea termenului de scadență a facturilor.

**5.4.** Celelalte facturi vor avea termen de scadență 30 zile calendaristice de la emiterea acestora, dacă nu este prevăzut altfel în convenții încheiate separat.

**5.5.** În cazul în care părțile nu execută, execută cu întârziere sau necorespunzător obligațiile financiare asumate prin prezentul Contract, vor plăti dobânzi și penalități în valoare de 0,05% pentru fiecare zi de întârziere începând cu prima zi după expirarea termenului de plată, debitorul fiind de drept în întârziere. Totalul dobânzilor și penalităților nu poate depăși cuantumul sumei asupra căreia au fost calculate.

### **CAPITOLUL 3**

#### **DREPTURILE, OBLIGAȚIILE ȘI RESPONSABILITĂȚILE PĂRȚILOR**

#### **Art.6. Prevederi comune**

**6.1.** CFR și OTF își vor exercita obligațiile contractuale cu buna credință, astfel încât să nu prejudicieze cealaltă parte contractuală (să îndeplinească obligațiile contractuale limitând la maximum efectele negative).

**6.2.** CFR și OTF se obligă să-și transmită reciproc, toate informațiile necesare pentru obținerea unui grad înalt de eficiență și de siguranță în conducerea și desfășurarea circulației feroviare.

- 6.3.** Părțile sunt abilitate să evalueze datele referitoare la contract, la decontări și prestații în colecții de date comune.
- 6.4.** CFR și OTF își pun la dispoziție reciproc indicatorii destinați scopurilor statistice pentru evaluarea structurii traficului feroviar.
- 6.5.** Volumul de tren kilometri realizat de către OTF se determină de către CFR prin utilizarea de aplicații informatice. Rezultatele vor putea fi analizate și verificate de OTF.
- 6.6.** Structurile operative desemnate de către CFR și OTF, au competență pentru a lua în numele acestora decizii operaționale în cel mai scurt timp sunt:
- pentru CFR - Direcția Trafic
  - pentru OTF – Dispecerat.

### **Art.7. Atribuirea capacităților infrastructurii publice**

- 7.1.** Accesul la infrastructura feroviară publică se face în baza:
- a) licenței de transport feroviar;
  - b) certificatului de siguranță;
  - c) documentelor orare (livrete);
  - d) instrucțiilor și reglementărilor specifice activității feroviare;
  - e) legislației naționale și convențiilor internaționale la care CFR și OTF sunt participante;
  - f) și a prezentului contract.
- 7.2.** Utilizarea infrastructurii implică atribuirea de către CFR a traseelor în vederea desfășurării prestațiilor de transport, pe baza cererilor de repartizare a capacităților de infrastructură feroviară comunicate în scris către CFR la termenele stabilite conform prevederilor în vigoare.
- 7.3.** Trasele alocate se materializează în documente orare (livrete), care se întocmesc periodic de către CFR și constituie Anexa nr. 15 la prezentul contract.
- 7.4.** Trasele atribuite OTF prin mersul de tren (anual) sunt planificate operativ prin programul de circulație cadru lunar întocmit de către CFR în urma cererilor OTF, conform programului de expedieri. Pentru o bună organizare a circulației, CFR întocmește programe de circulație și la nivel de săptămână (sau decadă) și zi, care reflectă eventualele modificări ale programului de circulație cadru lunar solicitate de OTF. De asemenea, CFR poate modifica, adapta sau anula solicitările OTF în funcție de criterii obiective privitoare la starea infrastructurii sau necesitatea respectării nevoilor de apărare sau a reglementărilor în vigoare.
- 7.5.** (1) În scopul creșterii calității serviciilor de transport feroviar de călători și marfă, părțile convin aplicarea prevederilor documentului „Regimul de Performanță al circulației trenurilor pe rețeaua CFR” prezentat în Anexa 16 la prezentul contract.
- (2) „Regimul de Performanță al circulației trenurilor pe rețeaua CFR” are ca obiectiv realizarea stabilității programului de circulație și îmbunătățirea regularității circulației trenurilor prin aplicarea unui sistem de plăți de către partea care generează neajunsul către partea care îl suportă.
- (3) Regimul de Performanță prezentat în Anexa nr. 16 este valabil până la intrarea în vigoare a prevederilor similare aprobate prin ordin al Ministrului Transporturilor.
- 7.6.** OTF și CFR își vor comunica reciproc orice înființare de unități, subunități sau modificări semnificative (închideri sau redeschideri) pentru un anumit tip de trafic derulat prin unitățile proprii sau comune.

## **DREPTURILE ȘI OBLIGATIILE PĂRȚILOR**

### **Art.8. Informații privind exploatarea**

**8.1.** CFR pune la dispoziția OTF, în timp util, cel puțin următoarele informații:

- a) starea infrastructurii înaintea plecării trenului, în special modificările referitoare la cale și care au legătură cu circulația trenurilor (restricții sau limitări de viteză, modificări ale semnalizării etc.);
- b) poziția trenului aparținând OTF, la cererea acestuia;
- c) informații ce decurg din activitatea contractată,
- d) alte informații relevante derulării prezentului contract.

**8.2.** OTF pune la dispoziția CFR, în timp util, înaintea plecării trenului, cel puțin următoarele informații:

- a) compunerea trenului (tipul locomotivei, lungimea trenului, numărul de vehicule din tren și caracteristicile de exploatare ale acestora, masa (tonajul) trenului, procentul de frânare, rezultatul reviziei tehnice și a probei frânelor (note de frână, de menținere pe loc, etc.), material rulant restricționat la circulație sau manevră, material rulant cu gabarit depășit sau cu sarcina pe osie sau pe metru liniar depășită etc.);
- b) eventualele particularități (vehicule care nu sunt apte pentru circulație în conformitate cu reglementările specifice interne sau internaționale, restricții particulare cu privire la vehicul sau la încărcătura acestuia, etc.);
- c) elemente importante care pot conduce la întâzieri (limitări de viteză condiționate de procentul de frânare (cu menționarea limitărilor), defecțiuni ale materialului rulant, etc.);
- d) alte eventuale indicații necesare pentru asigurarea siguranței circulației și decontarea prestațiilor.

**8.3.** OTF pune la dispoziția CFR o listă cu documentele în care se regăsesc informațiile menționate la art. 8.2 din prezentul contract, precum și cu reglementările specifice care au legătură cu accesul și utilizarea infrastructurii feroviare (Anexa nr. 14).

### **Art.9. Dreptul CFR de a efectua lucrări la infrastructura feroviară**

**9.1.** CFR are dreptul să efectueze toate lucrările necesare pe infrastructura feroviară pentru asigurarea stării de funcționare a liniilor, instalațiilor și celorlalte elemente ale infrastructurii feroviare, la parametrii stabiliți.

**9.2.** CFR informează OTF, în timp util, despre lucrările importante programate (și care implică restricții de viteză sau închideri de linii) conform termenelor prevăzute în „Instrucțiuni pentru restricții de viteză, închideri de linie și scoateri de sub tensiune ale linie de contact nr. 317”.

**9.3.** Lucrările care implică restricții de viteză, limitări sau închideri de linii determinate de evenimente de forță majoră / caz fortuit și care sunt programate după intrarea în vigoare a

mersului de tren, sunt notificate (avizate) de CFR către OTF în termenele prevăzute prin instrucțiunile feroviare în vigoare.

**9.4.** CFR informează imediat OTF despre lucrările accidentale, urgente, neprogramate care implică închideri de linii, limitări sau restricții de viteză și procedează la efectuarea acestor lucrări astfel încât efectele lor asupra prestațiilor de transport ale OTF să fie cât mai reduse cu putință.

**9.5.** În cazul închiderilor de linii care implică întreruperea traficului sau în cazul secțiunilor de infrastructură cu capacitate saturată, la solicitarea OTF, CFR pune la dispoziție rute alternative de circulație fără aplicarea TUI suplimentar față de ruta de referință.

#### **Art.10. Controlul**

**10.1.** CFR poate să controleze, în orice moment sau loc, dacă circulația trenurilor sau manevrarea convoaielor de manevră aparținând OTF se efectuează cu respectarea prevederilor în vigoare referitoare la utilizarea infrastructurii feroviare.

Modul de efectuare a controlului este prezentat în Anexa nr. 11 la prezentul contract.

**10.2.** Personalul CFR, însărcinat cu efectuarea acestor controale este autorizat să aibă acces la vehicule, instalații și echipamente ale OTF în măsura în care acest acces este indispensabil pentru utilizarea infrastructurii. Personalul aparținând OTF are obligația de a permite personalului CFR să efectueze verificări.

**10.3.** În cazul constatării unor nereguli de către personalul uneia dintre părți, acesta va sesiza în scris reprezentanții celeilalte părți, pentru luarea măsurilor ce se impun și comunicarea modului de soluționare.

**10.4.** În cazul depistării unor nereguli, ce pot afecta siguranța circulației feroviare, în scopul prevenirii accidentelor/incidentelor produse pe infrastructura feroviară, personalul OTF este obligat a executa instrucțiunile și măsurile dispuse de către personalul CFR.

### **DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE PĂRȚILOR CONTRACTANTE ÎN CAZUL UNOR INCIDENTE**

#### **Art.11. Abateri de la orarul convenit și dereglări**

**11.1.** CFR și OTF se informează reciproc, în cel mai scurt timp posibil, despre orice dereglare, care ar putea avea efecte asupra siguranței, regularității, desfășurării corecte a transportului feroviar sau asupra mediului înconjurător.

**11.2.** În prezentul contract dereglarea semnifică orice abatere de la livretul sau programul convenit, perturbare sau avarie, precum și solicitarea OTF de modificare a programului de circulație.

**11.3.** În cazul unei abateri de la orarul convenit (trasă) sau în cazul unei dereglări, indiferent de cauza lor, CFR și OTF se informează reciproc privind consecințele acestora asupra traficului.

**11.4.** În cazul întârzierilor de trenuri, minutele de întârziere și cauza acestora va fi stabilită conform „Regimului de performanță a circulației trenurilor pe rețeaua CFR”.

**11.5.** CFR își rezervă dreptul ca, în cazul constatării unor nereguli sau neajunsuri care împiedică îndrumarea sau continuarea circulației unui tren, să acționeze conform prevederilor în vigoare privind accesul și utilizarea infrastructurii feroviare prin scoaterea materialului rulant defect din tren



sau chiar prin oprirea (limitarea) trenului la primul punct de secționare din parcurs până la remedierea neajunsului.

#### **Art.12. Organizarea traficului în scopul revenirii la condiții normale de exploatare**

**12.1.** CFR organizează și realizează intervențiile necesare pentru restabilirea circulației feroviare în caz de accidente/incidente produse pe infrastructura feroviară, calamități naturale, sau alte împrejurări care provoacă perturbări în circulația trenurilor sau afectează siguranța circulației feroviare.

**12.2.** În acest scop, CFR poate dispune măsuri vizând organizarea circulației în scopul desfășurării lucrărilor de intervenție.

**12.3.** CFR aplică reglementările în vigoare pentru organizarea traficului în condițiile producerii unor perturbări.

**12.4.** La cererea CFR, OTF va asigura, contra cost, mijloace, material rulant și personal de specialitate pentru trenurile de lucru, în vederea restabilirii parametrilor funcționali ai infrastructurii.

**12.5.** CFR și OTF vor asigura respectarea documentului comun „Managementul unitar al forțelor participante la intervenția în cazul accidentelor pe calea ferată”. Prevederile din documentație referitoare la operatorii de transport feroviar semnatari, vor fi asimilate și de către OTF.

**12.6.** În toate cazurile, contravaloarea prestațiilor efectuate și pagubele înregistrate vor fi suportate de partea din cauza căreia s-au produs, conform rapoartelor de investigare.

#### **Art.13. Eliberarea infrastructurii**

**13.1.** OTF este obligată să elibereze infrastructura feroviară publică după utilizarea trasei, conform proceselor tehnologice sau a reglementărilor comune.

**13.2.** În cazul defectării mijloacelor de remorcare a trenurilor OTF, acesta va lua toate măsurile necesare eliberării liniei curente în cel mai scurt timp prin asigurarea de locomotive de ajutor. Dacă OTF nu poate asigura locomotiva de ajutor într-un termen rezonabil, CFR va lua măsuri pentru asigurarea unei locomotive de ajutor de la oricare OTF, astfel încât implicațiile în circulația trenurilor să fie cât mai reduse.

**13.3.** La cererea CFR, OTF colaborează la eliminarea efectelor accidentelor/incidentelor produse pe infrastructura feroviară și calamităților, chiar și în ipoteza în care sunt implicați agenții auxiliari sau terți, contravaloarea prestațiilor fiind suportată de partea vinovată.

**13.4.** De asemenea, la solicitarea CFR, OTF va pune la dispoziție mijloacele de tracțiune disponibile în vederea înlăturării efectelor înzăpezirilor, pentru rutele pe care operează.

#### **Art.14. Consecințe dăunătoare pentru mediul înconjurător**

**14.1.** În cazul când mediul înconjurător este afectat ca urmare a exploatării infrastructurii de către OTF sau în cazul când există riscuri de explozie, riscuri de incendiu sau alte pericole pentru exploatare, OTF trebuie să avizeze cea mai apropiată subunitate a CFR (în principal stație).

**14.2.** Această avizare nu exonerează OTF de responsabilitatea privind luarea unor măsuri imediate și de respectarea obligațiilor legale care-i revin (intervenție, informarea Inspectoratului pentru Situații de Urgență, autorităților de poliție, de mediu sau a pompierilor etc.).

### **Art.15. Cauze care concură simultan la producerea daunelor**

**15.1.** Atunci când la producerea daunelor au contribuit cauze de care sunt răspunzătoare ambele părți, fiecare parte contractantă răspunde doar în măsura în care cauzele de care este răspunzătoare, conform prevederilor de la art. 19 și 20, au contribuit la producerea daunelor.

Dacă este imposibil să se evalueze răspunderea lor individuală, părțile suportă în mod egal dauna pe care au provocat-o.

**15.2.** În cazul daunelor prevăzute la art. 20, se aplică prin analogie art. 15.1, alin. 1 atunci când la producerea daunei au contribuit cauze de care sunt răspunzători mai mulți operatori feroviari care utilizează aceeași infrastructură.

**15.3.** Dacă este imposibil să se evalueze în ce măsură cauzele respective au contribuit la producerea daunei, operatorii de transport feroviar sunt răspunzători, în părți egale, față de CFR.

### **Art.16. Despăgubiri în caz de rănire sau deces**

**16.1.** Despăgubirile în caz de rănire sau deces se stabilesc conform legislației în vigoare.

### **Art.17. Responsabilitatea ce revine părților pentru agenții lor auxiliari**

**17.1.** Părțile participante la contract răspund pentru agenții lor auxiliari.

## **RESPONSABILITĂȚI**

### **Art.18. Principii**

**18.1.** Aceste prevederi se aplică pentru reglementarea responsabilității ce revine părților contractante, în măsura în care prevederile legale aflate în vigoare la locul unde s-a produs avaria (incidentul), precum și unele convenții de frontieră sau acorduri inter-guvernamentale, nu sunt în contradicție cu acestea.

**18.2.** Aceste prevederi nu se aplică în cazul altor raporturi juridice, cum ar fi în principal:

- a. responsabilitatea părților contractante față de agenții lor și/sau față de alte persoane la care acestea fac apel pentru a-și îndeplini sarcinile;
- b. responsabilitatea dintre părțile contractante și terți.

**18.3.** În conformitate cu prevederile din Codul Civil, debitorul obligației “de executat” se află de drept în întârziere la împlinirea termenelor stipulate în contract.

**18.4.** Pentru neexecutarea sau executarea necorespunzătoare a obligațiilor contractuale, partea în culpă datorează penalități și despăgubiri.

**18.5.** În cazul în care penalitățile prevăzute în prezentul contract sau prin tarifele stabilite, nu acoperă prejudiciul suferit, CFR sau OTF vor putea solicita acordarea de daune în completare, potrivit dispozițiilor din dreptul comun.

## **Art.19. Responsabilitatea ce revine CFR**

**19.1.** CFR este răspunzător de:

- vătămările corporale (rănirea sau orice altă atingere adusă integrității corporale sau a sănătății persoanei);
- avariile materiale (distrugerea sau avarierea bunurilor mobile și imobile);
- pierderile pecuniare rezultate din despăgubirile datorate de OTF, conform convențiilor interne și internaționale la care este parte.

Aceste răspunderi revin CFR numai dacă ele au fost produse exclusiv din cauza sau ca urmare a prestării activităților specifice.

**19.2.** CFR este scutit de orice răspundere:

**19.1.1.** În cazul unor vătămări corporale sau al unor prejudicii pecuniare rezultate din despăgubirile datorate de OTF conform convențiilor interne și internaționale,

- dacă incidentul/accidentul a fost provocat în urma unor circumstanțe exterioare exploatării pe care CFR nu putea și nu avea cum să le evite și ale căror consecințe nu putea să le preîntâmpine;

- în măsura în care incidentul/accidentul este provocat din vina persoanei care a suferit daunele;

- dacă incidentul/accidentul este provocat ca urmare a acțiunilor unui terț, pe care CFR nu putea și nu avea cum să le evite și ale căror consecințe nu putea să le preîntâmpine sau să le limiteze efectul;

**19.1.2.** CFR este exonerat de răspundere în cazul producerii unor daune materiale și a unor prejudicii pecuniare rezultate din despăgubirile datorate de OTF conform convențiilor interne și internaționale, atunci când daunele sunt provocate din culpa OTF sau ca urmare a unui ordin al acestuia sau din cauza unor împrejurări pe care CFR nu le putea evita sau ale căror consecințe nu le putea preîntâmpina sau în cazul apariției unui caz fortuit.

**19.3.** Atunci când CFR nu este scutit de răspunderea ce-i revine conform art. 19.2., poartă răspunderea în limitele acestui capitol, menținându-și dreptul la un eventual regres al său împotriva aceluși terț în cauză.

**19.4.** Dacă părțile contractante nu au convenit altceva, CFR nu este răspunzător de daunele directe (prejudicii pecuniare) decât în măsura în care OTF trebuie să plătească despăgubiri prin aplicarea prevederilor legale sau convențiilor inter-guvernamentale. Articolul 19.2 se aplică în consecință.

## **Art.20. Responsabilitatea ce revine OTF**

**20.1.** OTF răspunde față de CFR sau față de agenții auxiliari ai CFR de daunele provocate de materialul rulant pe care îl utilizează, de călătorii sau mărfurile pe care le transportă în condițiile Regulamentului de transport pe căile ferate din România, ale Regulamentului de Exploatare Tehnică Feroviară și ale legislației în vigoare.

**20.2.** OTF poartă răspunderea pentru trenurile, convoaiele și materialul rulant cu care efectuează servicii de transport feroviar (inclusiv modul de încărcare, operații de manevră) și care are acces pe infrastructura feroviară publică sau privată a CFR.

**20.3.** OTF asigură și răspunde de integritatea transporturilor sale, dacă prin reglementările în vigoare nu se prevede altfel.

**20.4.** OTF este exonerat de răspundere pecuniară:

- dacă incidentul a fost provocat în urma unor circumstanțe exterioare exploataării pe care OTF nu putea să le evite și ale căror consecințe nu putea să le preîntâmpine;
- dacă incidentul este provocat ca urmare a acțiunilor unui terț pe care OTF nu putea să le evite și ale căror consecințe nu putea să le preîntâmpine.

## **CAPITOLUL 4**

### **CLAUZE CONTRACTUALE SPECIFICE**

#### **OTF**

##### **Art.21. Autorizări**

**21.1.** OTF prezintă CFR licența sa de transport feroviar și certificatul de siguranță în copii certificate care devin anexele 7 și 8 la prezentul contract .

**21.2.** OTF declară că în momentul încheierii contractului nu a solicitat nici o modificare și nici nu a angajat o procedură de revocare a actelor sus menționate. OTF va comunica imediat către CFR orice amendament adus acestora sau dacă este cazul retragerea sau suspendarea licenței sau a certificatului de siguranță.

**21.3.** Solicitățile ulterioare de modificare a prevederilor contractului de acces pe infrastructura feroviară și a reglementărilor aferente, vor fi adresate în scris către CFR, cu cel puțin 10 zile lucrătoare înainte de data solicitată pentru aplicare, în vederea asigurării elaborării documentațiilor aferente, precum și a difuzării acestora și a instruirii personalului interesat al CFR și al OTF.

##### **Art.22. Personalul**

**22.1.** OTF asigură deservirea fiecărui tren cu personal autorizat și competent pentru a lua deciziile pentru efectuarea operațiilor în numele OTF.

**22.2.** OTF nu va utiliza pentru prestarea serviciilor specifice obiectului său de activitate decât personal instruit și autorizat, verificat periodic conform reglementărilor specifice în vigoare și care cunoaște:

- limba română;
- reglementările și instrucțiunile feroviare privind activitatea de circulație și manevră precum și cele privitoare la utilizarea infrastructurii;
- condițiile locale și linia deservită;
- condițiile locale de lucru;
- reglementările specifice interne și internaționale;

### **Art.23. Desfășurarea activității OTF în subunitățile CFR**

**23.1.** OTF precizează în Anexa nr. 2 subunitățile aparținând CFR în care va desfășura activitățile specifice domeniului său de activitate.

**23.2.** Activitățile din subunitățile CFR deschise la traficul OTF se vor desfășura în conformitate cu prevederile convenției privind sănătatea și securitatea în muncă și a convenției privind tratarea situațiilor de urgență încheiate între părți.

**23.3.** CFR poate efectua prestații comerciale opționale prevăzute în Anexa nr. 9.

### **Art.24. Materialul Rulant**

**24.1.** Pentru prestarea serviciilor specifice, OTF nu va utiliza decât material rulant care respectă reglementările specifice interne și internaționale în vigoare după caz.

Verificarea respectării acestor condiții se face de către OTF conform obiectului său de activitate.

**24.2.** În vederea asigurării siguranței circulației și a transporturilor, OTF trebuie să acționeze pentru situațiile în care materialul rulant aparține altor agenți și a căror remorcare o asigură, la fel ca pentru propriul său material rulant.

**24.3.** OTF va executa contra cost verificările impuse de reglementări pentru materialul rulant al CFR sau al agenților care execută lucrări în contul CFR.

### **Art.25. Asigurări**

**25.1.** La semnarea contractului, OTF va face dovada încheierii unui contract de asigurare, la un asigurator legal înregistrat și autorizat pe teritoriul României, care să permită acoperirea responsabilității sale civile pentru infrastructura pe care o utilizează, sub consecința suportării riscurilor ce survin în lipsa asigurării.

**25.2.** OTF informează CFR despre toate modificările care pot afecta existența sau conținutul garanțiilor de care ea dispune.

**25.3.** CFR poate transmite asiguratorului date necesare care rezultă din punerea în aplicare a contractului pentru a-i permite să evalueze riscurile.

## **CFR**

### **Art.26. Documente de exploatare**

**26.1.** CFR pune la dispoziția OTF o descriere generală a ansamblului liniilor infrastructurii feroviare publice, conform certificatelor de siguranță. Această descriere este actualizată periodic de către CFR și transmisă OTF.

**26.2.** CFR pune la dispoziția OTF un exemplar cu documentele conținând aceste informații, documente orarii (livrete) și toate actualizările acestora. În Anexa nr. 12 se menționează documentele care vor fi puse la dispoziția OTF.

**26.3.** CFR declară că în momentul încheierii contractului nu a solicitat nicio modificare și nu a angajat nicio procedură de revocare a actelor publice sau a legislației de înființare.

## **Art.27. Prescripții de exploatare**

**27.1.** Reglementările proprii specifice CFR și convențiile proprii sau comune trebuie să respecte prevederile în vigoare privind utilizarea infrastructurii feroviare publice și private care se aplică în toate relațiile dintre CFR și OTF determinate de realizarea obiectului propriu de activitate al fiecărei părți.

**27.2.** Reglementările CFR privind accesul și utilizarea infrastructurii necesare și obligatorii pentru OTF vor fi puse la dispoziție de către CFR și sunt cele prezentate în Anexa nr. 13.

**27.3.** Modul de lucru și de acces pe infrastructura CFR în și prin stațiile de frontieră vor fi menționate în toate convențiile și protocoalele comisiilor de frontieră.

## **Art.28. Infrastructura feroviară**

**28.1.** CFR asigură funcționarea infrastructurii feroviare și gestionează sistemele și instalațiile de siguranță și conducere a traficului în condițiile din HG nr. 581/1998 și ale Hotărârii de Guvern privind aprobarea contractului de activitate al CFR.

**28.2.** Dacă OTF solicită standarde superioare de calitate a infrastructurii feroviare față de prezentul contract și față de cele prevăzute în Hotărârea de Guvern privind aprobarea contractului de activitate al CFR, se vor încheia acte adiționale la prezentul contract.

**28.3.** CFR își rezervă dreptul de a clasifica sau modifica clasificarea liniilor infrastructurii în funcție de elemente tehnice specifice, conform reglementărilor în vigoare.

**28.4.** CFR va actualiza anual lista cu încadrarea secțiilor de circulație pe clase în situația în care încadrarea unor secții nu mai corespunde datorită modificării caracteristicilor tehnice ale acestora și o va include în următorul Contract de activitate al CNCF „CFR” – SA sau în actul adițional, după caz.

## **CAPITOLUL 5**

### **GARANȚIA**

#### **Art.29. Constituirea garanției**

**29.1.** Pentru a garanta îndeplinirea tuturor obligațiilor ce revin prin aplicarea prezentului contract, OTF are obligația să constituie, la solicitarea CFR, în termen de 30 de zile calendaristice de la data semnării contractului, o garanție financiară sub una din formele următoare:

- a) depozit bancar de garanție la dispoziția CFR;
- b) scrisoare de garanție bancară;

**29.2.** În conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) 2015/10 privind criteriile aplicabile solicitanților de capacitați de infrastructură, CFR nu va solicita garanție în cazul în care ratingul de credit al OTF se încadrează în limitele publicate în Documentul de referință al CFR. Serviciile de evaluare a ratingului de credit al OTF sunt achiziționate de către CFR.

**29.3.** Garanția sub formă de depozit bancar și scrisoare de garanție bancară va fi constituită în favoarea CFR la o bancă din România care nu se află în situație de faliment, reorganizare sau lichidare.

**29.4.** Garanția se constituie în lei, va acoperi contravaloarea obligațiilor privind TUI pentru minim două luni de trafic la un nivel mediu de tren km estimat, convenit de părți pe baza datelor de trafic anterioare (dacă este cazul) și va fi valabilă până la expirarea perioadei de valabilitate a acestui contract, plus două luni calendaristice.

**29.5.** În cazul creșterii / scăderii volumului de trafic mediu lunar pe timp de trei luni consecutive, față de volumul garantat, OTF se obligă să suplimenteze / actualizeze garanția corespunzător evoluției volumului de trafic.

**29.6.** În situația în care prezentul contract se prelungește pe o nouă perioadă de timp prin act adițional, OTF are obligația să prelungească valabilitatea garanției în mod corespunzător.

**29.7.** În cazul unor volume de trafic importante care depășesc 50.000 tren km pe lună, părțile pot accepta, prin convenții separate, constituirea unor garanții mai mari, care să acopere contravaloarea TUI pentru mai mult de două luni de trafic, cu modificarea corespunzătoare a perioadelor specificate la art. 5.3 și art. 30.1 (fără a se suspenda accesul pe infrastructura feroviară) și a perioadei de executare a garanției.

#### **Art.30. Executarea garanției**

**30.1.** Dacă după 30 de zile calendaristice de la termenul de scadență OTF nu a achitat contravaloarea facturilor scadente, CFR poate executa garanția în limita sumelor datorate, fără nicio notificare prealabilă adresată OTF.

**30.2.** În cazul executării parțiale sau totale a garanției, OTF are obligația de a o reîntregi la valoarea inițială. Până la reîntregirea garanției, CFR poate menține suspendarea accesului sau, după caz, poate suspenda accesul pe infrastructura feroviară.

## **CAPITOLUL 6**

### **ÎNCETAREA ȘI REZILIEREA CONTRACTULUI**

#### **Art.31. Încetarea contractului**

**31.1.** Contractul încetează de plin drept, fără a mai fi necesară intervenția unei instanțe judecătorești sau alt organ jurisdicțional, în următoarele situații:

a) la expirarea perioadei pentru care s-a încheiat, dacă nu a fost prelungit prin act adițional în condițiile legii;

b) forță majoră / caz fortuit invocată și constatată în condițiile legii.

**31.2.** De asemenea, contractul încetează prin acordul de voință al părților.

**31.3.** Partea care invocă încetarea contractului va notifica în scris celeilalte părți cauza de încetare cu minimum 30 de zile înainte de data la care încetarea urmează să-și producă efectele.

#### **Art.32. Rezilierea contractului**

**32.1.** Prezentul contract se consideră reziliat de plin drept, fără a fi necesară intervenția unei instanțe judecătorești sau a altui organ jurisdicțional în următoarele situații:

**32.1.1.** OTF nu mai dispune de o licență sau de un certificat de siguranță valabil sau CFR nu mai dispune de atribuirea în concesiune a infrastructurii feroviare publice, conform prevederilor legale;

**32.1.2.** OTF a transmis/transformat parțial sau integral drepturile și obligațiile rezultate din prezentul contract în favoarea unui terț, unui agent auxiliar, sau unui alt operator de transport feroviar, fără un acord prealabil din partea CFR;

**32.1.3.** una din părți este în incapacitate de a-și îndeplini obligațiile contractuale;

**32.1.4.** OTF nu a utilizat timp de 6 luni consecutiv cel puțin 10% din trasele ce i-au fost alocate;

**32.1.5.** OTF nu a achitat contravaloarea prestației facturate în termen de 30 de zile calendaristice de la termenul de scadență, în cazul în care OTF nu are constituită o garanție în condițiile art. 29;

**32.1.6.** OTF nu a constituit, reîntregit sau actualizat garanția conform art. 29.

**32.2.** Partea care se află la originea întreruperii relațiilor contractuale este răspunzătoare față de cealaltă parte de dauna ce decurge din aceasta, numai dacă nu dovedește că dauna respectivă nu s-a produs din vina sa.

**32.3.** Partea care invocă rezilierea contractului va notifica cealaltă parte cu 15 zile înainte de data la care urmează a-și produce efectele rezilierii.

**32.4.** Rezilierea sau încetarea executării contractului nu exonerează părțile de obligațiile financiare deja scadente între părți, care decurg din perioada în care contractul s-a executat.

**32.5.** Prevederile acestui articol nu înlătură răspunderea părții care în mod culpabil a cauzat rezilierea contractului.

**32.6.** Rezilierea poate fi consemnată într-un proces - verbal de constatare care va cuprinde și clauze referitoare la obligațiile deja scadente și neonorate.

**32.7.** De la data încheierii procesului - verbal de constatare părțile convin să se procedeze la retragerea definitivă a dreptului de acces al OTF pe infrastructura feroviară sau, în lipsa procesului



verbal, de la data împlinirii termenului prevăzut la art. 32.3, OTF este de acord și acceptă retragerea definitivă a dreptului său de acces pe infrastructura feroviară, recunoscând acest drept al CFR de a dispune retragerea accesului OTF, fără a se mai efectua alte formalități prealabile și fără intervenția instanței de judecată sau a organului jurisdicțional.

## **CAPITOLUL 7 CLAUZE FINALE**

### **Art.33. Comunicări**

**33.1.** În accepțiunea părților contractante, orice notificare adresată de una dintre acestea celeilalte este valabil îndeplinită dacă va fi transmisă la adresa/sediul prevăzută în partea introductivă a prezentului contract.

**33.2.** Orice comunicare între părți, referitoare la îndeplinirea prezentului contract, trebuie să fie transmisă în scris.

**33.3.** Orice document scris trebuie înregistrat atât în momentul transmiterii cât și în momentul primirii.

**33.4.** În cazul în care notificarea se face prin poștă, ea va fi transmisă, prin scrisoare recomandată, cu confirmare de primire (A.R.) și se consideră primită de destinatar la data menționată pe confirmarea de primire.

**33.5.** Comunicările între părți se pot face și prin telefon, fax sau e-mail cu condiția confirmării în scris a primirii comunicării.

**33.6.** Dacă notificarea se trimite prin telex sau telefax, ea se consideră primită în prima zi lucrătoare după cea în care a fost expediată.

**33.7.** Notificările verbale nu se iau în considerare de nici una dintre părți, dacă nu sunt confirmate, prin intermediul uneia dintre modalitățile prevăzute la alineatele precedente.

### **Art.34. Caracterul confidențial al contractului**

CFR și OTF se angajează să trateze confidențial informațiile și documentele transmise reciproc, referitoare la utilizarea infrastructurii.

**34.1.** O parte contractantă nu are dreptul, fără acordul scris al celeilalte părți:

a) să facă cunoscut prezentul contract sau orice prevedere a acestuia unei terțe părți, în afară de acele persoane implicate în îndeplinirea prezentului contract și autoritățile în drept;

b) să utilizeze informațiile și documentele obținute sau la care are acces în perioada de derulare a prezentului contract în alt scop decât acela de a-și îndeplini obligațiile contractuale.

Dezvăluirea oricărei informații față de persoanele implicate în îndeplinirea prezentului contract se va face confidențial și se va extinde numai asupra acelor informații necesare în vederea îndeplinirii acestuia.

**34.2.** O parte contractantă va fi exonerată de răspunderea pentru dezvăluirea de informații referitoare la contract, dacă:

- a) informația era cunoscută părții contractante înainte ca ea să fi fost primită de la cealaltă parte contractantă; sau
- b) informația a fost dezvăluită după ce a fost obținut acordul scris al celeilalte părți contractante pentru asemenea dezvăluire; sau
- c) partea contractantă a fost obligată în mod legal să dezvăluie informația.

### **Art.35. Transmisiunea și transformarea obligațiilor**

OTF se obligă să nu transmită/transforme parțial sau integral, prin nici una dintre modalitățile prevăzute de Titlul VI din Codul Civil în vigoare, drepturile și obligațiile rezultate din prezentul contract în favoarea unui terț, unui agent auxiliar sau unui alt operator de transport feroviar, fără un acord prealabil din partea CFR, care nu poate fi refuzat nejustificat.

### **Art.36. Forța majoră / caz fortuit**

**36.1.** Exceptând cazurile în care nu a fost prevăzut în mod expres altfel, nici una dintre părțile prezentului contract nu va fi răspunzătoare pentru neexecutarea la termen și/sau în mod corespunzător total sau parțial, a oricăreia din obligațiile care revin în baza prezentului contract, dacă neexecutarea obligației respective a fost cauzată de acțiunea forței majore / caz fortuit, ale cărei consecințe sunt de neînlăturat de către partea care o invocă.

**36.2.** Partea care invocă forța majoră este obligată să aducă la cunoștința celeilalte părți în termen de 72 ore și în mod complet, producerea acesteia și să ia toate măsurile care îi stau la dispoziție în vederea limitării consecințelor respectivei forțe majore.

**36.3.** Dacă forța majoră acționează sau se estimează ca va acționa o perioadă mai mare de 30 zile, fiecare parte va avea dreptul să notifice celeilalte părți încetarea deplin drept a prezentului contract, fără ca vreuna din părți să poată pretinde celeilalte daune-interese.

### **Art.37. Modificări, completări**

Modificările și completările la prezentul contract se vor face numai prin acte adiționale care vor face parte integrantă din prezentul contract.

### **Art.38. Legea aplicabilă**

Legea care guvernează prezentul contract este legea română. Prezentul contract se completează cu prevederile Codului civil și alte reglementări incidente.

### **Art.39. Litigii**

**39.1.** Orice eventuale divergențe survenite între părți, vor fi soluționate, pe cât posibil, pe cale amiabilă.

**39.2.** CFR și OTF sunt în drept ca, înainte de declanșarea oricărei proceduri de soluționare a divergențelor ivite, să formuleze notificări cu privire la nerespectarea clauzelor contractuale.

**39.3.** Soluția amiabilă acceptată expres și în scris de către cele două părți va fi consemnată într-un înscris, parte integrantă din prezentul contract.

**39.4.** Dacă partea chemată nu se prezintă în termen de 5 zile de la data menționată în solicitarea de soluționare pe cale amiabilă, se consideră că recunoaște tacit punctul de vedere al celeilalte părți comunicat prin convocare la ședința referitoare la soluționarea pe cale amiabilă.

**39.5.** Dacă soluționarea pe cale amiabilă nu este posibilă, orice litigiu decurgând din sau în legătură cu acest contract, inclusiv referitor la încheierea, executarea ori desființarea lui, este de competența instanțelor judecătorești de drept comun în circumscripția cărora se află sediul social al CFR.

**39.6.** Înainte de utilizarea procedurii prevăzute la art. 39.5. din prezentul contract, părțile pot încerca soluționarea pe cale amiabilă prin procedura medierii în condițiile prevăzute de Legea nr. 192/2006 privind medierea și organizarea profesiei de mediator, cu modificările și completările ulterioare.

#### **Art.40. Limba care guvernează contractul**

**40.1.** Limba care guvernează contractul este limba română. Limba de lucru între CFR și OTF este limba română. Documentele internaționale trebuie prezentate traduse în limba română.

**40.2.** Limba folosită în stațiile de frontieră va fi menționată în toate convențiile și protocoalele comisiilor de frontieră.

#### **Art.41. Anexele contractului**

Contractul are 16 anexe care fac parte integrantă din prezentul contract, și anume:

- Anexa 1 – Servicii furnizate de OTF;
- Anexa 2 – Subunitățile CFR în care se execută activități de exploatare, activități comerciale ale OTF și activități CFR în contul OTF;
- Anexa 3 – Setul minim de prestații asigurat de CFR;
- Anexa 4 – Accesul prin intermediul rețelei la infrastructurile de servicii și serviciile furnizate;
- Anexa 5 – Prestațiile suplimentare efectuate de CFR;
- Anexa 6 – Prestațiile auxiliare furnizate de CFR prin contracte/convenții separate;
- Anexa 7 – Licența de transport a OTF;
- Anexa 8 – Certificatul de siguranță al OTF;
- Anexa 9 – Lista serviciilor comerciale opționale efectuate de CFR;
- Anexa 10 – Lista reglementărilor puse la dispoziția CFR de către OTF, necesare pentru efectuarea prestațiilor comerciale opționale;
- Anexa 11 – Modul de efectuare a controlului;
- Anexa 12 – Documentații care se pun la dispoziția OTF, de către CFR;
- Anexa 13 – Lista reglementărilor în vigoare care se aplică pe infrastructura feroviară, puse la dispoziția OTF, contra cost, de către CFR;
- Anexa 14 – Lista documentațiilor și reglementărilor în vigoare care se aplică pe infrastructura feroviară publică, puse la dispoziția CFR de către OTF;
- Anexa 15 – Trasele alocate OTF.
- Anexa 16 - Regimul de Performanță al circulației trenurilor pe rețeaua CFR

**Art.42. Locul și data încheierii contractului.**

Contractul s-a încheiat la București, azi ....., în trei exemplare, fiecare cu caracter de original și aceeași forță de drept, conținând 19 file (exclusiv anexele), două exemplare pentru CFR și un exemplar pentru OTF.

din partea  
**Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” SA**

---

din partea

.....

---

Director General

.....

Director General

.....

Director General Adjunct Exploatare

.....

Director General Adjunct Economic

.....

Director Direcția Financiară

.....

Director Direcția Comercială

.....

Director Direcția Juridică

.....

Director Direcția Trafic

.....

# **ANEXE**

## **SERVICII FURNIZATE DE OTF**

1. Efectuarea serviciului de transport feroviar de marfă și de alte bunuri în trafic intern și internațional;
2. Conducerea, organizarea, planificarea și controlul activității de transport feroviar pe care o desfășoară;
3. Operațiuni de închiriere de mijloace de transport;
4. Asigurarea pazei și ordinii pentru activitățile proprii în raza de activitate;
5. Elaborarea de prescripții, tehnologii și normative specifice activității proprii.

**SUBUNITĂȚILE CFR ÎN CARE SE EXECUTĂ  
ACTIVITĂȚI DE EXPLOATARE, ACTIVITĂȚI COMERCIALE ALE OTF ȘI  
ACTIVITĂȚI CFR ÎN CONTUL OTF**

- Toate stațiile și haltele de mișcare de pe secțiunile/rutele de circulație trecute în anexa cu rute din Certificatul de Siguranță;
  - Șefii stațiilor (Diviziile Trafic pe raza cărora se desfășoară activitatea) prevăzute în anexa cu rute din Certificatul de Siguranță, vor pune la dispoziția OTF, planurile tehnice de exploatare. Reprezentantul OTF va confirma prin semnătură, că posedă o copie a PTE, în vederea prelucrării personalului propriu;
  - OTF va respecta toate prevederile din PTE-uri, referitoare la activitatea de transport feroviar specifică în stații;

## **SETUL MINIM DE PRESTAȚII ASIGURAT DE CFR**

- Tratarea cererilor de capacități de infrastructură;
- Dreptul de utilizare a capacităților de infrastructură acordate;
- Utilizarea liniilor de circulație, aparatelor de cale și a joncțiunilor rețelei;
- Coordonarea circulației trenurilor cuprinzând semnalizarea, reglementarea, activitatea de dispeceerat precum și comunicările și furnizarea de informații privind circulația trenurilor;
- Utilizarea sistemului de alimentare electrică pentru curentul de tracțiune, dacă este disponibil (nu include furnizarea energiei electrice);
- Oricare alte informații necesare pentru punerea în aplicare sau exploatarea serviciului pentru care au fost acordate capacități de infrastructură.



**ACCESUL PRIN INTERMEDIUL REȚELEI  
LA INFRASTRUCTURILE DE SERVICII  
ȘI SERVICIILE FURNIZATE**

- Infrastructurile de aprovizionare cu combustibil aflate în proprietatea CFR;
- Accesul în terminalele de mărfuri (inclusiv la liniile ferate industriale autorizate, racordate din infrastructura administrată de CFR);
- Accesul în stațiile de triaj;
- Facilități pentru compunerea trenurilor;
- Accesul la liniile de depozitare;
- Accesul în centrele de întreținere și la celelalte infrastructuri tehnice.

**PRESTAȚIILE SUPLIMENTARE  
EFECTUATE DE CFR**

- Autorizarea și permiterea manevrei;
- Utilizarea liniei și a elementelor infrastructurii feroviare, necesare operațiilor de manevră conform proceselor tehnologice;
- Servicii furnizate instalațiilor de acces menționate în anexa 4 (inclusiv avizarea și informarea publicului călător – pentru OTF cu trafic de călători);
- Asistență (programare, avize, acorduri sau aprobări de circulație, tratarea transporturilor, lucrări suplimentare la infrastructură, etc.) la circulația și manevrarea trenurilor cu transporturi speciale (inclusiv cu mărfuri periculoase sau gabarit depășit).

**PRESTAȚIILE AUXILIARE FURNIZATE DE CFR  
PRIN CONTRACTE /CONVENȚII SEPARATE**

- Închirieri sau utilizări de terenuri, spații și încăperi sau instalații aparținând CFR;
- Alte servicii stabilite de comun acord.

**ANEXA 7**

**LICENȚA DE TRANSPORT A OTF**

**ANEXA 8**

**CERTIFICATUL DE SIGURANȚĂ AL OTF**

**LISTA SERVICIILOR COMERCIALE OPȚIONALE  
EFECTUATE DE CFR**

- Avizarea vagoanelor (transporturilor) în stațiile de destinație;
- Verificarea personalului de drum în stațiile convenite (dacă este cazul);
- Alte prestații convenite de părți;

**LISTA REGLEMENTĂRILOR PUSE LA DISPOZIȚIA CFR  
DE CĂTRE OTF, NECESARE PENTRU EFECTUAREA  
PRESTAȚIILOR COMERCIALE OPȚIONALE**

Pentru prestațiile comerciale efectuate de CFR, se folosesc prevederile din “Regulamentul de transport pe căile ferate” precum și reglementările și instrucțiunile existente.

## **MODUL DE EFECTUARE A CONTROLULUI**

În principiu CFR are încredere în operațiile și verificările curente executate în prealabil de către OTF conform obiectului de activitate al acestuia și a prevederilor legale în vigoare.

Controlul are un caracter preventiv determinat de necesitatea asigurării unei fiabilități optime a exploatării infrastructurii feroviare în scopul prevenirii producerii incidentelor/accidentelor feroviare și a asigurării siguranței circulației feroviare pe infrastructura CFR.

Controlul CFR are ca scop respectarea prescripțiilor de exploatare și utilizare a infrastructurii feroviare.

De asemenea CFR are dreptul de a controla starea materialului rulant și a personalului OTF care are acces pe infrastructura feroviară.

Aspectele negative sau neclare depistate de organele de control ale CFR trebuie aduse la cunoștința OTF care este obligat a lua imediat măsuri de remediere, iar dacă acestea pot pune în pericol siguranța circulației, până la rezolvarea lor, CFR poate restricționa sau chiar suspenda accesul pe infrastructura feroviară și utilizarea acesteia.

**DOCUMENTAȚII CARE SE PUN  
LA DISPOZIȚIA OTF, DE CĂTRE CFR**

- caracteristicile tehnice ale liniilor infrastructurii feroviare publice interoperabile și neinteroperabile neînchiriate

- livretele cu mersul trenurilor (amplasarea punctelor de secționare și a altor unități (H, hcv, hc, h), timpi de mers, lungimile trenurilor și tonajele maxime admise ale trenurilor, alte limitări de viteză).



**LISTA REGLEMENTĂRILOR ÎN VIGOARE CARE SE APLICĂ PE  
INFRASTRUCTURA FERROVIARĂ , PUSE  
LA DISPOZIȚIA OTF, CONTRA COST, DE CĂTRE CFR**

a) Instrucții:

<b>Nr. crt</b>	<b>Codificarea</b>	<b>Denumirea</b>
1	002	Regulamentul de exploatare tehnică (RET)
2	HG 117/2010	Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și rețeaua de transport cu metroul din România
3	004	Regulamentul de semnalizare
4	005	Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare
5	OMTCT 539/2004	Regulament de exploatare a liniei Oravița – Anina
6	114	Redactarea și tratarea telegramelor de serviciu
7	311	Instrucțiunilor pentru preîntâmpinare și combaterea înzăpezirilor la calea ferată
8	317	Instrucțiuni pentru restricții de viteză, închideri de linie și scoateri de sub tensiune
9	322	Utilizarea aparatelor de radio - telefon (RTF)
10	328	Instrucțiuni pentru admiterea și expedierea transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară publică
11	115	Calculul capacității stațiilor și secțiilor de circulație
12	099	Instrucțiuni pentru programarea și analiza tehnico – operativă a circulației trenurilor

b) Dispoziții și ordine

1	25A/206/75	Circulația vagoanelor SZD transpuse
2	OMTI 1584/2012	Reglementări specifice de numerotare a trenurilor pe rețeaua CFR
3	ICPTT 5855/81	Îndrumător pentru utilizarea saboților de mână pe rețeaua CFR
4	Dispoziția CFR 56/2006	Îndrumător pentru întocmirea PTE

c) Alte instrucțiuni, dispoziții și ordine emise conform reglementărilor legale în vigoare (convenții de frontieră, instrucțiuni de frontieră, etc.)

**LISTA DOCUMENTAȚIILOR ȘI REGLEMENTĂRILOR ÎN VIGOARE CARE  
SE APLICĂ PE INFRASTRUCTURA FERROVIARĂ PUBLICĂ,  
PUSE LA DISPOZIȚIA CFR DE CĂTRE OTF**

Arătarea vagoanelor

Nota de frână

Foaia de parcurs Notificări privitoare la condițiile de circulație a materialului rulant

Regulamentul de remorcare și frânare (006)

Instrucțiuni pentru predarea – primirea vagoanelor și modul de recuperare a lipsurilor și degradărilor constatate la acestea (nr. 271) Norme de protecția muncii

Instrucțiuni pentru completarea formularului Foaie de parcurs

Reglementarea duratei serviciului maxim admis pe locomotivă

Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar (nr. 201)

Instrucțiuni privind revizia tehnică și întreținerea vagoanelor în exploatare (nr. 250)

Regulament de transport

Instrucția pentru controlul automat al vitezei și autostop INDUSI

Acorduri și/sau convenții încheiate cu operatori feroviari din statele vecine

Alte reglementări specifice

**TRASELE ALOCATE OTF**

LIVRETUL cu mersul trenurilor pentru OTF

**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 prezentului ordin 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)** *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, administratorul infrastructurii feroviare 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, administratorul infrastructurii feroviare 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.

**(5)** Prevederile prezentelor reglementări se aplică și gestionarilor de infrastructură feroviară neinteroperabilă.

## 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 sau gestionarii de infrastructură feroviară, sau terțe părți aflate în relații contractuale cu aceștia care asigură una din atribuțiile administratorului sau ale gestionarilor 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.

**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) administratorul infrastructurii 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 un gestionar de infrastructură feroviară neinteroperabilă 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, respectiv gestionarul de infrastructură feroviară neinteroperabilă (în funcție de codificarea aferentă cauzei solicitării de programare a circulației trenului) va plăti următoarele tarife:

Momentul de programare a circulației unui tren	Valoarea tarifului de programare a unui tren, exprimat în procente din valoarea TUI pentru lungimea trasei trenului respectiv
La întocmirea programului zilnic	0
După finalizarea întocmirii programului de circulație zilnic (la adaptările programului de circulație zilnic, sau în termen foarte scurt)	0,5 %

**Art. 14.** Valoarea maximă lunară a tarifelor 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 respectiv un gestionar de infrastructură feroviară neinteroperabilă 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.

**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 un tarif 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, respectiv gestionarul de infrastructură feroviară neinteroperabilă (în funcție de codificarea aferentă cauzei neutilizării trasei, respectiv anularii circulației trenului) va plăti următoarele tarife:

Momentul transmiterii solicitării neutilizare a unei trase, respectiv de anulare a circulației unui tren	Valoarea tarifului de anulare a circulației trenului, exprimat în procente din valoarea TUI pentru tonajul minim (61 tone), pentru lungimea trasei respective
La întocmirea programului zilnic	0
După finalizarea întocmirii programului de circulație zilnic (la adaptările programului de circulație zilnic, sau în termen foarte scurt), dar nu mai târziu de 12 ore de la ora plecării trenului din prima stație din parcurs	0,1 %
După finalizarea întocmirii programului de circulație zilnic (la adaptările programului de circulație zilnic, sau în termen foarte scurt), dar mai târziu de 12 ore de la ora plecării trenului din prima stație din parcurs	0,5 %

**Art. 21.** Valoarea maximă lunară a tarifelor 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 gestionarul de infrastructură feroviară neinteroperabilă 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 prezentul ordin.

## **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 întâziera 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 administratorul de infrastructură 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 întâziera 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 sau gestionarului 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 următoarele clase și subclase:

1. Gestionarea operării/planificării, imputabilă administratorului infrastructurii
  - 1.1 Compilarea graficului
  - 1.2 Formarea trenului (atunci când această operație se execută de către administratorul infrastructurii)
  - 1.3 Greșeli în procedura de operațiuni (de aplicare a prevederilor instrucționale)
  - 1.4 Aplicarea eronată a regulilor de prioritate
  - 1.5 Personalul (greșeli și abateri)
  - 1.6 Alte cauze
2. Instalații de infrastructură imputabile administratorului infrastructurii
  - 2.1 Instalații de semnalizare
  - 2.2 Instalații de semnalizare la trecerile la nivel
  - 2.3 Echipamente de telecomunicații
  - 2.4 Echipamente de alimentare cu energie electrică
  - 2.5 Linie
  - 2.6 Structuri (poduri, tuneluri, lucrări de artă)
  - 2.7 Personalul (greșeli și abateri)
  - 2.8 Alte cauze
3. Cauze legate de ingineria civilă, imputabile administratorului infrastructurii
  - 3.1 Lucrări planificate de construcții
  - 3.2 Neregularități în executarea lucrărilor de construcții (depășiri de închideri, ruperi de cabluri sau distrucțiuni de instalații, etc)
  - 3.3 Restricții de viteză din cauza liniilor defecte
  - 3.4 Alte cauze
4. Cauze imputabile altor administratori de infrastructură
  - 4.1 Provocate de administratorul de infrastructură anterior
  - 4.2 Provocate de administratorul de infrastructură următor
5. Cauze comerciale imputabile întreprinderii feroviare
  - 5.1 Depășirea timpului de oprire
  - 5.2 Cererea întreprinderii feroviare
  - 5.3 Operațiuni de încărcare (la marfă), respectiv de îmbarcare/debarcare (la călători)
  - 5.4 Neregularități la încărcare (la marfă), respectiv la îmbarcare/debarcare (la călători)
  - 5.5 Pregătirea comercială a trenului
  - 5.6 Personalul (greșeli și abateri)
  - 5.7 Alte cauze
6. Material rulant imputabil întreprinderii feroviare
  - 6.1 Planificarea turnusului/reorganizarea turnusului
  - 6.2 Formarea trenului de către întreprinderea feroviară
  - 6.3 Probleme la vagoane (transport călători)
  - 6.4 Probleme la vagoane (transport marfă)
  - 6.5 Probleme care afectează vagoanele, locomotivele și automotoarele

- 6.6 Personalul (greșeli și abateri)
  - 6.7 Alte cauze
  - 7. Cauze imputabile altor întreprinderi feroviare
    - 7.1 Provocate de întreprinderea feroviară anterioară
    - 7.2 Provocate de întreprinderea feroviară următoare
  - 8. Cauze externe, neimputabile nici administratorului de infrastructură, nici întreprinderii feroviare
    - 8.1 Grevă
    - 8.2 Formalități administrative (vamale, control al poliției, etc.)
    - 8.3 Influență exterioară
    - 8.4 Efecte meteorologice și cauze naturale
    - 8.5 Întârziere datorată unor motive exterioare în rețeaua următoare
    - 8.6 Alte cauze
  - 9. Cauze secundare, neimputabile nici administratorului de infrastructură, nici întreprinderii feroviare
    - 9.1 Incidente periculoase, accidente și pericole
    - 9.2 Ocuparea liniei din cauza întârzierii aceluiași tren
    - 9.3 Ocuparea liniei din cauza întârzierii altui tren
    - 9.4 Întoarcere (rebrusare)
    - 9.5 Legături cu alte trenuri sau alte mijloace de transport
    - 9.6 Anchetă suplimentară necesară
- (2) Reglementări de amănunt precum și exemplificarea încadrării întârzierilor în codurile prevăzute mai sus se stabilesc prin proceduri interne ale administratorului de infrastructură.

## **CAPITOLUL XI**

### **Modul de calcul și evidențiere a înregistrărilor privind întârzierilor trenurilor**

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

**Art. 30.** Rezultatul analizei periodice îl constituie diferența înregistrată între VMAI și VMOTF, se notează cu acronimul DIFM și se exprimă în minute. DIFM 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), se notează cu acronimul VALMI și se exprimă în lei pe minut. Partea care a generat o valoare mai mare (a VMAI, respectiv a VMOTF)

va plăti celeilalte părți, pe bază de factură, o sumă de bani egală cu produsul dintre DIFM (stabilit conform celor de mai sus) și VALMI.

**Art. 31.** Valoarea maximă lunară a DIFM 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 (respectiv gestionarul de infrastructură feroviară neinteroperabilă) și operatorul de transport feroviar.

**Art. 32.** Calcularea și evidențierea VMAI, VMOTF și DIFM, precum și stabilirea VALMI se va face începând cu 90 de zile de la intrarea în vigoare a prezentelor reglementări. Facturarea și plata sumelor de bani aferente se va realiza începând cu 1 an de la intrarea în vigoare a prezentelor reglementări, pentru ca toate părțile implicate să poată adopta măsurile de prevenire necesare.

## 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, tariful se va calcula prin înmulțirea TUI calculat pentru trenul respectiv cu coeficientul de 0,005, se notează cu acronimul VTSAI 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, tariful se va calcula prin înmulțirea TUI calculat pentru trenul respectiv cu coeficientul de 0,005, se notează cu acronimul VTSOTF 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 VTSAI și VTSOTF, se notează cu acronimul DIFVTS și se exprimă în lei, rotunjit la 2 zecimale. DIFVTS se calculează în valoare absolută. Partea care a generat o valoare mai mare (a VTSAITOT, respectiv a VTSOTFTOT) va plăti celeilalte părți, pe bază de factură, o sumă de bani egală cu DIFVTS.

**Art. 36.** Valoarea maximă lunară a DIFVTS 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 gestionarul de infrastructură feroviară neinteroperabilă) și operatorul de transport feroviar.

**Art. 37.** Calcularea și evidențierea VTSAITOT, VTSOTFTOT și DIFVTS se va face începând cu 90 de zile de la intrarea în vigoare a prezentelor reglementări. Facturarea și plata sumelor de bani aferente se va realiza începând cu 1 an de la intrarea în vigoare a prezentelor reglementări, pentru ca toate părțile implicate să poată adopta măsurile de prevenire necesare.

## CAPITOLUL XIII

### Modul 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, dar nu mai târziu de 12 ore de la ora plecării trenului din prima stație din parcurs, din cauza administratorului infrastructurii, tariful se va calcula

prin înmulțirea TUI calculat la tonajul minim (61 tone) la lungimea trasei respective cu coeficientul de 0,001, se notează cu acronimul VTNAI1 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, dar mai târziu de 12 ore de la ora plecării trenului din prima stație din parcurs, din cauza administratorului infrastructurii, tariful se va calcula prin înmulțirea TUI calculat la tonajul minim (61 tone) la lungimea trasei respective cu coeficientul de 0,005, se notează cu acronimul VTNAI2 și se exprimă în lei, rotunjit la 2 zecimale. Se totalizează valoarea pentru o lună calendaristică.

**Art. 40.** Valoarea totală a tarifelor pentru trasele neutilizate (trenuri cu circulație anulată) datorate administratorului infrastructurii se notează cu acronimul VTNAITOT, se calculează cu formula:  $VTNAITOT = VTNAI1 + VTNAI2$ , și se exprimă în lei, rotunjit la 2 zecimale.

**Art. 41.** Pentru trasele a căror neutilizare (anularea circulației trenului) s-a realizat după finalizarea întocmirii programului zilnic de circulație, dar nu mai târziu de 12 ore de la ora plecării trenului din prima stație din parcurs, din cauza operatorului de transport feroviar, tariful se va calcula prin înmulțirea TUI calculat la tonajul minim (61 tone) la lungimea trasei respective cu coeficientul de 0,001, se notează cu acronimul VTNOTF1 și se exprimă în lei, rotunjit la 2 zecimale. Se totalizează valoarea pentru o lună calendaristică.

**Art. 42.** Pentru trasele a căror neutilizare (anularea circulației trenului) s-a realizat după finalizarea întocmirii programului zilnic de circulație, dar mai târziu de 12 ore de la ora plecării trenului din prima stație din parcurs, din cauza operatorului de transport feroviar, tariful se va calcula prin înmulțirea TUI calculat la tonajul minim (61 tone) la lungimea trasei respective cu coeficientul de 0,005, se notează cu acronimul VTNOTF2 și se exprimă în lei, rotunjit la 2 zecimale. Se totalizează valoarea pentru o lună calendaristică.

**Art. 43.** Valoarea totală a tarifelor pentru trasele neutilizate (trenuri cu circulație anulată) datorate operatorului de transport feroviar se notează cu acronimul VTNAITOT, se calculează cu formula:  $VTNOTFTOT = VTNOTF1 + VTNOTF2$ , și se exprimă în lei, rotunjit la 2 zecimale.

**Art. 44.** Rezultatul analizei periodice îl constituie diferența înregistrată între VTNAITOT și VTNOTFTOT, se notează cu acronimul DIFVTN și se exprimă în lei, rotunjit la 2 zecimale. DIFVTN se calculează în valoare absolută. Partea care a generat o valoare mai mare (a VTNAITOT, respectiv a VTNOTFTOT) va plăti celeilalte părți, pe bază de factură, o sumă de bani egală cu DIFVTN.

**Art. 45.** Valoarea maximă lunară a DIFVTN 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 gestionarul de infrastructură feroviară neinteroperabilă) și operatorul de transport feroviar.

**Art. 46.** Calcularea și evidențierea VTSAITOT, VTSOTFTOT și DIFVTS se va face începând cu 90 de zile de la intrarea în vigoare a prezentelor reglementări. Facturarea și plata sumelor de bani aferente se va realiza începând cu 1 an de la intrarea în vigoare a prezentelor reglementări, pentru ca toate părțile implicate să poată adopta măsurile de prevenire necesare.

**CAPITOLUL XIV**  
**Dispoziții finale și tranzitorii**

**Art. 47.** Prevederile din Instrucțiunile pentru programarea și analiza tehnico-operativă a circulației trenurilor nr. 099 din 2005, Anexa 2, punctul 4.1 și 4.2 se modifică corespunzător prevederilor prezentului ordin.