



COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE
CFR SA

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

Nr. / 2025

CONTRACT DE ACCES

PE INFRASTRUCTURA FERROVIARĂ

ÎNCHEIAT ÎNTRE

CFR și OTF
varianta 2

Comentariu CER Fersped – cu font albastru pe fond albastru deschis

Comentariu DB Cargo România – cu font albastru pe fond verde

Comentariu Unicom Tranzit – cu font albastru pe fond gri deschis

Comentariu CFR Calatori – cu font albastru pe fond alb

Comentariu CFR – cu font albastru pe fond galben

Valabil de la: 14 decembrie 2025
până la: 12 decembrie 2026

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 și 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. J1998009774402 și cod unic de înregistrare RO11054529, reprezentată legal prin dl. Ion SIMU - ALEXANDRU, 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. Pachetul minim de acces reprezintă prestațiile furnizate pentru a permite cel puțin tranzitul unui tren între două puncte ale rețelei, fără servicii de manevră sau alte operații. OTF are dreptul de a beneficia, în mod nediscriminatoriu, la pachetul minim de acces furnizat de către CFR în conformitate cu legislația în vigoare, pachet prezentat în Anexa 3 la prezentul contract.

1.4. Accesul, inclusiv accesul pe calea ferată la infrastructurile de servicii (în cazul în care acestea există) și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri - reprezintă prestațiile furnizate de CFR pentru accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri, în mod nediscriminatoriu. Infrastructurile de servicii pentru care sunt asigurate prestațiile aferente sunt prezentate în Anexa 4 la prezentul contract.

1.5. Prin **servicii suplimentare** se înțeleg prestațiile pe care CFR le furnizează la cerere, către OTF. Aceste servicii sunt prezentate în Anexa 5 la prezentul contract.

1.6. Prin **servicii auxiliare** se înțeleg acele prestații 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. Prin **servicii opționale** se înțeleg alte prestații convenite de părți și cuprinse în Anexa 9.

1.8. 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).

1.9. 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.

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

1.11. Agent auxiliar - reprezintă un agent economic la care părțile fac apel pe baze contractuale pentru îndeplinirea unor activități specifice.

CAPITOLUL 1

OBIECTUL SI DURATA CONTRACTULUI

Art.2. Obiectul contractului

2.1. CFR pune la dispoziția OTF infrastructura feroviară publică interoperabilă, precum și cea neinteroperabilă neînchiriată, în baza prezentului contract de acces.

2.2. CFR furnizează către OTF pachetul minim de acces definit la art. 1.3 din prezentul contract, pentru care OTF plătește tariful de utilizare a infrastructurii (TUI).

2.3. CFR oferă OTF prestații pentru următoarele servicii adiționale:

- accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, la infrastructurile de servicii și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri;
- serviciile suplimentare;
- serviciile auxiliare;
- servicii opționale,

astfel cum sunt acestea definite prin art. 1 din prezentul contract. Pentru aceste prestații OTF plătește alte tarife decât TUI, după caz.

Unele din serviciile suplimentare și din serviciile auxiliare sunt asigurate de CFR prin intermediul filialelor sale specializate, prin contracte separate încheiate direct de OTF cu aceste filiale.

2.4. Pentru alte servicii și facilități solicitate de către OTF, acesta va plăti către CFR tarife specifice, după caz.

2.5. 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.

2.6. 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 14 decembrie 2025 și este valabil până la data de 12 decembrie 2026, 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 celeilalte părți cu maxim 60 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 și a listei cu încadrarea secțiilor de circulație pe categorii de linie pentru calculul TUI, prevazute în Hotărârea de Guvern nr. 920/2021 privind aprobarea Contractului

de activitate și performanță al CFR pentru perioada 2021 – 2025, cu modificările și completările ulterioare. Valoarea obținută nu conține TVA.

4.2. (1) Nivelul TUI este stabilit de către CFR, în conformitate cu prevederile legale în vigoare, prin stabilirea valorii elementelor tarifare de bază pentru calculul TUI care sunt prezentate în Documentul de Referință al Rețelei CFR, precum și în Anexa 17 la prezentul contract. Acest nivel TUI este valabil de la data încheierii prezentului contract până la eventuala modificare/actualizare în condițiile prevederilor alin. (2).

(2) Nivelul TUI poate fi modificat/actualizat de către CFR, prin modificarea/actualizarea valorii elementelor tarifare de bază numai în situații temeinic justificate și va intra în vigoare după publicarea noilor valori ale elementelor tarifare de bază pentru calculul TUI în Documentul de Referință al Rețelei CFR și după notificarea prealabilă a OTF cu minimum 60 zile lucrătoare înainte de implementarea efectivă a acestuia. La intrarea în vigoare a TUI modificat/actualizat, valoarea elementelor tarifare de bază pentru calculul TUI menționate în Anexa nr. 17 își încetează aplicabilitatea și se înlocuiesc/modifică cu noile valori ale elementelor tarifare de bază pentru calculul TUI din notificarea prealabilă.

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

4.4. (1) Taxele și tarifele pentru prestațiile din Anexele 4, 5, 6 și 9 din prezentul contract sunt stabilite de către CFR, în conformitate cu prevederile legale în vigoare și sunt prezentate în Anexa nr. 18. Aceste taxe și tarife sunt valabile de la data încheierii prezentului contract până la eventuala modificare/actualizare în condițiile prevederilor alin. (2)..

(2) Tarifele pot fi modificate/actualizate de către CFR în conformitate cu prevederile legale în vigoare, numai în situații temeinic justificate, cu excepția tarifelor pentru transportul macaralelor CFR și al trenurilor de intervenție și a tarifului pentru utilizarea trenurilor de intervenție, care se vor indexa cu indicii de inflație ori de câte ori acesta depășește 3% față de ultima indexare. Aceste tarife vor intra în vigoare după publicarea în Documentul de Referință al Rețelei CFR și după notificarea prealabilă a OTF cu minimum 60 zile lucrătoare înainte de implementarea efectivă a acestora. La intrarea în vigoare a tarifelor modificate/actualizate, tarifele menționate în Anexa nr. 18 își încetează aplicabilitatea și se înlocuiesc/modifică cu tarifele din notificarea prealabilă.

(3) Tarifele pentru prestația de asigurare a curentului pentru tracțiune și pentru cea de furnizare de informații suplimentare sunt prevăzute în contracte specifice încheiate între OTF și filialele specializate ale CFR, așa cum este prevăzut în Anexa 5, respectiv Anexa 6 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 ~~35~~ **30** zile (Comentariu CFR: termenul este stabilit datorită introducerii sistemului electronic e-Factura) calendaristice de la data comunicării în sistemul național privind factura electronică RO e-Factura, conform prevederilor legale în vigoare. Data scadenței facturilor fiscale TUI este considerată a ~~35~~ **30-a** zi calendaristică de la data comunicării în sistemul național privind factura electronică RO e-Factura, urmând ca începând cu a ~~36~~ **31-a** zi calendaristică să se calculeze dobânzi și penalități. (Comentariu CFR Calatori: propune menținerea termenului actual de 35 zile calendaristice. Motivatie: CFR Călători este condiționată de data și cuantumul compensației primată de la ARF, în condițiile unei predictibilități

reduse) Termenele se calculează pe zile calendaristice și nu se prorogă în situația în care se împlinesc într-o zi nelucrătoare. (Comentariu CFR Călători: propune eliminarea frazei). (Comentariu CFR – nu este de acord cu eliminarea frazei, aceasta fiind și în contractele de acces anterioare fără a crea probleme). Se consideră ca dată a plății, data extrasului de cont bancar al CFR care atestă încasarea efectivă a sumei. **DIVERGENȚĂ**

5.2. Dacă OTF nu va achita contravaloarea prestației TUI facturate până la termenul de scadență, CFR suspendă temporar, până la achitarea obligațiilor de plată restante, accesul pe infrastructura feroviară după-cum-urmează:

5.2.1. ~~după minim 3 zile lucrătoare de la expirarea termenului de scadență a facturilor în cazul în care OTF nu are constituită o garanție în condițiile capitolului 5,~~ cu notificarea prealabilă a OTF; (Comentariu CER Fersped: menținerea prevederilor art. 5, pct. 5.2. Motivarea acestei observații este faptul că în piața de transport feroviar se practică termene de scadență în principal de la 75 la 90 de zile și respectiv de 120 de zile)

5.2.2. ~~după o perioadă de minim 15 zile calendaristice de la expirarea termenului de scadență a facturilor, în cazul în care OTF are constituită o garanție în condițiile capitolului 5, cu notificarea prealabilă a OTF.~~ (Comentariu DB Cargo România: menținerea prevederilor art. 5, pct. 5.2. din vechiul model de contract, respectiv păstrarea termenului de 15 zile calendaristice acordat de la expirarea termenului de scadență a facturilor;

Motivare:

a) termenul de 3 zile nu este un termen rezonabil în care părțile ar avea timp suficient să evalueze și să rezolve eventuale probleme ivite. Astfel, orice eroare privind procesarea facturilor, eroare ce poate fi comisă și de CFR SA, ar putea duce la o oprire nejustificată a activității. Această oprire ar produce minusuri de încasări pentru ambele părți și ar deschide calea unei cereri de despăgubire din partea operatorilor, de exemplu. Or, scopul negocierii condițiilor contractuale este și cooperarea cât mai bună între părți și prevenirea unor situații litigioase viitoare, iar modificarea propusă nu ajută cu nimic acest scop ci îl împiedică

b) termenul de 15 zile este rezonabil și lasă timp pentru clarificarea eventualelor situații ivite

c) de asemenea, pe piața de transport feroviar se practică termene de scadență în principal de la 60 – 120 de zile.)

(Comentariu CFR Călători: menținerea punctului 5.2.2. Motivație: Dacă CFR are dreptul să suspende accesul pe infrastructura feroviară după minim 3 zile lucrătoare de la expirarea termenului de scadență a facturii aferente TUI, vom avea o situație care este de natură să creeze pentru OTF un dezavantaj prin eliminarea posibilității de a evita, cel puțin pentru o perioadă, suspendarea accesului pe infrastructură

(Comentariu CFR) – susține faptul că formularea este în deplină concordanță cu prevederile legale în vigoare și are în vedere asigurarea fluxurilor financiare pentru desfășurarea activității CFR.

DIVERGENȚĂ

5.3. Facturile aferente celorlalte servicii, inclusiv pentru cele prevăzute în anexele 4, 5, 6, 9, se vor emite în termen de 30 zile calendaristice de la data primirii confirmării. Data scadenței acestor facturi este considerată a ~~35~~ 30-a zi (Comentariu CFR: termenul este stabilit datorită introducerii sistemului electronic e-Factura) (Comentariu DB Cargo România: menținerea termenului de scadență de 35 de zile de la data încărcării facturilor în sistemul electronic RO e-Factura)

DIVERGENȚĂ calendaristică de la data comunicării în sistemul național privind factura electronică RO e-Factura, urmând ca începând cu a ~~36~~ 31-a zi calendaristică să se calculeze dobânzi și penalități. Termenele se calculează pe zile calendaristice și nu se prorogă în situația în care se

împlinesc într-o zi nelucrătoare. Pentru facturile care se emit pe bază de borderouri, acestea vor fi transmise în prealabil de CFR către OTF, în termen de 15 zile calendaristice de la expirarea lunii aferente efectuării prestației. OTF va confirma după caz, borderourile pentru prestațiile efectuate, în termen de 20 zile calendaristice de la data transmiterii acestora de către CFR, după care CFR va emite facturile aferente. Termenele pentru transmiterea borderourilor de către CFR și pentru confirmarea acestora de către OTF pot fi prelungite cu acordul părților. [\(Comentariu CER Fersped: reformularea art. 5.3 în concordanță cu P.O. „Circuitul borderourilor întocmite pentru tarificarea serviciilor adiționale\)](#)

În cazul în care OTF nu confirmă borderourile primite sau nu formulează obiecții asupra acestora în acest termen, borderourile se consideră acceptate și CFR va emite facturile aferente. [\(Comentariu UTZ: La art. 5 aliniatele 5.1., 5.2., 5.3. Unicom Tranzit – UTZ nu este de acord cu modificările propuse de CFR..](#)

Motivație: În acest moment piața serviciilor de transport feroviar este în declin datorită în mare parte condițiilor oferite de administratorul de infrastructură prin:

- tarificarea anulării serviciului de mișcare pe secțiile cu serviciul de mișcare suspendat temporar în condițiile în care aceste secții au un trafic de marfă important sezonier ;

- acordarea restricțiilor temporare de capacitate cu impact major în circulația trenurilor pe intervale mari de timp (ex. închiderea totală Dej – Jibou = 92 zile) fără o fazare a lucrărilor care să asigure intervale de circulație. Costurile suplimentare generate de circulația pe rută alternativă nu acoperă facilitatea de plată TUI acordată de CFR;

- necoordonarea acordării retracțiilor temporare de capacitate cu impact major, și acordarea simultană a acestora (ex. închiderea totală Mintia – Brănișca simultan cu închiderea totală Dej - Jibou). În intervalul închiderii totale Mintia – Brănișca tot traficul feroviar pe rețeaua feroviară din România în relația est-vest și invers va fi redirectionat pe ruta Craiova – Orșova – Caransebeș – Timișoara – Arad, rută aflată în proces de reabilitare cu restricții de circulație;

- indisponibilitatea liniilor publice de încărcare – descărcare;

Având în vedere faptul că toate aceste restricționări se reflectă în prețul de transport și sunt suportate și de client, pentru a menține un transport atractiv Unicom Tranzit este nevoit să facă concesii la plata serviciilor prestate cu scadență la plată de multe ori la 90 de zile.

Este ușor ca după 30 de zile să fim nevoiți să plătim dobânzi și penalități iar după minim 3 zile de la expirarea termenului de scadență să fimificați cu restricționarea accesului pe infrastructura feroviară, fără a avea în vedere implicațiile ulterioare a acestei prevederi contractuale. CFR trebuie să aibă în vedere că principală sursă de venituri provine din plata TUI de către OTF.

Eliminarea OTF de pe piață ca urmare a acestor clauze duce implicit la imposibilitatea administratorului de infrastructură să poată asigura obiectul activității sale în condiții de eficiență și siguranță.

De asemenea considerăm că motivația introducerii sistemului electronic e - Factura nu poate fundamenta propunerea făcută de CFR deoarece, E- factura este sistemul implementat de catre ANAF si reglementeaza la nivel national modul de transmitere al facturilor intre parteneri. Sistemul național privind factura electronică RO e-Factura a fost creat în vederea punerii la dispoziția operatorilor economici a unui serviciu electronic pentru emiterea și primirea facturilor. Acest sistem nu reglementeaza scadenta intre parteneri. Facturile transmise prin E factura inregistreaza data scadenta, asa cum apare ea mentionata in factura transmisa. Iar acest lucru nu conditioneaza modificarea termenului scadent de catre Compania Nationala de Cai Ferate „C.F.R S.A” de la 35 zile la 30 zile.

Totodată facem precizarea că UTZ a acceptat la contractele de acces din anii anteriori ca pentru facturile care se emit pe bază de borderouri termenele pentru transmiterea borderourilor de către CFR și pentru confirmarea acestora de către OTF pot fi prelungite cu acordul părților.

Considerăm că nu este corect ca în acest moment CFR să solicite UTZ confirmarea borderourilor din anii 2022, 2023 cu valori de zeci de mii de lei fără ca CFR să poată fi penalizat în condițiile în care vine cu propunerea acestor măsuri restrictive la termenele de plată pentru OTF.

Pentru UTZ aceste solicitări de confirmare a borderourilor cu valori mari transmise cu întârziere din anii 2022, 2023 fac ca:

- datorită transmiterii cu întârzierea de doi, trei ani Unicom Tranzit nu mai poate recupera aceste sume de la clienți datorită faptului că contractele de transport au fost finalizate;

- aceste cheltuieli fiind din anii 2022, 2023 nu mai pot fi prinse în bilanțurile contabile aferente deoarece acestea au fost încheiate;

- aceste cheltuieli să devină suplimentare pentru bugetul Unicom Tranzit care a fost elaborat având în vedere și faptul că în anul 2025 piața de transport feroviar este în regres față de volumul de transport din anii anteriori.

Având în vedere aceste aspecte pentru a disciplina confirmarea prestațiilor pe bază de borderouri solicităm reformularea aliniatului 5.3.3 prin introducerea de penalități pentru CFR în cazul transmiterii cu întârziere a borderourilor.

(Comentariu CFR – CFR a arătat că au fost luate măsuri pentru respectarea strictă a Procedurii Operaționale – „Circuitul borderourilor întocmite pentru tariful serviciilor adiționale” și din punct de vedere legal, CFR nu poate plăti penalități pentru sumele pe care tot CFR trebuie să le încaseze (cu întârziere). **(DIVERGENȚĂ)**

5.4. Dacă OTF nu va achita contravaloarea prestației facturate prevăzute la punctul 5.3. de mai sus până la termenul de scadență, CFR suspendă temporar furnizarea unora din aceste servicii până la achitarea obligațiilor de plată restante, după minim 3 zile lucrătoare de la expirarea termenului de scadență a facturilor, cu excepția celor aferente subpunctelor 1.1 și 1.5 din Anexa 18, care din motive obiective nu pot fi suspendate. Suspendarea furnizării serviciilor se va efectua cu notificarea prealabilă a OTF.

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 0,03% pentru fiecare zi de întârziere începând cu prima zi după expirarea termenului de plată și până la data stingerii sumei datorate, inclusiv, 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. CFR și OTF cooperează în scopul identificării și gestionării comune a pericolelor de interfață și a măsurilor de siguranță aferente care trebuie aplicate la interfețele dintre aceștia.

(Completare DB Cargo România, Unicom Tranzit: „Dacă, pentru a îndeplini o cerință de siguranță, CFR/OTF identifică necesitatea aplicării unei măsuri de siguranță pe care nu o poate implementa el însuși, acesta transferă gestionarea pericolului aferent OTF/CFR, numai după obținerea acordului OTF/CFR.”

Motivație DB Cargo România și Unicom Tranzit: În conformitate cu prevederile art. 4 din Regulamentul (UE) nr. 1078/2012 privind o metodă de siguranță comună pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile cu întreținerea, măsurile corective necesare pentru a garanta în permanență nivelul de siguranță feroviar se iau de partea interesată în urma schimbului de informații relevante cu partea care identifică pericolul.

Totodată, facem precizarea că, în conformitate cu prevederile alineatului 1.2.2. din Anexa 1 la regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei privind metoda de siguranță comună pentru evaluarea și aprecierea riscurilor: „Dacă, pentru a îndeplini o cerință de siguranță, un actor identifică necesitatea aplicării unei măsuri de siguranță pe care nu o poate implementa el însuși, acesta transferă gestionarea pericolului aferent unui alt actor, după obținerea acordului acestuia”

În acest moment CFR nu respectă prevederile menționate anterior și impune unilateral în sarcina OTF măsuri de siguranță fără a obține acordul, cum ar fi de exemplu:

- prin actul CFR nr. 4/1/d – 746/19.03.2024 prin care obligă OTF să facă revizia tehnică la compunere pentru trenurile descompuse în stație. De asemenea, prin actul menționat anterior, OTF este obligat să facă supravegherea locomotivelor remizate pe liniile stațiilor

- prin revizuirea Fișei 25 din PTE-ul stației Suceava au fost introduse măsuri de siguranță în sarcina operatorilor de transport feroviar – OTF referitoare la obligația OTF de marfă de a folosi sabotii de mână din dotarea locomotivei pentru menținerea pe loc a materialului rulant care staționează pe liniile stației Suceava.

(Completare DB Cargo România: „CFR și OTF identifică de comun acord riscurile de interfață aferente siguranței feroviare prevăzute în „Evidența pericolelor privind siguranța feroviară care generează riscuri de interfață între CFR și OTF” – anexa nr. Anexa se actualizează în comun de CFR și OTF ori de câte ori sunt identificate pericole pentru siguranța feroviară fără a se întocmi act adițional la contractul de acces.”

Motivație: În acest moment CFR ia măsuri pentru îndeplinirea cerințelor de siguranță la interfața cu OTF fără a actualiza „Evidența pericolelor privind siguranța feroviară care generează riscuri de interfață între CFR și OTF”

Un exemplu îl constituie actul CFR nr. 4/1/d-746/19.03.2024 prin care interzice staționarea garniturilor trenurilor, fără personal de locomotivă, pe liniile stațiilor cu declivitate mai mare de 4%, precum și obligativitatea de a face revizia tehnică la compunere pentru trenurile care au fost descompuse în stație la îndrumarea acestora. Totodată, în același act, OTF este obligat să supravegheze locomotivele remizate pe liniile stațiilor).

(CFR) – susține că prevederea actuală nu necesită explicații/completări și are ca scop asigurarea siguranței feroviare.

6.3. Părțile sunt abilitate să evidențieze 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 kilometru 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, care au competență pentru a lua în numele acestora decizii operaționale în cel mai scurt timp, sunt:

- pentru CFR – Direcția Trafic prin Regulatorul Central de Circulație (RCC);
 - Divizia Trafic de la SRCF 1 – 8 prin Regulatorul Regional de Circulație (RRC);
- pentru OTF – Dispecerat.

(Comentariu CER Fersped, DB Cargo România: completarea art. 6, pct 6.6 cu o anexă care să conțină adresele de email de la toate regulatele de circulație, inclusiv regulatele regionale de circulație)

(CFR) – propune completarea cu fraza „Datele de identificare/contact ale acestora vor fi comunicate reciproc”

Art.7. Atribuirea capacităților infrastructurii feroviare 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, și a prevederilor prezentului contract.

7.2. Utilizarea infrastructurii feroviare publice implică atribuirea de către CFR a traselor 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 sunt atribuite OTF prin mersul de tren (anual). Pentru traficul de călători, CFR poate modifica sau adapta solicitările OTF, cu acordul acestuia, în conformitate cu prevederile din reglementările în vigoare.

7.5. Trasele atribuite OTF prin mersul de tren (anual) sunt planificate operativ prin programul de circulație zilnic întocmit de către CFR în urma cererilor OTF. De asemenea, CFR poate modifica, adapta sau anula solicitările OTF în funcție de criterii obiective privitoare la starea infrastructurii feroviare sau necesitatea respectării nevoilor de apărare sau a reglementărilor în vigoare. Părțile convin ca trenurile internaționale care nu pot utiliza trasele internaționale stabilite de către CFR în colaborare cu alți administratori de infrastructură în conformitate cu prevederile Anexei VII, art. 4 din Legea nr. 202/2016, cu modificările și completările ulterioare, să aibă prioritate la programarea pe rutele alternative.

7.6. CFR și OTF convin de comun acord pentru utilizarea unor aplicații informatice de tipul celei denumite IMComm, cu scopul eficientizării activității de programare a circulației trenurilor și a reducerii staționării pe liniile de primire – expediere ale unor stații de cale ferată de frontieră de stat sau cu activitate ridicată, care deservește porturi maritime și fluviale, mari agenți economici, linii industriale cu capacitate de parcare redusă și cu trafic mare, etc. Gestionarea capacităților de circulație prin aceste aplicații informatice revine CFR.

7.7. (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.

7.8. 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 OBLIGAȚIILE PĂRȚILOR

Art.8. Informații privind exploatarea

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

- a) starea infrastructurii feroviare 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;
- e) toate închiderile de linii programate, cu cel puțin 3 zile înainte de închidere, informarea va fi efectuată prin telegramă, fax și/sau pe e-mail la adresele stabilite în contract, cu respectarea termenelor prevăzute de Regulamentul pentru alocarea capacităților de infrastructură, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 1696 din 29.11.2006.

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 întârzieri (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 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 liniei de contact nr. 317”.
- 9.3.** Închiderile de linii sau restricțiile de capacitate cauzate de lucrări de reînnoire sau de modernizare a infrastructurii feroviare, vor fi avizate de CFR în conformitate cu „Instrucțiuni pentru restricții de viteză, închideri de linie și scoateri de sub tensiune ale liniei de contact nr. 317”.
- 9.4.** 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 în „Instrucțiuni pentru restricții de viteză, închideri de linie și scoateri de sub tensiune ale liniei de contact nr. 317”.
- 9.5.** 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.
- 9.6.** În cazul închiderilor de linii care implică întreruperea traficului sau în cazul secțiunilor de infrastructură feroviară cu capacitate saturată, la solicitarea OTF, CFR pune la dispoziție rute alternative de circulație cu aplicarea TUI pe ruta de referință.
- 9.7.** CFR menține capacitățile de infrastructură în limite rezonabile în conformitate cu competențele acordate.
- 9.8.** CFR va aviza lucrările de la punctele 9.2, 9.3 și 9.4 de mai sus de îndată ce primește informațiile necesare despre aceste lucrări și despre închiderile de linie aferente.

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.
- 10.2.** OTF va permite personalului CFR însărcinat cu efectuarea acestor controale să aibă acces în cabina de conducere a materialului rulant de tracțiune al OTF în condițiile prevăzute de reglementările în vigoare și în măsura în care acest acces este indispensabil pentru utilizarea infrastructurii feroviare.

(Comentariu DB Cargo România, Unicom Tranzit reformulare articol 10.2 „OTF permite personalului CFR însărcinat cu efectuarea acestor controale să aibă acces în cabina de conducere a materialului rulant de tracțiune al OTF numai dacă prezintă mecanicului documente care atestă că au acest drept și se află în timpul serviciului și în măsura în care acesta este indispensabil pentru utilizarea infrastructurii feroviare.”)

Motivație DB Cargo România, Unicom Tranzit Revizuirea acestei reglementări este necesară datorită faptului că accesul pe locomotivă a altui personal decât cel care deservește trenul implică pericole din punct de vedere al Sănătății și Securității în Muncă.)

(CFR) – susține că până în prezent nu au fost semnalate probleme privind accesul personalului CFR care are drept de control în cabina de conducere și consideră că actuala prevedere este suficientă. În plus, lista funcțiilor CFR care au drept de control și acces în cabina de conducere a materialului rulant de tracțiune al OTF este menționată în Anexa 11 „Modul de efectuare a controlului” (vezi Pct. 10.5) formulare care poate fi menționată și la acest punct.

- 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.

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

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. Modalitatea de informare poate fi realizată inclusiv prin aplicații informatice dedicate, realizate pe baza standardelor tehnice de interoperabilitate specifice.

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.

11.6. În cazul perturbărilor majore (închideri de linie ca urmare a unor calamități naturale, accidente feroviare, etc.) CFR avizează OTF prin e-mail și/sau telefonogramă, datele cu privire la evenimentul produs și, dacă este posibil, estimarea de reluare a circulației feroviare în condiții normale.

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 și manevra pentru desfășurarea lucrărilor de intervenție în scopul revenirii la condițiile normale de exploatare.

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

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

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 prevederilor legale în vigoare.

Art.13. Eliberarea infrastructurii feroviare

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 ale 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, cu avizarea tuturor OTF implicați, astfel încât implicațiile în circulația trenurilor să fie cât mai reduse. Decontarea prestației mijlocului de ajutor se rezolvă direct între OTF implicați.

13.3. La cererea scrisă (inclusiv prin telefonogramă, e-mail, etc.) a 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 poate pune la dispoziție contra cost, mijloacele de tracțiune disponibile în vederea înlăturării efectelor înzăpezirilor, pentru rutele pe care operează, în condițiile prevăzute de convențiile specifice.

Art.14. Consecințe dăunătoare pentru mediul înconjurător

14.1. În cazul când mediul înconjurător este afectat ca urmare a exploatării infrastructurii feroviare de către OTF sau în cazul când există accidente/incidente de mediu, 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 autorităților competente stabilite de prevederile legale în vigoare, etc.).

14.3. Părțile sunt obligate să asigure respectarea reglementărilor legale aplicabile privind protecția mediului și cerințelor specifice prevăzute prin Convenția privind protecția mediului încheiată între CFR și OTF.

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 feroviară.

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, cauzate OTF);
- pierderile pecuniare rezultate din despăgubirile datorate de OTF, conform prevederilor legale sau convențiilor interne și internaționale la care este parte;
- asigurarea unei capacități suficiente de prelucrare pentru traficul de marfă în stații de triaj, tehnice, intermediare și de tranzit și pe secțiile de circulație, în corelare cu fondurile alocate.

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:

19.2.1 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 exploataării 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.

19.2.2 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 acelui 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 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 operații de manevră) și care are acces pe infrastructura feroviară publică sau privată a CFR, conform Regulamentului de transport pe căile ferate din România.

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 orice răspundere:

- dacă incidentul/accidentul a fost provocat în urma unor circumstanțe exterioare exploatarei pe care OTF 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 OTF nu putea și nu avea cum să le evite și ale căror consecințe nu putea să le preîntâmpine sau să le limiteze efectul.

20.5. Atunci când OTF nu este scutit de răspunderea ce-i revine conform art. 20.4, poartă răspunderea în limitele acestui capitol, menținându-și dreptul la un eventual regres al său împotriva acelui terț în cauză.

20.6. Dacă părțile contractante nu au convenit altceva, OTF nu este răspunzător de daunele directe (prejudicii pecuniare) decât în măsura în care CFR trebuie să plătească despăgubiri prin aplicarea prevederilor legale sau convențiilor inter-guvernamentale sau a obligațiilor contractuale. Articolul 20.4. se aplică în consecință.

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. Rezervat

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 privind accesul și utilizarea infrastructurii feroviare necesare și obligatorii pentru CFR și OTF sunt prevăzute în autorizația de siguranță a CFR respectiv în certificatul unic de siguranță al OTF.

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 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 Contractul de activitate al CFR, se vor încheia acte adiționale la prezentul contract.

28.3. 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 CFR sau în actul adițional, după caz.

28.4. CFR, conform obiectului de activitate, va asigura întreținerea infrastructurii feroviare la parametrii corespunzători clasificării secțiilor de circulație.

CAPITOLUL 5

GARANȚIA

Art.29. Constituirea garanției

29.1. Pentru a garanta îndeplinirea tuturor obligațiilor ce revin OTF prin aplicarea prezentului contract, OTF are obligația să constituie, la solicitarea CFR, în termen de 60 de zile (Comentariu CER Fersped, DB Cargo România: înlocuirea cu sintagma „în termen de 65 zile”. Motivația: pentru a se evita suprapunerea perioadelor de valabilitate a SGB, pentru cele 2 contracte consecutive) (Comentariu CFR – propune ca termenul de constituire a garanției financiare să fie de mărit la 90 de zile calendaristice însă neapărat cu o corelare a termenului de valabilitate a garanției de la punctul 29.4) calendaristice de la data intrării în vigoare a contractului, o garanție financiară irevocabilă care se constituie sub una din formele următoare:

- a) depozit bancar de garanție la dispoziția CFR;
- b) plăți în avans într-un cont indicat de CFR;
- c) scrisoare de garanție bancară emisă de către o instituție financiară bancară legal înregistrată și autorizată pe teritoriul României care nu se află în insolvență și care să prevadă că scrisoarea poate fi executată în mod necondiționat de CFR la prima cerere și fără nicio altă formalitate;
- d) poliță de asigurare încheiată la un asigurator legal înregistrat și autorizat pe teritoriul României care nu se află în insolvență și care să prevadă că polița poate fi executată în mod necondiționat de CFR la prima cerere și fără nicio altă formalitate;
- e) bilet la ordin avalizat de bancă – înscris în Registrul Național de Publicitate Mobiliară, costurile fiind suportate de OTF.

29.2. În conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) 2015/10 privind criteriile aplicabile solicitanților de capacitați de infrastructură, CFR va solicita garanția în cazul în care ratingul de credit al OTF este sub limita de rating stabilită de CFR și publicată în Documentul de Referință al Rețelei CFR. Serviciile de evaluare a ratingului de credit al OTF sunt achiziționate de către CFR.

29.3. Instrumentul de garantare prevăzut la art. 29.1 lit. a) – e) va fi constituit în favoarea CFR la o bancă sau asigurator, 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 două luni de trafic la un nivel mediu de tren km estimat de OTF (pentru OTF noi) sau pe baza datelor de trafic anterioare (pentru OTF existenți) și la o valoare medie a TUI corespunzătoare nivelului mediu de tren km și va fi valabilă pe perioada de valabilitate a acestui contract, plus două luni calendaristice (Comentariu CER Fersped: înlocuirea sintagmei „două luni” cu sintagma „60 de zile”): (CFR) – propune ca termenul de valabilitate a garanției să fie, plus „90 de zile calendaristice” cu o corelare a termenului de constituire a garanției financiare de la punctul 29.1. În situația în care OTF înregistrează debite izvorâte din derularea prezentului contract, acesta are obligația să prelungească valabilitatea garanției până la achitarea integrală a debitelor.

29.5. În cazul creșterii volumului de trafic mediu lunar pe timp de trei luni consecutive, față de volumul garantat, la solicitarea scrisă a CFR, OTF se obligă să suplimenteze garanția corespunzător evoluției volumului de trafic. În cazul scăderii volumului de trafic mediu lunar pe timp de trei luni consecutive, față de volumul garantat, la cererea scrisă a OTF, CFR va aproba actualizarea garanției constituită de OTF corespunzător evoluției volumului de trafic. Modul de calcul al garanției suplimentate / actualizate este similar celui de la art. 29.4 în care nivelul mediu de tren km estimat va fi reprezentat de volumul de trafic mediu lunar indicat mai sus.

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. 5.2 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/transferat parțial sau integral drepturile și obligațiile rezultate din prezentul contract în favoarea unui terț 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 constituit, reîntregit sau actualizat garanția conform capitolului 5.

32.2. Partea culpabilă de rezilierea prezentului contract este răspunzătoare față de cealaltă parte de dauna ce decurge din aceasta.

32.3. Partea care invocă rezilierea contractului va notifica cealaltă parte cu 15 zile înainte de data la care urmează a-și produce efectele rezilierea. Notificarea de reziliere va conține temeiul legal al rezilierii, prevederile legale și/sau contractuale încălcate, pretențiile, clauze referitoare la obligațiile deja scadente și neonorate, fiind semnată de reprezentantul legal al părții care emite respectiva Notificare.

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. Intenția privind rezilierea contractului poate fi consemnată într-un proces - verbal de constatare încheiat între părți înainte de transmiterea Notificării prevăzute la art. 32.3 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. Încheierea procesului verbal nu înlătură obligația părții care intenționează să rezilieze contractul de o transmite celeilalte părți Notificarea de reziliere prevăzută la art. 32.3.

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 feroviare.

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

- a) să facă cunoscut prevederi din prezentul contract 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/transfere parțial sau integral, drepturile și obligațiile rezultate din prezentul contract în favoarea unui terț sau unui alt operator de transport feroviar.

Art.36. Forța majoră / caz fortuit

36.1. 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 10 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.

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. Prelucrarea Datelor cu Caracter Personal

Prevederi referitoare la prelucrarea datelor cu caracter personal, conform Regulamentului nr. 679/2016 *privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE al Parlamentului*, se regăsesc în Anexa nr. 13 - Acord privind Prelucrarea Datelor cu Caracter Personal, parte integrantă a prezentului contract.

Art.42. Anexele contractului

Contractul are 18 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 – Pachetul minim de acces;
- Anexa 4 – Accesul, inclusiv accesul pe calea ferată la infrastructurile de servicii și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri;
- Anexa 5 – Serviciile suplimentare efectuate de CFR;
- Anexa 6 – Serviciile 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 – Acord privind Prelucrarea Datelor cu Caracter Personal;
- 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;

- Anexa 17 – Valoarea elementelor tarifare de bază pentru calculul TUI;
- Anexa 18 – Tarife pentru serviciile furnizate de CFR către OTF.

Art.43. Locul și data încheierii contractului.

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

din partea
Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” SA

din partea

Director General

.....

Director General

.....

ANEXE

SERVICII FURNIZATE DE OTF

1. Efectuarea serviciului de transport feroviar de marfă și de alte bunuri în trafic intern și internațional;
2. Efectuarea serviciului de transport feroviar de călători;
3. Conducerea, organizarea, planificarea și controlul activității de transport feroviar pe care o desfășoară;
4. Operațiuni de închiriere de mijloace de transport;
5. Asigurarea pazei și ordinii pentru activitățile proprii în raza de activitate;
6. 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.

PACHETUL MINIM DE ACCES

Cuprinde prestațiile efectuate de CFR pentru:

- a) tratarea cererilor pentru acordarea de capacități de infrastructură feroviară;
- b) dreptul de utilizare a capacităților de infrastructură acordate;
- c) utilizarea infrastructurii feroviare, inclusiv a macazurilor și a joncțiunilor;
- d) conducerea traficului feroviar, inclusiv semnalizarea, reglementarea, activitatea de dispecerat precum și comunicarea și furnizarea de informații privind circulația trenurilor;
- e) utilizarea echipamentelor de alimentare electrică pentru curentul de tracțiune, dacă sunt disponibile (nu include furnizarea energiei electrice);
- f) toate celelalte informații necesare introducerii sau operării serviciilor pentru care au fost acordate capacitățile de infrastructură.

ACCESUL INCLUSIV ACCESUL PE CALEA FERATĂ LA INFRASTRUCTURILE DE SERVICII ȘI LA SERVICIILE FURNIZATE

Cuprinde prestațiile efectuate de CFR pentru accesul la următoarele infrastructuri și la serviciile furnizate în cadrul acestora (ex.: staționarea vagoanelor și a materialului rulant, manevra vehiculelor feroviare, accesul convoaielor de manevră la/de la infrastructura feroviară CFR, opriri comerciale ale trenurilor de călători, etc.):

- a) gările pentru călători, clădirile acestora și celelalte instalații, inclusiv afișarea informațiilor despre călătorie și amplasamentul adecvat pentru serviciile de emitere a билетelor;
- b) terminale de marfă;
- c) stațiile de triaj și infrastructurile de formare a trenurilor, inclusiv infrastructuri pentru manevră;
- d) linii de garare;
- e) infrastructuri de întreținere;
- f) alte infrastructuri tehnice, inclusiv instalații de curățare și de spălare;
- g) infrastructurile portuare maritime și interioare legate de activități feroviare;
- h) infrastructurile de intervenție;
- i) infrastructuri de alimentare cu combustibil.

SERVICIILE SUPLIMENTARE ASIGURATE DE CFR

Serviciile suplimentare cuprind asigurarea de CFR a:

- a) curentului pentru tracțiune (energiei electrice de tracțiune), prin contracte specifice încheiate între OTF și SC "Electrificare CFR" SA, filiala specializată a CFR;
Acest contract se încheie chiar dacă OTF nu deține material rulant motor cu tracțiune electrică - pentru cazurile de folosire a locomotivelor electrice aparținând altor OTF cum ar fi: locomotive de ajutor, locomotive închiriate, locomotive împingătoare, OTF succesivi, pentru remorcarea trenurilor pe distanțele de circulație de frontieră cu linii electrificate, etc.
- b) preîncălzirii trenurilor de călători;
- c) asistenței specifice (programare, avize, acorduri sau aprobări de circulație, tratarea transporturilor, lucrări suplimentare la infrastructură, etc.) pentru:
 - controlul transportului mărfurilor periculoase;
 - operarea trenurilor speciale (inclusiv cu mărfuri periculoase sau gabarit depășit).

**SERVICIILE AUXILIARE
ASIGURATE DE CFR
PRIN CONTRACTE /CONVENȚII SEPARATE**

- Furnizarea de informații suplimentare, prin convenții separate încheiate cu „Informatica Feroviară” SA, filiala specializată a CFR;
- Servicii de emitere a biletelor în gările pentru călători de către personalul CFR (în funcție de disponibilitatea CFR);
- Alte servicii stabilite de comun acord.

LICENȚA DE TRANSPORT A OTF

CERTIFICATUL DE SIGURANȚĂ AL OTF

LISTA SERVICIILOR COMERCIALE OPȚIONALE EFECTUATE DE CFR

1. Închirieri sau utilizări de terenuri, spații sau încăperi aparținând CFR (prin convenții separate, dacă este cazul);
2. Verificarea personalului de drum în stațiile convenite (prin convenții separate, dacă este cazul);
3. Întocmirea de trase pentru trenuri special comandate și pentru trenuri cu circulație ocazională;
4. Efectuarea de experimente pentru sporirea tonajelor de remorcat sau modificarea modului de remorcare;
5. Întreruperea suspendării activității de mișcare;
6. 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.

Lista funcțiilor CFR care au drept de control și acces în cabina de conducere a materialului rulant de tracțiune al OTF, este următoarea:

- Revizor general
- revizor central - din RGSCF și Direcția Trafic;
- șef RRSCF și Șef serviciu Control Acces Infrastructură din Direcția Trafic și SRCF 1 – 8;
- revizor regional - RRSCF din SRCF 1 – 8;
- revizor sector - Divizia Trafic din SRCF 1 – 8.

OTF va aviza personalul de locomotivă cu privire la lista cu funcțiile CFR care au drept de control și acces în cabina de conducere.

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).

CFR și OTF vor colabora la modul de introducere în Documentul de Referință al Rețelei CFR a „Registrului de Infrastructură” (RINF) după finalizarea acestuia. CFR va pune la dispoziția OTF modul de acces la baza de date RINF.

ACORD PRIVIND PRELUCRAREA DATELOR CU CARACTER PERSONAL

Având în vedere:

a) Regulamentul (UE) nr. 679/2016 („GDPR”) privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE al Parlamentului și Consiliului Uniunii Europene (în continuare „GDPR”) care a devenit aplicabil începând cu data de 25 mai 2018;

b) că Părțile doresc a se asigura una față de cealaltă că își desfășoară activitatea în conformitate cu GDPR;

c) că fiecare Parte, pentru executarea contractului, pune la dispoziția celeilalte părți date cu caracter personal care se supun prevederilor GDPR, fiecare parte având calitatea de Operator de date cu caracter personal pentru datele cu caracter personal care fac obiectul prelucrării în temeiul contractului.

Părțile au convenit completarea contractului, după cum urmează:

1. Următorii termeni utilizați în cadrul prezentului Acord, se definesc după cum urmează:
 - a. **„ANSPDCP”** înseamnă Autoritatea Națională de Supraveghere a Prelucrării Datelor cu Caracter Personal, în calitate de autoritate publică centrală autonomă cu competență generală în domeniul protecției datelor personale;
 - b. **„Date cu Caracter Personal”** înseamnă orice informații privind o persoană fizică identificată sau identificabilă, direct sau indirect, cum ar fi un nume, un număr de identificare, date de localizare, un identificator online, sau unul sau mai multe elemente specifice, proprii identității sale fizice, fiziologice, genetice, psihice, economice, culturale sau sociale;
 - c. **„Persoană vizată”** - toate persoanele fizice ale căror date cu caracter personal sunt prelucrate;
 - d. **„Prelucrare”** înseamnă orice operațiune sau set de operațiuni efectuate asupra datelor cu caracter personal sau asupra seturilor de date cu caracter personal, cu sau fără utilizarea de mijloace automatizate, cum ar fi colectarea, înregistrarea, organizarea, structurarea, stocarea, adaptarea sau modificarea, extragerea, consultarea, utilizarea, divulgarea prin transmitere, diseminarea sau punerea la dispoziție în orice alt mod, alinierea sau combinarea, restricționarea, ștergerea sau distrugerea;
 - e. **„Operator de date cu caracter personal”** înseamnă persoană fizică sau persoană juridică, de drept privat ori de drept public, inclusiv autoritățile publice, instituțiile și structurile teritoriale ale acestora, care stabilește scopul și mijloacele de prelucrare a datelor cu caracter personal;
2. Părțile înțeleg și acceptă faptul că pentru executarea obligațiilor asumate prin contract este necesară dezvăluirea și prelucrarea unor date cu caracter personal, precum nume, prenume, adresă de e-mail, număr de telefon fix/mobil, semnătură, funcție (denumite din perspectiva prezentului „Date Personale”).
3. Fiecare Parte autorizează și respectiv garantează față de cealaltă Parte că prelucrează datele personale exclusiv pentru executarea contractului.

4. Cu excepția obligațiilor legale, a acelor în relațiile cu autoritățile, a obligațiilor contractuale respectiv a drepturilor care revin fiecărei Părți, a exercitării propriilor drepturi, a posibilității de a-și realiza efectiv activitatea/de a funcționa, datele personale dezvăluite de către CFR în temeiul contractului nu pot fi utilizate și/sau prelucrate de către OTF, pentru niciun alt scop (Exemplu: marketing, etc.) decât acela de a aduce la îndeplinire prevederile contractului.
5. Fiecare Parte asigură și garantează față de cealaltă Parte faptul că Datele Personale dezvăluite au fost obținute în mod legal de prepusul/prepușii săi (angajați, directori, colaboratori).
6. Fiecare Parte va respecta, în mod individual, toate prevederile legale și contractuale, privind obligația de a informa persoanele vizate ale căror date personale le prelucrează, în cadrul contractului asupra: identității și datelor de contact ale operatorului de date cu caracter personal, ale responsabilului cu protecția datelor, scopurile în care sunt prelucrate datele cu caracter personal, temeiul juridic al prelucrării, interesele legitime urmărite de Operatorul de date cu caracter personal, drepturile persoanei vizate, perioada de stocare a datelor cu caracter personal, precum și destinatarii datelor cu caracter personal sau dacă este cazul, intenția operatorului de date cu caracter personal de a transfera datele către o țară terță. Persoanele vizate ale căror date sunt prelucrate în scopul derulării contractului sunt angajații Părților, reprezentanții legali și persoanele de contact ale acestora.
7. Fiecare Parte garantează față de cealaltă Parte și se obligă față de aceasta din urmă să respecte nelimitat, în timp, deplina confidențialitate a datelor personale care i-au fost comunicate, să respecte neîntrerupt, pe toata durata prelucrării, cerințele de legalitate a acesteia, prevăzute de către GDPR și toate celelalte acte normative aplicabile, principiile stipulate de GDPR inclusiv principiul prelucrării minime și limitat în timp a datelor personale.
8. Fiecare Parte este, în mod individual, responsabilă pentru datele cu caracter personal pe care le prelucrează în cadrul executării Contractului.
9. Fiecare Parte este responsabilă pentru asigurarea securității datelor cu caracter personal. În acest sens, fiecare Parte se obligă, luând în considerare stadiul de dezvoltare al tehnicii, costurile de implementare, volumul, circumstanțele și scopurile prelucrării, precum și probabilitatea diferită de producere și gravitatea riscului în privința drepturilor și libertăților persoanelor afectate, să implementeze măsuri tehnice și organizatorice potrivite pentru a asigura un nivel de protecție pe măsura riscului, pe toată perioada prelucrării datelor cu caracter personal.
10. Fiecare Parte se obligă să informeze în cel mai scurt timp posibil Partea care i-a comunicat datele personale în privința oricăror incidente de securitate, respectiv măsuri ale ANSPDCP, în ceea ce privește datele personale.
11. Fiecare Parte va coopera cu bună-credință cu cealaltă Parte, cu persoana vizată și cu ANSPDCP, în vederea îndeplinirii tuturor obligațiilor impuse de GDPR, respectând un termen rezonabil, conform prevederilor GDPR, astfel:
 - a. în privința soluționării drepturilor persoanelor vizate, termenul de răspuns este de cel mult o lună de la primirea cererii. Această perioadă poate fi prelungită cu două luni atunci când este necesar, ținându-se seama de numărul și complexitatea cererilor;
 - b. în privința raportării incidentelor de încălcare a securității datelor cu caracter personal, ANSPDCP trebuie notificată în termen de cel mult 72 ore de la data la care a luat cunoștință de incident.
12. În cazul producerii unui incident privind încălcarea securității datelor cu caracter personal, prelucrate în cadrul contractului, fiecare Parte va fi responsabilă, în mod individual, de rezolvarea și raportarea incidentului către ANSPDCP, respectiv către persoanele vizate.

13. Fiecare Parte va păstra datele cu caracter personal, menționate la punctul 3, pentru perioada de timp necesară pentru scopul de prelucrare agreeat în cadrul contractului. După încheierea contractului, datele cu caracter personal pot fi păstrate o perioadă de timp rezonabilă, conform cerințelor legale impuse de legislația națională (de exemplu: Legea Arhivării Legii nr. 16/1996 a Arhivelor Naționale, republicată, Legea nr. 82/1991 a Contabilității, republicată).
14. Părțile înțeleg și acceptă faptul că fiecare Parte va avea calitatea de operator în ceea ce privește datele personale primite de la cealaltă Parte, și că orice nerespectare a obligațiilor care-i revin uneia dintre Părți potrivit prezentului Acord, respectiv potrivit GDPR, poate atrage angajarea răspunderii contractuale conform contractului, poate face direct responsabilă Partea în culpa față de persoana vizată, respectiv față de Partea de bună-credință.
15. Părțile se obligă ca, pe toată perioada derulării relațiilor contractuale, izvorâte din contract, de la data producerii efectelor prezentului Acord, să respecte prevederile GDPR, precum și orice alte acte normative la nivel european și/sau național în vigoare și în acest domeniu.

**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 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;

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

Alte reglementări specifice.

Aceste reglementări vor fi puse gratuit la dispoziția CFR în format electronic, dacă acest format este disponibil.

TRASELE ALOCATE OTF

LIVRETUL cu mersul trenurilor pentru OTF valabil pe perioada de valabilitate a prezentului contract.

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 CFR cu administratorii infrastructurii feroviare din statele vecine.

Prevederile prezentelor reglementări nu se aplică locomotivelor izolate (o locomotivă care se deplasează între două puncte ale rețelei CFR), pentru a se asigura operativitatea necesară asigurării cu mijloace de remorcă a trenurilor programate.

(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 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).

(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 și CFR. 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, cât și pentru CFR.

(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 CFR sau terțe părți aflate în relații contractuale cu CFR care asigură una din atribuțiile acestuia;

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. De asemenea, nu fac obiectul acestor reglementări următoarele întârzieri:

- întârzierile generate de așteptarea reluării serviciului de mișcare pe secțiile unde se suspendă activitatea de mișcare;

- întârzierile generate de închiderile accidentale de linie;

- întârzierile generate de imposibilitatea primirii trenurilor de marfă în stațiile care deservește porturile maritime, din cauze legate de operatorii portuari.

Abaterile de la orarul convenit, urmare închiderilor de linii, restricțiilor de viteză și deranjamentelor la instalațiile SCB, vor fi obligatoriu stabilite de către CFR conform „Regimului de performanță a circulației trenurilor pe rețeaua CFR”.

Pe secțiile 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).

Art. 5. CFR în calitate de administrator al infrastructurii ține evidența conform reglementărilor în vigoare a întârzierii trenurilor pe întreaga rețea CFR. 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.

CAPITOLUL V

Analiza periodică a înregistrărilor întârzierilor trenurilor

Art. 7. CFR și operatorii de transport feroviar vor analiza lunar 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. 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. 8. 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 CFR și un operator de transport feroviar.

Art. 9. 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. 10. – (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. 11. 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. 12. 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 CFR, 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 respectivă.

Art. 13. 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 CFR și un operator de transport feroviar (OTF).

Art. 14. 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. 15. 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. 16. 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. 17. 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. 18. 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. 19. 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 CFR (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. 20. 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 CFR și operatorul de transport feroviar (OTF).

Art. 21. 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. 22. 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. 23. 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 CFR sau operatorilor de transport feroviar. În consecință, pentru aceste întârzieri nu se aplică penalități nici unei părți.

Art. 24. 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 CFR, 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. 25. CFR este responsabilă pentru înregistrarea datelor legate de Regimul de Performanță al circulației trenurilor. Operatorii de transport feroviar 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. 26. 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. 27. – (1) Regimul de performanță al circulației trenurilor pe rețeaua CFR utilizează pentru încadrarea întârzierilor produse în circulația trenurilor clasele și subclasele de întârziere prevăzute la punctul 2 lit. c) din Anexa VI a Legii nr. 202/2016”.

(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. 28. – (1) Volumul minutelor de întârziere generate de către CFR pentru trenurile care fac obiectul prezentelor reglementări operate de un operator de transport feroviar pe infrastructura feroviară gestionată de CFR 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 CFR 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. 29. 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. 30. 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 CFR și operatorul de transport feroviar.

Art. 31. Facturarea și plata Dif se va face în conformitate cu art. 42.

CAPITOLUL XII

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

Art. 32. Pentru trenurile programate după finalizarea întocmirii programului de circulație zilnic, din cauza CFR, 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. 33. 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 0,1%, se notează cu acronimul Tsotf și se exprimă în lei, rotunjit la 2 zecimale. Se totalizează valoarea pentru o lună calendaristică.

Art. 34. Rezultatul analizei periodice îl constituie diferența înregistrată între Tsai și Tsotf, 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 Tsotf) va plăti celeilalte părți, pe bază de factură, o sumă de bani egală cu Dts.

Art. 35. 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 CFR și operatorul de transport feroviar.

Art. 36. Facturarea și plata Dts se va face în conformitate cu art. 42.

CAPITOLUL XIII

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

Art. 37. Pentru trasele a căror neutilizare (anularea circulației trenului) s-a realizat după finalizarea întocmirii programului zilnic de circulație, din cauza CFR, 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. 38. 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 Tnotf și se exprimă în lei, rotunjit la 2 zecimale. Se totalizează valoarea pentru o lună calendaristică.

Art. 39. Rezultatul analizei periodice îl constituie diferența înregistrată între Tnai și Tnotf, 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 Tnotf) va plăti celeilalte părți, pe bază de factură, o sumă de bani egală cu Dtn.

Art. 40. 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 CFR și operatorul de transport feroviar.

Art. 41. Facturarea și plata Dtn se va face în conformitate cu art. 42.

CAPITOLUL XIV

Dispoziții finale și tranzitorii

Art. 42. (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.

Art. 43. (1) Informațiile legate de aplicarea prevederilor Regimului de performanță a circulației trenurilor se vor arhiva pe o durată de 5 ani de la data producerii evenimentelor legate de aplicarea respectivelor prevederi.

(2) În luna februarie a fiecărui an, CFR va publica pe pagina web proprie nivelul mediu al următorilor parametrii:

- întârzierea medie pe o sută tren km, separat pentru toate trenurile de călători și separat pentru toate trenurile directe de marfă, care au circulat pe rețeaua CFR în anul calendaristic anterior;
- procentajul de trenuri pentru care s-a solicitat anularea circulației, comparativ cu numărul total de trenuri îndrumate pe rețeaua CFR în anul calendaristic anterior, separat pentru toate trenurile de călători și separat pentru toate trenurile directe de marfă.

VALOAREA ELEMENTELOR TARIFARE DE BAZĂ PENTRU CALCULUL TUI

Trafic de marfă

Elemente tarifare de bază pentru TUI	Tarif de bază			
Elemente tarifare în funcție de tonajul trenului	Tarif pe tren kilometru în funcție de tonaj (lei/tren-km)			
Clasa secției de circulație	A	B	C	D
Secții electrificate (Ttse)	0,676	0,676	0,676	0,676
Secții neelectrificate (Ttsn)	3,45	2,80	2,14	1,48
Tonaj minim (Tmin)	60	60	60	60
Factor de tonaj (Ft)	0.00020	0.00020	0.00020	0.00020
Elemente tarifare în funcție de distanța parcursă	Tarif pe tren kilometru în funcție de distanță (lei/tren-km)			
Clasa secției de circulație	A	B	C	D
Circulație (Tc)	16,457	16,457	15,026	7,085

Trafic de călători

Elemente tarifare de bază pentru TUI	Tarif de bază			
Elemente tarifare în funcție de tonajul trenului	Tarif pe tren kilometru în funcție de tonaj (lei/tren-km)			
Clasa secției de circulație	A	B	C	D
Secții electrificate (Ttse)	0,676	0,676	0,676	0,676
Secții neelectrificate (Ttsn)	3,45	2,80	2,14	1,48
Tonaj minim (Tmin)	60	60	60	60
Factor de tonaj (Ft)	0.00014	0.00014	0.00014	0.00014
Elemente tarifare în funcție de distanța parcursă	Tarif pe tren kilometru în funcție de distanță (lei/tren-km)			
Clasa secției de circulație	A	B	C	D
Circulație (Tc)	9,562	9,562	9,108	4,085

TARIFE PENTRU SERVICIILE FURNIZATE DE CFR CĂTRE OTF

1. TARIFE PENTRU SERVICIILE FURNIZATE ÎN CADRUL INFRASTRUCTURILOR DE SERVICII

1.1 Tarif pentru opriri comerciale ale trenurilor de călători în stații și halte de mișcare

T = 2,45 lei / oprire

Tariful pentru opririle comerciale ale trenurilor în stații și haltele de mișcare cuprinde costurile privind:

- a) energia electrică,
- b) panourile de afișaj,
- c) sonorizarea.

1.2 Tarif pentru închirierea spațiilor pentru case bilete/birou informații / automate emitere bilete

Tarifele pentru închirierea spațiilor pentru case bilete/birou informații/automate emitere bilete au fost indexate cu indicii de inflație aferenți perioadei ianuarie 2023 - decembrie 2023, iar valoarea lor este, la data prezentei, după cum urmează :

- a) serviciile de emitere a biletelor, **Ta = 28,91 lei/mp/lună;**
- b) serviciile de informare-birouri de informații, **Tb = 28,91 lei/mp/lună;**
- c) serviciile de emitere a biletelor prin automate, **Tc = 165,25 lei/mp/lună.**

NOTĂ: Cu operatorii de transport feroviar (OTF) pentru închirierea amplasamentelor privind serviciile de emitere a biletelor, servicii de informare (birouri de informații) și serviciile de emitere a biletelor prin automate; tarifele aferente acestora vor fi indexate la începutul fiecărui an cu indicii de inflație aferenți perioadei ianuarie–decembrie an precedent, indiferent de data la care s-a încheiat contractul de închiriere, aceasta devenind clauză în toate contractele care se vor încheia având ca obiect închirierea cu destinațiile menționate mai sus

1.3 Tarif de acces al convoaielor de manevră la/de la infrastructura feroviară CFR

T = 11,13 LEI/ convoi km.

Tariful se aplică pentru distanța de la linia de unde este expedit convoiul, până la macazul de racord (ramificație) la infrastructura feroviară CFR, indiferent de numărul de vehicule din convoi.

Prin vehicule se înțeleg vagoane și/sau material rulant motor.

1.4 Tarif de manevră a vehiculelor feroviare

T = 24,32 lei/operație de manevră.

Prin operație de manevră se înțelege ansamblul manevrelor efectuate de către un OTF, pentru un anumit scop (de exemplu: manevra de introducere/scoatere a locomotivei pe/de la tren, manevra pentru darea afară a unui vagon defect din tren, manevră de atașare grup vagoane, etc.), indiferent de numărul de vehicule din convoaiele de manevră din cadrul operației de manevră.

Prin vehicul se înțeleg vagoane și/sau material rulant motor.

1.5 Tarif de staționare operativă a materialului rulant

a) tarif staționare vagon

T = 0,83 lei/vagon oră.

b) tarif staționare MR motor

T = 1,38 lei/MR motor oră.

Tariful a) și tariful b) se aplică după expirarea unui termen liber de staționare de 6 ore.

Prin vagon se înțelege vagon fizic, indiferent de numărul de osii.

Prin MR motor se înțelege material rulant motor (locomotive, automotoare, rame, etc.).

c) tarif de staționare la încărcare/descărcare a vagoanelor

T = 0,83 lei/vagon oră.

Tariful se aplică pentru staționarea la liniile de încărcare/descărcare sau la liniile publice pentru încărcare/descărcare, după expirarea unui termen liber de staționare de 24 ore.

Liniile de încărcare/descărcare sunt linii destinate acestui scop, care în principiu, sunt dotate cu rampe și/sau magazii.

Liniile publice sunt linii puse la dispoziția beneficiarilor pentru operații de încărcare/descărcare și care nu sunt dotate obligatoriu cu rampe.

Prin vagon se înțelege vagon fizic, indiferent de numărul de osii.

1.6 Tarif de staționare pentru lungă durată a materialului rulant

T = 2,55 lei/vagon zi.

Tariful se aplică pentru vagoanele cu staționare mai mare de 30 zile, în urma acceptului CFR SA, după analiza cererii OTF.

Serviciul de staționare pentru lungă durată a materialului rulant nu este asigurat de CFR în stațiile portuare (maritime/fluviiale) și în stațiile de frontieră.

Tariful se aplică pentru numărul de zile de staționare calculat de la data de începere a staționării îndelungate a vagoanelor înscrisă în aprobare, până la data expirării aprobării / prelungirii de staționare îndelungată a acestor vagoane.

Prin vagon se înțelege vagon fizic, indiferent de numărul de osii.

1.7 Tarife pentru transportul macaralelor CFR și al trenurilor de intervenție pentru restabilirea circulației

Valoare tarife (lei):

Pentru automacarale	5,39
Pentru macarale feroviare tip EDK de 20 tf	6,46
Pentru macarale feroviare tip EDK de 60 tf	17,21
Pentru macarale feroviare tip EDK de 80 tf	21,50
Pentru trenurile de intervenție cu macara și pentru trenurile de intervenție specializate	37,63

NOTĂ:

1. Acest tarif se referă numai la transportul macaralelor și al trenurilor de intervenție și nu include tariful pentru serviciile de remorcare la/de la locul de intervenție și serviciile de manevrare la locul intervenției ce se tarifează separat de societatea comercială sau operatorul feroviar care efectuează aceste servicii.

2. Tariful nu cuprinde cheltuielile cu munca vie și combustibilul ce se facturează separat de societatea comercială care deservește macaraua sau trenul de intervenție.

3. Macaraua de 20 tf din compunerea trenului de intervenție specializat nu se îndrumă separat pentru efectuarea de lucrări sau intervenții

1.8 Tariful pentru utilizarea trenurilor de intervenție pentru restabilirea circulației

Valoare tarife (lei/oră):

a) Tariful de punere la dispoziție	
Tren cu macara de 20 tf	494,58
Tren cu macara de 80 tf	494,58
Tren cu macara de 125 tf	494,58
Tren cu macara de 250 tf	994,55
Tren de intervenție specializat	494,58
Tren de intervenție specializat când la lucrare se utilizează numai macara de 20 tf din compunerea acestuia	494,58
b) Tariful de utilizare	
Tren cu macara de 20 tf	709,63
Tren cu macara de 80 tf	887,06
Tren cu macara de 125 tf	1.064,44
Tren cu macara de 250 tf	2.128,86
Tren de intervenție specializat	1.064,44
Tren de intervenție specializat când la lucrare se utilizează numai macara de 20 tf din compunerea acestuia	709,63

NOTĂ:

1. Pentru situațiile când, la lucrare sau la intervenție se utilizează două macarale sosite în compunerea aceluiași tren de intervenție, tariful de punere la dispoziție se calculează corespunzător macaralei cu sarcina mai mare.
2. Tariful de utilizare se calculează pentru fiecare macara, în funcție de timpul de utilizare.
3. Pentru macarale feroviare, altele decât cele din compunerea trenurilor de intervenție, se taxează 50 % din tarifele de mai sus.
4. Tariful de punere la dispoziție se calculează pentru fiecare 24 ore, chiar începute, în care trenul de intervenție sau macaraua au fost la locul lucrării, la dispoziția beneficiarului lucrării.
5. Tarifarea se face adăugând la tariful de punere la dispoziție, tariful de utilizare, în funcție de durata de utilizare. La aceasta se adaugă tarifele de la poziția 17 și cheltuielile cu munca vie și combustibilul.
6. Tariful de utilizare se percepe pentru timpul efectiv în care macaralele, trenurile de intervenție cu macara sau trenurile de intervenție specializate au stat la dispoziția beneficiarilor, inclusiv timpul necesar pentru punerea și scoaterea lor din funcțiune.
7. În cazul utilizării macaralelor, trenurilor de intervenție cu macara sau trenurilor de intervenție specializate în linie curentă, tariful de utilizare se percepe de la ora plecării din și până la ora înapoierii în stația de domiciliu care deservește punctul din linia curentă în care se execută operațiunile cu trenul sau utilajul.
8. Cererile se adresează:
 - pentru automacarale – stației în care are loc încărcarea sau descărcarea.
 - pentru trenurile de intervenție cu macara sau specializate, conducerii Companiei Naționale CF "CFR" S.A., prin Revizoratul General de Siguranța Circulației Feroviare, după obținerea avizelor de la Revizoratul Regional de Siguranța Circulației Feroviare, corespunzător locului lucrării.
9. Cererile trebuie depuse cu cel puțin 5 zile lucrătoare înainte de ziua în care se desfășoară (sau se începe) lucrarea.

2. TARIFE PENTRU SERVICIILE SUPLIMENTARE EFECTUATE DE CFR, LA SOLICITAREA OTF

2.1 Tarif pentru transporturi excepționale

T = 626,78 lei/transport

Tariful se aplică pentru ansamblul vehiculelor feroviare care fac obiectul unui transport excepțional pe infrastructura feroviară, pentru analizarea caracteristicilor și stabilirea condițiilor de acces și circulație.

2.2 Tarif pentru verificarea vehiculelor feroviare cu transporturi excepționale

T = 42,89 lei/vehicul feroviar

Tariful se aplică pentru fiecare vehicul feroviar care face parte dintr-un transport excepțional. Prin vehicul feroviar se înțelege, după caz: vagon, grup de vagoane, material rulant de tracțiune.

3. TARIFE PENTRU SERVICIILE AUXILIARE EFECTUATE DE CFR

3.1 Tarifele pentru informațiile suplimentare privind programarea și circulația trenurilor

Tarifele pentru informațiile suplimentare privind programarea și circulația trenurilor oferite de CFR prin intermediul aplicațiilor informatice (IRIS) gestionate de filiala sa specializată SC „Informatica Feroviară” SA sunt stabilite în convențiile specifice și/sau sunt prezentate în publicațiile proprii ale SC Informatica Feroviară SA,

3.2 Tariful (comisionul) pentru serviciul de emiteră a legitimațiilor de călătorie

Tariful (comisionul) pentru serviciul de emiteră a legitimațiilor de călătorie este 5% din valoarea totală a legitimațiilor de călătorie emise.

4. ALTE TARIFE

4.1 Tarife de bază pentru întocmirea de trase

Trenuri de călători		Trenuri de marfă	
Rang II	84%*TUI calatori	Rang V	49%*TUI marfa
Rang III	78%*TUI calatori	Rang VI	45%*TUI marfa
Rang IV	73%*TUI calatori	Rang VII	42%*TUI marfa

NOTĂ:

a. Pentru infrastructura feroviară interoperabilă și pentru cea neinteroperabilă neînchiriată administrate de CFR:

a.1. tarifele se vor aplica operatorilor de transport feroviar pentru întocmirea traselor alocate trenurilor special comandate și trenurilor cu circulație ocazională,

a.2. tarifele nu se aplică pentru:

- întocmirea de trase din cauza unor motive imputabile CFR (de ex. lucrări la infrastructură);
- modificarea orarului unei trase deja întocmite și alocate.

b. Pentru infrastructura feroviară neinteroperabilă închiriată de CFR către gestionarii de infrastructură feroviară neinteroperabilă:

b.1. tarifele se vor aplica gestionarilor de infrastructură neinteroperabilă pentru întocmirea traselor alocate OTF care operează pe infrastructurile respective;

b.2. tarifele nu se aplică pentru modificarea orarului unei trase deja întocmite și alocate.

c. Valoarea de referință a TUI (pentru traficul de marfă sau de călători) este valoarea medie statistică înregistrată de CFR pentru a doua lună de dinaintea celei în care se efectuează prestația, exprimată în lei/tren km.

d. Suma aferentă unei trase se calculează prin înmulțirea tarifului de bază cu distanța în kilometri a trasei.

4.2 Tarif pentru efectuarea de experimente pentru sporirea tonajelor de remorcat sau modificarea modului de remorcare

NOTĂ: Acesta va fi stabilit pe baza de deviz (pentru fiecare experiment,) pentru fiecare om / oră, la valoarea dreptului de personal efectiv utilizat și a obligațiilor aferente acestora, la care se adaugă costurile activităților conexe.

4.3 Tarif pentru ridicarea / suspendarea / anularea întreruperii activității de mișcare

NOTĂ: Acesta va fi stabilit pe baza de deviz. Tariful se aplică pentru prestația efectuată de CFR privind reluarea a activității de mișcare în timpul suspendării temporare a serviciului în stațiile de pe secțiile în care este prevăzută această suspendare, la solicitarea OTF privind circulația trenurilor pe timpul perioadei de suspendare pe secțiile în cauză.