



DOCUMENTUL DE REFERINTA AL RETELEI

14.12.2025 – 12.12.2026



COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA

Modificări

Nr. crt.	Data	Versiunea	Denumire document modificat	Descriere modificări	Note
1	19.12.2025	15.0.0	Anexa 2.a	Actualizare	
2	19.12.2025	15.0.0	Anexa 2.b	Actualizare	
3	19.12.2025	15.0.0	Anexa 2.c	Actualizare	
4	19.12.2025	15.0.0	Anexa 27.a	Actualizare	
5	19.12.2025	15.1.0	Anexa 35.b	Actualizare	
6	08.01.2026	15.1.0	Anexa 21	Actualizare	
7	09.01.2026	15.1.0	Anexa 19	Actualizare	
8	09.01.2026	15.1.0	Anexa 25.b	Actualizare	
9	12.01.2026	15.1.0	Anexa 18	Actualizare	
10	12.01.2026	15.1.0	Text DRR	Actualizare cap. 1.4, 1.7.2, 2.6, 3.2.3, 3.2.4, 3.3.1, 5.3.2, 5.5.3, 5.7, 5.8	
11	14.01.2026	15.1.0	Anexa 35.a	Actualizare	
12	15.01.2026	15.1.1	Text DRR	Actualizare cap. 7.3.1	
13	20.01.2026	15.1.2	Text DRR	Eliminare cap. 5.6.5, pct. b	
14	21.01.2026	15.1.0	Anexa 26.a	Actualizare	
15	21.01.2026	15.1.3	Text DRR	Actualizare cap. 5.4.1 b	
16	21.01.2026	15.1.2	Anexa 35.a	Actualizare	
17	26.01.2026	15.1.3	Anexa 35.a	Actualizare	
18	27.01.2026	15.1.0	Anexza 37.a	Actualizare	

19	28.01.2026	15.1.1	Anexa 35.b	Actualizare	
20	02.02.2026	15.1.0	Anexa 11	Actualizare	
21	03.02.2026	15.1.4	Anexa 35.a	Actualizare	
22	05.02.2026	15.1.1	Anexa 7.b	Actualizare	
23	09.02.2026	15.1.0	Anexa 26.c	Actualizare	
24	09.02.2026	15.1.4	Text DRR	Actualizare cap. 5.6.5., pct b)	
25	12.02.2026	15.1.2	Anexa 35.b	Actualizare	
26	17.02.2026	15.1.0	Anexa 27.b	Actualizare	
27	17.02.2026	15.1.6	Anexa 35.a	Actualizare	
28	02.03.2026	15.1.7	Anexa 35.a	Actualizare	
29	02.03.2026	15.1.0	Anexa 37.b	Actualizare	
30	03.03.2026	15.1.8	Anexa 35.a	Actualizare	
31	04.03.2026	15.1.0	Anexa 34.b	Actualizare	
32	04.03.2026	15.1.5	Text DRR	Actualizari cap. 7.3 si 7.4.	

Cuprins

Cap. 1	Informații generale	12
1.1	Introducere.....	13
1.2	Scopul Documentului de Referință al Rețelei	13
1.3	Aspecte juridice	13
1.3.1	Cadrul juridic.....	13
1.3.2	Statut juridic și răspundere	15
1.3.3	Căi de atac.....	15
1.4	Structura Documentului de Referință al Rețelei	16
1.5	Valabilitate, actualizare și publicare	16
1.5.1	Perioada de valabilitate	16
1.5.2	Procesul de actualizare.....	16

1.5.3	Publicare	17
1.6	Date de contact.....	18
1.7	Cooperare între administratorii de infrastructură	18
1.7.1	Coridoare europene de marfă.....	18
1.7.2	RailNetEurope și alte cooperări internaționale	20
	One Stop Shop - RNE	22
	Instrumente RNE	23
Cap. 2	Infrastructura.....	24
2.1	Introducere.....	25
2.2	Întinderea rețelei	25
2.2.1	Limitele rețelei	25
2.2.1.1	Infrastructura feroviară interoperabilă și neinteroperabilă.....	25
	a) Administrarea Infrastructurii feroviare interoperabile.....	26
	b) Gestionarea infrastructurii feroviare neinteroperabile.....	26
2.2.2	Conectarea rețelelor feroviare	27
2.3	Descrierea rețelei.....	27
2.3.1	Tipologii de linie	28
2.3.2	Ecartamentul liniei	28
2.3.3	Stații și noduri de cale ferată.....	28
2.3.4	Gabaritul de încărcare.....	28
2.3.5	Limite de greutate	29
2.3.6	Declivitatea liniilor	29
2.3.7	Viteza maximă admisă de linii.....	29
2.3.8	Lungimile maxime ale trenurilor	30
2.3.9	Instalații de electrificare.....	30
2.3.10	Instalații de semnalizare	31
2.3.11	Sisteme de control al traficului.....	31
2.3.12	Sistemul de comunicații radio	32
2.3.13	Sisteme de control a circulației trenurilor	33
2.4	Restricții de trafic.....	35
2.4.1	Infrastructură specializată	35
2.4.2	Restricții de mediu	35
2.4.3	Restricții pentru mărfurile periculoase.....	35
2.4.4	Restricții pentru tuneluri	35
2.4.5	Restricții pentru poduri	35
2.5	Disponibilitatea infrastructurii.....	35
2.6	Dezvoltarea infrastructurii.....	36
Cap. 3	Condiții de acces	38
3.1	Introducere.....	39
3.2	Condiții generale de acces	39
3.2.1	Condiții pentru solicitarea de capacități.....	39
3.2.2	Condiții pentru accesul pe infrastructura feroviară	39

3.2.3	Licența.....	39
3.2.4	Certificatul de siguranță	40
3.2.5	Acoperirea riscurilor.....	41
3.3	Acorduri contractuale	41
3.3.1	Acordul cadru.....	41
3.3.2	Contractul de acces cu OTF.....	41
3.3.3	Convenția de alocare cu alți solicitanți in afară de OTF	42
3.3.4	Termeni și condiții generale	43
3.4	Cerințe specifice de acces	43
3.4.1	Acceptanța materialului rulant	43
3.4.2	Acceptanța personalului	43
3.4.3	Mărfuri periculoase.....	44
3.4.4	Transporturi excepționale	45
3.4.5	Trenuri de testare și alte trenuri speciale	46
Cap. 4	Alocarea capacităților de infrastructură.....	47
4.1	Introducere.....	48
4.2	Descrierea generală a procesului	48
4.3	Capacități rezervate pentru restricții temporare de capacitate	49
4.3.1	Principii generale.....	49
4.3.2	Termene limită și informații furnizate solicitanților	49
4.4	Impactul acordurilor cadru	50
4.5	Procesul de alocare a capacităților de infrastructură	50
4.5.1	Cereri de capacități pentru programarea anuală.....	50
4.5.2	Cereri întârziate.....	50
4.5.3	Cereri de ultim moment (ad-hoc).....	51
4.5.4	Revocarea traselor	51
4.5.5	Procesul de coordonare	51
4.5.6	Procesul de rezolvare a conflictelor.....	51
4.6	Infrastructură saturată	52
4.7	Transporturi excepționale sau cu mărfuri periculoase	52
4.8	Reguli privind modificarea, anularea sau neutilizarea traselor	52
4.8.1	Modificarea trasei la cererea solicitantului	52
4.8.2	Modificarea trasei de către administratorul infrastructurii	53
	Principii 53	
	Reguli operaționale.....	53
	Probleme prevăzute (programate)	53
	Probleme neprevăzute	53
	Restricții temporare de capacitate în trafic internațional	53
4.8.3	Neutilizarea capacităților alocate	54
4.8.4	Anularea traselor la cererea solicitantului.....	54
4.8.5	Suspendarea accesului la infrastructura feroviară	54
4.9	Procesul de reproiectare a mersului de tren (TTR – Timetable Redesign)	54

4.9.1	Obiective TTR	54
4.9.2	Componente de proces	55
4.9.3	Implementarea	56
4.9.3.1	Strategia de capacitate	56
4.9.3.2	Modelul de capacitate	57
4.9.3.2.1	Anunțurile privind nevoile de capacitate	58
4.9.3.3	Oferta de alocare a capacității	58
4.9.3.4	Studiu de fezabilitate	58
4.9.4	Proiecte pilot TTR	59
4.10	Principiile de alocare a capacității de infrastructură pe Coridoarele Europene Feroviare de marfă (RFC)	59
Cap. 5	Servicii și tarife	60
5.1	Introducere	61
5.2	Principii privind tarifele și modul de tarificare	61
5.2.1	Aplicarea altor tarife aferente TUI (din Legea nr. 202/2016)	62
5.2.2	Lista segmentelor de piață	62
5.2.3	Garanții financiare	63
5.3	Pachetul minim de acces și tariful de utilizare a infrastructurii (TUI)	63
5.3.1	Servicii pentru pachetul minim de acces	63
5.3.2	Tariful de utilizare a infrastructurii	64
5.4	Servicii suplimentare și tarifele aferente	66
5.4.1	Furnizarea curentului de tracțiune	67
5.4.2	Preîncălzirea trenurilor de călători	67
5.4.3	Servicii pentru transporturi excepționale și mărfuri periculoase	67
5.5	Servicii auxiliare și tarifele aferente	68
5.5.1	Accesul la rețeaua de telecomunicații	68
5.5.2	Furnizarea de informații suplimentare	69
5.5.3	Verificarea tehnică a materialului rulant	70
5.5.4	Serviciul de emiteră a biletelor de călătorie	70
5.5.5	Alte servicii	70
5.6	Penalități și stimulente financiare	71
5.6.1	Penalități pentru modificarea trasei	71
5.6.2	Penalități pentru transformarea trasei	71
5.6.3	Penalități pentru neutilizarea capacităților alocate	71
5.6.4	Penalități pentru anularea trasei	71
5.6.5	Stimulente/reduceri financiare	71
5.7	Regimul de performanță	72
5.8	Modificări ale tarifelor	73
5.9	Modalități de facturare, tratarea întârzierilor la plată	73
5.9.1	Tratarea întârzierilor la plată	73
Cap. 6	Exploatare	75
6.1	Introducere	76

6.2	Reguli de exploatare	76
6.3	Măsuri de exploatare	77
6.3.1	Principii	77
6.3.2	Reguli de exploatare	77
6.3.3	Perturbații în exploatare	79
6.4	Monitorizarea trenurilor	79
Cap. 7	Infrastructuri de servicii	81
7.1	Introducere.....	82
7.2	Prezentare generală a infrastructurilor de servicii	82
7.3	Infrastructuri de servicii gestionate de CFR	83
7.3.1	Prevederi comune.....	83
7.3.2	Stațiile pentru călători.....	85
7.3.2.1	Informații Generale	85
7.3.2.2	Servicii.....	85
7.3.2.3	Descrierea infrastructurii de servicii.....	85
7.3.2.4	Tarife.....	86
7.3.2.5	Condiții de acces	86
7.3.2.6	Alocarea Capacității.....	86
7.3.3	Terminale de marfă.....	86
7.3.3.1	Informații Generale	86
7.3.3.2	Servicii.....	86
7.3.3.3	Descrierea infrastructurii de servicii.....	87
7.3.3.4	Tarife.....	87
7.3.3.5	Condiții de acces	87
7.3.3.6	Alocarea Capacității.....	88
7.3.4	Infrastructuri stații de triaj de formare și de manevră.....	88
7.3.4.1	Informații Generale	88
7.3.4.2	Servicii.....	88
7.3.4.3	Descrierea infrastructurii de servicii.....	88
7.3.4.4	Tarife.....	89
7.3.4.5	Condiții de acces	89
7.3.4.6	Alocarea Capacității.....	89
7.3.5	Linii de garare (staționare)	89
7.3.5.1	Informații Generale	90
7.3.5.2	Servicii.....	90
7.3.5.3	Descrierea infrastructurii de servicii.....	90
7.3.5.4	Tarife.....	91
7.3.5.5	Condiții de acces	91
7.3.5.6	Alocarea Capacității.....	91
7.3.6	Infrastructuri de întreținere	91
7.3.7	Alte infrastructuri tehnice	92
7.3.8	Instalații portuare maritime și interioare (fluviale)	92
7.3.8.1	Informații Generale	92
7.3.8.2	Servicii.....	92
7.3.8.3	Descrierea infrastructurii de servicii.....	93
7.3.8.4	Tarife.....	93
7.3.8.5	Condiții de acces	93

7.3.8.6	Alocarea Capacității.....	93
7.3.9	Infrastructuri de intervenție.....	94
7.3.9.1	Informații Generale	94
7.3.9.2	Servicii.....	94
7.3.9.3	Descrierea infrastructurii de servicii.....	94
7.3.9.4	Tarife.....	94
7.3.9.5	Condiții de acces	95
7.3.9.6	Alocarea Capacității.....	95
7.3.10	Infrastructuri de alimentare cu combustibili	95
7.4	Infrastructuri de servicii gestionate de alți OIS în afara CFR	95

Glosar

Termenii de specialitate utilizați în cadrul DRR sunt cei definiți în art. 3 din Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare, și în OG 12/1998 cu completările și modificările ulterioare

Pentru ceilalți termeni de specialitate utilizați în cadrul DRR, definițiile aferente sunt prezentate în [Anexa 1](#).

Un dicționar explicativ în limba engleză al termenilor feroviari utilizați uzual se găsește la următoarea pagină de web a RNE:

http://rne.eu/wp-content/uploads/RNE_NetworkStatementGlossary_V8_2016_web.pdf

Anexe

Numerotare actuală	Numerotare veche	Denumire
Anexa 1	1	Definiții
Anexa 2.a	1.a	Hartă generală rețea CFR
Anexa 2.b	1.b	Hartă linii interoperabile și neinteroperabile
Anexa 2.c	1.c	Hartă sisteme de circulație și dotarea stațiilor
Anexa 3	2	Organizarea și obiectivele RNE
Anexa 4	3	Informații RNE, OSS și Instrumentele RNE
Anexa 4.a	nou	Strategia privind capacitatea de infrastructură aferentă planului de mers de tren 2025-2026
Anexa 4.b	nou	Principii de alocare a capacității de infrastructură Pe Coridoarele Europene de Marfă (RFC)
Anexa 5	12	Principalele caracteristici ale rețelei CFR (tabel concentrator)
Anexa 6	11	Stațiile de frontieră și principalele lor caracteristici
Anexa 7.a	8.a	Infrastructura neinteroperabilă
Anexa 7.b	8.b	Tarife pentru serviciile furnizate de gestionarii de infrastructură feroviară
Anexa 8	27	Contract cadru pentru închirierea infrastructurii feroviare neinteroperabile

Anexa 9	10	Declivitatea liniilor CFR
Anexa 10	13	Specificații tehnice pentru stațiile radio care accesează rețeaua radio a CFR
Anexa 11	14	Secții de circulație pe care se suspendă activitatea de mișcare
Anexa 12.a	24.a	Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare (prezentare sintetică)
Anexa 12.b	24.b	Proiecte de modernizare a infrastructurii feroviare aferente coridoarelor europene și rețelei TEN-T
Anexa 13	25	Acte normative care reglementează accesul pe infrastructura feroviară
Anexa 14	4.a	Contract de acces standard pentru 2022
Anexa 15.a	5.a	Documentele necesare pentru încheierea contractului de acces pe infrastructură
Anexa 15.b	5.b	Convenție privind apărarea împotriva incendiilor (AII)
Anexa 15.c	5.c	Convenție privind sănătatea și securitatea în muncă (SSM)
Anexa 15.d	5.d	Convenție privind protecția mediului
Anexa 16	6	Lista Operatorilor de Transport Feroviar
Anexa 17	4.c	Convenție de alocare a capacităților de infrastructură (model standard)
Anexa 18	15	Regulamentul de alocare a capacităților de infrastructură
Anexa 19	26	Restricții de capacitate și manevră
Anexa 20.a	16.a	Principii de coordonare a cererilor concurente de trase
Anexa 20.b	16.b	Procesul de rezolvare a conflictelor
Anexa 21	17	Secțiile de infrastructură saturată
Anexa 22	18	Criterii de prioritate pentru secțiile de infrastructură cu capacitate saturată
Anexa 23	20.c	Lista denumirii tarifelor pentru servicii adiționale
Anexa 24.a	7.b	Contractul de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2021-2025
Anexa 24.b	nou	Act adițional nr. 1 la contractul de activitate și performanță al CFR SA
Anexa 25.a	20.a	Metodologia de tarifare a utilizării infrastructurii feroviare
Anexa 25.b	20.b	Lista secțiilor pentru calculul TUI
Anexa 25.c	nou	Lista secțiilor pentru calculul TUI
Anexa 26.a	21	Tarife pentru serviciile furnizate de CFR
Anexa 26.b	23.d	Modele deviz
Anexa 25.c	nou	Modul de alocare a costurilor directe avute în vedere pentru calculul TUI la CFR
Anexa 27.a	19	Contract de furnizare a energiei electrice de tracțiune (model standard)
Anexa 27.b	23.c	Metodologia de calcul a tarifului pentru furnizarea curentului de tracțiune
Anexa 28.a	9.e	Infrastructurile de telecomunicații și serviciile de comunicații aferente rețelei CFR
Anexa 28.b	23.a	Tarife telecomunicații
Anexa 29	4.e	Convenție privind aplicarea TUI redus pentru trenurile UTI
Anexa 30	4.b	Regimul de performanță al circulației trenurilor pe rețeaua CFR
Anexa 31	7.a	Lista instrucțiuni și regulamente de exploatare
Anexa 32	4.d	Managementul unitar al intervențiilor în cazul accidentelor pe calea ferată
Anexa 33.a	9.b	Model cadru pentru descrierea infrastructurilor de servicii în stație și a serviciilor furnizate

Anexa 33.b	9.c	Model cadru recomandat operatorilor de servicii pentru descrierea infrastructurilor de servicii și a serviciilor furnizate
Anexa 34.a	9.a	Infrastructurile de servicii în stațiile de cale ferată și serviciile furnizate
Anexa 34.b	9.d	Infrastructurile portuare, maritime și interioare, operate de CFR
Anexa 35.a	22	Capacitati disponibile pentru stationare indelungata
Anexa 35.b	nou	Liniile din stații/Hm utilizabile pentru remizarea locomotivelor si stationare garniturilor de tren
Anexa 36	28	Contract cadru pentru închirierea spațiilor destinate emiterii biletelor
Anexa 37.a	9.a1	Infrastructuri de servicii operate de alți operatori
Anexa 37.b	nou	Infrastructurile portuare, maritime și interioare, operate de alți operatori
Anexa 38	nou	Puncte monitorizare DCOS

Abrevieri

AI	Administrator de Infrastructură definit în Legea nr. 202/2016 care transpune Directiva 2012/34/UE
AFER	Autoritatea Feroviară Română
ANCOM	Autoritatea Națională pentru Administrare și Reglementare în Comunicații
ASFR	Autoritatea de Siguranță Feroviară Română
BCCTF	Biroul Central de Coordonare al Traficului Feroviar
CAT	Sistemul de Control Automat al Trenurilor
CE	Instalații Centralizare Electronică
CED	Instalații de Centralizare Electrodynamică
CEM	Instalații de Centralizare Electromecanică
CENAFER	Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară
CFR	Compania Națională de Căi Ferate Române "CFR" S.A.
CNSDF	Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar
CS	Certificat de Siguranță
CUV	Contractele de Utilizare a Vehiculelor în Trafic Internațional Feroviar - Apendicele D la Convenția cu privire la transporturile internaționale feroviare (COTIF 1999)
DRR	Documentul de Referință al Rețelei
eet	energie electrică de tracțiune
ERTMS	Sistem de management al traficului feroviar european
ETCS	European Train Control System
GCU	Contractul uniform de utilizare a vagoanelor – fostul RIV
HG	Hotărâre de Guvern
IDM	Impiegat de Mișcare
MR	Material Rulant
MTI	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
MTIT	Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Telecomunicațiilor (până la 01.01.2013)
OG	Ordonanță de Guvern
OIS	Operatorul infrastructurii de servicii
OLFR	Organismul de Licențe Feroviare Român



OMT	Ordinul Ministrului Transporturilor
ONFR	Organismul Notificat Feroviar Roman
OSS	One Shop Stop (birou unic)
OTF	Operator de Transport Feroviar
OUG	Ordonanță de Urgență a Guvernului
RC	Regulator de Circulație
RCR	Regulator de Circulație Regional
RID	Regulamentului privind transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase
RNE	Rail Net Europe
SP	Substanțe Periculoase
SRCF	Sucursala Regională de Căi Ferate - unitate teritorială a CFR
TSA	Tarif pentru servicii auxiliare (conexe)
TUI	Tarif de utilizare al infrastructurii



Cap. 1 INFORMAȚII GENERALE



1.1 Introducere

Documentul de referință al rețelei (DRR) este elaborat de CFR, compania responsabilă pentru administrarea, dezvoltarea și mentenanța infrastructurii feroviare, inclusiv managementul traficului, monitorizarea și comanda semnalizării, potrivit obiectului de activitate/competențelor acesteia, conform HG 581/1998 privind înființarea Companiei Naționale de Căi Ferate Române "CFR" S.A. Acest document descrie serviciile pe care CFR le oferă clienților care doresc să opereze trenuri pe infrastructura feroviară administrată de CFR.

Obligațiile CFR privind asigurarea stării tehnice și de exploatare a infrastructurii feroviare pentru desfășurarea în condiții de siguranță a circulației trenurilor sunt stabilite în Contractul de activitate încheiat între CFR SA și MT, în conformitate cu legislația în vigoare

DRR intenționează să fie un îndrumător care cuprinde informațiile relevante care sunt disponibile la un moment dat. El va fi actualizat permanent, pe măsura apariției de noi informații.

1.2 Scopul Documentului de Referință al Rețelei

DRR stabilește caracteristicile infrastructurii puse la dispoziție operatorilor de transport feroviar și conține informații care stabilesc condițiile de acces la infrastructura feroviară relevantă. De asemenea conține informații care stabilesc condițiile de acces la infrastructurile de servicii legate de rețeaua administratorului infrastructurii și de furnizare de servicii în cadrul acestor infrastructuri de servicii sau indică un site pe care astfel de informații sunt puse la dispoziție cu titlu gratuit în format electronic.

Documentul de referință al rețelei se actualizează periodic și se modifică, dacă este cazul. Documentul de referință al rețelei se publică cel târziu cu 4 luni înainte de data-limită pentru introducerea cererilor pentru capacitate de infrastructură.

DRR oferă o sursă unitară de informații care sunt necesare unui solicitant care dorește să efectueze servicii de transport pe rețeaua CFR. Acestea sunt necesare pentru a facilita accesul la infrastructura feroviară în condiții nediscriminatorii și transparente. Orice operator de transport feroviar care asigură servicii de transport feroviar încheie, în conformitate cu prevederile legale în vigoare, acordurile necesare cu administratorul infrastructurii.

Orice comentarii ale părților interesate privitoare la structura, conținutul și prezentarea DRR sunt binevenite și vor fi analizate de către CFR. Comentariile pot fi trimise la adresa de contact arătată la paragraful 1.6.

Pentru o bună orientare, în [Anexa 2.a](#), [Anexa 2.b](#), și [Anexa 2.c](#) sunt prezentate schițe ale rețelei CFR în funcție de diverse elemente la care se face referire pe parcursul DRR.

1.3 Aspecte juridice

Structura și caracteristicile DRR au fost elaborate în baza Art. 27, coroborat cu Anexa IV din Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare, care constituie transpunerea Directivei 2012/34/EC a Uniunii Europene privind instituirea spațiului feroviar unic european, completată și modificată de Directiva (UE) 2016/2370, precum și în urma procesului de consultare a părților interesate și ținând cont de propunerile Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, organism independent de reglementare constituit în conformitate cu prevederile Legii 202/2016.

1.3.1 Cadru juridic

DRR a fost elaborat în baza următoarelor acte normative:

Acte normative naționale

- Ordonanța de Urgență nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate romane si reorganizarea Societății Naționale a Cailor Ferate Romane, republicată, 2004, cu modificările ulterioare.
- Hotărârea Guvernului 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 ulterioare.
- Hotărârea Guvernului nr. 817 din 14 iulie 2005 pentru aprobarea Planului privind strategia pe termen lung a sectorului feroviar in vederea restabilirii echilibrului financiar al administratorului infrastructurii si in vederea modernizării si reînnoirii infrastructurii publicată în Monitorul Oficial nr. 738 din 15 august 2005;
- Legea nr. 55 din 16 martie 2006 privind siguranța feroviară, publicată în Monitorul Oficial nr. 322 din 10 aprilie 2006;
- Hotărârea nr. 1696/2006 din 29/11/2006 privind aprobarea Regulamentului pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară;
- Hotărârea Guvernului nr. 877 din 18 august 2010 privind interoperabilitatea sistemului feroviar, publicată in Monitorul Oficial nr. 663 din 28 septembrie 2010;
- Hotărârea de Guvern nr. 117 / 2010 pentru aprobarea Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate si rețeaua de transport cu metroul din România
- Hotărârea Guvernului nr. 643 /2011 pentru aprobarea condițiilor de închiriere de către Compania Națională de Cai Ferate "C.F.R." - S.A. a unor părți din infrastructura feroviara neinteroperabilă, precum si de gestionare a acestora, cu modificările ulterioare
- Hotărârea Guvernului nr. 920/2021 privind aprobarea Contractului de activitate si performanta al Companiei Naționale de Căi ferate „C.F.R.”-SA pentru perioada 2021-2025;
- Hotărârea de Guvern 361/2018 privind aprobarea procedurilor pentru acordarea licențelor în domeniul transportului feroviar;
- HG nr. 920/2021 privind aprobarea Contractului de activitate și performanță al Companiei Naționale de Căi Ferate CFR SA pentru perioada 2021-2025;
- Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european;
- Ordonanța de urgență nr. 52/2019 pentru modificarea și completarea Legii 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, care creează cadrul de reglementare pentru implementarea Deciziei delegate (UE) 2017/2075 a Comisiei din 4 septembrie 2017 de înlocuire a Anexei VII la Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind instituirea spațiului feroviar unic european.
- H.G. nr. 187 din 1 martie 2023 pentru aprobarea *Normelor metodologice de aplicare a prevederilor art. 11[^]2 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române*;
- Hotărârea Guvernului nr. 651/2022 privind Programul Național de Acțiune Privind Implementarea Sistemului European de Management al Traficului Feroviar;
- Hotărârea Guvernului nr. 652/2022 pentru modificarea anexei la Hotărârea Guvernului nr. 1.302/2021 privind aprobarea Programului de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă.

Acte normative europene

- Directiva 2008/57/EC – Interoperabilitatea sistemelor feroviare;

- Directiva 2001/16/EC – Interoperabilitatea sistemelor feroviare convenționale;
- Directiva 2004/50/EC – Interoperabilitatea sistemului feroviar trans-European;
- Directiva 2004/49/EC – Securitatea feroviară
- Directiva 2008/68/EC și Directiva 96/49/EC– Transportul mărfurilor periculoase
- Directiva 2012/34/EC a Uniunii Europene privind instituirea spațiului feroviar unic european
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/909 al Comisiei din 12 iunie 2015 privind modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploataării serviciului de transport feroviar;
- Regulamentul (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv, cu modificările și completările ulterioare;
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/429 al Comisiei din 13 martie 2015 de stabilire a modalităților de urmat în ceea ce privește aplicarea tarifării pentru costul efectelor produse de zgomot;
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/10 al Comisiei din 6 ianuarie 2015 privind criteriile aplicabile solicitanților de capacități de infrastructură feroviară și de abrogare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 870/2014
- Directiva 2016/2370/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernarea infrastructurii feroviare;
- Regulamentul de punere în aplicare UE 2017/2177 din 22 noiembrie 2017 privind accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe;
- Regulamentul de punere în aplicare nr. 1795/2018 de stabilire a procedurii și a criteriilor de aplicare a testului de echilibru economic în temeiul articolului 11 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului.
- Decizia delegată (UE) 2017/2075 a Comisiei din 4 septembrie 2017 de înlocuire a Anexei VII la unic european.

1.3.2 Statut juridic și răspundere

Documentul de referință al rețelei are caracter informativ și de prezentare. Statutul juridic este numai cel angajat de prevederile legale în vigoare aplicabile.

1.3.3 Căi de atac

Orice solicitant poate adresa către CFR o contestație împotriva prevederilor din DRR, precum și pentru alte probleme (de ex: contestație privind alocarea capacităților de infrastructură), în măsura în care acestea contravin prevederilor legale. Soluționarea conflictelor și luarea unei decizii în cazul unor diferende se face conform prevederilor legislative (art. 46, alin. (6) din Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare) și CFR va comunica către solicitant, în scris, modul de soluționare în termen de maxim 10 zile lucrătoare.

De asemenea solicitantul care consideră că a fost tratat inechitabil, a fost discriminat sau nedreptățit în legătură cu oricare din aspectele prevăzute la art. 56 alin. (2) și alin. (3) din Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare, poate formula o plângere către Consiliul Național de Supraveghere în Domeniul Feroviar (CNSDF), organism independent, constituit în conformitate cu prevederile Legii nr. 202/2016 la următoarele date de contact:

Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar

Adresa: Piața Presei Libere nr. 1, Sector 1, București, România, Cod Poștal: 013701;
Telefon: +40214054450
Fax: +40214054447
E-mail: consiliul.feroviar@consiliulconcurrentei.ro
Web: www.consiliulferoviar.ro

1.4 Structura Documentului de Referință al Rețelei

Prezentul DRR a fost elaborat în scop de prezentare a serviciilor oferite de CFR în calitate de administrator al infrastructurii feroviare din România, conform structurii orientative a ghidului elaborat de RailNetEurope (Asociația administratorilor de infrastructură din Europa) https://rne.eu/wp-content/uploads/2024-05-16_NS_CS_TT_2026.pdf și este structurat sub următoarea formă:

CAPITOLUL 1 Informații generale – prezentarea obiectivelor și aspectelor generale privind DRR;

CAPITOLUL 2 Infrastructura – prezintă descrierea rețelei de cale ferată, caracteristicile tehnice, organizarea exploatarei traficului feroviar și Infrastructurile de servicii;

CAPITOLUL 3 Condiții de acces - cuprinde cerințe generale de acces care trebuie îndeplinite de orice solicitant în vederea utilizării infrastructurii feroviare și reguli de exploatare;

CAPITOLUL 4 Alocarea capacităților de infrastructură - descrierea procesului de alocare a capacităților de infrastructură;

CAPITOLUL 5 Servicii și tarife - prezentarea serviciilor care trebuie prestate către operatorii de transport feroviar în conformitate cu prevederile Legii nr. 202/2016 și a tarifelor aferente, inclusiv modalitățile de facturare;

CAPITOLUL 6 Exploatare - conține informații privind regulile care trebuie respectate în cadrul activităților de circulație și manevră

CAPITOLUL 7 Infrastructuri de servicii – conține informații privind infrastructurile de servicii operate de CFR, precum și informații furnizate de operatorii de infrastructuri de servicii privind infrastructurile de servicii operate de aceștia.

1.5 Valabilitate, actualizare și publicare

1.5.1 Perioada de valabilitate

Această versiune este valabilă pe perioada mersului de tren 2025/2026, începând cu data de 14 decembrie 2025 până la data de 12 decembrie 2026. Valabilitatea se menține până intervin modificări relevante care duc la elaborarea și publicarea unei versiuni ulterioare.

DRR se publică cel târziu cu 4 luni înainte de data limită pentru introducerea cererilor pentru capacități de infrastructură. Proiectul DRR se supune analizei celor interesați cu 2 luni înaintea publicării.

1.5.2 Procesul de actualizare

a) Principii

- Versiunea PROIECTULUI DRR care urmează a intra în vigoare după expirarea perioadei de valabilitate a mersului de tren următor, este pusă la dispoziție anual pe site-ul web al CFR, în vederea consultării de către părțile interesate, de regulă în a doua sâmbătă din luna decembrie a anului curent.

Până la data de 25 ianuarie a anului următor, părțile interesate vor transmite din proprie inițiativă propuneri referitoare la Proiectul DRR, dacă este cazul.

În situația în care nu se transmit observații, CFR SA va considera că nu sunt obiecții asupra Proiectului Documentului de Referință al Rețelei.

- Operatorii infrastructurilor de servicii (OIS) vor transmite anual către CFR, la adresa drd.cfr@cfr.ro, datele actualizate privind descrierea infrastructurilor de servicii în conformitate cu art. 5(1) din Regulamentul UE 2017/2177 privind accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe, în vederea includerii în proiectul de DRR, până la data de 5 ianuarie a fiecărui an. În cazul în care nu există actualizări/modificări ale acestor date, OIS vor comunica acest lucru către CFR la adresa de e-mail indicată mai sus.

- CFR va publica varianta finală a DRR cel târziu cu 4 luni înainte de data-limită pentru introducerea cererilor pentru capacități de infrastructură pentru mersul de tren următor.

b) Etapele procesului de actualizare a DRR 2025-2026

- Elaborarea și publicarea versiunii PROIECTULUI DRR 2025-2026 în vederea analizării de către părțile interesate:

Termen : 15.12.2024.

- Transmiterea de către operatorii infrastructurilor de servicii a link-ului sau a informațiilor actualizate privind infrastructurile de servicii:

Termen : 06.01.2025.

- Primirea observațiilor din partea părților interesate în cadrul procesului de consultare :

Termen : 25.01.2025.

- Publicarea versiunii finale a DRR rezultate în urma procesului de consultare cu părțile interesate:

Termen: 10.02.2025.

- Intrarea în vigoare a DRR:

Termen: 13.12.2025.

Conform art. 27 alin. (3) din Legea nr. 202/2016 DRR „se actualizează periodic și se modifică dacă este cazul”. CFR va actualiza periodic DRR pentru a include informații suplimentare sau actualizate față de cele deja prezentate. Modificările din cadrul perioadei de valabilitate vor păstra numărul inițial al versiunii, urmat de extensia numărului de ordine al modificării (de ex. DRR 8.3 va fi a treia modificare a DRR 8.0) și sunt evidențiate în tabelul de la pagina nr. ii care cuprinde data efectuării și intrării în vigoare a modificărilor, indicarea paragrafelor modificate și natura schimbărilor. Conform art. 27 alin. (2) și Anexei IV din Legea nr. 202/2016, coroborat cu art. 4 și art. 5 din Regulamentul (UE) 2017/217, operatorii infrastructurilor de servicii feroviare precum și gestionarii infrastructurilor feroviare închiriate „vor transmite informațiile specifice, pentru includerea în Documentul de referință al rețelei, sau indică un site web unde aceste informații sunt disponibile gratuit în format electronic”.

1.5.3 Publicare

DRR este disponibil gratuit pe pagina de internet a CFR în limba română și engleză la adresa www.cfr.ro. La cerere el poate fi oferit în formă tipărită, contra cost, în limita disponibilului.

Varianta în limba română prevalează față de varianta în limba engleză.

1.6 Date de contact

Pentru precizări și informații suplimentare privind DRR vă rugăm să contactați:

Compania Națională de Căi Ferate - CFR SA, Direcția Trafic

adresa: Bd. Dinicu Golescu nr.38, sector 1, București 010873, România
web: www.cfr.ro
Telefon: +40 21 319 25 10
Fax: +40 21 319 25 11
E-mail: drr.cfr@cfr.ro

De asemenea, DRR poate fi accesat de pe pagina web a RNE, unde se găsesc și DRR pentru celelalte administrații feroviare europene membre RNE. Adresa web unde pot fi accesate DRR-urile administrațiilor feroviare europene, membre RNE este <https://rne.eu/organisation/network-statements/>.

1.7 Cooperare între administratorii de infrastructură

1.7.1 Coridoare europene de marfă

În 2010, Parlamentul și Consiliul European a elaborat Regulamentul (UE) nr. 913/2010 care stabilește norme pentru crearea unei rețele feroviare europene pentru un transport de marfă competitiv, constând în organizarea și administrarea coridoarelor internaționale de transport de marfă.

Scopul creării acestora este de a realiza servicii sigure și de bună calitate pentru un transport feroviar de calitate și pentru a putea concura cu alte tipuri de transport.

Obiectivul principal al inițierii Regulamentului (UE) nr. 913/2010, a fost acela de a îmbunătăți serviciile oferite de către administratorii de infrastructură către operatorii internaționali de transport feroviar de marfă.

Mai multe inițiative au contribuit la crearea conceptului coridoarelor: primul pachet feroviar, programul TEN-T (Rețeaua de Transport Trans-Europeană), cooperarea între statele membre și colaborarea între administratorii de infrastructură în cadrul ERTMS, precum și implementarea TAF TSI (Specificații Tehnice de Interoperabilitate pentru Aplicațiile Telematice aferente Transportului de Marfă).

Prin intermediul Regulamentului 913/2010, Uniunea Europeană dorește să acționeze în următoarele domenii principale corespunzătoare procesului de armonizare:

- îmbunătățirea coordonării între administratorii de infrastructură,
- îmbunătățirea condițiilor de acces la infrastructură,
- garantarea unei priorități adecvate pentru trenurile de marfă,
- îmbunătățirea intermodalității de-a lungul coridoarelor.

Structurile de coordonare și conducere operativă ale unui coridor feroviar de marfă sunt Comitetul Executiv, format din reprezentanții ministerelor de transport și respectiv Consiliul de Administrație, alcătuit din reprezentanții administratorilor de infrastructură feroviară și ai organismelor de alocare a capacității feroviare de pe ruta coridorului.

Coridorul feroviar de marfă (RFC) „Rin-Dunăre”

România este traversată de Coridorul feroviar de marfă RFC 9 „Rin-Dunăre”. Pe teritoriul României traseul Coridorului feroviar de marfă Rin-Dunăre, este compus din Ramura de Nord Curtici-Sighișoara-București-Constanța care însumează 858 km, 100% electrificați și Ramura de Sud, Curtici-Timișoara-Caransebeș-

Orșova-Craiova-București-Constanța care însumează 831 km, 100% electrificați. Secretariatul Coridorului se află la Budapesta în organizarea MAV (Căile Ferate de Stat din Ungaria).

Detalii privitoare la acest coridor se găsesc la adresa <http://rfc-rhine-danube.eu/>

Regulamentul UE 913/2010 prevede elaborarea unui Document de informare al coridorului (CID) pentru fiecare RFC, care să fie întocmit, publicat și actualizat periodic de către Consiliul de Administrație al RCF în conformitate cu structura cadru elaborată de către RailNet Europe (RNE).

Conform articolului 18 din Regulamentul (UE) nr. 913/2010, CID va conține:

- toate informațiile referitoare la coridorul feroviar de marfă cuprinse în Declarațiile Naționale de rețea;
- lista și caracteristicile Terminalelor;
- informații privind alocarea capacității și gestionarea traficului, inclusiv în caz de perturbare;
- planul de implementare care conține:
 - caracteristicile Coridorului Feroviar de Marfă
 - elementele esențiale ale studiului de piață a transporturilor care ar trebui efectuate în mod regulat
 - obiectivele pentru Coridorul Feroviar de Marfă
 - planul orientativ de investiții

CID-ul pentru perioada de valabilitate a mersului de tren Y va fi publicat până în a 2-a luni a lunii ianuarie a anului Y-1.

Informații privind CID pentru RFC 9 se găsesc la adresa web:

<https://rfc-rhine-danube.eu/cid-books/>

În 2024, Parlamentul și Consiliul European au elaborat Regulamentul (UE) nr. 2024/1679 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013.

Acest regulament identifică coridoarele europene de transport care au cea mai mare importanță strategică pe baza tronsoanelor prioritare ale rețelei transeuropene și a proiectelor de interes comun și precizează cerințele care trebuie respectate pentru dezvoltarea și implementarea infrastructurii rețelei transeuropene de transport.

În prezent, conform Regulamentului UE nr. 1679/2024, fostele rute feroviare ale rețelei TEN-T aferente celor 2 coridoare de pe teritoriul României (Rin-Dunăre și Orient/East-Med) sunt incluse în

Coridorul Rin-Dunăre, cu două ramuri:

- Viena - Bratislava – Budapesta – Oradea – Sălaj - Cluj Napoca – Coșlariu/Sibiu – Brașov – Ploiești/București – (Buzău – Fetești) - Constanța;
- Viena - Bratislava – Budapesta – Arad - Coșlariu / Timișoara – Stomora Moravița / Craiova – București - Constanța

1.7.2 RailNetEurope și alte cooperări internaționale

a) RailNetEurope (RNE)

O serie de administratori de infrastructură feroviară și organisme de alocare din Europa au hotărât în anul 2004 crearea unei organizații comune denumită RailNetEurope (RNE) cu sediul la Viena, pentru soluționarea problemelor operaționale în domeniul feroviar internațional.

Detalii privind organizarea și obiectivele RNE sunt prezentate în [Anexa 3](#).

CFR este membru RNE din octombrie 2004 și cooperează și cu AI din alte state care nu sunt membre RNE, în vederea elaborării și alocării eficiente a unor trase care implică mai multe rețele feroviare. Prezentarea și proiectele RNE pot fi accesate la adresa <http://www.rne.eu>

b) Platforma Administratorilor de Infrastructură Feroviară din Europa (PRIME)

Organismul reprezentativ care funcționează sub denumirea PRIME a fost creat în 2013, cu sediul la Bruxelles la propunerea Comisiei Europene și reprezintă o formă organizată de promovare a intențiilor administratorilor de infrastructură feroviară, ale asociațiilor relevante și ale Direcției Generale pentru Mobilitate și Transport (DG MOVE) pentru a spori cooperarea și colaborarea în vederea îmbunătățirii spațiului feroviar european. Prezentarea acestui organism se găsește la adresa

https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/news/2016-06-03-prime-members-and-chair_en.

CFR este membru în cadrul „Platforme of Railway Infrastructure Managers in Europe” (PRIME) din luna iulie 2016. Structura organizatorică a PRIME este formată din Reuniunea Plenară (organ de decizie co-prezidat de Comisia Europeană și administratorii de infrastructură feroviară) și 6 subgrupuri de lucru:

- 1) Taxarea infrastructurii
- 2) Indicatori cheie de performanță
- 3) Finanțarea infrastructurii
- 4) Cultura siguranței feroviare
- 5) Digitalizare
- 6) Rețeaua europeană a organismelor de reglementare feroviară.

c) Coridoarele rețelei TEN-T

Prin Regulamentele (UE) nr. 1316/2013 și 1679/2024, Comisia Europeană a stabilit Rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) ca o rețea multimodală care cuprinde drumuri, căi ferate, căi navigabile interioare, porturi interioare și maritime, aeroporturi și terminale. TEN-T este alcătuită din următoarele nivele:

(1) **Rețeaua globală** cuprinde toate infrastructurile de transport existente și planificate ale rețelei transeuropene de transport, precum și măsuri de promovare a utilizării eficiente și durabile din punct de vedere social și ecologic a acestei infrastructuri.

(2) **Rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă** cuprind acele părți ale rețelei transeuropene de transport care trebuie dezvoltate în mod prioritar și finalizate în conformitate cu termenii prevăzuți în Regulament, pentru a se realiza obiectivele de dezvoltare a rețelei transeuropene de transport. De asemenea, Regulamentul nr. 1679/2024 a instituit un nou coridor de transport TEN-T:

Coridorul TEN-T Marea Baltică – Marea Neagră – Marea Egee (BALTIC SEA -BLACK SEA -AEGEAN SEA).

Acest coridor include rutele:

- Statele Baltice - Polonia cu ramurile:

- Slovacia - Ungaria - Romania (cu conexiune pe coridorul **Rin-Dunăre** până la Constanța)
- Ucraina - Romania (Dornești - Bacău - Buzău - București - Constanța)

Detalii privitoare la aceste coridoare inclusiv rutele de pe teritoriul României se găsesc la adresa web:

[https://webgate.ec.europa.eu/tentec-maps/web/public/screen/home?layers=15_TEN-T%20Regulation%202024_Railways%20\(passenger\)%2C18_TEN-T%20Regulation%202024_Comprehensive%2C17_TEN-T%20Regulation%202024_Extended%20Core%2C16_TEN-T%20Regulation%202024_Core%2C11_TEN-T%20Regulation%202024_Railways%20\(Freight\)%2C14_TEN-T%20Regulation%202024_Comprehensive%2C13_TEN-T%20Regulation%202024_Extended%20Core%2C12_TEN-T%20Regulation%202024_Core&extent=3908480.046314678,2032409.6240838107,6356385.895753874,5289936.47711938&basemap=gisco&countries=Romania&coreNetwork=&corridors=](https://webgate.ec.europa.eu/tentec-maps/web/public/screen/home?layers=15_TEN-T%20Regulation%202024_Railways%20(passenger)%2C18_TEN-T%20Regulation%202024_Comprehensive%2C17_TEN-T%20Regulation%202024_Extended%20Core%2C16_TEN-T%20Regulation%202024_Core%2C11_TEN-T%20Regulation%202024_Railways%20(Freight)%2C14_TEN-T%20Regulation%202024_Comprehensive%2C13_TEN-T%20Regulation%202024_Extended%20Core%2C12_TEN-T%20Regulation%202024_Core&extent=3908480.046314678,2032409.6240838107,6356385.895753874,5289936.47711938&basemap=gisco&countries=Romania&coreNetwork=&corridors=)

Programele și inițiativele de finanțare UE, prin care se acordă sprijin financiar pentru proiectele care vizează dezvoltarea rețelei TEN-T pot fi consultate la adresa :

https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en

d) CER – Comunitatea Căilor Ferate Europene și a Administratorilor de Infrastructură

Creată în anul 1988, cu sediul la Bruxelles, CER este o organizație europeană la nivel de companii feroviare care urmărește reprezentarea intereselor membrilor săi pe plan european, îmbunătățirea poziției pe piața transporturilor și a viabilității transporturilor feroviare, desfășurând acțiuni prin care să se influențeze cadrul general care conduce la luarea deciziilor politice. Detalii privind activitatea CER se găsesc la adresa

<http://www.cer.be>.

Pentru aceasta, CER se implică în toate stadiile de elaborare a legislației europene, formulând puncte de vedere, fiind recunoscută de către Comisia Europeană ca partener de negociere și efectuează lobby în favoarea modului feroviar de transport, pentru realizarea unui echilibru între modurile de transport și pentru crearea unui cadru concurențial echitabil pe piața transporturilor, în condițiile unei dezvoltări durabile.

Având în vedere că CER - ca organizație - este recunoscută de către Comisia Europeană drept partener de dialog în procesul elaborării și îmbunătățirii legislației în domeniul transporturilor (fiind în același timp și un vector de lobby pentru sectorul feroviar), calitatea de membru la CER dobândită de CFR S.A. în 2003 oferă pe de o parte un cadru de informare eficientă în timp real, iar pe de altă parte posibilitatea de a exprima puncte de vedere în concordanță cu realitățile și interesele infrastructurii feroviare CFR, încă din faza de elaborare a noilor reglementări legislative feroviare.

e) Uniunea Internațională a Căilor Ferate (UIC)

UIC este o organizație non-guvernamentală înființată în anul 1922 cu sediul la Paris, multilaterală, de colaborare în domeniul transportului feroviar, care are ca scop promovarea cooperării între căile ferate membre și a transportului feroviar în general, dezvoltarea interoperabilității și ameliorarea competitivității transportului feroviar în raport cu celelalte moduri de transport. Pentru aceasta, UIC elaborează norme, dispoziții și recomandări, fișe și standarde tehnice feroviare, lansează și girează proiecte și studii internaționale, favorizează schimbul de informații și de experiență

<https://uic.org/about/about-uic/>

În perioada 2005-2006, UIC s-a re poziționat în raport cu Uniunea Europeană și cu evoluțiile mondiale, iar structura UIC a fost adaptată corespunzător pentru a conferi o dimensiune mondială organizării și activității sale. În prezent UIC are un număr de 200 membri, care aparțin următoarelor categorii:

- membri activi, incluzând operatori feroviari și manageri de infrastructură din Europa, precum și căi ferate din Africa de Nord, Orientul Mijlociu, India, Pakistan, Japonia, China și Africa de Sud;
- membri asociați, incluzând majoritatea căilor ferate din Asia, Africa, America și Australia;
- membri afiliați, care sunt companii care realizează activități complementare celor realizate de căile ferate (transport public, vagoane de dormit, catering etc.). CFR (Căile Ferate Române) se numără printre membrii fondatori ai UIC.

f) OCCF - Organizația de Colaborare a Căilor Ferate

OCCF este o organizație internațională interministerială specializată creată la 28 iunie 1956, cu Ministerul Căilor Ferate din România membru fondator, având sediul la Varșovia, care are drept obiective asigurarea premiselor necesare derulării transporturilor feroviare între Europa și Asia și colaborarea membrilor în probleme de politică și strategie feroviară, dreptul în transporturi, marfă, călători și infrastructură.

OCCF coordonează, în principal, convențiile privind traficul feroviar internațional de călători (SMPS) și marfă (SMGS) derulat cu țările din spațiul ex-sovietic, acordurile privind decontările reciproce între căile ferate, precum și problemele tehnice privind interoperabilitatea feroviară. Pentru detalii se poate accesa adresa web:

<http://en.osjd.org>

Organizația are două nivele de conducere și decizie și anume:

- în special, problemele de politică, strategie și drept în transport;
- Conferința Directorilor Generali ai căilor ferate din țările membre, care are în coordonare în principal domeniile marfă, călători și infrastructură.

Reprezentarea României la Consfătuirea Miniștrilor Transporturilor revine Ministerului Transporturilor și Infrastructurii iar CFR S.A. asigură reprezentarea sistemului de companii CFR la nivelul Conferinței Directorilor Generali.

One Stop Shop - RNE

Administratorii de infrastructură europeni care s-au alăturat RNE au înființat birouri unice (One Stop Shop - OSS), care funcționează în cadrul coridoarelor feroviare de marfă (RFC), ca o rețea de puncte de contact sub coordonarea RNE și a RFC.

Principalele atribuții ale OSS sunt prezentate în [Anexa 4](#).

O listă a persoanelor de contact OSS din cadrul administrațiilor RNE este disponibilă pe site-ul RNE

www.rne.eu

În cadrul CFR biroul One Stop Shop (OSS) funcționează în cadrul Direcției Trafic și are datele de contact:

Compania Națională de Căi Ferate - CFR SA, Direcția Trafic

Adresa: Bd. Dinicu Golescu nr.38, sector 1, București 010873, România
OSS: dl. Ionut STUPINARU
Telefon: +40 21 319 25 10
Fax: +40 21 319 25 11
E-mail: oss@cfr.ro

Instrumente RNE

În vederea asigurării unui acces facil la serviciile oferite de AI, RNE a dezvoltat o serie de instrumente informatice „on-line” din care menționăm:

- PCS (Path Coordination System) Pathfinder - sistem pentru facilitarea solicitării de traselor internaționale PCS : <https://pcs.rne.eu/>
- TIS (Train Information System) EUROPTIRAILS - sistem pentru vizualizarea circulației trenurilor internaționale: <https://tis.rne.eu/>
- Descrierea acestor instrumente este prezentată în [Anexa 4.](#)

Înapoi la **CUPRINS**

Cap. 2 INFRASTRUCTURA



2.1 Introducere

Informațiile oferite în acest capitol sunt cele valabile la data elaborării DRR. Dacă apar modificări semnificative ale caracteristicilor infrastructurii feroviare pe parcursul duratei de valabilitate a DRR, acestea vor fi conținute în modificările publicate.

Acolo unde una din activitățile din acest capitol este oferită de altă entitate decât CFR (în calitate de AI), au fost menționate informațiile relevante specifice activității sau au fost făcute referiri la prevederile care le conțin.

Modul de organizare al CFR și activitățile desfășurate sunt prezentate pe pagina de internet proprie: www.cfr.ro.

Infrastructura feroviară cuprinde infrastructura feroviară proprietate publică a statului, denumită în continuare infrastructură feroviară publică, precum și cea aflată în proprietate privată, denumită în continuare infrastructură feroviară privată.

Administrarea infrastructurii feroviare, proprietate publică sau proprietate privată a statului, se asigură de către Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA (denumită CFR), căreia i se atribuie în concesiune, fără plata redevenței, infrastructura feroviară publică și care deține în proprietate alte elemente ale infrastructurii feroviare, stabilite în Anexa 2 a HG 581/1998 privind înființarea CFR.

Părți ale infrastructurii feroviare publice a statului pot fi concesionate, în condițiile legii, și altor companii naționale aflate sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu respectarea reglementărilor naționale și comunitare. Deocamdată CFR este singura companie națională împuternicită cu administrarea infrastructurii feroviare publice.

Elementele concrete ale infrastructurii feroviare publice, sunt definite în art. 11 alin. (1) din OUG 12/1998 și sunt stabilite în HG 581/1998 și Anexa I din Legea nr. 202/2016.

Celelalte elemente ale ansamblului infrastructurii feroviare, neprevăzute mai sus, constituie proprietate privată a CFR, așa cum este definit în art. 11 alin. (3) din OUG 12/1998.

2.2 Întinderea rețelei

Rețeaua feroviară administrată de CFR are caracteristicile generale prezentate în [Anexa 5](#).

Reprezentarea schematică a rețelei feroviare cu evidențierea caracteristicilor principale este prezentată în [Anexa 2.a](#).

2.2.1 Limitele rețelei

Rețeaua feroviară publică sau privată administrată de CFR acoperă relativ uniform teritoriul României și deservește majoritatea centrelor urbane și economice. Rețeaua feroviară administrată de CFR este conectată la rețeaua feroviară europeană prin intermediul administrațiilor de cale ferată din țările vecine și anume: Ungaria (MAV), Serbia (ZS), Bulgaria (NRIC), Moldova (CFM) și Ucraina (UZ). Stațiile de frontieră a rețelei feroviare administrate de CFR cu rețeaua feroviară a administrațiilor de cale ferată din țările vecine sunt prezentate în [Anexa 6](#).

2.2.1.1 Infrastructura feroviară interoperabilă și neinteroperabilă

Infrastructura feroviară publică sau privată a statului cuprinde infrastructura care se poate conecta la infrastructura feroviară transeuropeană, precum și pe cea care nu poate fi conectată direct la aceasta, după cum urmează:

- a) infrastructura feroviară interoperabilă, cu o lungime a traseului de 6.878 km; Lista acestor secții este prezentată în Anexa 2 a HG 643/2011);
- b) infrastructura feroviară neinteroperabilă cu o lungime a traseului de 3.737 km; Lista acestor secții este prezentată în Anexa 3 a HG 643/2011).

a) Administrarea Infrastructurii feroviare interoperabile

CFR asigură administrarea infrastructurii interoperabile prin îndeplinirea ansamblului funcțiilor necesare pentru utilizarea infrastructurii feroviare și punerea acesteia la dispoziție operatorilor de transport feroviar, în condițiile legii.

C.F.R. asigura funcționarea infrastructurii feroviare publice prin:

- a) îndeplinirea ansamblului funcțiilor tehnice, comerciale, economice și de reprezentare necesare;
- b) asigurarea stării de funcționare a liniilor, instalațiilor și a celorlalte elemente ale infrastructurii feroviare la parametrii stabiliți;
- c) conducerea operativă a circulației trenurilor și permiterea manevrei;
- d) repartizarea capacităților infrastructurii feroviare și alocarea traselor pe baza normelor stabilite de Ministerul Transporturilor și a contractului de acces la aceasta.

De asemenea CFR asigură dezvoltarea și modernizarea infrastructurii feroviare din România în concordanță cu standardele europene, în scopul asigurării compatibilității și interoperabilității cu sistemul de transport feroviar european.

În vederea asigurării desfășurării activității în condiții de siguranță a circulației precum și pentru activitățile conexe, pe infrastructura feroviară interoperabilă și pe cea neinteroperabilă neînchiriată se aplică actele normative specifice în vigoare, regulamentele feroviare naționale și procedurile proprii elaborate de CFR.

Secțiile de infrastructura feroviară neinteroperabilă neînchiriată sunt prezentate în [Anexa 7.a](#).

Serviciile pe care CFR le oferă clienților care doresc să opereze trenuri pe infrastructura feroviară administrată de CFR sunt descrise în prezentul DRR.

CFR, în calitate de administrator al infrastructurii feroviare beneficiază de independență organizațională și decizională în ceea ce privește funcțiile esențiale.

Funcții esențiale ale administrării infrastructurii sunt: (i) luarea deciziilor în legătură cu alocarea traselor, inclusiv definirea și evaluarea disponibilității traselor, precum și (ii) repartizarea traselor individuale și luarea deciziilor privind tarifarea infrastructurii, inclusiv stabilirea și perceperea tarifelor, în conformitate cu cadrul de tarify și cu cadrul de alocare a capacităților.

Serviciile asigurate de CFR pe infrastructura feroviară administrată de CFR, precum și tarify aferente sunt prezentate în Cap. 5.

b) Gestionarea infrastructurii feroviare neinteroperabile

CFR poate să închirieze părți ale infrastructurii feroviare neinteroperabile publice către alte persoane juridice, în vederea administrării acesteia pentru organizarea transporturilor publice de mărfuri și persoane.

Condițiile de închiriere a unor părți din infrastructura feroviară neinteroperabilă sunt reglementate prin HG 643/2011 și se fac în baza unui contract de închiriere cadru prezentat în [Anexa 8](#).

Persoane juridice care închiriază porțiuni ale infrastructurii feroviare neinteroperabile trebuie să fie autorizate de AFER ca gestionari de infrastructură conform art.12 din HG 643/2011.

În prezent CFR are încheiate contracte de închiriere cu 5 gestionari de infrastructură feroviară neinteroperabilă. Secțiile închiriate sunt evidențiate în [Anexa 7.a](#).

Harta feroviară a stațiilor și liniilor interoperabile și a celor neinteroperabile cu evidențierea gestionarilor de infrastructură care au închiriat de la CFR linii neinteroperabile este prezentată în [Anexa 2.b.](#)

În vederea asigurării desfășurării activității în condiții de siguranță a circulației precum și pentru activitățile conexe, pe infrastructura feroviară neinteroperabilă închiriată se aplică actele normative specifice în vigoare, regulamentele feroviare naționale și procedurile proprii elaborate de gestionarii de infrastructură feroviară neinteroperabilă (GIFN).

Gestionarea infrastructurii neinteroperabile se face în condițiile prevăzute în HG 643/2011.

Pentru conducerea circulației trenurilor pe secțiile de circulație aparținând infrastructurii feroviare neinteroperabile închiriate sunt prevăzute următoarele norme:

- a) Activitățile de conducere operativă a circulației trenurilor pe secțiile de circulație aparținând infrastructurii feroviare neinteroperabile se desfășoară exclusiv de către CFR prin structurile proprii de management al traficului feroviar (Regulatoare Regionale de Circulație sau Regulatoare de Circulație), în condițiile legii.

Serviciile asigurate de CFR pe infrastructura feroviară neinteroperabilă închiriată prin structurile proprii de management al traficului feroviar precum și tarifele aferente sunt prezentate în Cap. 5.5.5.

- b) Activitățile de conducere a circulației trenurilor la nivelul stațiilor de cale ferată și al altor puncte de secționare de pe secțiile de circulație aparținând infrastructurii feroviare neinteroperabile se desfășoară numai cu personal autorizat de către AFER, sub coordonarea structurilor de management al traficului feroviar din CFR, cu respectarea tuturor normelor de siguranța circulației și în conformitate cu reglementările în vigoare.
- c) Accesul pe aceste linii se face în baza unui contract de acces încheiat între gestionarul infrastructurii feroviare și OTF și a achitării unui TUI care nu poate depăși valoarea TUI aplicat de CFR pentru secții și condiții similare. Condițiile specifice de tarifare sunt prezentate în Cap. 5 din DRR.

Serviciile pe care GIFN le oferă clienților care doresc să opereze trenuri pe infrastructura feroviară a GIFN sunt stabilite de GIFN și transmise către CFR în vederea prezentării în [Anexa 7.b.](#) a DRR.

2.2.2 Conectarea rețelelor feroviare

Rețeaua CFR are conexiuni cu toate cele 5 țări vecine, așa cum este prezentat grafic în [Anexa 2.a](#) și sub formă de tabel cu caracteristicile tehnice ale stațiilor de frontieră și ale terminalelor aferente în [Anexa 6.](#)

2.3 Descrierea rețelei

Caracteristicile rețelei sunt prezentate sintetic în [Anexa 5.](#)

Descrierea detaliată a caracteristicilor tehnice ale rețelei CFR este prezentată în Registrul de Infrastructură Feroviară RINF elaborat în conformitate cu prevederile art. 47 din Hotărârea nr. 108/2020 privind interoperabilitatea sistemului feroviar. Conform acestuia, "Organismul notificat feroviar român din cadrul Autorității Feroviare Române publică un registru de infrastructură care să indice valorile parametrilor de rețea ai fiecărui subsistem sau ai fiecărei părți de subsistem în cauză, astfel cum se prevede în S.T.I. relevante. Valorile parametrilor înregistrate în registrul de infrastructură se utilizează în combinație cu valorile parametrilor înregistrate în autorizația de introducere pe piață a vehiculului pentru a verifica compatibilitatea tehnică dintre vehicul și rețea. Registrul de infrastructură poate stipula condiții de utilizare a instalațiilor fixe, precum și alte restricții. Organismul notificat feroviar român din cadrul Autorității Feroviare Române actualizează registrul de infrastructură în conformitate cu prevederile art. 49 alin. (5) din Directiva 2016/797".

RINF poate fi accesat la adresa web <https://rinf.era.europa.eu/rinf>

2.3.1 Tipologii de linie

Din cei 10.628 km de traseu al rețelei feroviare CFR:

- 2.919 km sunt linie dublă;
- 7.696 km sunt linie simplă.

Aceste linii sunt evidențiate pe harta din [Anexa 2.a.](#)

2.3.2 Ecartamentul liniei

Ecartamentul rețelei feroviare CFR este ecartamentul european (normal) de 1435 mm.

Există însă unele porțiuni scurte la frontiere feroviare cu Ucraina (UZ) și Republica Moldova (CFM) la care, pe distanța de la stația CFR de frontieră spre administrația feroviară vecină, linia de ecartament normal este dublată de linie cu ecartament larg de 1520 mm. Aceste linii au fost evidențiate în [Anexa 6.](#)

De asemenea, mai există o linie de peage de ecartament larg (1520 mm) pe teritoriul României de 44 km între stațiile Teresva (UZ) - Câmpulung la Tisa (CFR) și Valea Vișeuului (CFR) - Berlibas (UZ).

Pentru asigurarea continuității transportului feroviar internațional de la ecartamentul normal la cel larg, la frontierele României cu Ucraina și Republica Moldova există stații de transbordare și stații de transpunere care sunt precizate în tabelul din [Anexa 6.](#)

Stațiile de transbordare asigură transbordarea (mutarea) mărfurilor din vagoanele de cale normală în vagoanele de cale largă și invers.

Stațiile de transpunere asigură transpunerea vagoanelor (schimbarea boghiurilor) de cale normală cu cele de cale largă și invers.

Ecartamentul liniilor este figurat pe harta din [Anexa 2.a.](#)

2.3.3 Stații și noduri de cale ferată

Stațiile sunt puncte de secționare care au linii destinate circulației trenurilor, efectuării operațiunilor de manevră și altor operațiuni de transport feroviar. În sensul prezentului DRR prin stații se înțeleg și haltele de mișcare (Hm).

Pe rețeaua feroviară administrată de CFR există un număr de 904 de stații.

Stațiile CFR sunt figurate pe schița feroviară din [Anexa 2.a.](#)

Nodurile feroviare sunt stațiile cu mai mult de două direcții de mers sau racordările (ramificațiile feroviare) din linie curentă.

Distanțele între stații (noduri) sunt prezentate în livretele cu mersul trenurilor editate și publicate anual de CFR și periodic în „Indicatorul kilometric”.

2.3.4 Gabaritul de încărcare

Gabaritul de încărcare pe rețeaua CFR este „Gabaritul CFR de vagon de încărcare” ale cărui dimensiuni sunt prezentate în Directive de Încărcare UIC (fosta Anexa II RIV).

Gabaritul de încărcare aplicabil pe rețeaua CFR este prevăzut în Instrucțiunile 328/2008 pentru transporturile excepționale pe infrastructura feroviară prezentate la paragraful 2.3.5 din prezentul DRR.

Transporturile care depășesc dimensiunile „Gabaritului CFR de vagon de încărcare” se consideră transport excepțional (negabaritic) și se tratează conform cu Instrucțiunile pentru admiterea și expedierea transporturilor excepționale pe infrastructura publică nr. 328, aprobate prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 103/29.01.2008, pentru fiecare caz și rută în parte.

2.3.5 Limite de greutate

Sarcina maximă pe osie admisă pe liniile CFR este de 20 tone/osie.

Greutatea maximă admisă pe metru liniar admisă pe liniile CFR este de 7,2 tone/metru.

Transporturile care depășesc sarcina maximă admisă și/sau greutatea maximă admisă se consideră transport excepțional (cu tonajul depășit) și se tratează conform cu Instrucțiunile 328/2008, pentru fiecare caz și rută în parte.

Pe liniile CFR care au fost reabilitate/modernizate, sarcina maximă pe osie admisă este de 22,5 tone/osie.

Pe aceste linii, greutatea maximă admisă pe metru liniar admisă este de 8,00 tone/metru.

Liniile pe care sarcina maximă pe osie admisă este de 22,5 tone/osie și greutatea maximă admisă pe metru liniar admisă este de 8,00 tone/metru, sunt prezentate în tabelul următor.

Linia	Interval	Total km nedesfasurati
300	Sighișoara - Pod Mureș - Coșlariu	98,00
200	Coșlariu-Șibot	40,485
200	Șibot-Mintia	51,00
200	Mintia-Ilia	17,00
200	Ilia-Vărădia	49,00
200	Vărădia-Bârzava Nouă	17,00
200	Bârzava Nouă-Glogovăț	51,50
200	Glogovăț- Arad – Curtici - Frontieră Ungaria	32,00
300	București-Predeal	142,00
800	București-Constanța	225,00
TOTAL		719,50

Total km desfasurati	1439,00
-----------------------------	----------------

2.3.6 Declivitatea liniilor

Declivitatea liniilor CFR este indicată în [Anexa 9](#).

2.3.7 Viteza maximă admisă de linii

Rețeaua feroviară a CFR permite viteze de circulație convenționale de maxim 160 km/h. În România nu există linii de mare viteză.

Viteza maximă admisă de linii pe fiecare secție de circulație este indicată în Livretele cu mersul trenurilor, elaborate anual de CFR, înainte de schimbarea mersului de tren, care sunt puse la dispoziția OTF. Livretele pot fi comandate înainte de intrarea în vigoare a unui mers de tren sau pot fi consultate la cerere la sediul Direcției Trafic din CFR. Datele de contact sunt:

Direcția Trafic, Serviciul Alocare Capacitate

Adresa: Bd. Dinicu Golescu nr.38, sector 1, București 010873, România
Telefon: +40 21 319 25 10
Fax: +40 21 319 25 11
E-mail: ionut.stupinaru@cfr.ro

2.3.8 Lungimile maxime ale trenurilor

Lungimile maxime ale trenurilor pe o anumită secție de circulație sunt limitate de lungimea utilă maximă a liniilor de primire-expediere din stația cu cele mai mici lungimi utile de pe secție. În anumite cazuri CFR poate aproba ca lungimea trenurilor să fie mai mare, cu respectarea unor condiții specifice de exploatare.

Lungimile utile ale liniilor din stații sunt trecute în Planurile Tehnice de Exploatare ale fiecărei stații și pot fi puse la dispoziție de către Direcția Trafic. Datele de contact sunt cele menționate la paragraful 1.6 din DRR.

2.3.9 Instalații de electrificare

Echipamentele de alimentare cu energie electrică de tracțiune utilizate pe infrastructura feroviară pot fi clasificate în două categorii:

- a. Echipamente date în exploatare înainte de anul 2003 – care respectă parametrii funcționali existenți la data dării în exploatare;
- b. Echipamente date în exploatare după anul 2003 – în care au fost implementate gradual modernizări.

În cazul primei categorii de instalații, caracteristicile tehnice esențiale ale instalațiilor de electrificare, sunt următoarele:

- Tensiunea de alimentare nominală – 27,5 kV;
- Frecvența energiei de tracțiune – 50 Hz;
- Frânarea cu recuperare a energiei electrice – nu a fost proiectată;
- Înălțimea nominală a firului de contact – 5750 mm;
- Înălțimea minimă a firului de contact – 5150 mm (sau 4990 mm, cu derogare de la STAS 4392-68, în cazul unor lucrări de artă);
- Devierea laterală a firului de contact corespunzătoare utilizării de pantografe având lungimi de 1800 mm;
- Viteza maximă de circulație – 120 km/h.

În cazul celei de-a doua categorii de instalații, caracteristicile tehnice esențiale ale instalațiilor de electrificare sunt următoarele:

- Tensiunea de alimentare nominală – 25 kV;
- Frecvența energiei de tracțiune – 50 Hz;
- Frânarea cu recuperare a energiei electrice – nu este permisă la această dată;
- Înălțimea nominală a firului de contact – 5500 mm;
- Înălțimea minimă a firului de contact – 5150 mm;
- Devierea laterală a firului de contact corespunzătoare utilizării de pantografe având lungimi de 1600 și 1950 mm;
- Viteza maximă de circulație – 160 km/h.

Accesul la acest serviciu, prevăzut la pct. 1.c) din Anexa nr. II la Legea nr. 202/2016 se asigură doar pe liniile electrificate din cadrul rețelei feroviare publice. Harta cu amplasarea liniilor electrificate este prezentată în Anexa 2.a.

2.3.10 Instalații de semnalizare

Pe infrastructura feroviară din România se utilizează semnalizarea cu două trepte de viteză și semnalizarea cu trepte multiple de viteză, ambele completate, după caz, cu semnalizări suplimentare.

Indicațiile de viteză stabilită sau redusă sunt transmise prin semafoare, semnale luminoase, indicatoare, precedate după caz de balize avertizoare.

Semnalele acoperă în principal punctele de secționare, traversările liniilor de cale ferată la același nivel (bariere) și ramificațiile din linie curentă și sunt amplasate de regulă pe partea dreaptă a liniei în sensul de mers al trenului sau deasupra axei liniei.

În funcție de instalațiile de semnalizare cu care sunt înzestrate stațiile și liniile curente, pentru organizarea circulației trenurilor se utilizează următoarele sisteme:

- a) circulația trenurilor pe baza înțelegerii telefonice - cale liberă;
- b) circulația trenurilor pe bază de Bloc de Linie Automat (BLA);
- c) circulația trenurilor pe bază de instalație dispecer;
- d) conducerea centralizată a circulației trenurilor.

Sistemul de circulație pe bază de BLA este implementat pe liniile principale și pe cele cu trafic important.

Pentru controlul percepției, interpretării și executării corecte de către mecanic a indicațiilor date de semnale, instalațiile de semnalizare sunt dotate cu sisteme de control automat al vitezei trenurilor și de oprire automată, (INDUSI și/sau ETCS), în cazul nerespectării de către mecanicul de locomotivă a indicațiilor semnalelor. Sistemele INDUSI și ETCS cel puțin:

- a) controlul punctual (INDUSI) sau continuu (ETCS) al vitezei trenurilor în funcție de categoria acestora;
- b) frânarea automată a trenului, dacă mecanicul nu-și manifestă vigilența/nu respectă viteza maximă impusă;

Semnalizarea trecerilor la nivel cu calea ferată se realizează prin intermediul a 1.179 de instalații de semnalizare automată cu și fără semibariere (BAT, SAT).

Reglementările specifice cu privire la semnalizarea utilizată pe infrastructura feroviară din România sunt stabilite prin Regulamentul de semnalizare - nr. 004/2006 (vezi paragraful 2.4).

Amplasarea sistemelor de circulație pe secții de circulație la nivelul rețelei CFR este prezentată pe harta din [Anexa 2.c.](#)

2.3.11 Sisteme de control al traficului

Sistemul de control al traficului este realizat prin instalațiile de comandă a macazurilor care asigură manevrarea acestora în funcție de parcursul necesar pentru circulația trenului.

Majoritatea stațiilor de cale ferată sunt dotate cu instalații de centralizare, dar există și stații situate pe secții cu trafic redus dotate cu instalații de asigurare cu chei pentru controlul macazurilor și semnalelor.

Clasificarea acestora este următoarea:

- 77 instalații de centralizare electronică
- 15 instalații de centralizare electrodinamică cu post de comandă computerizat PCC
- 585 instalații de centralizare electrodinamică
- 39 instalații de centralizare electromecanică
- 145 instalații de asigurare cu interblocare

- 155 instalații de asigurare fără interblocare

Stațiile și tipul de instalații de centralizare aferent sunt prezentate în schița din [Anexa 2.c](#).

2.3.12 Sistemul de comunicații radio

Sistemul de radiocomunicații este folosit pentru comunicările sol - tren (între IDM și mecanicul trenului) referitoare la siguranța circulației și la activitatea de manevră

Sistemul de radiocomunicații CFR este dedicat infrastructurii feroviare române.

Acest sistem de radiocomunicații funcționează în baza Ordonanței de Urgență nr. 79/2002 privind cadrul general de reglementare a comunicațiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea 591/2002, cu modificările și completările ulterioare. Articolele art. 22-31, art. 55 alin. (1) lit. g) și alin. (2) din Ordonanța de Urgență nr. 79/2002 au fost abrogate prin Legea nr. 154/2012 privind regimul infrastructurii rețelelor de comunicații electronice.

În baza legislației amintite, CNCF „CFR” SA a primit licența MT-PMR 0145/2006 prin care se acordă dreptul de utilizare a frecvențelor radio pentru furnizarea de rețele de comunicații electronice de uz privat în serviciul mobil terestru.

Licența a fost obținută pentru utilizarea frecvențelor în condițiile tehnice și operaționale specificate mai jos:

Aria furnizării rețelei:	națională
Natura comunicațiilor:	voce
Modul de operare:	simplex
Ecart de frecvență:	12,5KHz/25KHz
Banda de frecvență:	146,000 – 146,800 MHz

Frecvențele uzuale sunt următoarele:

146,200 MHz și 146,225 MHz - pentru circulație

146,125MHz; 146,150MHz; 146,175MHz; 146,250MHz; 146,375MHz precum și alte frecvențe din banda de frecvență(146,000-146,800)MHz - pentru manevră;

Pentru a avea acces pe infrastructura feroviară CFR, orice OTF trebuie să solicite CFR aprobarea utilizării unor frecvențe specifice sistemului de radiocomunicații feroviar, în funcție de activitățile pe care le vor desfășura. De asemenea, fiecare OTF va Anexa la cererea de solicitare a frecvențelor și fișele tehnice ale aparatelor de radio-emisie pe care urmează să le utilizeze.

Caracteristicile tehnice ale aparatelor de radio-emisie trebuie să corespundă cerințelor ANCOM (Autoritatea Națională pentru Administrare și Reglementare în Comunicații) din [Anexa 10](#).

OTF pot închiria contra cost, aparate de radio-emisie de la SC „Telecomunicații feroviare” SA - filiala specializată a CFR, în limita stocului disponibil.

CFR acordă fiecărui operator de transport feroviar, în pachetul de servicii cuprinse în TUI, dreptul de utilizare a frecvențelor de circulație, precum și a unor frecvențe de manevră - specifice fiecărui OTF, conform autorizațiilor de asignare a frecvențelor, dedicate fiecărei rețele de radiocomunicații CFR.

Pentru aprobarea frecvențelor specifice OTF și relații suplimentare despre sistemul de comunicații radio OTF se va adresa către:

Compania Națională de Căi Ferate - CFR SA, Direcția Instalații

Telefon: +40 21 319 24 50

Fax: +40 21 319 24 51

2.3.13 Sisteme de control a circulației trenurilor

(1) În vederea creșterii vitezei comerciale la nivel de rețea CFR, în cadrul proiectelor de modernizare sunt prevăzute și lucrări de implementare a Sistemului European de Management al Traficului Feroviar/Sistemului European de Control al Trenurilor ERTMS/ETCS, atât on-track, cât și on-board, cu beneficiile directe și indirecte pe care aceasta le introduce în circulația trenurilor pentru creșterea vitezei, siguranței și a capacității de circulație.

(2) Subsistemul Control-comandă și semnalizare de cale - CCS, dotat cu echipamente ERTMS, asigură interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean.

Caracteristicile sistemelor de control-comandă și semnalizare sunt următoarele:

1. funcțiile esențiale pentru controlul sigur al traficului feroviar și esențiale pentru exploatarea acestuia, inclusiv cele necesare pentru regimurile de avarie ;
2. interfețele;
3. nivelul de performanță necesar pentru îndeplinirea cerințelor esențiale.

(3) Subsistemul CCS include următoarele componente:

1. protecția trenurilor;
2. comunicație radio de voce;
3. comunicație radio de date;
4. detectarea trenurilor.

(4) Subsistemul de CCS conține următoarele echipamente:

- Echipamente din sistemul european de control al trenurilor (ETCS) nivel 2;
- Echipamente din sistemul global de comunicații mobile - căi ferate (GSM-R).

GSM-R asigură printr-o rețea de voce și o rețea de date legătura între echipamentul ETCS nivel 2 de cale respectiv echipamentul ETCS mobil de pe locomotivă.

Echipamentele ETCS nivel 2 și GSM-R de cale sunt instalații de siguranța circulației și prin intermediul lor se transmit mecanicilor de locomotivă de la mijloacele de tracțiune dotate cu echipamente ERTMS de bord (OBU), informații privind:

- autorizarea de mișcare;
- viteza de circulație a trenului în funcție de caracteristicile căii (viteza stabilită, viteza redusă, limitări de viteză, restricții de viteză, gradient, starea de liber sau ocupat a sistemelor de detecție, ș.a.), respectiv caracteristicile trenului (categorie, lungime, greutate, tip frână, procent de frânare, ș.a.);
- ordinul de a opri.

Echipamentele ETCS nivel 2 de cale sunt prevăzute cu eurobalize și asigură în plus față de condițiile pentru instalația INDUSI următoarele:

- a. un sistem sigur de codare și comunicație între echipamentul de la sol și cel de la bord;
- b. detectarea eventualei lipse a echipamentului din cale;
- c. un sistem de calcul la bord, realizat pe principii de siguranță, care să gestioneze curbele de frânare.

Elementul principal al ERTMS nivel 2 de cale este *centrul de control radio - RBC*, care funcționează în legătură cu instalațiile de centralizare din stații și instalațiile de bloc de linie, care folosește ETCS nivel 2 și GSM-R pentru identificarea trenurilor și transferul parametrilor de acționare către trenurile echipate la bord cu ERTMS, prin „Autorizarea de Mișcare” (MA).

În prezent, sistemul ERTMS a fost instalat pe două secțiuni ale Rețelei CFR, astfel:

- Buftea - Brazi (certificat);
- Km.614 - Curtici (certificat).

Pentru alte două secțiuni, sistemul ERTMS este în curs de instalare:

- Sighișoara - Coșlariu (secțiunea Sighișoara - Simeria);
- Coșlariu - Simeria (secțiunea Sighișoara - Simeria).

Pentru celelalte secțiuni TEN-T Core sau Comprehensive (Rin – Dunăre și Orient/ Est - Med), ERTMS se află în diverse stadii de pregătire sau implementare a proiectelor. Instalarea sistemului ERTMS a fost inclusă în cadrul tuturor proiectelor de modernizare a magistrelor feroviare aflate pe coridoarele europene. Stadiul implementării ERTMS pe rețeaua feroviară din România este direct dependent de realizarea lucrărilor de modernizare a infrastructurii feroviare. Astfel, cea mai mare parte a rețelei feroviare se află în diferite faze de modernizare și, implicit, în diverse faze de implementare a sistemului ERTMS (Figura 1).



2.4 Restricții de trafic

2.4.1 Infrastructură specializată

CFR nu a desemnat infrastructuri feroviare specifice (specializate) pentru anumite fluxuri de trafic care să se încadreze la art. 49 din Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare.

2.4.2 Restricții de mediu

Pe rețeaua feroviară din România nu sunt aplicate restricții de trafic pentru protecția mediului.

2.4.3 Restricții pentru mărfurile periculoase

Mărfurile periculoase sunt acceptate la circulație pe baza unui program de circulație aprobat de CFR la solicitarea OTF care va indica toate datele caracteristice ale mărfurilor periculoase transportate și condițiile speciale de circulație.

2.4.4 Restricții pentru tuneluri

Infrastructura feroviară din România are un număr de 188 tuneluri în lungime totală de 64,43 km.

Tunelurile nu sunt restricționate pentru circulația cu tracțiune diesel.

Gabaritul prin tuneluri este: GA, GB, GC funcție de anul construcției sau ultimei reparații capitale. Transporturile care depășesc gabaritul tunelurilor sunt tratate conform paragrafului 2.5. din DRR

Pe linia Oravița – Anina nu circulă transporturi negabaritice.

2.4.5 Restricții pentru poduri

Pe rețeaua feroviară există un număr de 17.694 poduri și podețe (din care 4.566 poduri) cu o lungime totală de 122,604 km.

Restricțiile la circulația pe poduri se referă la gabarit sau la sarcina pe metru liniar. Restricțiile sunt determinate de raportul dintre capacitatea portantă a podului și sarcina pe osie sau metru liniar a materialului rulant.

Restricționarea se referă la impunerea unei valori a sarcinii pe osie/metru liniar, sau restricționare viteză și acceptare tonaj. Această restricție figurează la C3 în Anexa II RIV.

Depășirea acestor restricții se poate face numai cu obținerea unor aprobări speciale solicitate în prealabil de către OTF.

2.5 Disponibilitatea infrastructurii

În principiu stațiile (secțiile de circulație) au disponibilitate totală (activitate neîntreruptă), cu următoarele excepții:

- a) lucrări de întreținere sau reparație a infrastructurii;
- b) lucrări de reparație capitală sau modernizări ale infrastructurii;
- c) suspendarea activității pe secții cu trafic redus, pe anumite perioade ale zilei;
- d) lucrări urgente;

e) cazuri de forță majoră;

Pentru întreținerea și reparația infrastructurii feroviare sunt prevăzute „ferestre” (rezervări de capacitate) în graficul de circulație anual. Acestea se pot anula operativ în cazul în care nu sunt programate lucrări, sau trasele alocate pot conține mențiuni privind disponibilitatea în cadrul „ferestrelor” care sunt publicate înainte de punerea în aplicare a mersului de tren.

- a) Lucrările de reparație capitală sau modernizări sunt programate din timp și sunt prevăzute în graficul de circulație.
- b) Pe anumite secții cu trafic redus se aplică măsura suspendării activității (pe intervale mai mici de 24 ore), mai ales pe timp de noapte, dacă nu sunt alocate trase.

Intervalele de suspendare a activității sunt stabilite în funcție de perioadele cu trafic redus din graficul de circulație. După intrarea în vigoare a mersului de tren circulația trenurilor OTF în aceste intervale orare este supusă unei aprobări prealabile care are în vedere posibilitățile tehnice și recuperarea costurilor suplimentare generate de reluarea activității.

La solicitarea OTF, CFR poate asigura serviciile aferente pentru reluarea activității pe secțiile cu trafic suspendat, în condițiile art. 5.5.5 .

Lista acestor secții și intervalele de suspendare este menționată în [Anexa 11](#).

- c) În cazul necesității unor lucrări urgente la infrastructura feroviară în situațiile în care există un pericol pentru siguranța circulației, CFR dispune închiderea circulației pe secțiile în cauză până la remediere.
- d) În cazurile afectării infrastructurii datorită forței majore, dacă infrastructura feroviară devine indisponibilă, OTF sunt avizați operativ și sunt puse la dispoziția lor trase alternative pe rute ocolitoare. Prevederi specifice sunt prezentate în contractul de acces. Aceste cazuri de indisponibilitate a infrastructurii sunt avizate către OTF în conformitate cu prevederile art.53 din Legea 202/2016.

2.6 Dezvoltarea infrastructurii

Infrastructura reprezintă cea mai importantă resursă logistică a transportului feroviar, iar dezvoltarea infrastructurii trebuie privită din perspectiva necesității dezvoltării transportului feroviar. Dezvoltarea infrastructurii feroviare include în primul rând ansamblul acțiunilor de întreținere, reparații și reînnoiri necesare pentru reabilitarea infrastructurii existente și menținerea acestora la parametrii de performanță necesari pentru susținerea unui transport feroviar competitiv la nivel național. Dezvoltarea infrastructurii feroviare include, de asemenea, acțiuni de modernizare și dezvoltare necesare pentru a răspunde nevoilor actuale și viitoare de mobilitate a populației și a mărfurilor, precum și cerințelor identificate privind creșterea competitivității transportului feroviar. Nu în ultimul rând, dezvoltarea infrastructurii feroviare include acțiuni de modernizare a exploatării (operării) infrastructurii feroviare, pe de o parte în scopul creșterii performanțelor circulației trenurilor iar pe de altă parte pentru eficientizarea exploatării în scopul limitării costurilor transportului feroviar. În sfârșit, dezvoltarea infrastructurii feroviare include acțiuni destinate menținerii unui nivel ridicat de siguranță a circulației trenurilor, în scopul de a consolida unul dintre atuurile importante ale transportului feroviar pe piața transporturilor.

În conformitate cu prevederile art. 8 alin.(1) din Legea nr. 202/2016, CFR, în colaborare cu direcțiile de specialitate din Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, a elaborat Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare în perioada 2021-2025.

Strategia vizează fundamentarea necesităților de finanțare a infrastructurii feroviare române pentru următorii 5 ani (perioada 2021-2025). În acest context, trebuie precizat că obiectivele generale, obiectivele specifice și acțiunile strategice sunt definite în concordanță cu o viziune strategică pe orizont de timp mediu

și lung, care include drept repere anii 2025, 2030 și 2050. În cadrul fiecărei direcții de acțiune strategică sunt însă identificate acțiuni cu caracter prioritar din punct de vedere temporal, care ar trebui realizate în următorii 5 ani. Aceste acțiuni prioritare sunt cuantificate din punct de vedere al costurilor estimate, în scopul de a identifica necesitățile de finanțare pentru următorii 5 ani. Se are în vedere încadrarea într-un nivel de finanțare sustenabil, estimat pe baza informațiilor disponibile în momentul elaborării strategiei.

În conformitate cu prevederile art. 8 din Legea nr. 202/2016, pe baza necesarului de finanțare identificat în cadrul acestei strategii, urmează a se stabili și aproba planul de finanțare efectivă a infrastructurii feroviare pentru următorii 5 ani. Pe baza planului de finanțare aprobat se va întocmi apoi planul de afaceri al CFR pentru următorii 5 ani, care va identifica inclusiv planul de investiții fezabil în cadrul planului de finanțare aprobat.

Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare române este corelată cu Master Planul General de Transport al României, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 666/2016, cu *Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030*, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1.312 din 30 decembrie 2021 privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 666/2016, precum și cu Planul de administrare a companiei. De asemenea, ulterior aprobării de către Guvern, strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare urmează a fi integrată în strategia de dezvoltare a Companiei Naționale de Căi Ferate "CFR" SA, administratorul infrastructurii feroviare din România.

În [Anexa 12.a](#) sunt prezentate sintetic câteva elemente relevante ale strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare.

Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare în perioada 2021-2025 este publicată la adresa: <https://cfr.ro/programe-si-strategii-2/>.

În [Anexa 12.b](#) este prezentat sintetic stadiul proiectelor de investiții destinate modernizării infrastructurii aferente coridoarelor feroviare europene și rețelei TEN-T. Aceste proiecte sunt eligibile pentru finanțare din fonduri europene nerambursabile.

Înapoi la **CUPRINS**

Cap. 3 CONDIȚII DE ACCES



3.1 Introducere

Infrastructura feroviară publică de pe teritoriul României aparține statului Român și este atribuită în concesiune Companiei Naționale de Căi Ferate "CFR" -SA în calitate de administrator de infrastructură.

Elementele concrete ale infrastructurii feroviare publice sunt definite în Anexa 2 la HG 581/1998 privind înființarea Companiei Naționale de Căi Ferate "CFR" - SA, cu modificările ulterioare și Anexa 1 din Legea nr. 202/2016.

Accesul la infrastructura feroviară este garantat în condiții nediscriminatorii tuturor OTF care îndeplinesc condițiile necesare și suficiente și care solicită și încheie un contract de acces cu CFR, sau o convenție de alocare în cazul celorlalți solicitanți.

3.2 Condiții generale de acces

Accesul la infrastructura feroviară din România se face în baza actelor normative prezentate în [Anexa 13](#).

3.2.1 Condiții pentru solicitarea de capacități

O capacitate de infrastructură poate fi cerută de către un solicitant (OTF), definit conform art. 3, pct. 28 din Legea nr. 202/2016, cu modificările și completările ulterioare.

Pentru cererea unei capacități de infrastructură, solicitantul trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- dacă este OTF român sau străin și/sau grup internațional de OTF trebuie să:
 - dispună de licență de transport feroviar;
 - dețină certificat de siguranță pentru rutele solicitate și
 - să aibă încheiat un contract de acces pe infrastructură cu CFR;
- dacă este alt solicitant care nu este OTF trebuie să dețină o convenție de alocare încheiată cu CFR SA

3.2.2 Condiții pentru accesul pe infrastructura feroviară

Transportul de marfă sau călători poate fi efectuat de către OTF care dețin:

- licență de transport feroviar;
- certificat de siguranță;
- contract de acces încheiat cu CFR;
- trase alocate pentru ruta de transport.

Pentru circulația pe liniile CFR de la frontieră - la prima stație de frontieră de pe teritoriul României, OTF străini sunt acceptați pentru circulație pe infrastructura feroviară în condițiile legii, acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.

În aceste cazuri dreptul de acces este acordat de Acordul Interguvernamental privind desfășurarea traficului feroviar prin frontierele de stat încheiat între România și statul vecin.

3.2.3 Licența

Licența de transport feroviar reprezintă autorizația acordată de o autoritate de acordare a licențelor unei societăți, prin care i se recunoaște capacitatea de a presta servicii de transport feroviar în calitate de operator de transport feroviar. Prin licența de transport poate fi permisă prestarea doar a anumitor tipuri de servicii de transport feroviar.

Serviciile de transport feroviar pe căile ferate din România se clasifică în următoarele tipuri:

- a) tip A - transport feroviar de călători desfășurat în interes public și/sau în interes propriu;
- b) tip B - transport feroviar de marfă desfășurat în interes public și/sau în interes propriu;
- c) tip C - numai manevră feroviară în interes public și/sau în interes propriu.

Licența de transport feroviar este acordată în conformitate cu prevederile Legii 202/2016, ale OMT nr.683/2017 privind aprobarea tarifelor pentru prestațiile de activității specifice efectuate de AFER și HG. nr. 361/27.07.2018 privind aprobarea procedurilor pentru acordarea licențelor în domeniul transportului feroviar. Autoritatea responsabilă cu acordarea licențelor de transport feroviar din România este Organismul de Licențe Feroviare Român (OLFR), organism independent care funcționează în cadrul Autorității Feroviare Române - ASFR.

Licența de transport feroviar acordată de către OLFR este valabilă și în celelalte state membre ale Uniunii Europene pentru servicii echivalente de transport feroviar.

OLFR și CFR recunosc ca valabile pe căile ferate din România licențele de transport feroviar acordate de autoritățile responsabile cu licențierea operatorilor de transport feroviar din celelalte state membre ale Uniunii Europene, pentru un tip de serviciu echivalent celui înscris în licență în conformitate cu legislația comunitară aplicabilă, respectiv Legea nr.202/2016.

Date de contact:

Organismul de Licențe Feroviare Român - OLFR

Adresa:	Calea Griviței, Nr.393, sector 1, București, România
Telefon:	+4021.307.79.07 +4021.307.79.45
Fax:	+4021.316.05.97 +4021.307.79.87
Web:	https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/licences/default.aspx
Email:	olfr@ofer.ro

3.2.4 Certificatul de siguranță

Certificatul unic de siguranță este documentul prin care se atestă că un operator de transport feroviar, deținător al licenței, poate să execute un tip de serviciu de transport feroviar pe secții de circulație ale căilor ferate din România;

Certificatul de siguranță este acordat în conformitate cu:

- Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare;
- HG 361/2018 privind aprobarea procedurilor pentru acordarea licențelor în domeniul transportului feroviar;
- Ordinul nr. 932/2020 privind măsuri pentru aplicarea Regulamentului (UE) 2018/763 al Comisiei din 9 aprilie 2018 de stabilire a modalităților practice pentru emiterea certificatelor unice de siguranță pentru întreprinderile feroviare;
- Ordinul 743/05.03.2020 pentru eliberarea certificatului unic de siguranță operatorilor care efectuează numai manevră feroviară pe căile ferate din România, emis de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii;
- OUG nr. 73/2019 privind siguranța feroviară, care asigură transpunerea în legislația națională a Directivei (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind

interoperabilitatea sistemului feroviar din Uniunea Europeană și a Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară.

Autoritatea responsabilă cu acordarea certificării în materie de siguranță din România este "Autoritatea de Siguranță Feroviară Română" (ASFR), instituție publică cu personalitate juridică, aflată în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

Certificatul de siguranță partea A este valabil și în celelalte state membre ale Uniunii Europene pentru servicii echivalente de transport feroviar.

ASFR recunoaște ca valabile pe căile ferate din România certificatele de siguranță care confirmă acceptarea sistemului de management al siguranței (partea A), acordate de autoritățile responsabile cu certificarea de siguranță a operatorilor de transport feroviar din celelalte state membre ale Uniunii Europene, pentru servicii echivalente de transport feroviar în conformitate cu legislația comunitară aplicabilă, respectiv Ordinul 743/2020 pentru eliberarea certificatului unic de siguranță operatorilor care efectuează numai manevră feroviară pe căile ferate din România și Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare.

Datele de contact ale ASFR:

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR

Adresa: Strada Turda, nr. 98, bloc 29A, tronson 3, sector 1, Bucuresti, cod postal: 011333

E-mail: office.asfr@sigurantaferoviara.ro

3.2.5 Acoperirea riscurilor

Pentru obținerea licenței, OTF trebuie să încheie contracte de asigurare cu firme de asigurări acreditate sau să ia măsurile necesare pentru acoperirea răspunderii sale civile în caz de accidente feroviare ori incidente tehnice în cadrul serviciilor de transport feroviar solicitate, conform HG 361/2018 privind aprobarea procedurilor pentru acordarea licențelor în domeniul transportului feroviar. Aceste asigurări se materializează în Anexa Licenței emisă de OLF și trebuie prezentate CFR la încheierea contractului de acces.

3.3 Acorduri contractuale

3.3.1 Acordul cadru

Acordul cadru este reglementat de art. 42 din Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare, care prevede că CFR poate încheia un acord-cadru cu un solicitant. Acest acord-cadru se referă la caracteristicile capacităților de infrastructură feroviară cerute de un solicitant, precum și ale capacităților de infrastructură care îi sunt oferite, pe orice durată ce depășește o singură perioadă de valabilitate a graficului de circulație. Acordul cadru nu va specifica trasa în mod detaliat, dar va fi întocmit astfel încât să asigure interesele comerciale ale solicitantului.

Acest acord cadru se supune aprobării prealabile a Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar.

3.3.2 Contractul de acces cu OTF

Pentru accesul pe infrastructura feroviară administrată de CFR, OTF trebuie să încheie cu CFR un contract de acces pe infrastructură.

Contractul de acces stabilește drepturile și obligațiile CFR și OTF în ceea ce privește alocarea și utilizarea capacităților de infrastructură, precum și a altor servicii furnizate sau asigurate de către CFR.

Contractul de acces se încheie de obicei pentru perioada de valabilitate a unui mers de tren și are o structură standard aplicabilă la toți OTF, pentru același tip de trafic.

Contractul de acces conține cel puțin următoarele clauze:

- a) servicii oferite OTF, conform Anexei II la Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare, grupate pe categorii după cum urmează:
 - pachetul minim de acces;
 - accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, la infrastructurile de servicii, în cazul în care acestea există, și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri;
 - servicii suplimentare;
 - servicii auxiliare;
- b) drepturile de exploatare a infrastructurii feroviare și trasele alocate;
- c) obligațiile și răspunderile părților;
- d) parametrii de performanță privind calitatea serviciilor contractate;
- e) nivelul TUI și al tarifelor pentru celelalte servicii incluse în contract;
- f) durata contractului și clauze de reziliere;
- g) alte elemente.

De asemenea, contractul stabilește drepturile și obligațiile CFR și OTF în ceea ce privește alocarea capacităților.

Contractul de acces trebuie încheiat între CFR și OTF înainte de alocarea traselor solicitate.

Accesul în stațiile de călători și terminalele de marfă este cuprins în contractul de acces.

Modelul contractului de acces standard este prezentat în [Anexa 14](#). Acesta este obligatoriu pentru OTF care solicită utilizarea infrastructurii feroviare administrată de CFR. Această structură poate suferi modificări urmare evoluției legislative în domeniul feroviar.

Pentru încheierea contractului de acces, OTF trebuie să prezinte documentele specificate în [Anexa 15.a](#). Lista OTF care au încheiate contracte de acces cu CFR la data publicării DRR este prezentată în [Anexa16](#).

3.3.3 Convenția de alocare cu alți solicitanți în afară de OTF

În conformitate cu prevederile art. 38 alin. (2) și (3) și ale art.41 alin. (1) din Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare, CFR poate încheia contracte și cu alți solicitanți în afară de OTF, așa cum sunt aceștia definiți la art. 3 pct. 28 din aceeași lege:

- alte persoane fizice sau juridice sau entități (de ex. autorități competente prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport de călători);
- încărcătorii, expeditorii și operatorii de transport combinat care doresc să obțină capacități pentru activități de serviciu public sau în interes comercial.

Convenția de alocare stabilește drepturile și obligațiile CFR și ale solicitantului în ceea ce privește alocarea traselor.

Convenția de alocare se încheie de obicei pentru perioada de valabilitate a unui mers de tren și are o structură standard aplicabilă la toți solicitanții.

Convenția de alocare conține cel puțin următoarele clauze:

- a) trasele alocate solicitantului;
- b) OTF desemnat de solicitant pentru utilizarea fiecărei trase alocate solicitantului;
- c) obligațiile și răspunderile părților;
- d) parametrii de performanță privind calitatea serviciilor contractate;
- e) nivelul tarifelor pentru serviciile incluse în contract;
- f) durata contractului și clauze de reziliere;
- g) alte elemente.

Modelul standard al convenției de alocare este prezentat în [Anexa 17](#).

3.3.4 Termeni și condiții generale

Instrumentul EGTC – European Grouping of Territorial Cooperation (EGTC) (Ro: GECT – Gruparea Europeană de Cooperare Teritorială) a fost conceput pentru a facilita implementarea programelor și proiectelor de cooperare teritorială. În România ministerul responsabil cu gestionarea GECT este Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației.

În principiu CFR SA, entitate aflată sub coordonarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, nu este implicată direct în activitățile GECT.

3.4 Cerințe specifice de acces

3.4.1 Acceptanța materialului rulant

În conformitate cu reglementările în vigoare, OTF răspunde de materialul rulant (MR) din trenurile sale. Ca urmare OTF are sarcina autorizării MR propriu, a verificării MR pe care îl folosește sau a acceptării MR de la alt OTF la stațiile de frontieră (prin încheierea de acorduri de preluare).

CFR nu este responsabilă cu omologarea materialului rulant, autoritatea responsabilă fiind Organismul Notificat Feroviar Român (ONFR) care funcționează în cadrul AFER și are următoarele date de contact:

Organismul Notificat Feroviar Român - ONFR

Adresa: Calea Griviței, Nr.393, sector 1, București, România
Telefon: +4021.307.79.00
Fax: +4021.316.42.58
+4021.316.05.97
Web: www.fer.ro/rom/ONFR
Email: office.onfr@ofer.ro

3.4.2 Acceptanța personalului

Personalul de exploatare al OTF care are responsabilități în siguranța circulației, care urmează să desfășoare pe propria răspundere activități specifice transportului feroviar trebuie să dețină o autorizație de exercitare a funcției respective eliberată de AFER în conformitate cu OMT 2262/2005.

Mecanicii de locomotivă - trebuie să dețină un permis de mecanic de locomotivă eliberat de AFER în conformitate cu HG 1611/2010 privind aprobarea normelor pentru certificarea mecanicilor de locomotivă.

Permisul de mecanic și autorizația se emite în urma verificării cunoștințelor profesionale, la solicitarea OTF.

Organismul responsabil cu eliberarea permisului de mecanic și a autorizației de exercitare a funcției este ASFR, instituție publică cu personalitate juridică, aflată în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. Datele de contact sunt prezentate la paragraful 3.2.4 - Certificatul de siguranță.

Verificarea îndeplinirii condițiilor de acceptanță a personalului se face atât în cadrul procesului de acordare a certificatului de siguranță pentru OTF cât și pe parcursul derulării activității OTF.

De asemenea OTF trebuie să dețină personal de instruire propriu sau un contract cu agent autorizat. Organismul național al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii desemnat să asigure formarea-calificarea, perfecționarea și verificarea profesională periodică a personalului care efectuează activități specifice desfășurării transportului feroviar în condiții de siguranță a circulației, securitate a transporturilor și de calitate a serviciilor feroviare, precum și participarea în comisiile de autorizare a personalului cu responsabilități în siguranța circulației din transportul feroviar este CENAFER.

Înființat prin OG nr. 58/2004, aprobată prin Legea nr. 408/2004, CENAFER e organizat și funcționează ca instituție publică cu personalitate juridică în subordinea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor și are următoarele date de contact.

Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară – CENAFER

Adresa: Calea Griviței, Nr.343B, sector1, București, România
Telefon: +4031 620 39 02
Fax: +4031 620 39 11
Web: www.cenafer.ro
Email: cenafer@cenafer.ro

3.4.3 Mărfuri periculoase

Mărfurile (substanțele) periculoase (SP) sunt considerate acele produse chimice care, pe timpul transportului, pe calea ferată (în cisterne, containere sau alte ambalaje), datorită unor accidente de circulație, avarii la mijlocul de transport sau la ambalaj, reacții chimice neprevăzute, nerespectări ale normelor tehnice de ambalare și transport sau altor factori neprevăzuți, pot conduce la apariția unor explozii, incendii, emisie de gaze, vapori, aerosoli sau lichide toxice răspândite pe sol și în mediul înconjurător. Explozia, incendiul, emisia de gaze sau vapori se poate produce direct în mijlocul de transport sau /și ca urmare a răspândirii substanței periculoase pe sol.

Substanțele (mărfurile) periculoase pot fi transportate pe calea ferată în cisterne, containere sau alte tipuri de ambalaje, în stare de:

- gaz la presiune normală;
- gaz comprimat;
- gaz lichefiat;
- lichid;
- solid (compact, cristale, pulberi)

Pentru a putea transporta mărfuri periculoase pe rețeaua CFR, OTF de marfă trebuie să aibă specificat în licență la rubrica „tipul serviciu” mențiunea „inclusiv mărfuri periculoase”.

Pe rețeaua CFR se aplică prevederile Regulamentului privind transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase (RID), precum și alte reglementări specifice precizate în instrucțiunile feroviare dintre care menționăm:

- HG nr.1175/2007 pentru aprobarea Normelor de efectuare a activității de transport de mărfuri periculoase în România;

- Regulamentul privind transportul Internațional Feroviar al Mărfurilor Periculoase RID – Apendice C la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF), semnată la Berna la 9 mai 1980, modificată prin Protocolul ratificat prin OG nr.69/2001, aprobată prin Legea nr. 53/2002;
- OG nr.7/2005 pentru aprobarea Regulamentului privind transportul pe căile ferate din România, republicată;
- OMT nr.590/2007 pentru stabilirea unor reguli privind transportul în trafic intern al mărfurilor periculoase pe calea ferată;

Modul de alocare a capacităților de infrastructură pentru transporturile de mărfuri periculoase este prezentat la paragraful 4.7.

CFR poate oferi asistență pentru desfășurarea transporturilor de mărfuri periculoase în condițiile specificate la paragraful 5.4.3.

Organismul responsabil cu aprobarea circulației transporturilor de mărfuri periculoase pe rețeaua CFR este:

Direcția Trafic, Regulatorul Central de Coordonare a Traficului

Adresa: Bd. Dinicu Golescu nr.38, sector 1, București 010873, România
Telefon: +40 21 319 25 10
Fax: +40 21 319 25 11
E-mail: nicuta.borcan@cfr.ro

3.4.4 Transporturi excepționale

Un transport este considerat excepțional dacă din cauza dimensiunilor lui, a gabaritului sau a greutateii lui, ținând cont de caracteristicile infrastructurii feroviare pe care urmează să circule, nu poate fi admis decât cu respectarea unor condiții tehnice sau de exploatare speciale.

Din categoria transporturilor excepționale fac parte următoarele transporturi:

- a) încărcăturile care nu corespund prescripțiilor obligatorii din Directivele de Încărcare UIC;
- b) unități de încărcare care necesită a fi transbordate dacă masa fiecărui obiect este mai mare de 25 de tone;
- c) expedițiile care trebuie încărcate pe ferry-boat și care se încadrează în dispozițiile GCU și CUV (fosta Anexă IV RIV);
- d) vagoane cu mai mult de 8 osii dacă sunt încărcate,
- e) vehicule feroviare de cale ferată care circulă pe roți proprii, care formează obiectul unui contract de transport, când nu sunt marcate,
- f) alte transporturi care fac obiectul instrucțiunilor specifice aprobate prin ordin al ministrului transporturilor.

În trafic internațional pentru îndrumarea transporturilor excepționale sunt necesare acorduri de preluare din partea tuturor căilor ferate participante la transport sau numai din partea căilor ferate pe liniile cărora transporturile respective sunt considerate excepționale. Solicitarea și obținerea acordurilor de preluare constituie sarcina OTF.

Reglementări detaliate referitoare la transporturile excepționale se găsesc în ***Instrucțiunile pentru admiterea și expedierea transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară publică – nr. 328/2008.***

Modul de alocare a capacităților de infrastructură pentru transporturile excepționale este descris la paragraful 4.5.3.

CFR poate oferi asistență pentru desfășurarea transporturilor excepționale, în condițiile specificate la paragraful 5.4.3.

Compartimentul responsabil cu aprobarea circulației transporturilor excepționale pe rețeaua CFR este:

- a) Regulatorul Central de Conducere a Traficului din Direcția Trafic pentru transporturile internaționale și pentru transporturile care circula pe raza a două sau mai multe SRCF. Date de contact:

Direcția Trafic, Regulatorul Central de Coordonare a Traficului

Adresa: Bd. Dinicu Golescu nr.38, sector 1, București 010873, România
Telefon: +40 21 319 25 10
Fax: +40 21 319 25 11
Mobil: +40 722 693 161
E-mail: nicuta.borcan@cfr.ro

- b) Sucursala regională de căi ferate, pentru transporturile care circula pe raza unei singure SRCF.

3.4.5 Trenuri de testare și alte trenuri speciale

Solicitantul transmite cererea de efectuare a testului, precizând contextul și tipul de test necesar, pentru identificarea legislației și reglementările aferente derulării acestuia. La depunerea cererii este necesar atât acordul pentru efectuarea testului emis de către Autoritatea Feroviară Română cât și desemnarea OTF implicat (în cazul în care solicitantul nu este el însuși un OTF). Totodată, solicitantul va transmite caracteristicile materialului rulant necesare/relevante pentru desfășurarea experimentului, avizate de către AFER.

Înapoi la **CUPRINS**

A high-speed train, possibly a TGV, is shown on a railway track. The train is silver and blue, moving towards the viewer. Above the train, there is a complex system of overhead power lines and support structures. The background shows a clear blue sky and some greenery. The train is on a track with gravel ballast. In the foreground, there are some wooden blocks and a small orange sign with the number 14.

**Cap. 4 ALOCAREA CAPACITĂȚILOR
DE INFRASTRUCTURĂ**

4.1 Introducere

Alocarea capacităților de infrastructură este reglementată de cap. IV, secțiunea 3 din din Legea 202/2016 și de Regulamentul pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară (HG 1696/2006 – în curs de actualizare).

În conformitate cu acestea, organismul de alocare a capacităților de infrastructură în România este CFR, în calitate de administrator de infrastructură independent de activitățile specifice unui OTF.

Capacitățile de infrastructură disponibile sunt alocate de CFR pe baza solicitărilor OTF, precum și a altor solicitanți.

Orice tranzacție între OTF privind capacitățile de infrastructură alocate este interzisă și conduce la rezilierea contractului de acces, cu excepția solicitanților care nu sunt OTF, în condițiile legii 202/2016.

CFR satisface pe cât posibil toate cererile de capacități de infrastructură, în funcție și de disponibilitatea infrastructurii feroviare. CFR va putea, în cadrul procedurii de programare și de coordonare, să acorde prioritate anumitor servicii prevăzute la art. 47 și 49 din Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare.

Dreptul de utilizare a capacităților de infrastructură stabilite sub forme de trase se alocă OTF sau altor solicitanți, pentru o durată maximă corespunzătoare unei singure perioade de valabilitate a graficului de circulație.

În cazul în care un OTF intenționează să solicite o capacitate de infrastructură pentru a opera un nou serviciu de transport feroviar de călători acesta notifică administratorul de infrastructură și Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar cu privire la intenția de a opera acest nou serviciu de transport feroviar de călători, cu cel puțin 18 luni înainte de intrarea în vigoare a graficului de circulație la care se referă cererea de capacitate, în conformitate cu prevederile art. 38 alin. (4) prima teză din Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare.

Potrivit art. 3, lit. e), din Regulamentul de stabilire a procedurii și a criteriilor de aplicare a testului de echilibru economic emis de către Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, un nou serviciu de transport feroviar de călători reprezintă un serviciu de transport feroviar de călători destinat să funcționeze ca serviciu de orar regulat, care fie este cu totul nou, fie implică o modificare substanțială a unui serviciu existent de transport feroviar de călători, în special în sensul creșterii frecvenței serviciilor sau al sporirii numărului de opriri, și care nu este prestat în cadrul unui contract de servicii publice.

Regulamentul de stabilire a procedurii și a criteriilor de aplicare a testului de echilibru economic emis de către Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, poate fi accesat la adresa

<http://www.consiliulferoviar.ro/wp-content/uploads/2020/07/Regulament-test-echilibru-economic - CNSDFLdocx.pdf>

4.2 Descrierea generală a procesului

Alocarea capacităților de infrastructură se face de către CFR în calitate de organism de alocare.

Regulamentul pentru alocarea capacităților de infrastructură este prezentat în [Anexa 18](#).

CFR urmărește îndeplinirea procedurilor de alocare și urmărește alocarea traselor pe o bază echitabilă și nediscriminatorie și cu respectarea prevederilor legale și a confidențialității.

Cererile pentru obținerea unor capacități de infrastructură pot fi depuse conform legii de către:

A. OTF care au încheiat contractul de acces pe infrastructură cu CFR, conform Regulamentului de alocare;

B. de către alți solicitanți în conformitate cu prevederile Legii 202/2016, care au încheiat convenții de acces.

Cererile operatorilor de transport feroviar străini și ale grupurilor internaționale constituite din acești operatori sunt acceptate în condițiile legii și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.

Trasele alocate sunt publicate în livretele cu mersul trenurilor.

Regulile de identificare a traselor și numerotarea trenurilor pe rețeaua feroviară din România sunt stabilite în *Procedura operațională identificarea traselor și numerotarea trenurilor pe rețeaua feroviară din România* – secțiunea [Proceduri Operative](#)

Sistemul de identificare a traselor și numerotare a trenurilor asigură în principal:

- a) identificarea numerică a trenurilor de călători și de marfă pe întregul parcurs;
- b) înlesnirea informării călătorilor;
- c) furnizarea de informații personalului de cale ferată asupra caracteristicilor trenurilor;
- d) posibilitatea prelucrării electronice a datelor, furnizând un criteriu precis de identificare a trenurilor în toate domeniile de activitate feroviară (sistemele de conducerea circulației, de control-comandă și semnalizare, de detectarea supraîncălzirii a cutiilor de osie, avizarea publicului călător, emitere electronică a legitimațiilor de călătorie, statistici, etc.).

CFR este organismul de alocare și pentru secțiile neinteroperabile închiriate gestionarilor de infrastructură feroviară neinteroperabilă.

CFR consultă părțile interesate în legătură cu proiectul graficului de circulație, lăsând la latitudinea acestora să prezinte observații în decurs de cel puțin o lună. Părțile interesate sunt toate părțile care au depus o cerere de capacitate de infrastructură, precum și celelalte părți care doresc să formuleze comentarii referitoare la influența pe care graficul de circulație ar putea să o aibă asupra capacității lor de a furniza servicii feroviare, pe perioada valabilității graficului de circulație.

4.3 Capacități rezervate pentru restricții temporare de capacitate

4.3.1 Principii generale

În cadrul programului de alocare CFR va evidenția capacitățile de infrastructură necesare în vederea efectuării lucrărilor de întreținere (trase, intervale libere de circulație în grafic, etc.) conform prevederilor Legii 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare și Instrucției nr. 317 - Instrucția pentru restricții de viteză, închideri de linii și scoateri de sub tensiune, aprobată prin OMT 417/2004. Lista secțiilor și stațiilor cu restricții de capacitate poate fi consultată în [Anexa 19](#) la DRR.

4.3.2 Termene limită și informații furnizate solicitanților

La termenele prevăzute în Anexa VII la legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare, CFR publică în [Anexa 19](#) restricțiile temporare ale capacității liniilor de cale ferată care au o durată mai mare de șapte zile consecutive și din cauza cărora mai mult de 30% din volumul estimat al traficului zilnic pe o linie de cale ferată se anulează, se redirecționează sau se înlocuiește cu alte moduri de transport. Detalierea procesului de coordonare și consultare cu solicitanții, cu principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză și administratorii de infrastructură vecini se regăsește în ghidul RNE:

https://rne.eu/wp-content/uploads/2022/12/HB_TCR_2.0_2022-12-06.pdf

4.4 Impactul acordurilor cadru

Până în prezent niciun OTF nu a solicitat încheierea vreunui acord cadru și ca urmare nu poate evalua impactul unui astfel de acord.

4.5 Procesul de alocare a capacităților de infrastructură

Procesul de alocare a capacităților se face în conformitate cu prevederile din Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare și ale HG 1696/2006. În cazuri deosebite CFR SA poate stabili condiții și trase speciale, poate oferi asistență pentru transporturile excepționale/mărfurile periculoase, la care pe lângă prevederile de mai sus se aplică și reglementări prevăzute în Regulamentul 005 pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare.

4.5.1 Cereri de capacitate pentru programarea anuală

Termenele pentru elaborarea mersului de tren (solicitarea, analizarea și elaborarea mersului de tren) CFR sunt prezentate în programul procesului de alocare a capacităților de infrastructură din cadrul Regulamentului prezentat în [Anexa 18](#). Acesta este întocmit în conformitate cu prevederile anexei VII din Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare, cu capitolul III din HG 1696/2006, precum și cu Manualul pentru implementarea procedurilor referitoare la elaborarea mersului de tren anual, respectiv Calendarul de alocare pentru planul de mers în vigoare, elaborate de Rail Net Europe:

https://rne.eu/wp-content/uploads/HB_Annual_TT_planning_1.0_2023-05-31.pdf

<https://rne.eu/wp-content/uploads/RAILNETEUROPE-CALENDAR-FOR-2025-TIMETABLE-2026-V1.4-%E2%80%93-RFC-CALENDAR.pdf>

(actualizat în funcție de anii de valabilitate).

În cadrul organismelor feroviare specifice, CFR participă împreună cu administratorii de infrastructură din alte state la convenirea traselor internaționale, înainte de începerea consultărilor asupra noului grafic de circulație.

4.5.2 Cereri întârziate

Solicitările târzii de trase sunt acelea primite după termenele de depunere ale solicitărilor de trase, pentru elaborarea planului de mers anual, prevăzute în [Anexa 18](#). Acestea se pot accepta nu mai târziu de două luni înainte de punerea în aplicare a plan de mers vizat, în conformitate cu prevederile din HG 1696/2006 și Manualul pentru implementarea procedurilor referitoare la elaborarea mersului de tren anual elaborat de Rail Net Europe:

https://rne.eu/wp-content/uploads/HB_Annual_TT_planning_2.0_2024-03-19.pdf

Solicitările târzii de trase se analizează și soluționează după regula primul venit-primul servit în cadrul fiecărei categorii de trenuri prevăzute în [Anexa 18](#), în limita capacității de infrastructură rămase după solicitările depuse la termen.

4.5.3 Cereri de ultim moment (ad-hoc)

OTF pot adresa cereri de alocare traselor de ultim moment după intrarea în vigoare a mersului de tren (ad – hoc) cu respectarea prevederilor Anexelor 4.1, 4.2, 5.1, 5.2 din HG 1696/2006 și Manualului pentru implementarea procedurilor referitoare solicitările de trase ad-hoc în trafic internațional elaborate de Rail Net Europe

https://rne.eu/wp-content/uploads/HB_Ad_Hoc_Management_4.0_2024-12-10.pdf

CFR va răspunde într-un termen cât mai scurt cu putință și, în orice caz, în următoarele 5 zile lucrătoare, unor cereri de ultim moment pentru trase individuale.

Informațiile privind capacitățile de infrastructură neutilizate și disponibile sunt puse la dispoziția tuturor solicitanților care ar putea fi interesați să utilizeze aceste capacități.

CFR poate efectua, dacă este cazul, o evaluare a necesității menținerii unei rezerve de capacitate de infrastructură, în cadrul graficului de circulație definitiv, care să îi permită să răspundă rapid cererilor previzibile de ultim moment pentru capacități.

Rezerva de capacitate se stabilește conform procedurilor interne ale CFR.

4.5.4 Revocarea traselor

CFR poate impune renunțarea la o trasă (revocarea unei trase) care nu a fost utilizată o anumită perioadă, conform art. 13 din HG. 1696/2006 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară:

"dacă aceasta nu a fost utilizată o anumită perioadă:

(i) pentru trenuri de călători - 45 de zile consecutive;

(ii) pentru trenuri de marfă - sub 20% în ultimele două luni."

4.5.5 Procesul de coordonare

CFR urmărește îndeplinirea procedurilor de alocare și urmărește alocarea traselor pe o bază echitabilă și nediscriminatorie și cu respectarea prevederilor legale.

În cazul în care, pe parcursul procesului de programare prevăzut anterior, CFR se confruntă cu existența unor conflicte, va încerca ca printr-o coordonare a cererilor să asigure o cât mai bună armonizarea a tuturor cerințelor.

Principiile care reglementează procedura de coordonare sunt definite și sunt arătate în [Anexa 20.a](#).

Pentru aceasta CFR va propune OTF trase diferite de cele care au fost solicitate.

Soluționarea eventualelor conflicte de trase se va face prin consultarea CFR cu OTF respectivi, în conformitate cu prevederile art. 46 alin. (2) din Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare.

CFR va comunica către OTF, în scris, modul de soluționare în termen de maxim 10 zile lucrătoare.

4.5.6 Procesul de rezolvare a conflictelor

În eventualitatea unor diferende în legătură cu alocarea capacităților de infrastructură, este pus la dispoziție un sistem de soluționare a diferendelor pentru rezolvarea promptă a acestora. Principiile care reglementează procesul de rezolvare a conflictelor sunt definite și sunt arătate în [Anexa 20.b](#).

OTF poate adresa către CFR o contestație privind alocarea capacităților de infrastructură. CFR va comunica către OTF, în scris, modul de soluționare în termen de maxim 10 zile lucrătoare.

4.6 Infrastructură saturată

În situația în care, după coordonarea traselor solicitate și după consultarea solicitanților, se dovedește că satisfacerea favorabilă a tuturor cererilor de capacități de infrastructură este imposibilă, CFR va declara imediat secțiunea de infrastructură respectivă ca fiind infrastructură cu capacitate saturată. Se va proceda în mod similar și în cazul infrastructurilor despre care se poate prevedea ca într-un viitor apropiat vor avea o capacitate insuficientă, conform art. 47, pct. (1) din Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare. Poate fi declarată infrastructură cu capacitate saturată și infrastructura din stații de cale ferată pe anumite perioade (24 de ore sau alte intervale orare)

Lista distanțelor declarate de CFR ca fiind secțiuni de infrastructură cu capacitate saturată este prezentată în [Anexa 21](#).

Criteriile de prioritate în alocarea capacităților de infrastructură saturată sunt stabilite prin Ordin al MT și sunt prezentate în [Anexa 22](#).

CFR analizează anual capacitățile de infrastructură, în cadrul procesului de elaborare a mersului de tren următor, în vederea stabilirii restricțiilor de capacități care nu permit ca cererile de trase să poată fi satisfăcute în mod corespunzător.

De asemenea ori de câte ori este cazul (de exemplu programare de noi lucrări de reabilitare), atunci când capacitățile de infrastructură sunt sensibil reduse, CFR elaborează analize de capacitate și declară, dacă este cazul, secțiile cu capacitate de infrastructură saturată. În cazul în care infrastructura a fost declarată saturată, administratorul infrastructurii efectuează o analiză a capacității, conform prevederilor art. 50 din Legea 202/2016, dacă nu a fost deja introdus un plan de îmbunătățire a capacității, conform prevederilor art.51 din aceeași lege.

Pe secțiile declarate cu infrastructură saturată, CFR poate impune renunțarea la o trasă (revocarea unei trase) care, pe o perioadă de cel puțin 30 de zile nu a fost utilizată, conform art. 52(2) din Legea 202/2016.

Revocarea trasei se poate face dacă neutilizarea acesteia nu s-a datorat unor cauze de altă natură decât cea economică, independente de voința solicitantului.

4.7 Transporturi excepționale sau cu mărfuri periculoase

OTF trebuie să avizeze către CFR circulația unui transport excepțional (ca dimensiune de gabarit, sarcină pe osie sau sarcină pe metru liniar, vagoane speciale etc.), sau cu mărfuri periculoase la solicitarea alocării trasei sau cel mai târziu la programarea în circulație a trenului cu un astfel de transport, în vederea asigurării tratării acestuia.

4.8 Reguli privind modificarea, anularea sau neutilizarea traselor

4.8.1 Modificarea trasei la cererea solicitantului

Se pot accepta numai modificări minore asupra trasei în conformitate cu reglementările RNE de la adresa:

https://rne.eu/wp-content/uploads/HB_Path_Modification_Management_4.0_2023-12-05.pdf

la Annex B – Minor/Major Modification of Allocated Paths

Aceste modificări nu trebuie să aibă impact asupra traselor altor OTF.

În cazul în care se solicită modificări majore, trasa inițială (sau o anumită porțiune a acesteia) trebuie anulată iar modificările majore se consideră ca o nouă solicitare de trasă, aceasta fiind tratată în funcție de momentul solicitării raportat la planul de mers vizat.

4.8.2 Modificarea trasei de către administratorul infrastructurii

În cazul unor perturbări ale circulației trenurilor, provocate de o problemă de natură tehnică, de un accident feroviar, de condițiile meteo nefavorabile sau de altă situație imprevizibilă, CFR este abilitat să ia toate măsurile necesare pentru restabilirea situației normale. În același timp avizează organismele interesate. Avizarea și cercetarea accidentelor și a incidentelor feroviare se face în conformitate cu Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate aprobat prin HG 117/2010.

https://rne.eu/wp-content/uploads/HB_Path_Alteration_3.0_2023-05-31.pdf

Principii

În cazuri urgente, în urma cărora infrastructura este temporar inutilizabilă, trasele alocate pot fi anulate fără preaviz, pe durata necesară pentru restabilirea circulației. CFR poate solicita OTF să-i pună la dispoziție mijloacele care estimează că sunt cele mai adecvate în scopul restabilirii în cel mai scurt timp a situației normale, în condițiile stabilite în contractul de acces și în reglementările în vigoare.

În asemenea cazuri, CFR stabilește împreună cu OTF implicați rute alternative de circulație, iar perceperea TUI se face pentru ruta inițială directă.

Reguli operaționale

Pentru redresarea circulației trenurilor afectată de perturbări ale graficului de circulație se aplică prevederile Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr. 005/2005 aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr. 1.816 din 26 octombrie 2005, cu modificările și completările ulterioare și Regulamentului de semnalizare nr.004/2006, aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr. 1.482 din 04 august 2006 cu modificările și completările ulterioare.

Probleme prevăzute (programate)

În cazul afectării circulației trenurilor datorită unor probleme prevăzute sau programate (cum ar fi de exemplu închiderile de linie) OTF sunt avizați în timp util, în conformitate cu prevederile convenite în cadrul art. 9 din contractul cadru de acces pe infrastructura feroviară și în Legea 202/2016, Anexa VII, și sunt oferite rute alternative de circulație.

Probleme neprevăzute

În cazul perturbării circulației trenurilor datorită unor probleme neprevăzute (cum ar fi închiderile accidentale de linie), pentru redresarea circulației se aplică prevederile din Instrucțiunile în vigoare.

Restricții temporare de capacitate în trafic internațional

Coordonarea cu administratorii de infrastructură din țările vecine în ceea ce privește restricțiile de capacitate care ar putea implica o anulare, o redirecționare a unei trase sau o înlocuire cu alte moduri se face pe baza principiilor enunțate în Anexa VII la Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic European. Totodată, de referință pentru derularea procesului de coordonare este ghidul RNE referitor la gestionarea restricțiilor temporare de capacitate care poate fi accesat la adresa web:

https://rne.eu/wp-content/uploads/2022/12/HB_TCR_2.0_2022-12-06.pdf

În urma coordonării se stabilește eventuala deviere a traselor prin alte puncte de frontieră (în special în cazul închiderilor totale), iar trasele se adaptează de comun acord. În acest proces se pot coopta și OTF. Soluțiile identificate împreună cu modificările concrete de trase se aduc la cunoștința OTF.

4.8.3 Neutilizarea capacităților alocate

În cazul neutilizării de către un solicitant a capacităților alocate se procedează conform cu HG 1696/2006 - Regulamentul pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară.

4.8.4 Anularea traselor la cererea solicitantului

Anularea sau revocarea (în cazul neutilizării) traselor alocate la cererea solicitantului se face în condițiile HG 1696/2006 - Regulamentul pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară și Manualului pentru procedurile de anulare traselor la cererea solicitanților:

https://rne.eu/wp-content/uploads/2023/05/2023-05-31/Path_Cancellation_1.0_2023-05-31.pdf

4.8.5 Suspendarea accesului la infrastructura feroviară

CFR poate suspenda accesul pe infrastructura feroviară al MR/trenurilor OTF, în cazul depistării unor nereguli tehnice care pot afecta siguranța circulației feroviare, în conformitate cu Anexa 11 din Contractul de acces.

De asemenea, în cazul întârzierii la plată față de termenul de scadență a facturii aferente TUI, CFR suspendă temporar (total sau parțial), accesul pe infrastructura feroviară pentru trenurile OTF care depășesc termenele de plată al TUI, dacă întârzierea la plată este mai mare de 3 zile lucrătoare pentru OTF care nu are constituită o garanție, sau 15 zile calendaristice pentru OTF care are constituită garanție.

Condițiile și modul de aplicare a acestei măsuri este prezentat în art. 5.9.1 lit. a) din DRR.

4.9 Procesul de reproiectare a mersului de tren (TTR – Timetable Redesign)

4.9.1 Obiective TTR

TTR este proiectul de simplificare, unificare și consolidare a îmbunătățirilor aduse sistemului de elaborarea a mersului de tren european, în vederea creșterii semnificative a competitivității transportului feroviar.

Astfel, este necesară o reproiectare sistematică a proceselor de elaborarea a mersului de tren, deoarece acestea diferă considerabil de la o țară la alta, făcând dificilă cooperarea internațională.

În pofida importanței crescânde a traficului feroviar internațional, sistemul actual duce la întârzieri inutile din cauza lucrărilor de reabilitare a infrastructurii feroviare care sunt insuficient coordonate și a graficelor de circulație nearmonizate. În plus, actualele produse de capacitate (trase) furnizate în prezent de administratorii de Infrastructură nu răspund tuturor nevoilor pieței.

Pentru remedierea situației nesatisfăcătoare, atât RailNetEurope (RNE), cât și Forum Train Europe (FTE), susținute de Asociația Europeană a Transportatorilor Feroviari de Marfă, au convenit faptul că sunt necesare modificări ale acestor proceduri și au lansat proiectul TTR.

Informații detaliate legate de acest proiect pot fi găsite pe :

<https://rne.eu/ttr> și <https://www.forumtraineurope.eu/services/ttr>

4.9.2 Componente de proces

Procesul TTR este construit în jurul următoarelor componente:

Faza de Planificare avansată	Strategia de Capacitate		
	Modelul de Capacitate		
	Împărțirea Capacității		
	Planificarea Capacității și Publicarea ofertei de alocare a capacității		
Faza de Cerere de Capacitate	Cereri de Trase/Capacitate		
	Cereri de Capacitate anuale (inclusiv cererile întârziate)	Cereri de Planificare continuă	Cereri Ad Hoc
		Alocarea de trase/Capacitate de infrastructură	Alocarea de trase
	Modificare/Schimbare/Anulare trasă		
	Exploatarea feroviară		

Componentele esențiale sunt descrise detaliat mai jos.

Strategia de capacitate (de la X*-60 luni până la X*-36 luni):

- reprezintă planificarea pe termen lung a capacității a administratorului de infrastructură pentru o anumită secțiune de infrastructură, o parte a rețelei sau întreaga rețea.
- scopul principal al strategiei de capacitate este de a oferi o primă imagine de ansamblu asupra capacității disponibile pe infrastructură în viitor și a nevoilor viitoare de capacitate.
- permite administratorului de infrastructură să transmită nevoile viitoare de capacitate administratorilor de infrastructură vecini și solicitanților și să convină asupra principiilor care trebuie utilizate pentru construirea modelului de capacitate.

Modelul de capacitate (de la X*-36 până la X*-18 luni) cu împărțirea capacității:

Oferă o imagine de ansamblu asupra capacităților disponibile și conține:

- restricțiile de capacitate care afectează secțiile respective pe perioada planului de mers vizat;
- capacitatea destinată alocării pe tipuri de trafic pentru planul de mers anual;
- planificarea multianuală prin propagare;
- capacitatea destinată solicitărilor de trase de ultim moment și rezerva de capacitate.

Principalele beneficii obținute de la un Model de Capacitate sunt, în primul rând, transparența în utilizarea capacității și, în al doilea rând, detectarea potențialelor conflicte de capacitate și congestii într-un stadiu incipient, oferind mai mult timp pentru a putea lua măsuri.

Coordonarea internațională a restricțiilor temporare de capacitate RTC:

- RTC pot apărea în cazul lucrărilor de întreținerii, modernizării sau construirii de noi infrastructuri și au impact asupra capacității disponibile. În funcție de durată și impactul asupra traficului, acestea se împart în RTC cu impact major, mare, mediu și mic, precum și alte restricții. RTC sunt necesare pentru a menține infrastructura și echipamentele acesteia în parametrii proiectați și pentru a permite dezvoltarea infrastructurii în conformitate cu nevoile pieței de transport.

Studiile de fezabilitate sunt cerute de către solicitanți cu scopul de a obține informații privind fezabilitatea unei solicitări înainte de a o transmite administratorului de infrastructură.

Cu toate acestea administratorul de infrastructură nu este obligat să răspundă la un studiu de fezabilitate. Prin urmare, rezultatul studiului de fezabilitate nu este un angajament pentru alocarea de trase.

Studiile de fezabilitate sunt descrise în capitolul 4.9.3.4

Solicitari de alocare trase/capacități de infrastructură:

- Capacitate pentru cereri anuale: Capacitatea va fi coordonată la un termen-limită definit sau pusă la dispoziție pentru cererile plasate după acest termen-limită.
- Capacitate pentru cereri de planificare continuă (rolling planning): capacitate dedicată bazată pe benzi de capacitate pentru o fereastră de timp sau o trasă definită, cu termene-limită de solicitare specifice.
- Capacitate pentru cereri ad-hoc: Capacitate neplanificată sau capacitate reziduală pentru cererile transmise după X-2.
- Capacitate pentru cereri ad-hoc pe termen scurt: capacitate neplanificată sau capacitate reziduală pentru cererile depuse cu mai puțin de 30 de zile înainte de data de circulație a trenului.

Instrumentul european de gestionare a capacităților (ECMT) este un instrument software pentru administratorii de infrastructură /organisme de alocare și solicitanți, care îi ajută pe administratorii de infrastructură să coordoneze și să publice modelele de capacitate și oferta de capacitate (capacitatea distribuită), precum și solicitanții să depună anunțuri privind necesitățile de capacitate.

Accesul la ECMT este gratuit. Un cont de utilizator poate fi solicitat prin intermediul următorului link: <https://ecmt-online.rne.eu/user/register>.

Mai multe informații pot fi găsite pe <https://ecmt-online.rne.eu/>.

4.9.3 Implementarea

CFR participă la implementarea proiectului la nivel național conform proiectului TTR conform calendarului elaborat la nivelul RNE.

Detalii privind calendarul de implementare a procesului TTR se pot găsi pe site-ul:

https://rne.eu/wp-content/uploads/Long_Description_of_the_TTR_process_V4.0_2024-12-10.pdf#page=8

[ACP-Deadlines—Calendar-Year-2026.pdf](#) Ca parte a procesului de implementare a proiectului TT, în anul 2023 CFR a elaborat Strategia de Capacitate pentru planul de mers 2025/2026 pe secțiunile de circulație aflate pe coridoarele de marfă RFC 7 și RFC 9, precum și pe rutele alternative ale acestora. De asemenea CFR a publicat Strategia de Capacitate atât pe site-ul propriu (www.cfr.ro), cât și pe site-ul Rail Net Europe (www.rne.eu).

4.9.3.1 Strategia de capacitate

CFR a decis să definească Strategia de Capacitate pentru mersul de tren 2029 pentru secțiunile de circulație aflate pe coridorul de marfă Rin-Dun[re, precum și pe rutele alternative ale acestora.

Datele de trafic au fost armonizate cu administratorii de infrastructură din Ungaria (MAV) și Bulgaria (NRIC).

În conformitate cu procesul comun prevăzut în Manualul de proceduri pentru strategia de capacitate, CFR publică în DRR, [Anexa 4.a](#), precum și pe pagina web a RNE (<https://rne.eu/capacity-management/capacity-strategies/>).

Calendarul de elaborare a Strategiei de Capacitate este:

Momentul inițial al procesului	Definirea procesului
X – 60	Începerea procesului
X - 60 la X – 54	Colectarea datelor și realizarea primului proiect
X - 54 la X – 36	Armonizarea cu rețelele feroviare vecine
X – 39	Publicarea proiectului Strategiei de capacitate în DRR 2026 Anexa 4 a și pe site-ul https://rne.eu/ .
X – 39 la X – 37	Transmiterea eventualelor comentarii/observații (email dr.cfr@cfr.ro)
X - 36	Publicarea Strategiei de Capacitate în DRR 2026 Anexa 4 a și pe site-ul https://rne.eu/ .
X - 36 la X – 12	Actualizarea Strategiei (atunci când este cazul)

4.9.3.2 Modelul de capacitate

Pe baza principiilor de planificare a traficului și restricțiilor temporare de capacitate (TCR), care sunt publicate în Strategia de Capacitate 2028, CFR construiește Modelul de Capacitate pentru secțiunea de infrastructură Curtici – Simeria, ce se publică cu 18 luni înainte de data intrării în vigoare a planului de mers respectiv.

Acesta conține: restricțiile de capacitate care afectează secțiile respective pe perioada planului de mers vizat, capacitatea destinată alocării pe tipuri de trafic (călători, marfă) pentru planul de mers anual, planificarea multianuală prin propagare, capacitatea destinată solicitărilor de trase de ultim moment și rezerva de capacitate.

Principalele beneficii obținute de la un Model de Capacitate sunt, în primul rând, transparența în utilizarea capacității și, în al doilea rând, detectarea potențialelor conflicte de capacitate și congestii într-un stadiu incipient, oferind mai mult timp pentru a putea lua măsuri.

Sursa datelor pentru întocmirea Modelului de Capacitate:

- Strategia de capacitate.
- Autorități competente: fluxurile de trafic așteptate din Contractele de Servicii Publice
- Autorități competente: finanțarea disponibilă pentru proiecte noi de modernizare a infrastructurii sau a M.R.

- Solicitări de planificare multianuală prin propagare (rolling planning)
- Anunțuri privind nevoile de capacitate
- Date istorice despre serviciile feroviare operate în anii anteriori.
- Analize proprii (estimări și ipoteze proprii privind evoluțiile viitoare ale pieței)
- Acorduri-cadru

Volumele disponibile pentru traficul de călători și marfă pot fi împărțite între:

- capacitatea disponibilă pentru cererile anuale de TT (a se vedea capitolul 4.9.2);
- capacitatea garantată pentru cererile ad-hoc (a se vedea capitolul 4.9.2);
- capacitatea garantată pentru cererile de planificare continuă (a se vedea capitolul 4.9.2);
- (dacă este disponibilă) Capacitate neplanificată.

Modelul de Capacitate se publică la X-21 ca proiect și la X-18 în formă finală în aplicația ECMT (<https://ecmt-online.rne.eu>).

4.9.3.2.1 Anunțurile privind nevoile de capacitate

Nevoile de capacitate (CNA) sunt un nou mijloc prin care solicitanții pot contribui la planificarea anticipată a capacității.

Deocamdată RNE are în curs de dezvoltare modul de elaborare a noilor faze ale CNA, motiv pentru care s-a decis suspendarea temporară a aplicării acestor procese pentru mersul de tren 2028.

4.9.3.3 Oferta de alocare a capacității

Oferta de alocare a capacității reprezintă o rafinare a modelului de capacitate având ca rezultat o repartizare precisă pentru diferitele tipuri de capacitate și diferite tipuri de solicitări, în funcție de momentul transmiterii acestora.

Oferta de alocare a capacității cuprinde:

- capacitățile de infrastructură disponibile pentru a fi alocate solicitanților;
- capacitățile de infrastructură care nu sunt disponibile pentru alocare.

Pentru planul de mers 2024/2025, în scopul consultării, solicitanții vor primi un proiect al ofertei de capacitate înainte de publicarea finală, conform calendarului prevăzut în anexa 18 și procedurilor stabilite în DRR la pct. 4.5.1, 4.5.2 și 4.5.3.

4.9.3.4. Studiu de fezabilitate

Solicitanții pot depune cereri de studii de fezabilitate cel mai devreme de la X-15. În cazul unei solicitări internaționale, studiul va fi elaborat în comun de către administratorii de infrastructură în cauză. Studiile de fezabilitate pot fi solicitate din diverse motive, inclusiv, de exemplu, studiul traseului traficului nou, oferta de capacitate publicată nu oferă suficiente informații solicitantului etc.

Studiile de fezabilitate nu conduc, în principiu, la o revizuire a partiționării capacităților (a se vedea 4.9.3.2).

Pentru cele mai bune rezultate, se recomandă solicitanților să utilizeze sistemul de coordonare a trasei PCS (<https://pcs-online.rne.eu>) pentru solicitarea studiilor de fezabilitate.

Descrierea detaliată a solicitărilor de studii de fezabilitate poate fi găsită în Manualul de proceduri pentru studii de fezabilitate: https://rne.eu/wp-content/uploads/hb_feasibility_studies_1.0_2021-12-07_2.pdf

4.9.4 Proiecte pilot TTR

CFR nu participă la niciun proiect pilot TTR.

4.10 Principiile de alocare a capacității de infrastructură pe Coridoarele Europene Feroviare de marfă (RFC)

Toate regulile privind solicitanții, utilizarea C-OSS (One stop Shop de Coridor) și a produselor sale — Trasee pre-aranjate (PaPs) și Capacitatea de rezervă (RC) — și modul de a le comanda sunt explicate în [Anexa 4.b](#). Procesele, prevederile și etapele legate de PaPs și RC se referă la Regulamentul (UE) Nr. 913/2010 și sunt valabile pentru toți solicitanții. Pentru toate celelalte aspecte, sunt aplicabile condițiile relevante prezentate în alte capitole ale DRR.

Înapoi la **CUPRINS**

Cap. 5 SERVICII ȘI TARIFE



5.1 Introducere

Serviciile prestate de CFR către OTF sunt în principal cele prevăzute în Anexa nr. II la Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare, și sunt structurate în următoarele categorii:

1. Pachetul minim de acces (pct. 1 din Anexa nr. II la Legea 202/2016)
2. Serviciile furnizate în cadrul infrastructurilor de servicii și serviciile de acces, inclusiv accesul pe calea ferată, la infrastructurile de servicii, în cazul în care acestea există, și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri (pct. 2 din Anexa nr. II la Legea 202/2016). Aceste servicii sunt prezentate în Cap. 7;
3. Servicii suplimentare (pct. 3 din Anexa nr. II la Legea 202/2016);
4. Servicii auxiliare (pct. 4 din Anexa nr. II la Legea 202/2016)

La solicitarea OTF, CFR poate asigura și alte servicii în plus față de cele prevăzute în Legea 202/2016, în funcție de posibilități, cum ar fi:

- Servicii pentru întocmirea de trase;
- Servicii pentru efectuarea de experimente pentru sporirea tonajelor de remorcat sau modificarea modului de remorcare;
- Servicii pentru reluarea activității în cazul suspendării activității de mișcare;
- Serviciul pentru conducerea operativă a circulației trenurilor pe secțiile neinteroperabile închiriate;

5.2 Principii privind tarifele și modul de tarificare

În vederea asigurării unui cadru unitar în domeniul tarifării infrastructurii feroviare, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar - CNSDF - a elaborat "*Ghidul privind principiile de tarificare aplicabile infrastructurii feroviare și a infrastructurilor de servicii*" care este prezentat la adresa web:

<https://www.consiliulferoviar.ro/wp-content/uploads/2025/03/Ghid-tarifare.pdf>

Pentru serviciile asigurate de CFR privind utilizarea infrastructurii feroviare, sistemul de tarificare cuprinde două grupe de tarife care se aplică în mod nediscriminatoriu pentru toți OTF în condiții similare de transport:

A. Tarifal de utilizare al infrastructurii feroviare (TUI);

TUI reprezintă tariful plătit de către operatorii de transport feroviar (OTF), pentru accesul pe infrastructura feroviara publică administrată de CFR.

TUI se calculează și încasează de CFR pentru asigurarea circulației trenurilor în cadrul pachetului minim de acces definit la punctul 1 din Anexa nr. II la Legea nr. 202/2016.

Valoarea TUI se determină la nivelul costurilor directe înregistrate de CFR pentru asigurarea funcționării infrastructurii feroviare conform art. 31(3) din Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european (și care reprezintă transpunerea Directivei UE 2012/34 privind crearea spațiului feroviar unic european).

În același timp, determinarea costurilor aferente TUI este în concordanță prevederile „Regulamentului (UE) 2015/909 privind modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploatarei serviciului de transport feroviar” Regulamentul precizează principiile de eligibilitate ale costurilor directe aferente TUI din costurile totale ale administratorului de infrastructura și indică modurile de determinare ale acestora.

Informații detaliate privind serviciile asigurate în cadrul punctului 1 din Anexa II la Legea 202/2016 (pachetul minim de acces) precum modul de stabilire a TUI sunt prezentate în cadrul art. 5.3. din acest Capitol.

B. Tarife pentru servicii adiționale sau conexe (TSA).

TSA referite în unele prevederi normative și ca tarife conexe, reprezintă o grupă de tarife adiționale TUI, care se calculează și încasează de CFR pentru asigurarea serviciilor definite la punctele 2, 3 și 4 din Anexa nr. II la Legea nr. 202/2016.

TSA cuprind și tarife pentru serviciile furnizate de CFR în plus față de cele din Anexa II la Legea 202/2016.

Valoarea și modul de aplicare al acestor tarife este stabilită de către CFR, astfel încât să nu se depășească costul furnizării lor, plus un profit rezonabil de 3%, în conformitate cu prevederile legale aplicabile (Legea 202/2016, Contractele de activitate ale CFR, HG 581/1998). Costurile de furnizare cuprind cheltuieli cu munca vie și cheltuieli materiale la care se adaugă cheltuieli generale de administrație (CGA).

Excepție face Tariful de acces al convoaielor de manevră la/de la infrastructura feroviară CFR care face parte din serviciul de acces la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii (din cadrul pct 2, Anexa II la Legea 202/2016) și care este determinat la nivelul costurilor directe în conformitate cu prevederile art. 31.3 din Legea 202/2016.

Detalierea serviciilor furnizate de CFR în cadrul punctelor 3 și 4 din Anexa II la Legea 202/2016 (serviciile suplimentare și serviciile auxiliare) și a tarifelor aferente este prezentată în cadrul art. 5.4. respectiv 5.5 din acest Capitol.

Informații asupra serviciilor furnizate de CFR în cadrul punctului 2 din Anexa II la Legea 202/2016 și a tarifelor aferente sunt prezentate în cadrul Secțiunii 7 - Infrastructuri de servicii.

Servicii și tarife aferente gestionarilor de infrastructură neinteroperabilă

Informații despre serviciile furnizate de gestionarii de infrastructură pe secțiile neinteroperabile închiriate de aceștia, precum și informațiile despre tarifele aferente acestor servicii, sunt publicate pe paginile web ale gestionarilor de infrastructură menționate în [Anexa 7.a](#) la DRR. Tarifele aferente serviciilor furnizate de gestionarii de infrastructură pe secțiile neinteroperabile închiriate sunt prezentate în [Anexa 7.b](#).

5.2.1 Aplicarea altor tarife aferente TUI (din Legea nr. 202/2016)

Deocamdată pe rețeaua CFR nu se aplică tarife suplimentare pentru cazurile de insuficiență (saturare) a capacității de infrastructură (art. 31(4) din Legea 202/2016).

De asemenea CFR nu aplică modificări ale TUI pentru a ține cont de costurile efectelor asupra mediului determinate de exploatarea feroviară, (art. 31(5) din Legea 202/2016).

CFR nu aplică în prezent excepții de la principiile de tarifare așa cum sunt acestea definite în art. 32 al Legii nr.202/2016.

5.2.2 Lista segmentelor de piață

Lista segmentelor de piață folosite în cadrul tarifării infrastructurii feroviare este următoarea:

1. Trafic de călători;
2. Trafic de marfă;
3. Transport combinat (multimodal);
4. Locomotive izolate.

5.2.3 Garanții financiare

Pentru a garanta îndeplinirea obligațiilor financiare ale OTF față de CFR, CFR solicită constituirea de către OTF/solicitanți a unei garanții financiare în condițiile prevăzute în Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2015/10 al Comisiei Europene din 06 ianuarie 2015 privind criteriile aplicabile solicitanților de capacitate de infrastructură feroviară.

Garanția financiară este solicitată de CFR în condițiile în care o firmă specializată de evaluare a ratingului de credit indică dificultăți ale OTF în efectuarea plăților de către OTF.

CFR a contractat serviciul de evaluare a ratingului de credit cu o firmă specializată de evaluare a riscului, care acordă un scor (punctaj) de evaluare pe o scală între 0 (risc extrem de crescut) și 10 (risc extrem de scăzut).

Pragul stabilit de CFR pentru constituirea garanțiilor financiare pentru contractele cu începere de la 09.12.2018 îl reprezintă nivelul scorului de rating de credit sub valoarea 4 (risc peste nivelul mediu).

OTF al căror scor de rating de credit, stabilit de către firma de evaluare este sub acest prag, trebuie să constituie o garanție care să acopere valoarea previzionată a TUI pentru cel puțin două luni de trafic.

Această prevedere se aplică în mod nediscriminatoriu tuturor OTF a căror evaluare se situează sub pragul stabilit.

Detalii privind garanția se găsesc în capitolul 5 din contractul de acces standard ([Anexa 14](#) la DRR).

5.3 Pachetul minim de acces și tariful de utilizare a infrastructurii (TUI)

5.3.1 Servicii pentru pachetul minim de acces

Pachetul minim de acces reprezintă prestațiile furnizate de CFR pentru a permite cel puțin tranzitul unui tren pe rețea, fără servicii de manevră sau (re)alimentare.

În conformitate cu prevederile Legii 202/2016, CFR furnizează oricărui solicitant/OTF, în mod nediscriminatoriu, în funcție de disponibilitatea infrastructurii feroviare, pachetul minim de acces, care cuprinde:

- a) Tratarea cererilor pentru acordarea de capacitate de infrastructură feroviară;

Reprezintă activitatea de analizare a cererilor de capacitate a solicitanților pentru circulația trenurilor între două stații ale rețelei feroviare, în principiu pe perioada de valabilitate a unui mers de tren, în funcție de capacitatea și caracteristicile rutei solicitate. Aceasta include determinarea timpilor de mers, elaborarea și asamblarea traselor pentru proiectarea graficului de circulație al trenurilor precum și alocarea traselor. Aceasta include și elaborarea de trase suplimentare și programarea trenurilor de marfă. Pentru trenuri special comandate și pentru cele cu circulație ocazională această prestație este tarifată separat.

- b) Dreptul de utilizare a capacităților de infrastructură acordate;

Reprezintă dreptul de utilizare a capacităților de infrastructură acordate, conform prevederilor Anexei II, pct. 1 lit. b) la Legea 202/2016.

- c) Utilizarea infrastructurii feroviare, inclusiv a macazurilor și a joncțiunilor;

Reprezintă utilizarea propriu-zisă a infrastructurii feroviare a trenurilor OTF conform traselor alocate și/sau a programului de circulație.

- d) Conducerea traficului feroviar, inclusiv semnalizarea, reglementarea, activitatea de dispecerat precum și comunicarea și furnizarea de informații privind circulația trenurilor;

Reprezintă activitatea de dirijare a traficului feroviar la nivelul structurilor organizatorice regionale și la nivelul stațiilor de cale ferată prin intermediul instalațiilor de semnalizare și siguranță, precum 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);

Reprezintă punerea la dispoziția vehiculelor feroviare cu tracțiune electrică ale OTF a elementelor sistemului de alimentare cu energie electrică de tracțiune a liniei de contact necesare distribuției acesteia, acolo unde aceste există (liniile electrificate).

- f) Toate celelalte informații necesare introducerii sau operării serviciilor pentru care au fost acordate capacitățile de infrastructură.

Reprezintă punerea la dispoziția OTF datelor privind programarea trenurilor și starea infrastructurii. Aceasta se realizează în principal prin intermediul sistemelor informatice care permit OTF să programeze și să localizeze trenurile proprii.

De asemenea CFR asigură serviciul de detectare a cutiilor osiilor supraîncălzite (DCOS) pentru materialul rulant al trenurilor OTF în circulație, în funcție de disponibilitatea echipamentelor specifice. Detalii sunt prezentate la art. 5.5.3.

5.3.2 Tariful de utilizare a infrastructurii

Pentru asigurarea pachetului minim de prestații prevăzut în Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare și în contractele de acces, CFR percepe un tarif de utilizare al infrastructurii (TUI).

TUI se percepe pentru deplasarea pe infrastructura feroviară administrată de CFR a unui tren între două puncte (stații) ale rețelei, fără servicii de manevră sau (re)alimentare. TUI se aplică în mod nediscriminatoriu pentru toți OTF, pentru condiții similare de transport.

Modul de alocare a costurilor directe aferente pachetului minim de acces (PMA) este prezentat în [Anexa 25.c](#). Acest mod de alocare este valabil începând de la 01.03.2024 și este în vigoare până la o nouă modificare a acestuia.

a) Metodologia de calcul al TUI

TUI se calculează pe baza unei metodologii aprobate, conform prevederilor legale, prin Contractul de activitate și performanță al Companiei Naționale de Căi Ferate "C.F.R." - SA. Contractul de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2021-2025, aprobat prin HG nr. 920/2021, este prezentat în [Anexa 24.a](#). Extrasul cu **Metodologia de calcul a TUI** este prezentat în [Anexa 25.a](#).

Metodologia de calcul a TUI se bazează pe următoarele elemente:

- distanța parcursă de tren;
- tonajul brut al trenului;
- tipul de trafic: marfă sau călători;
- ruta de circulație;
- clasa liniei
- dotarea cu sisteme de electrificare pentru asigurarea curentului de tracțiune.

b) Clasele de linie (secțiile) pentru calculul TUI

Modul de încadrare a unei secții TUI într-o clasă de linie pentru calculul TUI este prezentat în metodologia de calcula TUI.

Lista de secții pentru calculul TUI, încadrate pe clase de linii, menționată în metodologie, este aprobată prin Actul adițional nr. 1 pentru anul 2025 la Contractul de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2021-2025, prezentat în [Anexa 24.b](#). Extrasul cu Lista secțiilor pentru calculul TUI este prezentat în [Anexa 25.b](#). În prezent rețeaua CFR este împărțită în peste 1300 secții pentru calculul TUI.

c) Valorile elementelor tarifare de bază pentru calculul TUI

Elementele tarifare de bază sunt cele care determină de fapt valoarea TUI pentru un tren circulat. Acestea reprezintă costurile directe medii pe km, înregistrate de CFR pentru asigurarea funcționării infrastructurii feroviare pentru circulația unui tren pe fiecare clasă de linie, cum ar fi cele pentru mentenanța și reparația liniilor în funcție de tonajul trenurilor, cele pentru activitățile de circulație (management trafic și semnalizare) și cele pentru electrificare.

Valorile elementelor tarifare de bază pentru calculul TUI pentru fiecare clasa de TUI și pe tip de trafic de marfă sau călători menționate în metodologie se stabilesc de către CFR SA, în baza principiilor privind alocarea costurilor directe pentru calculul TUI prezentate în [Anexa 25.c](#). Aceste principii sunt elaborate în conformitate cu prevederile din Contractul de activitate și performanță al CFR SA pentru perioada 2021-2025, ale Legii nr.202/2016 și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/909.

Valorile elementelor tarifare de bază pentru calculul TUI valabile pentru perioada mersului de tren 2022-2023 sunt prezentate în Anexa în paragraful 1.2 din [Anexa 26.a](#)

Valorile elementelor tarifare de bază pentru calculul TUI valabile pentru perioada mersului de tren 2024-2025 și 2025-2026 sunt prezentate în paragraful 1.1 din [Anexa 26.a](#)

La stabilirea noilor valori ale elementelor tarifare de bază au fost avute în vedere următoarele :

- creșterea costurilor cauzate de majorările prețului la energie și combustibil folosite pentru funcționarea infrastructurii feroviare publice;
- s-a menținut micșorarea factorului de tonaj (Ft) pentru traficul de marfă de la 0,00025 la 0,00020, având în vedere faptul că structura parcului de vagoane de marfă al OTF s-a îmbunătățit, în sensul că a crescut ponderea vagoanelor cu frânare proporțională cu încărcătura;
- rezultatele proiectului de consultanță realizat pentru CFR de firma First Class Partnerships Limited, pentru serviciul de „Consultanță pentru calculul TUI”.

În urma simulărilor efectuate de către SC Informatica Feroviară cu circulația trenurilor de călători și marfă la nivelul întregii rețele CFR, a rezultat că aplicarea acestor valori conduc la o creștere a sumelor aferente TUI față de perioada anterioară cu o medie 14,43% pentru traficul de călători și 13,86% pentru traficul de marfă cu o medie generală de 14,24%.

d) Calculul TUI

TUI se calculează și pentru fiecare tren circulat, pe baza elementelor prevăzute în metodologie prin aplicarea valorilor elementelor tarifare de bază în formula de calcul a TUI.

Pe liniile de cale ferată dotate cu sisteme de electrificare, TUI include costurile echipamentului electric, numai pentru trenurile care utilizează tracțiunea electrică. Aceasta nu include însă contravaloarea curentului (energiei electrice) de tracțiune care este un serviciu suplimentar și este tratat la articolul 5.4.1.

Pentru circulația locomotivelor izolate (pentru OTF de marfă sau OTF de călători) se ia în considerare tipul de trafic care generează valoarea cea mai mică a TUI, adică valoarea pentru traficul de călători.

Calculul TUI se face conform formulei din metodologie, prin intermediul sistemului informatic Calipso care primește raportările privind circulația trenurilor prin punctele de secționare din sistemul informatic IRIS. Pentru fiecare tren circulat este generat apoi un raport de calcul care cuprinde secțiile pe care a circulat

trenul, clasa acestora și tariful aferent. Lista cu trenurile unui OTF circulate într-o perioadă dată precum și valoarea TUI pentru aceste trenuri este înaintată către OTF în vederea analizării și confirmării. După confirmarea acestora, CFR emite factura către OTF în condițiile și la termenele prevăzute în contractele de acces. Informativ, în paragraful 1.2 din [Anexa 26.a](#) sunt prezentate **exemple de valori unitare ale TUI** în lei/tren-km pentru trenuri de călători și de marfă cu diverse tonaje și pentru secții electrificate sau neelectrificate, corespunzător claselor de linii de la A la D, obținute în urma aplicării metodologiei de calcul a TUI și folosind elementele tarifare de bază menționate anterior.

e) Încasarea TUI

Pentru infrastructura feroviară interoperabilă și pentru infrastructura feroviară neinteroperabilă neînchiriată calculul și încasarea TUI sunt în sarcina CFR.

Pentru infrastructura neinteroperabilă închiriată, calculul și încasarea TUI sunt în sarcina gestionarului acestei infrastructuri, în conformitate cu prevederile Legii 202/2016 și ale [HG 643/2011](#).

TUI se plătește în condițiile și la termenele stabilite prin contractul de acces (vezi [Anexa 14](#) la DRR).

În cazul întârzierii la plată față de termenul de scadență a facturii aferente TUI, CFR suspendă (total sau parțial) accesul pe infrastructura feroviară pentru trenurile OTF aflate în întârziere în conformitate cu prevederile art. 5.9.1 lit. a) din DRR.

f) TUI pentru rute alternative

În baza prevederilor din Contractul de activitate în vigoare, în cazul închiderilor de linii care implică întreruperea traficului sau în cazul secțiunilor de infrastructură cu capacitate saturată, la solicitarea OTF, CFR pune la dispoziție cele mai scurte posibil rute alternative (ocolitoare) de circulație fără aplicarea TUI suplimentar față de ruta de referință, în conformitate cu prevederile contractului de acces.

g) Sistemul de informații al RNE privind TUI

La nivel european, RNE a dezvoltat o aplicație privind Sistemul de Informații privind Tarifarea infrastructurii (SIT) pentru solicitanți. Informațiile sunt furnizate de administratorii de infrastructură sau de organismele de alocare (acolo unde este cazul). Aplicația oferă informații rapide cu privire la tarifele orientative legate de utilizarea infrastructurii feroviare europene și estimează prețul pentru utilizarea traselor internaționale.

Accesul la SIT este gratuit și fără înregistrarea utilizatorului.

Pentru mai multe informații, puteți accesa site-ul web al RNE:

<http://cis.rne.eu> sau să contactați asistența RNE SIT: support.cis@rne.eu.

5.4 Servicii suplimentare și tarifele aferente

În conformitate cu pct. 3 din Anexa II la Legea 202/2016, serviciile suplimentare pot cuprinde:

- a) furnizarea curentului de tracțiune;
- b) preîncălzirea trenurilor de călători;
- c) asistență pentru transporturi excepționale și mărfuri periculoase.

Dacă CFR furnizează unul dintre serviciile suplimentare prezentate, la cererea unui OTF, atunci trebuie să le furnizeze oricărui OTF care solicită acest lucru. Aceste servicii sunt menționate în contractul de acces.

O informare asupra serviciilor suplimentare, aplicabile OIS și a drepturilor pe care le au OTF prin respectarea Regulamentului 2017/2177 se regăsește în "*Ghidul privind serviciile feroviare conexe și infrastructura de servicii*", elaborat de CNSDF și publicat pe site-ul propriu al acestuia. Ghidul poate fi consultat, accesând următorul link:

<https://www.consiliuferoviar.ro/wp-content/uploads/2025/02/Ghid-infrastructura-de-servicii.pdf>

5.4.1 Furnizarea curentului de tracțiune

a) Descrierea serviciului

Furnizarea curentului de tracțiune reprezintă de fapt furnizarea energiei electrice de tracțiune (eet) prin sistemul de alimentare (distribuție) a eet, menționat la paragraful 5.3.1 pct. e), pe căile ferate electrificate, pentru OTF care utilizează material rulant (unități motoare) cu tracțiune electrică.

Furnizarea eet se asigură de „Electrificare CFR” SA, filială a CFR, SC pe baza unui contract de furnizare încheiat de către aceasta cu fiecare OTF care are încheiat în prealabil un contract de acces cu CFR, după cum urmează:

- OTF care dețin unități motoare cu tracțiune electrică trebuie să solicite și să încheie cu „Electrificare CFR” contractul de furnizare înainte de utilizarea acestor unități motoare.

- chiar dacă OTF nu deține material rulant motor cu tracțiune electrică - contractul de furnizare se încheie 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.

Modelul cadru al contractului de furnizare a eet este prezentat în [Anexa 27.a](#).

Pentru detalii privind aceste contracte:

S.C. „Electrificare CFR” S.A.

Adresa: Bd. Dinicu Golescu nr. 38 Sector 1 București
Telefon: 021-3192512
Fax: 021-3119838
Web: www.electrificarecfr.ro
E-mail: secretariat@e-cfr.ro

b) Tarife

Plata energiei electrice (curentului) de tracțiune de către OTF se face pe baza contractului de furnizare a energiei electrice încheiat între SC „Electrificare CFR” SA și OTF, care conține prevederi privind modul de prognoză și urmărire a consumului, valoarea tarifului de furnizare a curentului de tracțiune (Anexa 5 la contractul de furnizare a energiei electrice) și facturarea acestuia.

Metodologia de calcul a tarifului pentru furnizarea curentului de tracțiune prevăzut în Anexa nr. II a Legii nr.202/2016 este prezentată în [Anexa 27.b](#), și este publicată la adresa web a S.C. „Electrificare CFR” S.A.

<https://www.electrificarecfr.ro/metodologie-calcul-si-oferte-furnizare/>

Contractul prevede clauze prin care în cazul întârzierilor la plată, „Electrificare CFR” poate suspenda (prin intermediul CFR) accesul la infrastructura de alimentare cu eet a unităților de tracțiune aparținând OTF în cauză.

5.4.2 Preîncălzirea trenurilor de călători

CFR nu deține infrastructuri pentru serviciul de preîncălzire a vagoanelor de călători. În unele grupe tehnice ale unor stații de călători există instalații electrice pentru preîncălzirea vagoanelor de călători, conectate la contoare separate. Plata energiei aferente se face de către OTF care folosesc instalațiile respective, la un tarif reglementat proporțional cu energia consumată.

5.4.3 Servicii pentru transporturi excepționale și mărfuri periculoase

a) Descrierea serviciului

CFR asigură prestarea serviciilor necesare pentru tratarea transporturilor excepționale și a mărfurilor periculoase în condițiile prevăzute la paragrafele 3.4.4 respectiv 3.4.3 din DRR după cum urmează:

a.1) Pentru analizarea solicitărilor OTF privind circulația unor trenuri cu încărcătură excepțională, CFR furnizează serviciul de verificare a datelor de încărcare conform prevederile regulamentelor în vigoare și a încadrării acestor în caracteristicile rutei de transport precum și de transmitere a aprobării de circulație către toate stațiile și reglatoarele de circulație aferente rutei. În cazuri deosebite se stabilesc condiții speciale de circulație (de ex. vagon de contur)

a.2) Pentru evaluarea caracteristicilor efective ale vagoanelor și încărcăturii care face obiectul transporturilor excepționale, CFR asigură în stațiile de cale ferată servicii de măsurare și verificare a încadrării transporturilor în limite prevăzute în aprobarea de circulație.

a3) CFR asigură asistență și stabilirea de condiții speciale de circulație pentru transporturile cu mărfuri periculoase prevăzute în reglementările interne și internaționale în vigoare.

b) Tarife

Pentru serviciul de la pct. a.1) de mai sus, CFR percepe un Tarif pentru transporturi excepționale a cărui valoare și condiții de aplicare sunt prezentate la pct.3.1 din [Anexa 26.a](#).

Pentru serviciul de la pct. a.2) de mai sus, CFR percepe un Tarif pentru verificarea vehiculelor feroviare cu transporturi excepționale a cărui valoare și condiții de aplicare sunt prezentate la pct.3.2 din [Anexa 26.a](#).

Pentru serviciul de la pct. a.3) de mai sus, CFR nu percepe tarife.

5.5 Servicii auxiliare și tarifele aferente

În conformitate cu pct. 4 din Anexa II la Legea 202/2016, serviciile auxiliare pot cuprinde:

- a) accesul la rețeaua de telecomunicații;
- b) furnizarea de informații suplimentare;
- c) verificarea tehnica a materialului rulant - acest serviciu nu este asigurat de CFR;
- d) servicii de emisie a biletelor de călătorie în stațiile de pasageri;
- e) serviciile de întreținere capitală furnizate în cadrul infrastructurilor dedicate trenurilor de mare viteză sau altor tipuri de material rulant care necesită facilități specifice - Acest serviciu nu este disponibil pe rețeaua CFR;
- f) alte prestații efectuate în plus.

O informare asupra serviciilor suplimentare, aplicabile OIS și a drepturilor pe care le au OTF prin respectarea Regulamentului 2017/2177 se regăsește în "*Ghidul privind serviciile feroviare conexe și infrastructura de servicii*", elaborat de CNSDF și publicat pe site-ul propriu al acestuia. Ghidul poate fi consultat, accesând următorul link:

<https://www.consiliulferoviar.ro/wp-content/uploads/2025/02/Ghid-infrastructura-de-servicii.pdf>

5.5.1 Accesul la rețeaua de telecomunicații

a) Descrierea serviciului

OTF au acces la rețeaua de telecomunicații feroviare terestre și radio care este gestionată de către SC „Telecomunicații CFR” SA și care funcționează sub autoritatea MTI. Informații privind infrastructurile de telecomunicații și serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri sunt prezentate în [Anexa 28.a](#). Informațiile prezentate în această anexă sunt structurate similar modului de prezentare a informațiilor privind infrastructurile de servicii.

CFR asigură prin personalul propriu (în principal IDM) comunicările radio cu personalul OTF (mecanici de locomotivă) în conformitate cu prevederile în vigoare. Pentru aceasta OTF trebuie să dețină mijloacele tehnice necesare (stații de radio-telefon) în stare de funcționare pe mijloacele de tracțiune pe care le utilizează pe infrastructura feroviară a CFR.

În conformitate cu prevederile normative în vigoare, comunicările prin radio-telefon constituie un mijloc ajutător de comunicare/informare și nu pot înlocui mijloacele de comunicație/semnalizare privind siguranța circulației definite în reglementările feroviare.

Pentru informații suplimentare privind caracteristicile tehnice necesare echipamentelor specifice, OTF se pot adresa SC „Telecomunicații CFR” SA.

Datele tehnice necesare pentru utilizarea rețelei de telecomunicații radio sunt prezentate la paragraful 2.3.12. Pentru utilizarea rețelei de telecomunicații terestre (convenționale) și radio gestionată de SC „Telecomunicații CFR” SA, OTF trebuie să încheie convenții (contracte) specifice cu această societate.

Relații suplimentare (contact):

SC „Telecomunicații CFR” SA

Adresa: Bd. Dinicu Golescu nr.38, sector 1, București 010873, România
Telefon: +40 21 314 60 46
Fax: +40 21 314 60 45
Email: office@tccfr.ro, comercial@tccfr.ro
Web: www.telecomunicatiicfr.ro

b) Tarife

Tarifele aferente prestațiilor furnizate de către SC „Telecomunicații CFR” SA sunt prezentate în [Anexa 28.b](#).

5.5.2 Furnizarea de informații suplimentare

a) Descrierea serviciului

La solicitarea OTF, CFR poate să furnizeze informații suplimentare privind programarea și circulația trenurilor în principal prin intermediul aplicațiilor informatice ale CFR (sistemul IRIS – Information Railway Integrated System) gestionate de filiala sa specializată SC „Informatica Feroviară” SA, în limita disponibilității acestora, pe baza unor convenții (contracte) specifice încheiate de această filială cu OTF. Aceste informații se referă numai la trenurile OTF în cauză și nu este permis accesul la informațiile privind trenurile altor OTF.

În cazuri deosebite, CFR furnizează informații suplimentare prin intermediul Direcției Trafic, așa cum este prevăzut în contractele de acces încheiate cu OTF.

Informațiile privind programarea/circulația trenurilor OTF se realizează exclusiv prin intermediul aplicațiilor informatice specifice prezentate (IRIS).

Relații suplimentare (contact):

SC „Informatică Feroviară” SA

Adresa: Bd. Gării de Nord nr.1, sector 1, București 010855, România
Telefon: +40 21 311 98 36
Fax: +40 21 223 27 79
E-mail: office@infofer.ro
Tel Mobil: +40 744 337 369
Web: www.infofer.ro

b) Tarife

Tarifele pentru prestațiile specifice furnizate de SC „Informatica Feroviară” SA către OTF sunt prezentate la pct. 4.1 din [Anexa 26.a](#).

5.5.3 Verificarea tehnică a materialului rulant

În conformitate cu prevederile normative specifice (HG 581/1998), CFR nu are în obiectul de activitate și nu oferă servicii de verificare tehnică, sau inspecție la materialul rulant.

Serviciile de verificare tehnică/inspecție a materialului rulant sunt responsabilitatea OTF care gestionează/utilizează acest material rulant. OTF pot asigura aceste servicii direct sau prin intermediul unor furnizori agrementați de către Organismul Notificat Feroviar Român (ONFR), organism independent care funcționează în cadrul AFER, în conformitate cu prevederile normative în vigoare.

Pentru relații suplimentare referitoare la agrementarea acestor agenți :

Organismul Notificat Feroviar Român – ONFR

Adresa: Calea Griviței 393, Sector 1, Cod 010719 București ROMÂNIA
Telefon: +40 21 307 79 00
Fax: +40 21 316 42 58
+40-21-316 05 97
E-mail: office.onfr@afcr.ro
web: www.afcr.ro/rom/onfr

Pentru prevenirea unor situații de perturbare a traficului feroviar, în unele stații de cale ferată CFR deține echipamente pentru Detectarea Cutiilor de Osii Supraîncălzite (DCOS) ale materialului rulant al trenurilor în circulație.

Informațiile furnizate de echipamentele DCOS au un caracter tehnic informativ și nu se încadrează în categoria serviciilor de verificare tehnică/inspecție a materialului rulant din fiecare tren, care presupun un complex de operații specifice, inclusiv remedierea unor neconformități.

Prin instalația DCOS este avizat personalul OTF (mecanici de locomotivă) și ai CFR (IDM) în cazul detectării cutiilor de osii supraîncălzite la materialul rulant al trenurilor care circulă prin stațiile în care este asigurată disponibilitatea acestor echipamente, în vederea luării măsurilor de oprire a trenurilor și de asigurare a condițiilor de siguranță a circulației.

Echipamentele pentru DCOS sunt instalate în principiu în proximitatea semnalelor de intrare a stațiilor indicate în [Anexa 38](#). Serviciul este furnizat de CFR fără perceperea unui tarif specific.

5.5.4 Serviciul de emiterie a biletelor de călătorie

Acolo unde are posibilitatea, CFR poate oferi prin personalul propriu, serviciul de emiterie a biletelor de călătorie, pe bază de convenție comercială separată încheiată cu fiecare OTF solicitant.

Tariful pentru această prestație este prezentat la pct. 4.2 din [Anexa 26.a](#).

5.5.5 Alte servicii

În plus față de serviciile aferente anexei II din Legea nr. 202/2016, CFR asigură, în funcție de posibilități și alte servicii la solicitarea OTF, după cum urmează:

- Servicii pentru întocmirea de trase;

Tarifele și condițiile de aplicare sunt prezentate la pct. 5.1 din [Anexa 26.a](#);

- Servicii pentru efectuarea de experimente pentru sporirea tonajelor de remorcat sau modificarea modului de remorcare;

Tarifele și condițiile de aplicare sunt prezentate la pct. 5.2 din [Anexa 26.a](#);

- Servicii pentru reluarea activității în cazul întreruperii/suspendării activității de mișcare; Tarifele și condițiile de aplicare sunt prezentate la pct. 5.3 din [Anexa 26.a](#);
- Serviciul pentru conducerea operativă a circulației trenurilor pe secțiile neinteroperabile închiriate; Tarifele și condițiile de aplicare sunt prezentate la pct. 5.4 din [Anexa 26.a](#);

5.6 Penalități și stimulente financiare

5.6.1 Penalități pentru modificarea trasei

Pentru modificarea trasei solicitată în termen scurt de către OTF prevăzute penalități în "Regimul de Performanță al circulației trenurilor pe rețeaua CFR" care constituie anexa la contractul de acces prezentat la [Anexa 14](#) din DRR.

5.6.2 Penalități pentru transformarea trasei

Modificarea trasei este tratată în două etape: (i) anularea trasei și (ii) solicitarea trasei suplimentare. Penalitățile pentru aceste două etape sunt prevăzute în "Regimul de Performanță al circulației trenurilor pe rețeaua CFR" care constituie anexa la contractul de acces prezentat la [Anexa 14](#) din DRR.

5.6.3 Penalități pentru neutilizarea capacităților alocate

Pentru neutilizarea capacităților de infrastructură alocate, se percepe același tarif ca și pentru anularea traselor prevăzut la punctul 5.6.4 de mai jos.

5.6.4 Penalități pentru anularea trasei

Pentru anularea trasei solicitată în termen scurt de către OTF sunt prevăzute penalități în "Regimul de Performanță al circulației trenurilor pe rețeaua CFR" care constituie anexa la contractul de acces prezentat la [Anexa 14](#) din DRR.

5.6.5 Stimulente/reduceri financiare

Conform art. 33 din Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare, CFR SA poate introduce, pentru toți utilizatorii infrastructurii, sisteme de reduceri pentru fluxuri de circulație determinate, prin care acordă reduceri pe o perioadă limitată pentru a încuraja dezvoltarea unor noi servicii de transport feroviar sau reduceri care favorizează utilizarea unor linii folosite mult sub capacitatea lor.

a) Reduceri de tarife pentru traficul intermodal de marfă

În baza prevederilor legislative și a celor din Contractul de activitate încheiat cu MTI, CFR aplică o valoare a TUI redusă cu 33% pentru trenurile complete în trafic intermodal, pe baza unor convenții încheiate între CFR și OTF valabile pe durata contractului de acces. Modelul standard al acestei convenții este prezentat în [Anexa 29](#)

Convențiile se încheie cu OTF care nu au debite restante față de CFR mai mari de 35 de zile.

Pentru servicii asemănătoare se aplică sisteme de reduceri similare. Sistemele de reduceri se aplică într-o manieră nediscriminatorie tuturor OTF. Reducerile tarifare menționate mai sus sunt precizate și în [Anexa 26.a](#), la pct. 1.3. Convenția privind acordarea facilității de reducere a TUI cu 33% pentru trenurile complete

În trafic intermodal se reziliază în cazul în care OTF înregistrează datorii (creanțe) la CFR, mai vechi de 35 de zile rezultat din aplicarea convențiilor specifice și din derularea contractului de acces în vigoare încheiat între CFR și OTF.

De asemenea convenția specifică se reziliază de plin drept și în cazul în care se constată neconformități privind declarația pe propria răspundere a OTF referitoare la încadrarea trenurilor în condițiile de aplicare a convenției.

b) Reduceri de tarife pentru secțiile pe care nu s-a desfășurat trafic de călători sau de marfă

În vederea atragerii de trafic pe secțiile de circulație pe care nu s-a înregistrat trafic de marfă în anul 2025 dar au circulat trenuri de călători, CFR a instituit o reducere cu 50% a TUI pentru transportul de marfă în cadrul unui proiect pilot care se aplică începând cu luna februarie 2026 până la data de 31 decembrie 2026.

Lista cu secțiile din cadrul proiectului pilot pe care se aplică reducerea cu 50% a TUI pentru transportul de marfă este prezentată în [Anexa 26.c.](#)

Solicitările de programare pentru trenurile care urmează să circule pe secțiile din [Anexa 26.c.](#) se vor face doar pentru secția respectivă.

Calculul TUI se va face la o valoare de 50% din valoarea TUI determinată folosind metodologia de calcul și elementele tarifare de bază în vigoare.

În situația în care secția din [Anexa 26.c.](#) are măsura suspendării activității de mișcare și operatorul de transport feroviar dorește să circule în afara programului de lucru se vor aplica prevederile din [Anexa 26.a](#) (cap. 5, pct. 5.3) din DRR.

c) Reduceri de tarife pentru acorduri cadru

CFR nu a primit solicitări privind încheierea de acorduri cadru și nu are astfel de acorduri în derulare.

d) Reduceri de tarife pentru ERTMS

În acest moment CFR nu acordă reduceri pentru ERTMS.

5.7 Regimul de performanță

În scopul asigurării utilizării eficiente a traselor alocate precum și a stimulării OTF și CFR în asigurarea respectării orarului de circulație a trenurilor, RNE (RailNet Europe) în colaborare cu UIC (Uniunea Internațională a Cailor ferate) au elaborat un ghid european al regimului de performanță (European Performance Regime - EPR). <https://rne.eu/traffic-management/train-performance-management/other-activities/>

Acest sistem de performanță este prevăzut și în cadrul art. 35 din Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare.

EPR stabilește de fapt condițiile în care OTF și administratorii de infrastructură feroviară sunt răspunzători de întârzierile cauzate trenurilor precum și modul de evidențiere și penalizare reciprocă a acestor întârzieri.

În baza prevederilor Regulamentului Comisiei Europene nr. 1305/2014, art. 4.2.3.2, operatorii de transport feroviar vor transmite către CFR lista materialului rulant aflat în componența trenurilor de marfa, utilizând mesajul informatic în formatul stabilit de către Regulamentul 1305/2014. Mesajul informatic va fi transmis de către OTF înainte de plecarea trenului din stația de plecare, respectiv înainte de plecarea trenului din stația unde s-a modificat componența trenului. În prima fază se vor transmite mesajele informatice pentru trenurile internaționale de marfa (care circula în trafic internațional), iar ulterior se vor transmite mesajele informatice pentru toate trenurile de marfa.

Instituirea unui regim de performanță este și o cerință a Legii nr. 202/2016. Principiile de bază ale sistemului de performanță enumerate la pct.2 din Anexa nr.VI a Legii nr.202/2016 se aplică întregii rețele.

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”.

În prezent în CFR și OTF au stabilit de comun acord un document privind Regimul de performanță care face parte din contractul de acces. Acest document care este prezentat în [Anexa 30](#), se aplică începând cu data de 01.01.2018 În cadrul acestui document sunt prevăzute și situațiile în care capacitățile de infrastructură deja alocate nu sunt utilizate sau în care sunt solicitate capacități suplimentare. la DRR

5.8 Modificări ale tarifelor

a) Tariful pentru utilizarea infrastructurii (TUI) poate fi modificat/actualizat de CFR în funcție de evoluția costului direct imputabil operării serviciilor de transport feroviar, în conformitate cu prevederile Legii nr. 202/2016 și ale Regulamentului (UE) 2015/909.

TUI este valabil pentru perioada de valabilitate a contractului de acces. În cazul în care se stabilește modificarea TUI, aceasta va fi adusă la cunoștința OTF în conformitate cu prevederile Legii 202/2016. În acest caz, dacă părțile convin prelungirea duratei de valabilitate a contractului, în actul adițional de prelungire vor fi trecute condițiile de aplicare și noile valori ale TUI.

De asemenea, modul de calcul al TUI se va actualiza cu eventualele prevederi legale cu caracter obligatoriu, aplicabile ulterior încheierii contractului de acces.

Modificările tarifare vor defini constituirea sistemului de tarifare și vor permite atât managementului CFR în calitate de administrator al infrastructurii feroviare cât și a celui al OTF, să aibă stabilite baze clare pe care să își fundamenteze planificarea operațională și financiară. De asemenea va permite MTI, să fundamenteze pe baze obiective nivelul de subvenționare al activității CFR în conformitate cu cerințele legislative specifice.

b) Tarifele pentru serviciile adiționale (TSA) pot fi modificate/actualizate de către CFR în conformitate cu prevederile legale în vigoare, numai în situații temeinic justificate, în conformitate cu prevederile din contractul de acces.

Fac excepție tarifele pentru transportul macaralelor CFR și al trenurilor de intervenție precum și tarifului pentru utilizarea trenurilor de intervenție, care se vor indexa cu indicele 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.

5.9 Modalități de facturare, tratarea întârzierilor la plată

Modalitățile de facturare, termenele și condițiile de plată pentru serviciile furnizate de CFR sunt prezentate în art. 5 din Contractul de Acces standard care se regăsește la [Anexa 14](#) din DRR.

5.9.1 Tratarea întârzierilor la plată

În cazul întârzierii la plată a facturilor emise de CFR, după termenul de scadență prevăzut în contractul de acces, OTF plătesc o penalitate care este prevăzută de asemenea în contractul de acces.

Având în vedere prevederile, art. 23(1⁶) din OUG nr. 12/1998 cu modificările și completările ulterioare, CFR suspendă temporar, până la achitarea tarifelor prevăzute la art. 5.2. din DRR, furnizarea unor servicii prevăzute în Anexa nr. II la Legea nr. 202/2016 operatorului în cauză sau, după caz, solicitanților, care depășesc termenele de plată prevăzute în contracte.

Suspendarea furnizării serviciilor se aplică temporar, până la achitarea obligațiilor de plată restante după cum urmează:

a) în cazul întârzierilor la plata TUI aferent art. 5.2. lit. A. din DRR, CFR suspendă furnizarea serviciului de acces pe infrastructura feroviară aferent tarifului de la punctul 1 din [Anexa 26.a](#) (total sau parțial) pentru trenurile OTF în cauză; măsura include și restricționarea a accesului trenurilor OTF la infrastructura feroviară (de ex. restricționarea programării trenurilor solicitate să circule în trase suplimentare față de cele alocate prin Livretul cu mersul trenurilor).

b) în cazul întârzierilor la plata TSA aferente art. 5.2. lit. B. din DRR, CFR suspendă furnizarea serviciilor aferente tuturor TSA menționate la punctele 2, 3, 4 și 5 din [Anexa 26.a](#), cu excepția celor aferente subpunctelor 2.1, 2.5, 2.6 și 2.7. din aceeași Anexă, care din motive obiective nu pot fi suspendate.

Prevederi specifice sunt cuprinse în contractul de acces prezentat în [Anexa 14](#) din DRR.

În vederea asigurării încasării prestațiilor efectuate, CFR poate solicita constituirea de garanții de către OTF și poate executa aceste garanții în condițiile stabilite la art.5.2.3 din DRR.

înapoi la **CUPRINS**

Cap. 6 EXPLOATARE



126
6

6.1 Introducere

În acest capitol sunt descrise obligațiile OTF care trebuie respectate în circulația trenurilor și la manevrarea materialului rulant pe infrastructura feroviară administrată de către CFR

6.2 Reguli de exploatare

Limba în care se desfășoară comunicările dintre personalul administratorului infrastructurii și personalul OTF este limba română. Documentele internaționale invocate de OTF trebuie prezentate în limba română.

Mecanicii de locomotivă și personalul de tren care conduc, și respectiv, însoțesc trenurile OTF străini care circulă între stațiile de frontieră de stat și frontiera de stat, respectiv între stațiile de predare (desemnate ca atare în Convențiile de frontieră pe care CFR le-a semnat cu administratorii de infrastructură din țările vecine) și frontiera de stat sunt exceptați de la obligația de cunoaștere a limbii române.

OTF trebuie să respecte reglementările în circulația trenurilor și la manevrarea materialului rulant pe infrastructura feroviară administrată de CFR prezentate în [Anexa 31](#).

- a) Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr. 005, aprobat prin OMTCT nr. 1816 din 26 octombrie 2005, cu modificările și completările ulterioare;
- b) Regulamentul de remorcare și franare nr. 006, aprobat prin OMTCT nr. 1815 din 26 octombrie 2005, cu modificările și completările ulterioare;
- c) Regulamentul de semnalizare nr. 004, aprobat prin OMTCT nr. 1482 din 4 august 2006, cu modificările și completările ulterioare;
- d) Instrucțiuni pentru admiterea și expedierea transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară publică, nr.328, aprobate prin OMT nr. 103 din 29 ianuarie 2008;
- e) Instrucția pentru restricții de viteză, închideri de linii și scoateri de sub tensiune și închideri de linii și scoateri de sub tensiune nr.317, aprobată prin OMTCT nr.417 din 8 martie 2004;
- f) Reguli de încărcare volumul I și II (Anexa II RIV);
- g) RID, ediția 2021;
- h) OMTI nr. 1684/2012 privind conducerea și deservirea trenurilor directe de marfă în sistem simplificat;
- i) OMT nr. 745/09.04.2013 – pentru aprobarea Normelor privind circulația trenurilor de călători remorcate în sistem simplificat pe lini de cale ferată încălecate
- j) Ordinul nr. 1634/1983 - Modul de avizare a frânelor de urgență;
- k) Ordinul 25A/206/1975 DTV - Circulația vagoanelor SZD transpuse, completata cu act RGSC nr.26a/FN/1985;
- l) OMT nr. 256/29.03.2013 pentru aprobarea Normelor privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deservește locomotive în sistemul feroviar din România;
- m) Procedură operațională - Circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare pe secții de circulație dotate cu instalații de centralizare electronică de linie, cod PO 0-8.5.02;
- n) Procedură operațională - Programarea circulației trenurilor, cod PO 0-8.5-09;
- o) Planul tehnic de exploatare (PTE) al stației (cu toate anexele);
- p) Îndrumătorul pentru utilizarea saboților de mână pe rețeaua CFR (ICPTT 4855/1981);
- q) Convențiile de frontieră pe care CFR le-a semnat cu administratorii de infrastructură din țările vecine.

6.3 Măsuri de exploatare

6.3.1 Principii

În prezent în România este în curs de implementare standardul de interoperabilitate referitor la subsistemul "Exploatare și gestionarea traficului" al sistemului feroviar din Uniunea Europeană, aprobat prin Regulamentul de punere în aplicare al Comisiei nr. 773/2019. Până la finalizarea procesului de implementare a STI în circulația trenurilor și la manevrarea materialului rulant pe infrastructura feroviară administrată de către CFR se aplică prevederile reglementărilor enumerate la punctul 6.2.

Publicarea regulilor naționale este efectuată de către emitent de obicei în Monitorul Oficial al României și în alte publicații sau broșuri specifice.

Publicarea regulilor internaționale este efectuată de emitent în publicații specifice.

6.3.2 Reguli de exploatare

În prezent conducerea circulației trenurilor pe rețeaua CFR se realizează prin intermediul a 8 regulatoare regionale de circulație (RRC) și 10 regulatoare de circulație (RC) coordonate la nivel central de Regulatorul Central de Coordonare a Traficului (RCCT) din cadrul Direcției Trafic. Activitatea în RRC și RC este asigurată de către operatori de circulație care au arondate mai multe secții de circulație pentru care dirijează traficul prin intermediul informațiilor primite și a dispozițiilor transmise către impiegații de mișcare din stații. Datele de trafic sunt transmise de către stații telefonic și prin intermediul aplicațiilor informatice ale sistemului IRIS (Sistemului Informatic Integrat al căii ferate) care este implementat în peste 600 stații, la toate RRC-urile, RC - urile și la RCCT.

Sistemul IRIS asigură monitorizarea traficului feroviar, reprezentarea grafică a traselor trenurilor și a poziției acestora. Sistemul cuprinde trei componente principale:

- Atlas - pentru programarea trenurilor
- Cronos - pentru raportarea circulației trenurilor de către IDM
- Focus - pentru monitorizarea circulației trenurilor

IRIS nu este un sistem de conducere a circulației și nu concură la siguranța circulației trenurilor, el având rolul de a achiziționa, prelucra și monitoriza datele privind circulația trenurilor. Trenurile pot să circule pe infrastructura feroviară din România numai dacă sunt prevăzute într-un program de circulație, au atribuit un număr și un orar dinainte stabilit.

Programarea circulației trenurilor reprezintă procesul de alocare a capacității de circulație către operatorii de transport feroviar de călători și marfă. Acest proces are două etape:

- elaborarea programului de circulație anual (a graficului de circulație) – alocarea capacității de circulație pe termen lung; prin acest proces sunt alocate capacități de circulație operatorilor de transport (materializate prin trase) și sunt definite intervalele de timp în care se pot executa lucrări de mentenanță la liniile de cale ferată și la instalațiile de siguranță a circulației.
- elaborarea programului de circulație zilnic - alocarea capacității de circulație pe termen scurt; prin acest proces se efectuează modificări de ultim moment (solicitările operatorilor de transport și estimarea consecințelor evenimentelor neprevăzute asupra infrastructurii feroviare) pentru o zi.

Programul de circulație zilnic reprezintă de fapt adaptarea/modificarea operativă a planului de mers în funcție de starea infrastructurii feroviare și de solicitările operatorilor de transport feroviari.

Prin programul de circulație zilnic, CFR, în baza solicitărilor operatorilor de transport feroviar, stabilește care dintre trasele de circulație ale trenurilor alocate acestora urmează să fie folosite într-un interval de timp de 24 ore. De asemenea, sunt elaborate trase suplimentare față de livretele de mers pentru trenurile care, din diferite motive, nu pot utiliza trasele existente în graficul de circulație anual.

Programul de circulație zilnic al trenurilor constituie de fapt o *previziune* a circulației trenurilor raportată la un interval de 24 de ore de la ora 0,00 la ora 23,59.

În cazurile de indisponibilitate a infrastructurii feroviare (întrerupere accidentală a circulației feroviare, restricții temporare de capacitate, etc.) utilizarea traselor poate fi suspendată, iar atunci când există rute alternative trenurile pot circula pe aceste rute la solicitarea OTF.

Programarea circulației trenurilor se efectuează conform standardului de interoperabilitate referitor la subsistemul „aplicații telematice pentru transportul de marfă” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană, aprobat prin Regulamentul UE nr. 1305/2014 al Comisiei, cu modificările și adăugirile ulterioare, și *Procedura operațională programarea circulației trenurilor* din [Proceduri Operaționale](#).

Coordonarea cu administratorii de infrastructură din țările vecine în ceea ce privește restricțiile de capacitate care ar putea implica o anulare, o redirecționare a unei trase sau o înlocuire cu alte moduri se face pe baza principiilor enunțate în Anexa VII la Legea nr. 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic European. Totodată, de referință pentru derularea procesului de coordonare este ghidul RNE referitor la gestionarea restricțiilor temporare de capacitate (<https://rne.eu/wp-content/uploads/TCR-Guidelines.pdf>).

În urma coordonării se stabilește eventuala deviere a traselor prin alte puncte de frontieră (în special în cazul închiderilor totale), iar trasele se adaptează de comun acord. În acest proces se pot coopta și OTF. Soluțiile identificate împreună cu modificările concrete de trase se aduc la cunoștința OTF.

Operatorii de transport trebuie să transmită compunerea trenurilor pe care le operează către CFR în conformitate cu prevederile articolului 4.2.3.2. "Mesajul privind compunerea trenului" din Regulamentul UE nr. 1305/2014 al Comisiei, cu modificările și adăugirile ulterioare, și cu prevederile articolului 4.2.2.7.2. "Datele care precedă plecarea" din Regulamentul de punere în aplicare al Comisiei nr. 773/2019.

Analiza tehnico-operativă a circulației trenurilor se efectuează de către administratorul infrastructurii feroviare, care stabilește modul în care au fost utilizate capacitățile infrastructurii feroviare repartizate operatorilor de transport feroviar ținând cont de:

- abaterile față de graficul de circulație survenite în circulația trenurilor (întârzieri și devansări);
- datele statistice privind analiza cantitativă a circulației trenurilor (volumul prestației realizate);
- datele statistice privind analiza calitativă a circulației trenurilor (deviațiile de la programul zilnic de circulație și regularitatea circulației).

Analizarea realizării programului de circulație, respectiv adaptarea acestuia la necesitățile OTF și la necesitățile de întreținere și reparații a infrastructurii feroviare se efectuează, din punct de vedere:

- a) Cantitativ: estimarea volumului de prestație realizat (tren kilometri circulați);
- b) Calitativ: estimarea calității prestației realizate (determinarea factorilor perturbatori care afectează capacitatea de circulație a infrastructurii feroviare și modul de încadrare a circulației trenurilor raportat la trasele alocate, pe baza cărora să se poată preconiza măsurile de remediere).

Analiza tehnico-operativă a circulației trenurilor se face conform prevederilor din *Procedura operațională - analiza realizării programului de circulație* – din [Proceduri Operaționale](#).

6.3.3 Perturbații în exploatare

În prezent pe rețeaua CFR este în curs de aprobare și implementare procedura operațională "Managementul situațiilor în care circulația trenurilor este perturbată". Până la implementarea procedurii pentru redresarea circulației trenurilor afectată de perturbări ale graficului de circulație se aplică prevederile Regulamentului pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr. 005/2005 și ale Regulamentului de semnalizare nr.004/2006.

CFR aplică prevederile manualului emis de către RNE (Rail Net Europe) privind Managementul situațiilor în care circulația trenurilor internaționale este perturbată (RNE ICM Handbook). În principal, prevederile din manual sunt:

Pentru întreruperile de trafic care afectează trenuri internaționale mai lungi de 3 zile cu un impact mare asupra traficului internațional, CFR va ține cont de Manualul de gestionare a situațiilor internaționale (ICM) atunci când cooperează cu alți administratori de infrastructură.

Coridoarele feroviare de marfă acționează ca facilitatori în ceea ce privește gestionarea perturbărilor și procesul de comunicare. Ei au dezvoltat și publicat prezentări de redirecționare și scenarii operaționale împreună cu administratorii de infrastructură membri. O referire la prezentarea generală a redirecționării și scenariile poate fi găsită și în secțiunea 4 din Documentul de informații despre coridor (a se vedea capitolul 1.7.1 din acest document).

În cazuri urgente, în urma cărora infrastructura este temporar inutilizabilă, trasele alocate pot fi anulate fără preaviz, pe durata necesară pentru restabilirea circulației. CFR poate solicita OTF să-i pună la dispoziție mijloacele care estimează că sunt cele mai adecvate în scopul restabilirii în cel mai scurt timp a situației normale, în condițiile stabilite în contractul de acces și în reglementările în vigoare.

În asemenea cazuri, CFR stabilește împreună cu OTF implicați rute alternative de circulație (atunci când acest lucru este posibil).

În cazul unor perturbări ale circulației trenurilor, provocate de o problemă de natură tehnică, de un accident feroviar, de condițiile meteo nefavorabile sau de altă situație imprevizibilă, CFR este abilitat să ia toate măsurile necesare pentru restabilirea situației normale. În același timp avizează organismele interesate.

În cazul în care accidentele au urmări semnificative, care implică necesitatea acțiunii mai multor organisme, se aplică convenția privind „Managementul unitar al forțelor participante la intervenție în cazul accidentelor pe calea ferată” ([Anexa 32](#)). OTF care nu sunt semnatori ai convenției menționate, vor aplica prevederile specifice OTF semnatori ai acesteia.

Avizarea și cercetarea accidentelor și a incidentelor feroviare se face în conformitate cu Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate aprobat prin HG 117/2010.

6.4 Monitorizarea trenurilor

CFR dispune de un sistem informatic integrat denumit IRIS. O componentă a sistemului IRIS este aplicația FOCUS, care permite monitorizarea circulației trenurilor pe rețeaua CFR. Sistemul informatic IRIS este dezvoltat și întreținut de către SC „Informatica Feroviară” SA, sucursală specializată în servicii informatice a CFR.

SC „Informatica Feroviară” SA poate să ofere către OTF, pe bază de contract, servicii informatice feroviare inclusiv cele referitoare la circulația trenurilor (statistici, poziția trenurilor, valoarea Tarifelor de Utilizare a Infrastructurii, aplicații specifice, etc.). Mai multe informații sunt disponibile la adresa: <https://www.infofer.ro/index.php/ro/>.

CFR transmite în timp real informații asupra circulației trenurilor internaționale de călători și asupra circulației tuturor trenurilor de marfă către TIS – Train Information System, aplicație dezvoltată de către RNE.

TIS este o aplicație web care sprijină gestionarea trenurilor internaționale prin furnizarea de date despre trenuri în timp real privind trenurile internaționale. Datele relevante sunt obținute direct din sistemul informatic al CFR și toate informațiile de la diferiți administratori de infrastructură sunt combinate într-un singur tren care circulă de la plecare sau de la origine până la destinația finală. În acest mod, un tren poate fi monitorizat de la început până la sfârșit, peste granițe.

De asemenea, solicitanților și operatorilor de terminale li se poate acorda acces la TIS prin semnarea Acordului de utilizare a TIS cu RNE. Prin semnarea acestui Acord, utilizatorul TIS este de acord ca RNE să partajeze informații despre tren cu utilizatorii TIS cooperanți. Utilizatorul TIS va avea acces la datele referitoare la propriile sale trenuri și la trenurile altor utilizatori TIS, dacă aceștia cooperează în aceeași circulație a trenului (adică schimbul de date în mod implicit).

Accesul la TIS este gratuit. Un cont de utilizator poate fi solicitat prin intermediul RNE TIS Support: support.tis@rne.eu.

Mai multe informații sunt disponibile la adresa <http://tis.rne.eu>.

Înapoi la **CUPRINS**



**Cap. 7 INFRASTRUCTURI
DE SERVICII**

Informațiile din acest capitol sunt furnizate de CFR pentru IS operate de CFR sau în funcție de disponibilitatea datelor/informațiilor, pentru IS conectate la rețeaua sa.

Informațiile privind infrastructurile de servicii care nu sunt gestionate de către CFR sunt prezentate la subcapitolul 7.4.

7.1 Introducere

Acest capitol conține informații privind infrastructurile de servicii deținute/operate de către CFR sau a celor conectate la infrastructura CFR.

Informațiile prezentate în cadrul acestui capitol asigură conformitatea cu prevederile Legii nr. 202/2016, cu referire în principal la art. 13, art. 27 alin. (2), art. 31 și Anexa nr. IV, precum și cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 2017/2177 privind accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe.

Informațiile privind infrastructurile/operatorii infrastructurilor de servicii care nu sunt gestionate de CFR sunt integrate în procedura descrisă la art.5.1 din Regulamentul (UE) nr. 2017/2177.

OTF își pot exercita dreptul de a beneficia, pe o baza nediscriminatorie, de accesul, inclusiv accesul prin intermediul rețelei CFR, la infrastructurile de servicii deținute de CFR.

Aceasta se referă la serviciile prestate de CFR pentru asigurarea accesului pe calea ferată în cadrul infrastructurilor de servicii administrate de CFR.

7.2 Prezentare generală a infrastructurilor de servicii

La nivel european, a fost conceput un portal web comun european RFP (Railway Freight Portal) , pentru a oferi o platformă operatorilor de infrastructuri servicii – precum terminale de marfă, stații de triaj etc. – pentru a publica informații despre infrastructurile/serviciile lor în conformitate cu reglementările relevante ale UE și pentru a-și promova infrastructurile și serviciile. În același timp, pentru expeditori, solicitanți, operatori de transport combinat și alți furnizori de servicii logistice care folosesc transportul feroviar, portalul este menit să fie o sursă unică de informații care să le permită să identifice facilitățile relevante pentru planificarea serviciilor lor și optimizarea transportului și lanțurilor lor logistice.

Accesul la RFP este gratuit fără înregistrarea utilizatorului.

Pentru mai multe informații, puteți vizita RFP la <http://railfacilitiesportal.eu>.

De asemenea, operatorul unei infrastructuri de servicii/furnizor de servicii legate de transportul feroviar într-o infrastructură de servicii care intenționează să publice informațiile obligatorii din punct de vedere legal, în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare 2017/2177 privind accesul la infrastructurile de servicii și serviciile legate de transportul feroviar, poate face acest lucru cu ușurință și într-un mod ușor de utilizat și prin RFP.

Pentru mai multe informații , puteți contacta asistența RFP: <https://railfacilitiesportal.eu/>

Pentru informațiile referitoare la infrastructurile feroviare din România se utilizează doar pagina web a CFR - secțiunea DRR, conform celor prezentate în continuare.

Informațiile furnizate în acest Capitol corespund prevederilor art. 4 și art. 5 din Regulamentul (UE) nr. 2017/2177.

a) Informațiile relevante referitoare la infrastructurile de servicii deținute/operate de CFR sunt prezentate în [Anexa 34.a](#) respectiv pentru infrastructuri portuare maritime și fluviale deținute de CFR în [Anexa 34.b](#).

Aceste infrastructuri de servicii sunt prezentate în subcapitolul 7.3.

b) Informațiile relevante referitoare la infrastructurile de servicii deținute/operate de OIS sunt prezentate în [Anexa 37.a](#) respectiv pentru Infrastructuri portuare maritime și fluviale deținute de OIS în [Anexa 37.b](#).

Aceste infrastructuri de servicii sunt descrise în subcapitolul 7.4.

7.3 Infrastructuri de servicii gestionate de CFR

Acest subcapitol conține date privind infrastructurile de servicii operate (deținute) de către CFR, condițiile de acces la acestea și principiile de tarifare.

În conformitate cu punctul 2 din Anexa II din Legea nr. 202/2016, infrastructurile de servicii (IS) gestionate de CFR includ serviciile furnizate de CFR pentru accesul pe calea ferată la următoarele infrastructuri de servicii (în cazul în care acestea există), și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri:

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

Accesul la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri de servicii se referă la situațiile în care acestea sunt deținute/furnizate de CFR.

Transparența în ceea ce privește condițiile de acces la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe, precum și informațiile cu privire la taxele practicate este o condiție prealabilă pentru a le permite tuturor solicitanților un acces nediscriminatoriu la infrastructurile de servicii și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri.

În vederea descrierii IS conectate la infrastructura feroviară a CFR, CFR a elaborat un *Model cadru pentru descrierea infrastructurilor de servicii în stații și a serviciilor furnizate*, care este prezentat în [Anexa 33.a](#).

Acest Model cadru este conform cu cea mai recentă „Structură comună pentru Infrastructuri de servicii” elaborată de RNE, care se regăsește pe site-ul RNE la secțiunea Network Statement.

Informațiile referitoare la infrastructurile de servicii gestionate de CFR, sunt prezentate:

- pe portalul www.cfr.ro la secțiunea DRR 2023 - [Anexa 34.a](#),
- accesând direct [Anexa 34.a](#).

7.3.1 Prevederi comune

1. Accesul la infrastructurile de servicii

a) Modul de solicitare a accesului

Utilizarea unei infrastructuri de servicii a CFR se face printr-o cerere adresată de către un solicitant după caz către:

- structura de elaborare a traselor sau structura de programare (regională sau centrală, după caz) la care solicită trasarea/programarea trenului, cu menționarea stației de expediere/destinație a trenului și a stațiilor din parcurs în care se solicită opriri operații comerciale sau tehnice (atașări-detașări de vagoane, schimb de locomotive și/sau personal de tracțiune, etc.);

- stația în care se solicită accesul la infrastructura de servicii.

Solicitantul poate fi un OTF, un operator licențiat numai pentru manevra feroviară sau un deținător de LFI care este autorizat să manevreze pe liniile stației CFR.

În unele situații se poate acorda accesul la infrastructurile de fără formularea unei cereri (de ex. staționare din motive tehnice - defectarea locomotivei, așteptare în vederea înscrierii în circulație, etc.)

b) Cereri concurente

După primirea unei cereri de acces la infrastructura de servicii a CFR din partea solicitantului, CFR analizează această cerere în vederea stabilirii posibilității de satisfacere a acesteia, după care se procedează astfel:

- Dacă nu mai există înregistrate (programate) alte cereri concurente cu aceasta (în aceleași intervale orare), CFR dă curs cererii de acces la infrastructura de servicii în vederea executării de către solicitant a operațiunilor necesare.

- Dacă cererea de acces la infrastructura de servicii este concurentă cu o cerere anterioară din partea altui solicitant și care a fost acceptată (programată) de CFR, CFR încearcă prin discuții cu solicitanții implicați să coordoneze aceste cereri astfel încât să asigure cea mai bună soluționare posibilă a tuturor cererilor. În cadrul acestei coordonări sunt avute în vedere una din următoarele acțiuni:

- posibilitatea decalării intervalului orar cerut de cel de-al doilea solicitant pentru o altă perioadă apropiată în care există capacitate disponibilă;

- posibilitatea decalării intervalului orar cerut de către primul solicitant (cu acordul acestuia) pentru o altă perioadă apropiată în care există capacitate disponibilă;

c) Criterii de prioritate

În cazul în care niciuna din aceste acțiuni nu este posibilă sau nu este acceptată de solicitanții CFR va aplica următoarele criterii de prioritate pentru accesul la infrastructura de servicii:

- operarea serviciilor pentru asigurarea transporturilor militare;
- operarea serviciilor cu transporturi perisabile;
- solicitanții care au trasă deja alocată până la stația în care este programat accesul la infrastructura de servicii și care respectă trasa alocată;
- solicitanții care au depus din timp cererea de acces la infrastructura de servicii față de cei care o depun cu scurt timp înainte de accesul la infrastructura de servicii;
- operarea serviciilor pentru care deja există un contract cu beneficiarii operatorilor pentru care se folosește infrastructura de servicii;
- asigurarea locomotivei de manevră pentru operații pe infrastructura de servicii;
- prioritizarea stabilită de furnizorii de servicii suplimentare și auxiliare (de ex. de încărcare-descărcare);
- solicitanții care nu înregistrează datorii restante față de CFR aferente unor servicii similare;
- disponibilitatea capacității fronturilor de operare ale beneficiarului;
- solicitanții care au un istoric bun privind respectarea utilizării infrastructurii de servicii.

În cazul în care solicitantul/operatorul înregistrează datorii restante la CFR rezultate din utilizarea infrastructurilor de servicii, CFR poate suspenda temporar furnizarea serviciilor de acces la infrastructurile de servicii operatorului în cauză până la achitarea datoriilor restante, în conformitate cu prevederile art. 23(16) din OG 12/1998.

2. Principii de tarificare

Principiile de tarificare ale furnizării serviciilor aferente infrastructurilor de servicii gestionate de CFR prezentate anterior sunt cuprinse la pct. B. din subcapitolul. 5.2. din DRR.

Valoarea tarifelor aferente acestor servicii este prezentată la punctul 2 din [Anexa 26.a.](#)

Modalitățile de facturare, termenele și condițiile de plată pentru aceste servicii sunt prezentate în Contractul de Acces standard care se regăsește la [Anexa 14](#) din DRR.

În cazul întârzierii la plată a facturilor emise de CFR pentru aceste servicii, după termenul de scadență prevăzut în contractul de acces, OTF plătesc o penalitate care este prevăzută de asemenea în contractul de acces.

În același timp, în cazul în care întârzierile la plata acestor facturi depășesc termenele de plată prevăzute în contractele de acces, CFR suspendă temporar, până la achitarea obligațiilor de plată restante, furnizarea serviciilor aferente subcapitolului 7.3 de mai sus, în conformitate cu prevederile subcapitolului 5.9.1 lit. b) din DRR.

7.3.2 Stațiile pentru călători

CFR oferă accesul la IS aferente stațiilor pentru călători în conformitate Anexa II, punctul 2, litera a) la Legea 202/2016.

7.3.2.1 Informații Generale

Lista stațiilor CFR deschise traficului de călători precum și informații asupra IS deținute de CFR din aceste stații este prezentată în [Anexa 34.a](#).

7.3.2.2 Servicii

Asigurarea serviciului de acces al publicului călător la stațiile de călători reprezintă unul din serviciile de bază (conform art.3 din Regulamentul UE 2107/2177) și implică asigurarea accesului în incinta stațiilor, la peroanele și spațiile din stații destinate acestora, săli de așteptare, drum de acces de la peron la drumul rutier și invers, case de bilete, acolo unde este cazul la facilități precum: rampe, lifturi, tunele de acces, scări, iluminat, semnalizări specifice, facilități pentru avizarea și informarea publicului călător, pentru îmbarcare/debarcare și/sau așteptare a trenurilor.

Stațiile în care trenurile de călători au prevăzute opriri comerciale sunt stabilite la solicitarea OTF cu trafic de călători și sunt apoi menționate în broșura cu Mersul trenurilor de călători.

De asemenea în limita posibilităților este asigurat și amplasamentul adecvat pentru serviciile de emisie a билетelor. Pentru aceasta în funcție de disponibilitățile existente, CFR pune la dispoziția operatorilor trenurilor de călători servicii de închiriere a spațiilor pentru vânzarea билетelor sau pentru amplasarea automatelor de emisie a билетelor cu un amplasament adecvat.

Închirierea se face în baza unui contract care se găsește publicat în [Anexa 36](#). Procedurile care reglementează activitatea de valorificare prin închiriere a bunurilor imobile aparținând infrastructurii feroviare publice, sunt prezentate pe site-ul CFR, la secțiunea [Proceduri Operative](#).

7.3.2.3 Descrierea infrastructurii de servicii

În conformitate cu definiția din Regulamentul UE 2015/1100 privind obligațiile de raportare ale statelor membre în cadrul monitorizării pieței feroviare, stațiile pentru călători sunt definite ca locuri situate pe o cale ferată unde un serviciu feroviar de pasageri poate începe, poate opri sau se poate încheia.

În conformitate cu actele normative din România, aceasta cuprinde de fapt stațiile conform definiției din [Anexa 1](#), deschise traficului de călători precum și punctele de oprire. Stațiile deschise la traficul de călători sunt dotate cu infrastructuri specifice pentru accesul publicului călător.

Punctul de oprire (PO) reprezintă locul situat pe linia curentă de pe rețeaua de cale ferată, dotat cu peroane, fără linii abătute, destinat în exclusivitate opririi trenurilor pentru îmbarcarea - debarcarea călătorilor.

Amplasarea geografică a stațiilor este prezentată în schița din [Anexa 2.a](#).

De asemenea amplasarea stațiilor și a PO se regăsește în livretele cu mersul trenurilor de călători precum și în broșura cu Mersul trenurilor de călători, elaborate anual de către CFR, înainte de intrarea în vigoare a mersului de tren.

7.3.2.4 Tarife

a) Pentru serviciile aferente energiei electrice pentru iluminarea spațiilor și peroanelor destinate publicului, cele cu sistemele de informare a călătorilor și afișaj pentru mersului trenurilor și altor infrastructuri de informare a călătorilor, cum ar fi sisteme audio de informare, CFR percepe de la operatorii trenurilor de călători un Tarif pentru opririle comerciale ale trenurilor de călători în stații și halte de mișcare.

Sunt luate în considerare opririle din stații prevăzute cu instalații pentru anunțarea sosirilor/plecărilor trenurilor pentru călători aferent trenurilor fiecărui OTF de călători în parte. Nu sunt luate în considerare opririle în punctele de oprire (PO) din linie curentă.

Opririle trenurilor pentru călători sunt stabilite conform solicitărilor OTF și este preluat operativ din sistemele informatice ale CFR.

b) Pentru asigurarea spațiilor aferente vânzării билетelor sau pentru amplasarea automatelor de emitere a билетelor, CFR percepe de la OTF de călători tarife de închirire a acestor spații.

Valorile aferente ambelor tipuri de tarife precum și condițiile de aplicare sunt prezentate în [Anexa 26.a](#).

7.3.2.5 Condiții de acces

Accesul în stațiile pentru călători este asigurat în condiții nediscriminatorii pentru toți pasagerii din trenurile OTF de călători care au încheiat un contract de acces cu CFR, în funcție de disponibilitățile tehnice.

7.3.2.6 Alocarea Capacității

Stațiile în care trenurile de călători au prevăzute opriri comerciale sunt stabilite la solicitarea OTF cu trafic de călători formulată către CFR, în cadrul procesului de alocare a capacităților de infrastructură descris la cap. 4.5.

7.3.3 Terminale de marfă

CFR oferă serviciul de acces la IS aferente terminalelor de marfă în conformitate Anexa II, punctul 2, litera b) la Legea 202/2016.

7.3.3.1 Informații Generale

Stațiile în care CFR asigură serviciul de acces la terminale de marfă sunt prezentate în [Anexa 34.a](#).

Informațiile referitoare la terminalele de marfă deținute/operate de OIS sunt prezentate în [Anexa 37.a](#)

7.3.3.2 Servicii

Serviciul de acces la terminalele de marfă reprezintă unul din serviciile de bază (conform art.3 din Regulamentul UE 2107/2177) și constă în asigurarea accesului convoaielor de manevră/trenurilor pe/de pe liniile aparținând CFR de la/la terminalele de marfă deținute de alți agenți economici. Prin convoi de manevră se înțelege și locomotiva izolată.

Accesul convoaielor de manevră/trenurilor pe/de pe liniile aparținând CFR de la/la terminalele de marfă deținute de alți agenți economici implică punerea de către CFR la dispoziția OTF a infrastructurii existente

(linie, schimbătoare de cale, semnalizare) și efectuarea parcursurilor necesare deplasării convoiului/trenuri pe infrastructura CFR până la limita zonei LFI sau terminalului de marfă.

În cazul liniilor de încărcare/descărcare din incinta stațiilor, CFR pune la dispoziție infrastructura necesară și efectuează parcursurile necesare deplasării convoiului la aceste linii.

7.3.3.3 Descrierea infrastructurii de servicii

a) La rețeaua CFR sunt racordate și „terminale de marfă” care, conform Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/1100, înseamnă un loc echipat pentru transbordarea și depozitarea unităților de transport intermodal, unde cel puțin unul dintre modurile de transport este transportul feroviar. CFR nu deține astfel de terminale. Serviciile în aceste IS sunt asigurate de către OIS respective. Condițiile de acces la aceste terminale precum și capacitatea lor sunt stabilite de proprietar sau de către operatorul de servicii.

În principiu aceste terminale sunt linii ferate industriale (LFI). În cadrul acestora se desfășoară operații de încărcare/descărcare a mărfurilor la beneficiarul final sau de schimbare a modului de transport (de ex. din modul feroviar în modul rutier sau naval).

b) CFR deține în unele stații infrastructuri pentru operarea unui volum mic de mărfuri convenționale. Aceste infrastructuri constau în principal în linii pentru încărcare/descărcare, rampe și magazii. Infrastructurile sunt puse la dispoziția OTF în mod nediscriminatoriu, în funcție de disponibilitatea tehnică și de capacitățile disponibile. Acestea pot fi considerate terminale de marfă.

7.3.3.4 Tarife

a) Pentru accesul convoaielor de manevră/trenurilor la terminale de marfă ale altor agenți, CFR percepe de la OTF un Tarif de acces al convoaielor de manevră la/de la infrastructura feroviară CFR.

b) Pentru accesul convoaielor de manevră la terminale de marfă ale CFR (linii de încărcare-descărcare sau linii publice) CFR percepe de la OTF un Tarif de manevră.

Tarifele nu se aplică pentru accesul/manevra materialului rulant deținut de CFR.

Valorile aferente ambelor tipuri de tarife precum și condițiile de aplicare sunt prezentate în [Anexa 26.a](#).

Sumele aferente celor două tarife se stabilesc pe bază de borderouri întocmite la nivelul stațiilor CFR, confirmate de către reprezentanții OTF, conform Procedurii „Circuitul borderourilor întocmite pentru tarifarea serviciilor adiționale” elaborată de CFR.

Pentru calculul sumelor aferente celor două tarife se aplică procedurile specifice elaborate de CFR:

- Procedura „Aplicarea tarifului pentru accesul convoaielor de manevra la/de la infrastructura feroviara CFR prin metoda analitica”;

- Procedura „Aplicarea tarifului de manevra pe baza de borderouri”.

Procedurile sunt publicate pe site-ul CFR, la secțiunea [Proceduri Operaționale](#).

7.3.3.5 Condiții de acces

Serviciile pentru accesul la aceste infrastructuri sunt asigurate de CFR, iar efectuarea operațiilor de deplasare a convoaielor/trenurilor (sau de manevră) propriu-zise sunt executate cu mijloace de tracțiune și personal aparținând agenților care îndeplinesc una din condițiile:

- este OTF și deține Licență de transport feroviar și are încheiat un contract de acces cu CFR;
- deține numai Licență de manevră feroviară și deținătorul de LFI are încheiată cu CFR Convenția de exploatare a LFI;

- este deținător de LFI, efectuează manevra cu mijloace proprii și are încheiată cu CFR Convenția de exploatare a LFI.

De asemenea atât OTF cât și LFI trebuie să aibă mențiunile necesare în certificatul de siguranță eliberat de AFER.

7.3.3.6 Alocarea Capacității

Accesul la terminalele de marfă și utilizarea acestora nu face parte din procesul de alocare descris la Cap. 4.5.

7.3.4 Infrastructuri stații de triaj de formare și de manevră

CFR oferă serviciul de acces la IS aferente stațiilor de triaj, de formare inclusiv la infrastructurile pentru manevră în conformitate Anexa II, punctul 2, litera c) la Legea 202/2016.

7.3.4.1 Informații Generale

Stațiile de triaj sau de formare a trenurilor inclusiv stațiile cu infrastructuri pentru manevră precum și informații asupra IS deținute de CFR în aceste stații sunt prezentate în [Anexa 34.a](#).

7.3.4.2 Servicii

Serviciul de acces la stațiile de triaj și infrastructurile de formare a trenurilor, inclusiv la infrastructuri pentru manevră reprezintă unul din serviciile de bază (conform art.3 din Regulamentul UE 2107/2177) și implică asigurarea accesului trenurilor/convoaielor de manevră ale OTF la infrastructurile și echipamentele de triere sau manevră.

Serviciul constă în principal în punerea la dispoziția OTF a infrastructurii feroviare pentru realizarea operațiilor de manevră pentru trierea vagoanelor, pentru formarea trenurilor sau pentru manevrarea vagoanelor sau a altor vehicule feroviare. Executarea parcursurilor aferente acestor operații este executată în marea majoritate a cazurilor de către personal specializat al CFR.

Operațiile de manevră în sine sunt asigurate de către OTF sau alți agenți autorizați.

Prin operația de manevră se înțelege ansamblul manevrelor efectuate de către un OTF, pentru un anumit scop (de exemplu: manevra de triere a unui tren, manevra de formare a unui tren, 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.

CFR asigură în mod transparent și nediscriminatoriu furnizarea de servicii în cadrul acestor infrastructuri inclusiv suportul logistic necesar (infrastructura, instalații de semnalizare, efectuare parcursurii, etc.).

7.3.4.3 Descrierea infrastructurii de servicii

a) Stațiile de triaj sunt destinate prelucrării fluxurilor de vagoane de marfă și de repartizare (separare) a acestora pentru diverse destinații. Stațiile de triaj sunt precizate în anexa 2 la HG 581/1998; CFR deține un număr de 8 stații de triaj dotate cu echipamente specifice pentru prelucrarea trenurilor de marfă, cum ar fi:

- cel puțin trei grupe de linii specializate pentru primirea, trierea (descompunerea) și compunerea (formarea) și expedierea trenurilor;
- echipamente pentru comanda centralizată a parcursurilor (la triajele automatizate)
- cocoșe de triere sau planuri înclinate.

b) Stațiile de formare (pentru trenuri de călători sau marfă) - sunt stațiile destinate formării trenurilor de călători sau marfă și dispun de infrastructuri de manevră, de facilități tehnice specifice (două grupe de linii, schimbătoare de cale, semnalizare, comanda parcursurii, etc.).

c) Infrastructurile pentru manevră reprezintă elementele infrastructurii (linii, schimbătoare de cale) și instalațiile aferente (semnale, echipamente de comandă) necesare accesului materialului rulant de pe o linie din stație pe alta, sau la alte infrastructuri de servicii deținute sau nu de către CFR. Aceste sunt amplasate în incinta stațiilor CFR.

7.3.4.4 Tarife

Pentru serviciile asigurate în stațiile de triaj și pentru infrastructurile de formare a trenurilor, inclusiv pentru infrastructuri pentru manevră, CFR percepe un Tarif de manevră.

Tariful nu se aplică pentru manevra materialului rulant deținut de CFR.

Valorile aferente Tarifului de manevră precum și condițiile de aplicare sunt prezentate în [Anexa 26.a](#).

Sumele aferente acestui tarif se stabilesc pe bază de borderouri întocmite la nivelul stațiilor CFR, confirmate de către reprezentanții OTF, conform Procedurii „Circuitul borderourilor întocmite pentru tarifarea serviciilor adiționale” elaborată de CFR.

Pentru calculul sumelor aferente tarifului se aplică procedura „Aplicarea tarifului de manevra pe baza de borderouri elaborată de CFR”.

Procedurile sunt publicate pe site-ul CFR, la secțiunea [Proceduri Operaționale](#).

7.3.4.5 Condiții de acces

Serviciile pentru accesul la stațiile de triaj și la infrastructurile de formare a trenurilor, inclusiv la infrastructurile pentru manevră este asigurat de CFR, iar operațiile de manevră propriu-zise sunt asigurate cu mijloace de tracțiune și personal aparținând OTF care au încheiat un contract de acces cu CFR. Stațiile respective trebuie să fie pe ruta secțiilor de circulație din certificatul unic de siguranță al OTF.

Accesul numai la infrastructurile de manevră din stație este permis și agenților care îndeplinesc una din condițiile:

- deține numai Licență de manevră feroviară și execută manevra în interesul unui deținător de LFI care are încheiată cu CFR Convenția de exploatare a LFI;
- este deținător de LFI, efectuează manevra cu mijloace proprii și are încheiată cu CFR Convenția de exploatare a LFI.

În unele stații în cazuri excepționale, personalul OTF poate avea acces la echipamentele și instalațiile pentru triere sau manevră în conformitate cu prevederile din Planul Tehnic de Exploatare al stației și cu condiția deținerii autorizațiilor necesare.

7.3.4.6 Alocarea Capacității

Accesul în stațiile de triaj și la infrastructurile de formare a trenurilor, inclusiv la infrastructurile pentru manevră nu face parte din procesul de alocare descris la Cap. 4.5.

7.3.5 Linii de garare (staționare)

CFR oferă serviciul de acces la liniile pentru gararea, staționarea sau depozitarea materialului rulant în conformitate Anexa II, punctul 2, litera d) la Legea 202/2016.

7.3.5.1 Informații Generale

Servicii de garare, staționare sau depozitare a materialului rulant sunt asigurate în majoritatea stațiilor CFR. Lista acestor stații precum și informații asupra IS deținute de CFR în aceste stații sunt prezentate în [Anexa 34.a](#).

7.3.5.2 Servicii

Asigurarea accesului și a utilizării liniilor pentru de gararea, staționare sau depozitarea materialului rulant reprezintă unul din serviciile de bază (conform art.3 din Regulamentul UE 2107/2177) și implică punerea la dispoziție a unor linii din stațiile CFR, pentru gararea, staționarea sau depozitarea vehiculelor feroviare.

Staționarea materialului rulant este clasificată astfel:

- **Staționarea operativă a materialului rulant** reprezintă serviciul asigurat de CFR pentru staționarea materialului rulant pe liniile stației, după expirarea unui termen liber de staționare de 6 ore de la sosirea materialului rulant pe liniile stației, în limita capacităților existente;
 - Staționarea locomotivelor izolate și a trenurilor fara personal de locomotivă este permisă pe anumite linii și în anumite stații/Hm, în conformitate cu „Reglementari privind remizarea locomotivelor izolate și staționarea trenurilor fara personal de locomotivă pe liniile stațiilor/haltelor de mișcare.
 - Lista cu „Liniile din stații/Hm care pot fi utilizate pentru remizarea locomotivelor și staționarea garniturilor de tren” prevăzută în reglementările sus menționate, este publicată în [Anexa 35.b](#).
- **Staționarea de lungă durată a materialului rulant** reprezintă serviciul asigurat de CFR pentru staționarea materialului rulant pe anumite linii ale stației, pentru perioade de cel puțin 30 zile, în stațiile unde există suficientă capacitate disponibilă. Acest serviciu este asigurat la solicitarea OTF și în urma acceptului CFR;
 - Serviciul de staționare pentru lungă durată a materialului rulant nu este asigurat de CFR în stațiile portuare (maritime/fluviale) și în stațiile de frontieră.
 - Lista cu capacitățile disponibile pentru staționarea îndelungată a materialului rulant este publicată în [Anexa 35.a](#) și este actualizată periodic, cel puțin de două ori pe lună.
- **Staționarea la încărcare/descărcare a vagoanelor** la liniile de încărcare/descărcare sau la liniile publice reprezintă serviciul asigurat de CFR pentru staționarea vagoanelor în vederea efectuării operațiilor specifice, după expirarea unui termen liber de staționare de 24 ore.

7.3.5.3 Descrierea infrastructurii de servicii

Majoritatea stațiilor CFR au linii pentru gararea trenurilor. Aceste linii pot fi folosite pentru gararea, staționarea materialului rulant pe termen scurt (staționare operativă), în limita lungimilor utile și a capacităților disponibile. În condiții normale CFR nu permite staționarea materialului rulant pe liniile directe din stații decât pentru efectuarea proceselor tehnologice specifice.

Unele stații care dispun de o capacitate excedentară pot fi folosite pentru staționarea materialului rulant pentru o perioadă îndelungată de timp (depozitarea materialului rulant).

În anumite stații, care dispun de linii de încărcare/descărcare sau linii publice, CFR asigură serviciul de staționare în vederea efectuării operațiilor specifice.

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.

Disponibilitatea liniilor pentru staționarea materialului rulant depinde de gradul de utilizare al acestor linii, care are o evoluție dinamică.

7.3.5.4 Tarife

Pentru asigurarea serviciilor de staționare a materialului rulant pe linii CFR, se percep următoarele tarife:

- Pentru serviciul de staționare operativă a materialului rulant - se percepe un Tarif de staționare operativă a materialului rulant;
- Pentru serviciul de staționarea de lungă durată a materialului rulant - se percepe un Tarif de staționare pentru lungă durată a materialului rulant;
- Pentru serviciul de staționare la încărcare/descărcare a vagoanelor - se percepe un Tarif de staționare la încărcare/descărcare a vagoanelor;

Tarifele nu se aplică pentru materialul rulant deținut de CFR.

Valorile aferente celor trei tipuri de tarife de staționare precum și condițiile de aplicare sunt prezentate în [Anexa 26.a.](#)

Sumele aferente celor trei tarife se stabilesc pe bază de borderouri întocmite la nivelul stațiilor CFR, confirmate de către reprezentanții OTF, conform Procedurii „Circuitul borderourilor întocmite pentru tarifarea serviciilor adiționale” elaborată de CFR.

Pentru calculul sumelor aferente celor trei tarife se aplică procedurile specifice elaborate de CFR:

- Procedura „Aplicarea tarifului de staționare operativă a materialului rulant, pe baza de borderouri”;
- Procedura „Aplicarea tarifului de staționare pentru lungă durată a materialului rulant, pe baza de borderouri”;
- Procedura „Aplicarea tarifului de staționare la încărcare/descărcare a materialului rulant, pe baza de borderouri”.

Procedurile sunt publicate pe site-ul CFR, la secțiunea [Proceduri Operaționale.](#)

7.3.5.5 Condiții de acces

Accesul la liniile pentru staționarea materialului rulant este permis agenților care îndeplinesc una din condițiile:

- este OTF și deține Licență de transport feroviar și are încheiat un contract de acces cu CFR;
- deține numai Licență de manevră feroviară și deținătorul de LFI are încheiată cu CFR Convenția de exploatare a LFI;
- este deținător de LFI, efectuează manevra cu mijloace proprii și are încheiată cu CFR Convenția de exploatare a LFI.

7.3.5.6 Alocarea Capacității

Asigurarea serviciilor de staționare este permisă în limita capacităților disponibile din fiecare stație.

Pentru serviciul de staționarea de lungă durată a materialului rulant este necesară solicitarea OTF și acceptul scris al CFR.

7.3.6 Infrastructuri de întreținere

CFR nu deține infrastructuri de întreținere (pentru materialul rulant/trenurile OTF) stipulate la Anexa II, punctul 2, litera e) la Legea 202/2016.

Acestea aparțin unor OTF sau altor agenți economici specializați.

CFR asigură dreptul de acces pe infrastructura feroviară a CFR la aceste centre sau infrastructuri pentru OTF sau agenții care au acest drept stabilit de către deținătorul centrelor, cu respectarea prevederilor legale în vigoare.

7.3.7 Alte infrastructuri tehnice

CFR nu deține alte infrastructuri de tehnice, inclusiv instalații de curățare și de spălare, stipulate la Anexa II, punctul 2, litera f) la Legea 202/2016.

Acestea aparțin unor OTF sau altor agenți economici specializați.

CFR asigură accesul la aceste infrastructuri, pentru OTF sau agenții care au acest drept stabilit de către deținătorul infrastructurii sau de către operatorul de servicii, cu respectarea prevederilor legale în vigoare.

7.3.8 Instalații portuare maritime și interioare (fluviale)

CFR oferă serviciul de acces la infrastructurile portuare maritime și interioare (fluviale) legate de activități feroviare în conformitate Anexa II, punctul 2, litera g) la Legea 202/2016.

7.3.8.1 Informații Generale

Lista stațiilor dotate cu infrastructuri portuare maritime și interioare legate de activități feroviare, deținute de CFR și informații asupra acestora în aceste stații este prezentată în [Anexa 34.b](#).

Informații privind infrastructurile portuare maritime și interioare legate de activități feroviare deținute/operate de alți agenți sunt prezentate în [Anexa 37.b](#)

7.3.8.2 Servicii

Asigurarea serviciului de acces la IS portuare maritime și interioare legate de activități feroviare, deținute de CFR, reprezintă unul din serviciile de bază (conform art.3 din Regulamentul UE 2107/2177) și implică punerea la dispoziție a IS specifice activităților feroviare din stațiile portuare.

Serviciile aferente infrastructurilor portuare maritime și interioare legate de activități feroviare deținute de CFR constau în principal în punerea la dispoziția OTF sau a altor agenți care efectuează operații de manevră, a infrastructurii feroviare a CFR de la danele portuare în vederea introducerii convoaielor de vagoane de pe liniile stațiilor portuare la liniile din dane, pentru operațiile de încărcare/descărcare. De asemenea personalul CFR asigură efectuarea parcursurilor pentru accesul al dane.

Liniile de la danele portuare sunt dotate cu echipamente și utilaje de încărcare/descărcare din vagoane în nave maritime /fluviale. Aceste IS sunt însă deținute și operate de alți agenți economici, cunoscuți ca Operatori de exploatare portuară. Așa cum am arătat la paragraful anterior, informații despre aceste infrastructuri și OIS sunt prezentate în [Anexa 37.b](#)

În unele stații portuare de cale ferată pot exista și alți agenți care dețin infrastructuri portuare maritime și interioare legate de activități feroviare, infrastructuri care reprezintă LFI.

Serviciile oferite de către CFR pentru infrastructurile portuare reprezintă în principal:

- servicii de manevră;
- serviciu de acces al convoaielor de manevră la/de la infrastructura feroviară CFR (in cazul LFI);
- servicii de staționare a materialului rulant, cu excepția serviciului de staționare îndelungată a materialului rulant (care nu este asigurat de CFR în stațiile portuare).

- alte servicii solicitate de OTF în funcție de disponibilitățile CFR

Aceste servicii au fost descrise în articolele anterioare din cadrul acestui capitol.

7.3.8.3 Descrierea infrastructurii de servicii

Infrastructurile de servicii portuare maritime sau interioare deținute de CFR reprezintă în majoritatea cazurilor infrastructuri de acces de la liniile stațiilor portuare la liniile din danele portuare.

Aceste infrastructuri constau în principal în linii, schimbătoare de cale și echipamente de semnalizare.

În cazul în care aceste infrastructuri aparțin altor agenți economici specializați (LFI), CFR asigură dreptul de acces pe infrastructura feroviară la aceste infrastructuri pentru OTF sau agenții care au acest drept stabilit de către deținătorul infrastructurii sau de către OS, cu respectarea prevederilor legale în vigoare.

7.3.8.4 Tarife

Pentru serviciile oferite în cadrul infrastructurilor portuare deținute de CFR se percep tarife aferente serviciilor efectuate:

- Tarif de manevră de manevră;
- Tarif de acces al convoaielor de manevră la/de la infrastructura feroviară CFR (în cazul LFI);
- Tarif de staționare a materialului rulant, cu excepția serviciului de staționare îndelungată a materialului rulant (care nu este asigurat de CFR în stațiile portuare)

Tarifele nu se aplică pentru materialul rulant deținut de CFR

Valorile aferente celor trei tipuri de tarife de staționare precum și condițiile de aplicare sunt prezentate în [Anexa 26.a](#). Aceste tarife împreună cu procedurile de aplicare specifice au fost prezentate și în subcapitolele anterioare din cadrul acestui capitol.

7.3.8.5 Condiții de acces

Accesul la infrastructurile portuare maritime și interioare (fluviale) legate de activități feroviare este permis agenților care îndeplinesc una din condițiile:

- este OTF și deține Licență de transport feroviar și are încheiat un contract de acces cu CFR;
- deține numai Licență de manevră feroviară și are încheiată cu CFR o Convenție de manevră;
- deține numai Licență de manevră feroviară și deținătorul de LFI are încheiată cu CFR Convenția de exploatare a LFI;
- este deținător de LFI, efectuează manevra cu mijloace proprii și are încheiată cu CFR Convenția de exploatare a LFI.

7.3.8.6 Alocarea Capacității

Prioritățile privind accesul la infrastructurile portuare maritime deținute de CFR în cazul fluxurilor mari de mărfuri (cum este cazul Complexului feroviar Constanța Port) sunt stabilite de către operatorii de exploatare portuară care dețin/operează infrastructurile de încărcare/descărcare în funcție de disponibilitatea capacităților de depozitare/operare sau a asigurării cu nave de transport.

De asemenea prioritatea primirii trenurilor în stațiile Complexului feroviar Constanța Port este stabilită tot de către operatorii de exploatare portuară în funcție de elementele arătate mai sus, în cadrul unui aplicații informatice realizate de către SC Informatica Feroviară SA și CFR.

7.3.9 Infrastructuri de intervenție

CFR oferă serviciul aferent infrastructurilor de intervenție în conformitate Anexa II, punctul 2, litera h) la Legea 202/2016.

7.3.9.1 Informații Generale

Infrastructurile de intervenție CFR sunt situate în următoarele locații :

- a) Cele 20 de trenuri de intervenție cu macara feroviară sunt garate în stațiile București, Craiova, Deva, Cluj, Brașov, Pașcani, Galați și Constanța.
- b) Cele 8 vagoane de ajutor (simple sau cu vinciuri hidraulice) sunt garate în stațiile București Triaș, Craiova, Cluj și Brașov
- c) Cele 33 pluguri de zăpadă (simple și hidraulice) sunt garate în stații de pe raza SRCF 1-8.
- d) Cele 129 drezine și mijloace intervenție și cele 75 drezine pantograf sunt garate în infrastructuri specializate în stații de pe raza SRCF 1-8.

7.3.9.2 Servicii

Serviciul de asigurare a infrastructurilor de intervenție reprezintă unul din serviciile de bază (conform art.3 din Regulamentul UE 2107/2177) și implică intervenția cu mijloace feroviare specializate rapid și în mod eficient, pentru înlăturarea urmărilor accidentelor feroviare, a evenimentelor de cale ferată sau a afectării elementelor infrastructurii feroviare care pot pune în pericol siguranța circulației feroviare.

Intervențiile au ca scop asigurarea restabilirii condițiilor de siguranță a circulației în zonele afectate și asigurarea a continuității traficului feroviar în vederea reducerii perturbațiilor în circulația trenurilor de călători și marfă.

Deservirea mijloacelor de intervenție este asigurată de către personal specializat al CFR în regim de permanență.

Coordonarea trenurilor de intervenție cu macara feroviară și a vagoanelor de ajutor în cazul lucrărilor pentru înlăturarea urmărilor unor accidente/evenimente feroviare este asigurată de către Revizoratul General de Siguranță a Circulației Feroviare din cadrul CFR.

7.3.9.3 Descrierea infrastructurii de servicii

CFR deține următoarele infrastructuri de intervenție:

- A. trenuri cu macara feroviară cu sarcina între 20 și 250 tone;
- B. vagoane de ajutor dotate cu echipamente și utilaje mecanizate de intervenție;
- C. tren de ajutor cu vagoane cu vinciuri hidraulice;
- D. pluguri de zăpadă simple cu lamă;
- E. pluguri de zăpadă hidraulice, cu palete rotative acționate hidraulic;
- F. drezine multifuncționale (drezine pentru intervenție la linii și drezine pantograf pentru intervenții la linia de contact pentru alimentarea cu energie electrică de tracțiune).

Deplasarea mijloacelor de intervenție la locul de intervenție poate fi asigurată prin autopropulsare (drezinele), cu mijloace de tracțiune/utilaje ale CFR sau cu mijloace de tracțiune ale OTF.

7.3.9.4 Tarife

Intervențiile pentru asigurarea restabilirii condițiilor de siguranță a circulației în zonele afectate se efectuează de CFR în cel mai scurt timp posibil.

În cazul în care sunt stabilite vinovății pentru afectarea infrastructurii feroviare, conform rapoartelor de cercetare ale organelor în drept (AGIFER), costurile aferente sunt stabilite la valoarea tarifelor specifice:

- Tarife pentru transportul macaralelor CFR și al trenurilor de intervenție pentru restabilirea circulației;
- Tarifal pentru utilizarea trenurilor de intervenție pentru restabilirea circulației.

Valorile aferente celor două tarife precum și condițiile de aplicare sunt prezentate în [Anexa 26.a](#).

7.3.9.5 Condiții de acces

Întrucât toate infrastructurile/mijloacele de intervenție sunt deținute de CFR nu sunt necesare condiții speciale de acces. În cazul în care deplasarea mijloacelor de intervenție este asigurată cu locomotivele unui OTF, acesta trebuie să îndeplinească condițiile generale de acces pe infrastructura feroviară.

7.3.9.6 Alocarea Capacității

Deplasarea mijloacelor de intervenție la locul intervenției se face în baza traselor operative întocmite de CFR. Trenurile de intervenție pentru restabilirea circulației circulă peste orice rang, adică au prioritate în circulație față de oricare alte trenuri de rang I-VII (IC, IR, Regio, trenuri de marfă).

7.3.10 Infrastructuri de alimentare cu combustibili

CFR nu deține infrastructuri de alimentare cu combustibili stipulate la Anexa II, punctul 2, litera i) la Legea 202/2016.

Aceste facilități sunt amplasate de regulă în depouri sau remize și sunt în proprietatea OTF sau a altor agenți economici. CFR asigură accesul la aceste infrastructuri, pentru OTF sau agenții care au acest drept stabilit de către deținătorul infrastructurii sau de către operatorul de servicii, cu respectarea prevederilor legale în vigoare.

7.4 Infrastructuri de servicii gestionate de alți OIS în afara CFR

Infrastructurile de servicii sunt cele prevăzute la punctul 2 din Anexa II la Legea 202/2016.

În plus unii agenți economici pot deține și/sau opera și alte infrastructuri servicii în afara celor de mai sus.

În conformitate cu prevederile art. 5(2) al Regulamentului (UE) nr. 2017/2177, operatorii de infrastructuri de servicii pun gratuit la dispoziția publicului descrierea infrastructurii de servicii, într-unul din următoarele moduri :

- a) Prin publicarea pe portalul web propriu sau pe un portal web comun și prin punerea la dispoziția administratorului de infrastructură – CFR a unui link ca să fie inclus în DRR ;
- b) Prin punerea la dispoziția administratorului de infrastructură – CFR a informațiilor relevante și gata de a fi publicate, care să fie incluse în DRR.

În scopul de a facilita altor operatori de infrastructuri de servicii conformarea cu prevederile art. 5 alin. (1) lit. (b) și alin. (2) din Regulamentului (UE) nr. 2017/2177, CFR a elaborat un *Model cadru recomandat operatorilor de servicii pentru descrierea infrastructurilor de servicii și a serviciilor furnizate*, care este prezentat în [Anexa 33.b](#).

Acest Model cadru este conform cu cea mai recentă „Structură comună pentru Infrastructuri de servicii” elaborată de RNE, care se regăsește pe site-ul RNE la secțiunea Network Statement.

Descrierea procedurilor de coordonare și a criteriilor de prioritate în cazul cererilor de acces concurente la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe, așa cum este menționat la art. 4(2) lit.(k) și art.10

și art. 11 din Regulamentul UE nr. 2177 din 2017 privind accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe trebuie prezentate de OIS în Anexa 37.a, conform pct. 7 din modelul cadru din [Anexa 33.b](#).

Operatorii de infrastructuri de servicii și gestionarii de infrastructuri trebuie să transmită către CFR link-urile sau informațiile necesare în conformitate cu indicațiile prevăzute la art. 1.5.2 lit.a. din DRR.

De asemenea, în situațiile în care operatorii de infrastructuri de servicii și gestionarii de infrastructuri modifică informațiile referitoare la infrastructurile de servicii operate, aceștia au obligația de a transmite administratorului infrastructurii, în cel mai scurt timp, varianta actualizată, pentru a fi publicată în DRR. Operatorii de infrastructuri de servicii răspund de corectitudinea informațiilor transmise către administratorul de infrastructură în vederea publicării în Documentul de Referință al Rețelei.

Pentru oferi o imagine de ansamblu a normelor aplicabile OIS și a drepturilor pe care le au OTF prin respectarea Regulamentului 2017/2177, CNSDF a elaborat și publicat pe site-ul propriu "*Ghidul privind serviciile feroviare conexe și infrastructura de servicii*", care conține informații cu privire la normele și reglementările aplicabile, serviciile și infrastructurile de servicii, modul în care se asigură accesul la aceste servicii și la infrastructura de servicii, principiile de tarifare, precum și condițiile privind posibilitatea de exceptare de la dispozițiile sau de la o parte dintre dispozițiile Regulamentului (UE) nr. 2017/2177. Ghidul poate fi consultat, accesând următorul link:

<https://www.consiliulferoviar.ro/wp-content/uploads/2025/02/Ghid-infrastructura-de-servicii.pdf>



Înapoi la **CUPRINS**