



DOCUMENTUL DE REFERINTA AL RETELEI

13.12.2020 - 11.12.2021



COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA

Modificări

Nr. crt.	Data	Versiunea	Denumire document modificat	Descriere modificări	Note
1	13.12.2020	10.1	Text DRR	Actualizare cap. 6.1.2 lit. b; 6.1.3; 6.1.4; 6.1.5	
2	16.12.2020	10.1	Anexa 20.a	Anexă nouă	
3	16.12.2020	10.1	Anexa 20.b	Anexă nouă	
4	29.12.2020	10.2	Text DRR	Modificări cap. 2.4; cap. 6 pct. a, b; cap. 6.1 pct. a, b; cap. 6.1.2; 6.1.3; cap. 6.2	
5	29.12.2020	10.1	Anexa 7.a	Actualizare	
6	29.12.2020	10.0	Anexa 7.b	Anexă nouă	
7	29.12.2020	10.0	Anexa 7.c	Anexă nouă	
8	29.12.2020	10.0	Anexa 20.a	Anexă nouă	
9	29.12.2020	10.0	Anexa 20.b	Anexă nouă	
10	29.12.2020	10.0	Anexa 20.c	Anexă nouă	
11	30.12.2020	10.1	Anexa 7.a	Actualizare	
12	30.12.2020	10.0	Anexa 7.b	Actualizare	
13	30.12.2020	10.1	Anexa 7.c	Actualizare	
14	30.12.2020	10.0	Anexa 20.a	Actualizare	
15	30.12.2020	10.0	Anexa 20.b	Actualizare	
16	30.12.2020	10.0	Anexa 20.c	Actualizare	
17	30.12.2020	10.2	Text DRR	Corecturi	
18	04.01.2021	10.2	Anexa 7.a	Actualizare	
19	04.01.2021	10.0	Anexa 20.b	Corecturi	
20	19.01.2021	10.1	Anexa 8.a	Actualizare	
21	01.02.2021	10.1	Anexa 26	Actualizare	
22	08.02.2021	10.1	Anexa 9.c	Corectura	
23	08.02.2021	10.0	Anexa 9.d	Actualizare	
24	16.02.2021	10.0	Anexa 4.a2	Anexă nouă	
25	19.02.2021	10.5	Anexa 14	Actualizare	
26	02.03.2021	10.1	Anexa 6	Actualizare	
27	04.03.2021	10.3	Anexa 7.a	Actualizare	
28	04.03.2021	10.2	Anexa 12	Actualizare	
29	04.03.2021	10.3	Text DRR	Actualizare cap. 3.3.1.3, 3.3.3.1, 3.3.3.2,	
30	10.03.2021	10.4	Text DRR	Actualizare cap. 3.3.1.3	

31	19.03.2021	10.2	Anexa 1.a	Actualizare	
32	19.03.2021	10.2	Anexa 1.b	Actualizare	
33	19.03.2021	10.2	Anexa 1.c	Actualizare	
34	19.03.2021	10.2	Anexa 6	Actualizare	
35	14.05.2021	10.3	Anexa 9.a	Actualizare	
36	26.05.2021	10.3	Anexa 9.a	Corectură	
37	26.05.2021	10.0	Anexa 9.a1	Anexa nouă	
38	26.05.2021	10.4	Anexa 28.b	Actualizare	



Cuprins

Cap. 1	Informații generale	11
1.1	Introducere	12
1.2	Obiective	12
1.3	Cadrul juridic	12
1.4	Statutul juridic	14
1.4.1	Aspecte generale	14
1.4.2	Răspunderea statului	14
1.4.3	Procedurile de apel	14
1.5	Structura DRR	14
1.6	Valabilitate, actualizare	15
1.6.1	Perioada de valabilitate	15
1.6.2	Procesul de actualizare	15
1.7	Publicare	16
1.8	Date de contact	16
1.9	Coridoare europene de marfă	16
1.10	Cooperare între administratorii de infrastructură	17
1.10.1	One Stop Shop	20
1.10.2	Instrumente RNE	20
1.11	Glosar	21
Cap. 2	Condiții de acces	23
2.1	Introducere	24
2.2	Condiții generale de acces	24
2.2.1	Condiții care trebuie îndeplinite de către solicitant	24
2.2.2	Cine poate efectua transportul de marfă sau călători	24
2.2.3	Licența	25
2.2.4	Certificatul de siguranță	25
2.2.5	Acoperirea riscurilor (asigurarea obligatorie, garanția statului)	26
2.3	Condiții comerciale generale	27
2.3.1	Acordul cadru	27
2.3.2	Contractul de acces cu OTF	27
2.3.3	Convenție de alocare cu alți solicitanți în afară de OTF	28
2.4	Reguli de exploatare	28
2.5	Transporturi excepționale	29
2.6	Mărfuri periculoase	30
2.7	Principii privind procesul de acceptanță pentru materialul rulant	31
2.8	Procesul de acceptanță pentru personal	31

Cap. 3	Infrastructura	32
3.1	Introducere	33
3.2	Întinderea rețelei	33
3.2.1	Limitele rețelei	33
3.2.1.1	Infrastructura feroviară interoperabilă și neinteroperabilă	34
3.2.1.2	Gestionarea infrastructurii feroviare neinteroperabile	34
3.2.2	Conectarea la rețeaua internațională	35
3.2.3	Alte informații	35
3.3	Descrierea rețelei	35
3.3.1	Caracteristici tehnice	35
3.3.1.1	Felul liniei	35
3.3.1.2	Ecartamentul liniei	35
3.3.1.3	Stații și noduri de cale ferată	36
3.3.2	Caracteristicile rețelei	36
3.3.2.1	Gabaritul de încărcare	36
3.3.2.2	Limite de greutate	36
3.3.2.3	Declivitatea liniilor	36
3.3.2.4	Viteza admisă de linii	36
3.3.2.5	Lungimile maxime ale trenurilor	37
3.3.2.6	Energia electrică de tracțiune	37
3.3.3	Controlul traficului și sisteme de comunicații	38
3.3.3.1	Instalații de semnalizare	38
3.3.3.2	Sisteme de control al traficului	38
3.3.3.3	Sistemul de comunicații radio	39
3.3.3.4	Sisteme de control a circulației trenurilor	39
3.3.4	Organizarea exploatării traficului feroviar	40
3.3.4.1	Conducerea circulației trenurilor	40
3.3.4.2	Programarea circulației trenurilor	40
3.4	Restricții de trafic	41
3.4.1	Infrastructură specializată	41
3.4.2	Restricții de mediu	41
3.4.3	Restricții pentru mărfurile periculoase	41
3.4.4	Restricții pentru tuneluri	41
3.4.5	Restricții pentru poduri	41
3.5	Disponibilitatea infrastructurii	41
3.6	Infrastructuri de servicii	42
3.6.1	Stații pentru călători	43
3.6.2	Stații pentru marfă	43
3.6.3	Stații de triaj și infrastructuri pentru formarea trenurilor și pentru manevră	43
3.6.4	Linii de garare (staționare)	44
3.6.5	Infrastructuri pentru întreținere	44
3.6.6	Alte Infrastructuri tehnice	44
3.6.7	Infrastructurile portuare maritime și fluviale legate de activități feroviare	45
3.6.8	Infrastructuri de intervenție	45
3.6.9	Infrastructuri pentru alimentare cu combustibil	45
3.7	Dezvoltarea infrastructurii	46

Cap. 4	Alocarea capacităților de infrastructură	47
4.1	Introducere	48
4.2	Descrierea procesului	48
4.3	Calendarul pentru cererea și alocarea traselor	49
4.3.1	Termene pentru elaborare mers tren	49
4.3.2	Termene pentru cererile de trasă de ultim moment (ad-hoc)	49
4.4	Procesul de alocare a capacităților de infrastructură	49
4.4.1	Procesul de coordonare	49
4.4.2	Procesul de rezolvare a conflictelor	50
4.4.3	Infrastructură saturată (definiție, criteriile de prioritate)	50
4.4.4	Impactul acordurilor cadru	50
4.5	Acordarea de capacități pentru întreținere, reparații și modernizări	51
4.6	Reguli privind anularea sau neutilizarea traselor	51
4.6.1	Suspendarea accesului la infrastructura feroviară	51
4.7	Transporturi excepționale sau cu mărfuri periculoase	51
4.8	Măsuri speciale în cazul unor perturbări ale circulației	51
4.8.1	Principii (procedurile existente și aranjamente contractuale)	51
4.8.2	Reguli operaționale	52
4.8.3	Probleme prevăzute (programate)	52
4.8.4	Probleme neprevăzute	52
4.9	Alocarea capacităților pentru infrastructuri de servicii	52
Cap. 5	Servicii furnizate	53
5.1	Servicii furnizate de către CFR și de către operatorii infrastructurilor de servicii	54
5.2	Pachetul minim de acces	54
5.3	Accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, la infrastructurile de servicii, în cazul în care acestea există, și serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri	55
5.3.1	Accesul la infrastructurile de servicii	56
5.3.1.1	Stațiile pentru călători	56
5.3.1.2	Terminalele de marfă	56
5.3.1.3	Infrastructuri din stațiile de triaj și de formare a trenurilor, incluzând infrastructuri de manevră	56
5.3.1.4	Liniile de garare (staționare)	57
5.3.1.5	Infrastructuri pentru întreținere	57
5.3.1.6	Alte infrastructuri tehnice, inclusiv instalații de curățare și spălare	57
5.3.1.7	Infrastructurile portuare maritime și fluviale	57
5.3.1.8	Infrastructuri de intervenție	57
5.3.1.9	Infrastructuri pentru alimentare cu combustibil	58
5.3.2	Servicii furnizate în cadrul infrastructurilor de servicii	58
5.3.2.1	Manevra și staționarea materialului rulant	58
5.4	Servicii suplimentare	58
5.4.1	Curentul de tracțiune	59
5.4.2	Servicii specifice pentru trenuri de călători	59
5.4.3	Servicii pentru transporturi excepționale și mărfuri periculoase	59
5.5	Servicii auxiliare	59
5.5.1	Accesul la rețeaua de telecomunicații	60
5.5.2	Furnizarea de informații suplimentare	60
5.5.3	Verificarea tehnică a materialului rulant	61
5.5.4	Serviciul de emitere a biletelor de călătorie	61
5.5.5	Servicii specializate de întreținere mecanizată a căii	61
5.6	Alte servicii	61

Cap. 6	Tarife pentru utilizarea infrastructurii	62
6.1	Principii de tarificare	63
6.1.1	Pachetul minim de acces	64
6.1.2	Accesul la infrastructurile menționate în paragraful 5.3.1	65
6.1.3	Serviciile menționate în paragraful 5.3.2	66
6.1.4	Servicii suplimentare	66
6.1.5	Servicii auxiliare	66
6.1.6	Alte servicii	66
6.2	Sistemul de tarificare	66
6.3	Informații despre tarife (valori)	67
6.3.1	Tariful pentru pachetul minim de acces	67
6.3.2	Tarifarea accesului prin intermediul rețelei la infrastructurile de servicii și serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri	68
6.3.3	Tarife pentru serviciile suplimentare	68
6.3.4	Tarife pentru serviciile auxiliare	69
6.3.5	Tarife pentru alte servicii	69
6.4	Penalități și stimulente	69
6.4.1	Tarif de neutilizare	69
6.4.2	Tarif de anulare	69
6.4.3	Reduceri de tarife pentru contracte cadru	70
6.4.4	Reduceri de tarife pentru ERTMS	70
6.5	Schema de performanță	70
6.6	Modificări ale tarifelor	70
6.7	Modalități de facturare	71

Anexe

Anexa 1.a	Hartă generală rețea CFR
Anexa 1.b	Hartă linii interoperabile și neinteroperabile
Anexa 1.c	Hartă sisteme de circulație și dotarea stațiilor
Anexa 2	Organizarea și obiectivele RNE
Anexa 3	Informații RNE, OSS și Instrumentele RNE
Anexa 4.a	Contract de acces pe infrastructura feroviară (model standard)
Anexa 4.b	Regimul de performanță al circulației trenurilor pe rețeaua CFR
Anexa 4.c	Convenție de acces pe infrastructura feroviară (model standard)
Anexa 4.d	Managementul unitar al intervențiilor în cazul accidentelor pe calea ferată
Anexa 5.a	Documentele necesare pentru încheierea contractului de acces pe infrastructură
Anexa 5.b	Convenție privind apărarea împotriva incendiilor (AII)
Anexa 5.c	Convenție privind sănătatea și securitatea în muncă (SSM)
Anexa 5.d	Convenție privind protecția mediului
Anexa 6	Lista Operatorilor de Transport Feroviar
Anexa 7a	Principalele instrucțiuni și regulamente de exploatare
Anexa 7b	Contractul de activitate al CFR
Anexa 7c	Actul adițional nr. 1 la Contractul de activitate
Anexa 8.a	Infrastructura neinteroperabilă și deținătorii/operatorii de infrastructuri de servicii

Anexa 8.b	Tarife pentru serviciile furnizate de gestionarii de infrastructură feroviară
Anexa 9.a	Infrastructurile de servicii în stațiile de cale ferată și serviciile furnizate
Anexa 9.b	Model cadru pentru descrierea infrastructurilor de servicii în stație și a serviciilor furnizate
Anexa 9.c	Model cadru recomandat operatorilor de servicii pentru descrierea infrastructurilor de servicii și a serviciilor furnizate
Anexa 9.d	Infrastructurile portuare, maritime și interioare, legate de activități feroviare
Anexa 9.e	Infrastructurile de telecomunicații și serviciile de comunicații aferente rețelei CFR
Anexa 10	Declivitatea liniilor CFR
Anexa 11	Stațiile de frontieră și principalele lor caracteristici
Anexa 12	Principalele caracteristici ale rețelei CFR (tabel concentrator)
Anexa 13	Specificații tehnice pentru stațiile radio care accesează rețeaua radio a CFR
Anexa 14	Secții de circulație pe care se suspendă activitatea de mișcare
Anexa 15	Regulamentul de alocare a capacităților de infrastructură
Anexa 16.a	Principiile care reglementează procedura de coordonare a circulației
Anexa 16.b	Procesul de rezolvare a conflictelor
Anexa 17	Secțiile de infrastructură saturată
Anexa 18	Criterii de prioritate pentru secțiile de infrastructură cu capacitate saturată
Anexa 19	Contract de furnizare a energiei electrice de tracțiune (model standard)
Anexa 20.a	Metodologia de tarificare a utilizării infrastructurii feroviare
Anexa 20.b	Lista secțiilor pentru calcul TUI, încadrate pe clase de linii
Anexa 20.c	Lista completă a denumirii tarifelor ce pot fi percepute de CFR de la OTF, pentru activitățile conexe
Anexa 21	Tarife pentru serviciile furnizate de CFR
Anexa 22	Capacități disponibile pentru staționare îndelungată
Anexa 23.a	Procedura operațională "Aplicarea tarifului de staționare pe liniile CFR prin metoda analitică"
Anexa 23.b1	Procedura operațională "Aplicarea tarifului pentru accesul convoaielor de manevră la/de la infrastructura feroviară CFR prin metoda analitică"
Anexa 23.b2	Procedura operațională "Aplicarea tarifului de manevră a vehiculelor feroviare prin metoda analitică"
Anexa 23.c	Procedura operațională "Aplicarea tarifelor pentru activități conexe prin metoda sintetică"
Anexa 23.d	Modele de calculație (deviz)
Anexa 23.e	Tarife pentru serviciile auxiliare de telecomunicații
Anexa 23.f	Metodologia de calcul a tarifului pentru serviciul "curent pentru tracțiune"
Anexa 24.a	Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare (prezentare sintetică)
Anexa 24.b	Proiecte de modernizare a infrastructurii feroviare aferente coridoarelor europene și rețelei TEN-T
Anexa 25	Acte normative care reglementează accesul pe infrastructura feroviară
Anexa 26	Restricții de capacitate pe anul 2020
Anexa 27	Contract cadru pentru închirierea infrastructurii feroviare neinteroperabile
Anexa 28.a	Contract cadru pentru închirierea spațiilor destinate emiterii titlurilor de călătorie
Anexa 28.b	Procedura operațională privind închirierea bunurilor imobile din patrimoniul privat al CFR

Anexa 28.c	Procedura operațională privind închirierea bunurilor imobile din patrimoniul public atribuite în concesiune CFR
Anexa 29.a	Procedura Operationala - Analiza realizarii programului de circulatie
Anexa 29.b	Procedura Operationala - Programarea circulației trenurilor



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
ee	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
MTIC	Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicatiilor
MTIT	Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Telecomunicaçõesiilor (până la 01.01.2013)
OG	Ordonanță de Guvern
OIS	Operatorul infrastructurii de servicii
OLFR	Organismul de Licențe Feroviare Română
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
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 dezvoltarea, administrarea și mentenanța infrastructurii feroviare, inclusiv managementul traficului, monitorizarea și comanda semnalizării, potrivit obiectului de activitate/competențelor acesteia, conform HG 581/1998 privind înființarea Compania Națională 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 Obiective

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 capacități 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 ([anexa 4.a](#)). Documentele necesare încheierii contractului de acces între operatorul de transport feroviar și administratorul de infrastructură feroviară sunt specificate în [anexa 5.a](#) din DRR.

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 1.8.

Pentru o bună orientare, în [anexa 1.a](#), [anexa 1.b](#), [anexa 1.c](#) sunt prezentate schițe ale rețelei CFR în funcție de diverse elemente la care se face referire pe parcursul DRR.

1.3 Cadrul juridic

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.

DRR a fost elaborat în baza următoarelor acte normative:

Acte normative naționale

- Ordonanța de Urgență nr. 12/1998 privind transportul pe caile ferate romane si reorganizarea Societatii Nationale 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 modernizarii si reinnoirii infrastructurii publicată in 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;
- Hotărâre 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 conditiilor de inchiriere de catre Compania Nationala de Cai Ferate "C.F.R." - S.A. a unor parti din infrastructura feroviara neinteroperabila, precum si de gestionare a acestora, cu modificările ulterioare
- Hotărârea Guvernului nr. 232/2016 din 30.03.2016 privind aprobarea Contractului de activitate al Companiei Naționale de Căi ferate „C.F.R.”-SA pentru perioada 2016-2020;
- 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.

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 exploatării serviciului de transport feroviar.
- 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 governanța infrastructuri 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 Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind instituirea spațiului feroviar unic european.

1.4 Statutul juridic

1.4.1 Aspecte generale

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

1.4.2 Răspunderea statului

Statul român este reprezentat de Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor (MTIC) în calitate sa de autoritate de stat în domeniul transporturilor în conformitate cu atribuțiile stabilite prin hotărârea de guvern privind organizarea și funcționarea MTIC.

1.4.3 Procedurile de apel

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

1.5 Structura DRR

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) și este structurat sub următoarea formă:

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

CAPITOLUL 2 Condiții de acces - cuprinde cerințe generale de acces care trebuie îndeplinite de orice solicitant în vederea utilizării infrastructurii feroviare și reguli de exploatare;

CAPITOLUL 3 Infrastructura – prezintă descrierea rețelei de cale de cale ferată, caracteristicile tehnice, organizarea exploatarei traficului feroviar și Infrastructurile de servicii;

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

CAPITOLUL 5 Servicii - prezentarea serviciilor care trebuie prestate către operatorii de transport feroviar în conformitate cu prevederile Legii nr. 202/2016;

CAPITOLUL 6 Tarife pentru utilizarea infrastructurii și modalitățile de facturare.

1.6 Valabilitate, actualizare

1.6.1 Perioada de valabilitate

Versiunea actuală este valabilă pe perioada mersului de tren 2020/2021, începând cu data de 13 decembrie 2020 până la data de 11 decembrie 2021. 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 capacitați de infrastructură. Proiectul DRR se supune analizei celor interesați cu 2 luni inaintea publicării.

1.6.2 Procesul de actualizare

Elaborarea și publicarea versiunii provizorii a DRR 13.12.2020-10.12.2021.

Termen : 14.12.2020.

Primirea observațiilor din partea părților interesate în cadrul procesului de consultare.

Termen : 30.01.2021.

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

Termen: 14.02.2021.

Intrarea în vigoare DRR pentru perioada 14.12.2021-11.12.2022.

Termen: 12.12.2021.

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”.

1.7 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.

1.8 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: OfficeCFR@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.

1.9 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, 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.

Pentru a ajunge la aceste obiective, Uniunea Europeană a definit nouă Coridoare Feroviare de Marfă (RFC - Rail Freight Corridors) în rețeaua feroviară a UE. Dintre acestea Coridorul Feroviar de Marfă nr. 7 (RFC 7)

„Orient/Est-mediteraneeen” și Coridorul feroviar de marfă „Rin–Dunăre” traversează rețeaua feroviară a CFR.

Coridorul feroviar de marfă „Orient/Est-Mediteraneeen”

Coridorul Feroviar de Marfă nr. 7 (RFC 7) „Orient/Est-mediteraneeen” traversează rețeaua feroviară a CFR și este operațional începând cu noiembrie 2013, traseul său fiind Praga - Viena/Bratislava – Budapesta - București-Constanța/Vidin-Sofia-Salonic- Atena. Secretariatul Coridorului se află la Budapesta în organizarea MAV (Căile Ferate de Stat din Ungaria).

Detalii privitoare la acest coridor se găsesc la adresa www.rfc7.eu.

Coridorul feroviar de marfă „Rin-Dunăre”

Pe lângă Coridorul feroviar de marfă nr. 7, România va fi traversată și de Coridorul feroviar de marfă „Rin–Dunăre”, cu termen de operare noiembrie 2020.

Acest coridor este prevăzut în Anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 de instituire a Mecanismului pentru Interconectarea Europei, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 680/2007 și (CE) nr. 67/2010 (1).

1.10 Cooperare între administratorii de infrastructură

a) 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>).

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 căile 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.

b) 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 2](#).

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/corporate.html>.

c) 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.

d) Coridoarele rețelei centrale TEN-T (Core Network Corridors)

Prin Regulamentele (UE) nr. 1315/2013 și 1316/2013, 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 feroviare în cele 28 de state membre. TEN-T este alcătuită din două nivele:

1. *Rețeaua globală*: o rețea multidimensională cu o densitate relativ mare, care oferă tuturor regiunilor europene (inclusiv regiunilor periferice și ultraperiferice) o accesibilitate care să sprijine dezvoltarea economică, socială și teritorială a acestora, precum și mobilitatea cetățenilor lor.

2. *Rețeaua centrală*: o parte a rețelei globale, distinctă prin importanța sa strategică pentru fluxurile majore de transport europene. Structura de bază a Rețelei centrale este formată din coridoare multimodale (CNC – Core Network Corridors) - administrate separat față de coridoarele feroviare de marfă - și a căror componentă feroviară include și secțiuni aflate în administrarea CFR S.A., astfel:

a) „Coridorul TEN-T CNC „Orient/Est-mediteranean” cu traseul: Hamburg – Berlin; Rostock – Berlin – Dresda; Bremerhaven/Wilhelmshaven–Magdeburg–Dresda; Dresda – Ústí nad Labem – Mělník/Praha – Kolín; Kolín – Pardubice – Brno – Viena/Bratislava – Budapesta – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia; Sofia – Plovdiv – Burgas; Plovdiv – frontiera TR; Sofia – Salonic – Atena – Piraeus – Lemesos – Lefkosia; Atena – Patras/Igoumenitsa.

b) „Coridorul TEN-T CNC „Rin–Dunăre” cu traseul: Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz; Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz; München/Nürnberg – Praga – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – frontiera UA; Wels/Linz – Viena – Bratislava – Budapesta – Vukovar; Viena/Bratislava – Budapesta – Arad – Brașov/Craiova – București – Constanța – Sulina.

Activitățile de identificare a necesităților de dezvoltare a infrastructurii acestor coridoare multimodale sunt conduse de Comisia Europeană printr-un Coordonator European, care prezidează reuniuni plenare (Forumuri), respectiv Grupuri de lucru. Structura TNT se regăsește la adresa:

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

e) 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.

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 (<http://en.osjd.org>).

Organizația are două nivele de conducere și decizie și anume:

- Organul de decizie superior - Consfătuirea Miniștrilor Transporturilor în a cărei responsabilitate intră 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, Infrastructurii și Comunicațiilor iar CFR S.A. asigură reprezentarea sistemului de companii CFR la nivelul Conferinței Directorilor Generali.

1.10.1 One Stop Shop

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 3](#).

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

1.10.2 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 traseelor internaționale PCS : <https://pcs-online.rne.eu/pcs/login>
- TIS (Train Information System) EUROPTIRAILS - sistem pentru vizualizarea circulației trenurilor internaționale: <https://tis-online.rne.eu/>
- Descrierea acestor instrumente este prezentată în [anexa 3](#).

1.11 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

Ceilalți termeni de specialitate se definesc după cum urmează:

1. **Contract 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.
2. **Convoi de manevră** - grup de vehicule feroviare legate între ele, care se manevrează prin tragere sau împingere, între grupele de linii ale aceleiași stații cu sau fără depășirea incintei stației, precum și între stație și o linie a unui operator economic.
3. **Certificat de siguranță** - 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.
4. **Declivitatea liniilor** - reprezintă înclinarea față de orizontală a axei unui traseu de cale ferată, se măsoară prin raportul dintre înălțime și distanța parcursă pe orizontală, raport exprimat în miimi.
5. **Gabarit de încărcare** - gabarit de material rulant admis pe liniile CFR, în care trebuie să se înscrie atât vagonul, cât și încărcătura sa
6. **Infrastructuri de intervenție** - constau în asigurarea de către CFR a intervențiilor necesare, la timp și eficient, pentru înlăturarea urmărilor evenimentelor de cale ferată și restabilirea circulației/continuității traficului feroviar în cazul unor accidente/incidente feroviare, cu mijloace de intervenție specifice.
7. **Mărfuri (substanțe) periculoase** - 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.
8. **Nod (feroviar)** - sunt stațiile cu mai mult de două direcții de mers sau racordările (ramificațiile feroviare) din linie curentă.
9. **Pachet 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.
10. **Stație** - punct de secționare care are linii destinate circulației trenurilor, efectuării operațiunilor de manevră și altor operațiuni de transport feroviar. În sensul prezentului DRR prin stație se înțelege și halta de mișcare (Hm). Stația poate fi deschisă pentru traficul de marfă și/sau călători.
11. **Stație de transbordare** - asigură transbordarea (mutarea) mărfurilor din vagoanele de cale normală în vagoanele de cale largă și invers.
12. **Stație de transpunere** - asigură transpunerea vagoanelor (schimbarea osiilor/boghiurilor) de cale normală cu cele de cale largă și invers.
13. **Stație de triaj** - stație destinată prelucrării fluxurilor de vagoane de marfă și de repartizare (separare) a acestora pentru diverse destinații.
14. **Transport excepțional** - 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.
15. **Grafic de circulație** - reprezentarea grafică în spațiu și timp a mișcării trenurilor pe o anumită rută, de obicei pentru un interval de 24 de ore.

16. **Livret cu mersul trenurilor** – reprezintă broșura cu mersul trenurilor de marfă sau de călători grupate pe ranguri/tipuri de tren și pe raza de activitate a unei sucurale regionale CFR.
17. **Mersul trenurilor** – reprezintă orarul de circulație al trenurilor, inclusiv timpii de mers între diverse reperi (în principal stații și Hm) și caracteristicile trenului.
18. **Gestionar de infrastructură** - orice persoană juridică sau grup de persoane juridice înregistrate în România ce au ca obiect de activitate întreținerea și exploatarea infrastructurii feroviare neineroperabile închiriate de la CFR, în conformitate cu reglementările legislative în vigoare.
19. **Infrastructuri de servicii** – instalațiile, inclusiv terenul, cladirile și echipamentele care au fost amenajate în mod special, integral sau parțial, pentru a permite furnizarea unuia sau a mai multor servicii prevăzute în Anexa II, la pct. 2-4 din Legea nr. 202/2016. Acestea sunt detaliate în cadrul paragrafului 3.6 din prezentul document.

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

Înapoi la **CUPRINS**



Cap. 2 CONDIȚII DE ACCES

2.1 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.

2.2 Condiții generale de acces

Accesul la infrastructura feroviară din România se face în baza actelor normative prezentate în [anexa 25](#).

2.2.1 Condiții care trebuie îndeplinite de către solicitant

O capacitate de infrastructură poate fi cerută de către un solicitant (OTF), definit conform art. 3, pct. 28 din Legea nr. 202/2016 sau de către alți solicitanți (în afară de OTF), așa cum sunt aceștia definiți la art. 38 alin. (2) și alin. (3) și la art.41 alin. (1) din Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare :

- 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.

Acesta poate fi:

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

2.2.2 Cine poate efectua transportul de marfă sau călători

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.

2.2.3 Licența

Licența de transport feroviar este autorizația / acordat de către autoritatea responsabilă cu licențierea dintr-un stat membru al Uniunii Europene unui operator economic prin care i se recunoaște capacitatea de a presta servicii de transport feroviar în calitate de operator de transport feroviar. Prin licență 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 Ordinului nr. 535/2007 cu modificările și completările ulterioare, emis de Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, a Legii 202/2016, a 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 - AFER.

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:	www.afer.ro/rom/OLFR
Email:	olfr@afer.ro

2.2.4 Certificatul de siguranță

Certificatul 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 cuprinde următoarele documente specifice:

- a) certificat de siguranță partea A, care confirmă acceptarea sistemului de management al siguranței operatorului de transport feroviar;
- b) certificat de siguranță partea B, care confirmă acceptarea dispozițiilor adoptate de operatorul de transport feroviar pentru îndeplinirea cerințelor specifice necesare pentru funcționarea sigură a rețelei

feroviare pe care își desfășoară activitatea: anumite secții de circulație ale căilor ferate din România sau în totalitatea ei, stații de cale ferată, zone de manevră feroviară, linii ferate industriale.

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 743/2020 pentru eliberarea certificatului unic de siguranță operatorilor care efectuează numai manevră feroviară pe căile ferate din România;
- 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), organism independent care funcționează în cadrul Autorității Feroviare Române - AFER.

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 Legea nr.202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare. Operatorii de transport feroviar licențiați de autoritățile responsabile cu acordarea licențelor operatorilor de transport feroviar din celelalte state membre ale Uniunii Europene, care dețin un certificat de siguranță partea A și care intenționează să efectueze pe căile ferate din România un serviciu echivalent de transport feroviar, trebuie să dețină în mod obligatoriu un certificat de siguranță partea B obținut de la ASFR.

Datele de contact ale ASFR:

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR

Adresa: Calea Griviței, Nr.393 sector 1, București, România
Telefon: +4021.307.79.06
Fax: +4021.316.42.58
Web: www.afer.ro/asfr/

2.2.5 Acoperirea riscurilor (asigurarea obligatorie, garanția statului)

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 OLFR și trebuie prezentate CFR la încheierea contractului de acces.

2.3 Condiții comerciale generale

2.3.1 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.

Până în prezent niciun OTF nu a solicitat încheierea vreunui acord cadru.

2.3.2 Contractul de acces cu OTF

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

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 4.a](#). 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 5.a](#). Lista OTF care au încheiat contracte de acces cu CFR la data publicării DRR este prezentată în [anexa 6](#).

2.3.3 Convenție 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.

2.4 Reguli de exploatare

Regulile specifice de exploatare sunt prezentate în Instrucțiunile feroviare aprobate prin ordin al MT sau prin alte prevederi legislative naționale sau internaționale.

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.

Lista cu instrucțiunile și regulamentele de exploatare care se aplică pe infrastructura feroviară din România este prezentată în [anexa 7.a](#). Acestea pot fi puse la dispoziția OTF de către CFR gratuit în format electronic, dacă sunt disponibile și contra cost în format tipărit, în limita stocurilor disponibile.

Contractul de activitate al CFR este prezentat în anexa 7.b., iar Actul adițional nr. 1 la acest contract este prezentat în anexa 7.c.

Pe rețeaua feroviară din România se utilizează limba română. Documentele internaționale invocate de OTF trebuie prezentate în limba Română.

2.5 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 4.4.

CFR poate oferi asistență pentru desfășurarea transporturilor excepționale, în condițiile specificate la paragraful 4.7.

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

2.6 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 4.4.

CFR poate oferi asistență pentru desfășurarea transporturilor de mărfuri periculoase în condițiile specificate la paragraful 4.7.

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

2.7 Principii privind procesul de acceptanță pentru materialul 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.afer.ro/rom/ONFR
Email: office.onfr@afer.ro

2.8 Procesul de acceptanță pentru personal

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 din cadrul AFER, responsabil cu eliberarea permisului de mecanic și a autorizației de exercitare a funcției este ASFR. Datele de contact sunt prezentate la paragraful 2.2.4 - 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, Infrastructurii și Comunicațiilor 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

Înapoi la **CUPRINS**

Cap. 3 INFRASTRUCTURA



3.1 Introducere

Informațiile oferite în acest capitol sunt cele de 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, Infrastructurii și Comunicațiilor, 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 OG 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 OG 12/1998.

3.2 Întinderea rețelei

Rețeaua feroviară administrată de CFR are caracteristicile generale prezentate în [anexa 12](#).

Reprezentarea schematică a rețelei feroviare cu evidențierea caracteristicilor principale este prezentată în [anexa 1.a.](#)

3.2.1 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 11](#).

3.2.1.1 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 la aceasta, după cum urmează:

- a) infrastructura feroviară interoperabilă;
- b) infrastructura feroviară neinteroperabilă; Lista acestor secții este prezentată în [anexa 8.a](#) la DRR (preluată din anexa 3 a HG 643/2011).

CFR poate să închirieze părți ale infrastructurii feroviare neinteroperabile publice către alte persoane juridice, în vederea administrării acestora 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 27](#).

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 8.a](#).

Lungimea traseului infrastructurii feroviare interoperabile și neinteroperabile este structurată astfel:

- lungimea traseului rețelei infrastructurii feroviare interoperabile: 6.804 km;
- lungimea traseului rețelei infrastructurii feroviare neinteroperabile: 3.824 km.

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 1.b](#).

Stațiile situate pe cele două tipuri de infrastructură sunt prezentate în lista generală a stațiilor din [anexa 9.a](#), cu specificarea gestionarului de infrastructură care le-a închiriat.

3.2.1.2 Gestionarea infrastructurii feroviare neinteroperabile

Gestionarea infrastructurii neinteroperabile se face în condițiile prevăzute în HG 643/2011 care prevede în principal ca:

- 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, în condițiile legii.
- 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. 6 din DRR.

3.2.2 Conectarea la rețeaua internațională

Rețeaua CFR are conexiuni cu toate cele 5 țări vecine, așa cum este prezentat graphic în [anexa 1.a](#) și sub formă de tabel cu caracteristicile tehnice ale stațiilor de frontieră și ale terminalelor aferente în [anexa 11](#).

3.2.3 Alte informații

Documentele legislative care conțin prevederi referitoare la infrastructura feroviară și la care facem referire sunt în principal cele menționate în [anexa 25](#).

3.3 Descrierea rețelei

3.3.1 Caracteristici tehnice

Caracteristicile rețelei sunt prezentate sintetic în [anexa 12](#).

Descrierea detaliată a caracteristicilor tehnice ale rețelei CFR este prezentată în Registrul de Infrastructură Feroviară RINF elaborat în conformitate cu prevederile art. 32 din HG nr. 877/2010 privind interoperabilitatea sistemului feroviar. Conform acestuia "Autoritatea Feroviară Română asigură publicarea și actualizarea unui registru de infrastructură conform ciclului de revizuire prevăzut la art. 35 alin. (2) din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului. În acest registru se precizează caracteristicile principale ale fiecărui subsistem sau ale fiecărei părți de subsistem implicate, de exemplu, parametrii de bază, și conformitatea acestora cu caracteristicile prescrise de STI aplicabile. În acest scop, fiecare STI specifică cu exactitate care informație trebuie inclusă în registrul de infrastructură."

Specificația tehnică de interoperabilitate (STI) reprezintă o specificație adoptată în conformitate cu HG 108/2020, art. 47, care include fiecare subsistem sau parte a unui subsistem pentru a asigura interoperabilitatea sistemului feroviar al spațiului economic european.

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

3.3.1.1 Felul liniei

Din cei 10.628 km de traseu al rețelei feroviare CFR:

- 2.917 km sunt linie dublă;
- 7.711 km sunt linie simplă.

Aceste linii sunt evidențiate pe harta din [anexa 1.a](#).

3.3.1.2 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 11](#).

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 11](#).

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 osiilor/boghiurilor) de cale normală cu cele de cale largă și invers.

Ecartamentul liniilor este figurat pe harta din [anexa 1.a.](#)

3.3.1.3 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 905 de stații.

Lista generală a stațiilor este prezentată în [anexa 9.a.](#) Această anexă include și prezentarea infrastructurilor de servicii existente în aceste stații, precum și a serviciilor furnizate prin aceste infrastructuri.

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”.

Stațiile CFR sunt figurate pe schița feroviară din [anexa 1.a.](#)

3.3.2 Caracteristicile rețelei

3.3.2.1 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 2.5 din prezentul DRR.

Transporturile care depășesc dimensiunile „Gabaritul CFR de vagon de încărcare” se consideră transport excepțional (negabaritic) și se tratează conform cu Instrucțiunile 328/2008, pentru fiecare caz și rută în parte.

3.3.2.2 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.

3.3.2.3 Declivitatea liniilor

Declivitatea liniilor CFR este indicată în [anexa 10.](#)

3.3.2.4 Viteza 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

3.3.2.5 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 1.8 din DRR.

3.3.2.6 Energia electrică de tracțiune

Începând cu data de 01.09.2014, energia electrică de tracțiune este achiziționată de pe piața OPCOM de energie electrică de către SC „Electrificare CFR” SA, filiala specializată a CFR. Energia electrică de tracțiune (eet) este transformată de la 110 KV la 25 KV prin intermediul substațiilor de tracțiune ale CFR și distribuită în linia de contact.

Elementele sistemului de alimentare cu energie electrică de tracțiune fac parte din infrastructura feroviară publică administrată de CFR și sunt închiriate pentru gestionare către SC „Electrificare CFR” SA.

Plata energiei electrice de tracțiune de către OTF se face pe baza unui contract de furnizare a energiei electrice încheiat între SC „Electrificare CFR” SA și OTF, care conține prevederi privind modul de prognoză și urmărire a consumului, tariful și facturarea, valabile atât pentru locomotivele dotate cu contoare cât și pentru cele fără contoare. Modelul standard al acestui contract este prezentat în [anexa 19](#). În cazul în care nu sunt achitate sumele datorate pentru eet furnizată, SC „Electrificare CFR” SA își rezervă dreptul de a retrage accesul la infrastructura feroviară electrificată.

Caracteristicile sistemului de electrificare:

- tensiunea de alimentare la firul de contact: 25 KV
- frecvența în firul de contact: 50 Hz
- înălțimea firului de contact față de ciuperca șinei: 5750 mm
- presiunea de contact a pantografului pe firul de contact: între 5 și 7 daN conform EN 50119
- zig-zag +/- 200 mm

Harta cu amplasarea liniilor electrificate este prezentată în [anexa 1.a](#).

Date de contact pentru informații privind sistemul de alimentare cu energie electrică de tracțiune:

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, gheorghe.gaburoi@e-cfr.ro

3.3.3 Controlul traficului și sisteme de comunicații

Noțiunea de control al traficului cuprinde sistemele (instalațiile) de semnalizare, cele de control al traficului, de comunicații radio, și cele de control automat al trenurilor.

3.3.3.1 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 se completează cu sisteme de control automat al vitezei trenurilor și de oprire automată, în cazul nerespectării indicațiilor semnalelor. Sistemele INDUSI și ETCS trebuie să asigure cel puțin:

- a) controlul punctual sau continuu al vitezei trenurilor în funcție de categoria acestora;
- b) frânarea automată a trenului, dacă mecanicul nu-și manifestă vigilența;

Semnalizarea trecerilor la nivel cu calea ferată se realizează prin intermediul a 1.125 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 1.c.](#)

3.3.3.2 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:

- 61 instalații de centralizare electronică
- 15 instalații de centralizare electrodinamică cu post de comandă computerizat PCC
- 575 instalații de centralizare electrodinamică
- 39 instalații de centralizare electromecanică
- 152 instalații de asigurare cu interblocare

- 153 instalații de asigurare fără interblocare

Stațiile și tipul de instalații de centralizare aferent sunt prezentate în schița din [anexa 1.c.](#)

3.3.3.3 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 OUG 79/2002 privind cadrul general de reglementare a comunicațiilor, ordonanță care a fost aprobată cu modificări și completări prin Legea 591/2002 cu modificările și completările ulterioare. 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.

CFR este titular al licenței MT-PMR 0145/2006 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 13.](#)

OTF poate 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

3.3.3.4 Sisteme de control a circulației trenurilor

Pe toată rețeaua feroviară CFR există implementat sistemul INDUSI I-60.

Secțiile București – Câmpina și București – Constanța au fost dotate cu sistemul ETCS, nivel 1.

3.3.4 Organizarea exploatării traficului feroviar

3.3.4.1 Conducerea circulației trenurilor

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.

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.)

3.3.4.2 Programarea circulației trenurilor

Programarea circulației trenurilor reprezintă procesul de alocare a capacității de circulație către operatorii de transport feroviar de călători și marfă. Acest proces are trei 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 decadal - alocarea capacității de circulație pe termen scurt; prin acest proces se adaptează graficul de circulație la realitățile curente (solicitările operatorilor de transport și ale executanților lucrărilor de mentenanță a căii ferate) pentru 10 zile (o decadă).
- elaborarea programului de circulație zilnic - alocarea capacității de circulație pe termen foarte 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.

Detalii privind modul de programare a trenurilor de marfă se găsesc în Instrucțiunile pentru programarea și analiza tehnico-operativă a circulației trenurilor nr. 099/2005 (vezi paragraful 2.4 din DRR).

3.4 Restricții de trafic

3.4.1 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.

3.4.2 Restricții de mediu

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

3.4.3 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.

3.4.4 Restricții pentru tuneluri

Infrastructura feroviară din România are un număr de 171 tuneluri în lungime totală de 62 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.

3.4.5 Restricții pentru poduri

Pe rețeaua feroviară există un număr de 17.694 poduri și podețe (din care 4.216 poduri) cu o lungime totală de 143,65 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.

3.5 Disponibilitatea infrastructurii

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

- lucrări de întreținere sau reparație a infrastructurii;
- lucrări de reparație capitală sau modernizări ale infrastructurii;
- suspendarea activității pe secții cu trafic redus, pe anumite perioade ale zilei;
- lucrări urgente;
- cazuri de forță majoră;

Acestea sunt detaliate mai jos:

- a) Pentru întreținerea și reparația infrastructurii feroviare sunt prevăzute „ferestre” (rezervări de capacități) 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.
- b) Lucrările de reparație capitală sau modernizări sunt programate din timp și în principiu sunt prevăzute în graficul de circulație, dacă perioada de execuție este cunoscută înainte de elaborarea mersului de tren.
- c) 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 paragrafului 5.6.

Lista acestor secții și intervalele de suspendare este menționată în [anexa 14](#).

- d) 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.
- e) În cazurile afectării infrastructurii datorită forței majore, dacă infrastructura feroviară devine indisponibilă, OTF sunt avizați operativ și sunt puși la dispoziția lor trase alternative pe rute ocolitoare. Prevederi specifice sunt prezentate în contractul de acces (vezi [anexa 4.a](#)).

Aceste cazuri de indisponibilitate a infrastructurii sunt avizate către OTF în conformitate cu reglementările specifice feroviare.

3.6 Infrastructuri de servicii

Acest articol conține date privind infrastructurile de servicii puse la dispoziție (deținute) de către CFR și condițiile de acces la acestea.

În conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare UE 2017/2177 privind accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe, operatorii de infrastructuri de servicii și gestionarii de infrastructuri trebuie să facă disponibile aceste tipuri de informații așa cum sunt ele descrise în art. 4 și art. 5 al Regulamentului, în vederea includerii în DRR.

Totodată a fost publicat "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 tarifyare, precum și condițiile privind posibilitatea de exceptare de la dispozițiile sau de la o parte dintre dispozițiile regulamentului UE 2017/2177. Ghidul poate fi consultat, accesând următorul link:

http://www.consiliulferoviar.ro/uploads/docs/legislatie/ghid_infrastructura_servicii_2019.pdf

Infrastructurile de servicii, operatorii infrastructurilor de servicii și serviciile furnizate în stații de cale ferată pentru OIS, sunt prezentate în [anexa 9.a](#).

CFR va actualiza aceste anexe pe măsura primirii de la cei implicați a informațiilor care trebuie furnizate în conformitate cu reglementările legale în vigoare.

3.6.1 Stații pentru călători

În conformitate cu definiția din Regulamentul UE 2015/1100 privind obligațiile de raportare ale statelor membre în cadrul monitorizării pieței feroviare, stațiile pentru călători înseamnă un loc situat 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 definite conform paragrafului 1.11 din prezentul document, deschise traficului de călători precum și punctele de oprire.

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.

Majoritatea stațiilor CFR sunt deschise și la traficul de călători. Stațiile deschise și la traficul de călători sunt menționate în lista generală a stațiilor din [anexa 9.a](#), și sunt dotate cu infrastructuri specifice pentru accesul publicului călător.

Amplasarea stațiilor este prezentată în [anexa 1.a](#).

Accesul în stațiile pentru călători este asigurat în condiții nediscriminatorii pentru pasagerii trenurilor de călători, în funcție de disponibilitățile tehnice.

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.

Serviciile oferite de către CFR pentru publicul călător sunt menționate în Cap. 5.

3.6.2 Stații pentru marfă

CFR deține în unele stații infrastructuri pentru manipularea mărfurilor convenționale. Aceste infrastructuri constau în principal în linii pentru manevra vehiculelor feroviare, linii pentru încărcare / descărcare, rampe și magazii. Infrastructurile sunt puse la dispoziția OTF în mod nediscriminatoriu, în funcție de disponibilitatea tehnică și de capacitațile disponibile.

Accesul la aceste infrastructuri este permis OTF care dețin licență de transport feroviar cel puțin de tip C și altor operatori care au acces pe liniile stației, pe baza înțelegerilor contractuale.

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, dar care nu sunt deținute de CFR și pentru care serviciile sunt asigurate de către operatori ai infrastructurilor de servicii respective. Condițiile de acces la aceste terminale precum și capacitatea lor sunt stabilite de proprietar sau de către operatorul de servicii.

Utilizarea terminalelor de marfă nu face parte din procesul de alocare descris la Cap. 4.

Lista stațiilor CFR dotate cu infrastructuri pentru manipularea mărfurilor este prezentată în [anexa 9.a](#). Amplasarea stațiilor este prezentată în [anexa 1.a](#). De asemenea amplasarea stațiilor pe secții de circulație se regăsește în livretele cu mersul trenurilor de marfă.

Serviciile oferite de către CFR în cadrul acestor infrastructuri sunt prezentate la Cap. 5.

3.6.3 Stații de triaj și infrastructuri pentru formarea trenurilor și pentru manevră

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:

- grupe de linii specializate pentru primirea, trierea (descompunerea) și compunerea (formarea) și expedierea trenurilor;
- cocoșe de triere sau planuri înclinate.

b) Stațiile tehnice sunt dotate cu infrastructuri de manevră necesare descompunerii / formării trenurilor de călători și marfă.

c) Stațiile de formare pentru trenuri de călători - sunt stațiile destinate formării trenurilor de călători și dispun de infrastructuri de manevră, de facilități tehnice specifice (dispozitive de linii, instalații fixe de preîncălzire a vagoanelor, spălare, etc.); în majoritatea cazurilor aceste facilități aparțin CFR Călători.

d) Infrastructurile pentru manevră reprezintă elementele infrastructurii și instalațiile aferente necesare accesului materialului rulant de pe o linie din stație pe alta, sau la alte infrastructuri de servicii deținute sau nu de către CFR.

Accesul la aceste stații este permis OTF care dețin licență de transport feroviar cel puțin de tip C și altor operatori care au acces pe liniile stației, pe baza înțelegerilor contractuale.

Serviciile oferite de către CFR în cadrul stațiilor de traj și stațiilor tehnice sunt prezentate la Cap. 5.

Stațiile de triaj și cele tehnice sunt menționate în lista generală a stațiilor din [anexa 9.a.](#) unde este evidențiat tipul de trafic pentru care sunt deschise.

3.6.4 Linii de garare (staționare)

Majoritatea stațiilor CFR au linii pentru gararea trenurilor. Aceste linii pot fi folosite și pentru staționarea materialului rulant pe termen scurt, în limita capacităților disponibile.

Unele stații care dispun de o capacitate excedentară pot fi folosite pentru staționarea materialului rulant pentru o perioadă mai mare de timp.

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 de staționare depinde de gradul de utilizare al acestor linii, care are o evoluție dinamică. Din acest motiv situația stațiilor care au linii disponibile pentru staționarea de lungă durată a materialului rulant poate fi obținută de la Direcția Trafic.

Accesul la liniile de staționare este permis OTF care dețin licență de transport feroviar cel puțin de tip C și altor agenți care au acces pe liniile stației (de ex. DLF), pe baza înțelegerilor contractuale.

Serviciile oferite de către CFR pentru liniile de staționare sunt prezentate la Cap. 5.

3.6.5 Infrastructuri pentru întreținere

CFR nu deține facilități pentru întreținerea materialului rulant (vagoane sau locomotive). CFR asigură doar accesul la aceste facilități, deținute de operatorii de servicii, în principal OTF.

3.6.6 Alte Infrastructuri tehnice

CFR nu deține instalații de curățare și de spălare, dar asigură accesul la acest tip de infrastructuri, acolo unde este cazul.

În prezent CFR nu deține alte infrastructuri tehnice cum ar fi detectarea defectelor la materialul rulant, detectoare de osii încălzite sau cântare pentru materialul rulant.

CFR are însă în curs de derulare proiecte pentru dotarea cu detectoare de osii încălzite, numărătoare de osii și cântare pentru materialul rulant, care vor fi indicate după implementare.

3.6.7 Infrastructurile portuare maritime și fluviale legate de activități feroviare

CFR asigură utilizarea infrastructurilor feroviare portuare maritime și fluviale deținute de CFR, precum și accesul la infrastructurile portuare maritime și fluviale deținute de alți agenți. Situația acestor infrastructuri este prezentată în [anexa 9.d.](#)

Accesul la aceste infrastructuri este permis OTF care dețin licență de transport feroviar cel puțin de tip C și altor operatori care au acces pe liniile stației, pe baza înțelegerilor contractuale.

Serviciile oferite de către CFR pentru infrastructurile portuare sunt circulație, manevră, acces convoaie de manevră la liniile de încărcare-descărcare de la dane, staționare material rulant, închiriere linie, etc.

3.6.8 Infrastructuri de intervenție

Infrastructurile de intervenție constau în asigurarea de către CFR a intervențiilor necesare, la timp și eficient, pentru înlăturarea urmărilor evenimentelor de cale ferată și restabilirea circulației/continuității traficului feroviar în cazul unor accidente/incidente feroviare, cu mijloace de intervenție specifice.

CFR deține următoarele infrastructuri de intervenție în vederea restabilirii circulației feroviare și a înlăturării efectelor accidentelor feroviare precum și a timpului nefavorabil:

- trenuri macara;
- vagoane de ajutor;
- tren de ajutor cu vinciuri hidraulice;
- pluguri de zăpadă simple;
- pluguri de zăpadă hidraulice;
- drezine multifuncționale.

3.6.9 Infrastructuri pentru alimentare cu combustibil

CFR nu deține facilități de alimentare cu combustibil pentru mijloacele de remorcare ale OTF. Aceste facilități sunt amplasate de regulă în depouri sau remize și sunt în proprietatea OTF și sunt menționate în [anexa 9.a.](#) CFR asigură accesul la aceste infrastructuri, acolo unde este cazul.

3.7 Dezvoltarea infrastructurii

Infrastructura reprezintă cea mai importantă resursă logică 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 parametri 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 fiecărui 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, 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 24.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: <http://www.cfr.ro/index.php/ct-menu-item-3/ct-menu-item-55/strategia-de-dezvoltare-a-infrastructurii-feroviare>.

În [anexa 24.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**

A high-speed train, likely a TGV, is shown in motion on a railway track. The train is silver and blue, with a sleek, aerodynamic front. It is positioned in the lower half of the frame, moving towards the left. Above the train, a complex network of overhead power lines and support structures is visible, extending across the top of the image. The background shows a clear blue sky and some distant trees and utility poles. The overall scene is brightly lit, suggesting a sunny day.

**Cap. 4 ALOCAREA CAPACITĂȚILOR
DE INFRASTRUCTURĂ**

14

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 în vederea prestării unui serviciu de transport internațional de călători, acesta trebuie să informeze administratorul de infrastructură și Consiliul național de supraveghere din domeniul feroviar, în conformitate cu prevederile art. 38 din Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare.

4.2 Descrierea 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 15](#).

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:

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

CFR este organismul de alocare și pentru secțiile neinteroperabile închiriate gestionarilor de infrastructură feroviară neinteroperabilă (vezi definiția de la paragraful 1.11 din DRR)

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 capacități 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 Calendarul pentru cererea și alocarea traselor

4.3.1 Termene pentru elaborare mers tren

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 15](#). 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, precum și cu capitolul III din HG 1696/2006.

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.

4.3.2 Termene pentru cererile de trasă de ultim moment (ad-hoc)

OTF pot adresa cereri de alocare a traselor de ultim moment după intrarea în vigoare a mersului de tren.

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 Instrucțiunilor pentru calculul capacității stațiilor și secțiilor de circulație, nr.115, aprobate prin OMT nr.1002 din 27.12.2000 și reprezintă 20% din capacitatea secției.

4.4 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 (în condițiile specificate la paragraful 4.7) 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.

4.4.1 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 atuturilor cerințelor.

Principiile care reglementează procedura de coordonare sunt definite și sunt arătate în [anexa 16.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 respectiv, 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.

4.4.2 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 16.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.

4.4.3 Infrastructură saturată (definiție, criterii de prioritate)

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.

Lista distanțelor declarate de CFR ca fiind secțiuni de infrastructură cu capacitate saturată este prezentată în [anexa 17.](#)

Criteriile de prioritate în alocarea capacităților de infrastructură sunt stabilite prin Ordin al MT și sunt prezentate în [anexa 18.](#)

CFR analizează anual capacitățile de infrastructură, înainte de începerea 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, secțiunile cu capacitate de infrastructură saturată.

4.4.4 Impactul acordurilor cadru

Vezi paragraful 2.3.1 din DRR

4.5 Acordarea de capacități pentru întreținere, reparații și modernizări

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 reglementărilor din Instrucția nr. 317 - Instrucția pentru restricții de viteză, închideri de linii și scoateri de sub tensiune, aprobată prin OMT 417/2004.

4.6 Reguli privind anularea sau neutilizarea traselor

Anularea (neutilizarea) sau revocarea traselor alocate unui OTF se face în condițiile HG 1696/2006 - Regulamentul pentru alocarea capacităților de infrastructură feroviară prezentat în [anexa 15](#).

4.6.1 Suspendarea accesului la infrastructura feroviară

În cazul întârzierii la plată față de termenul de scadență a facturii aferente TUI, CFR poate suspenda temporar (total sau parțial), accesul pe infrastructura feroviară pentru trenurile OTF care depășesc termenele de plată a tarifului, 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, așa cum este prevăzut în [anexa 4.a](#). Această prevedere este în concordanță cu art. 12 din HG 581/1998. Această măsură include și măsuri de restricționarea a accesului trenurilor OTF la infrastructura feroviară.

Prevederi specifice sunt cuprinse în contractul de acces standard prezentat în [anexa 4.a](#) din DRR.

CFR poate suspenda accesul pe infrastructura feroviară al MR al OTF, în cazul depistării unor nereguli tehnice care pot afecta siguranța circulației feroviare, în conformitate cu [anexa 11](#) din Contractul de acces standard.

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 solictarea alocării trasei sau cel mai târziu la programarea în circulație a trenului cu un astfel de transport, în vederea asigurării tratării acestuia.

4.8 Măsuri speciale în cazul unor perturbări ale circulației

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.

4.8.1 Principii (procedurile existente și aranjamente contractuale)

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.

4.8.2 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 și Regulamentului de semnalizare nr.004/2006 (vezi paragraful 2.4 din DRR).

4.8.3 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 sunt oferite rute alternative de circulație.

4.8.4 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.

4.9 Alocarea capacităților pentru infrastructuri de servicii

CFR nu alocă capacități pentru infrastructurile de servicii.

Înapoi la **CUPRINS**

Cap. 5 SERVICII FURNIZATE



5.1 Servicii furnizate de către CFR și de către operatorii infrastructurilor de servicii

a) Servicii furnizate de către CFR

Grupele de servicii prestate de CFR către OTF sunt 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:

- 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.

Detalierea acestor servicii este prezentată în continuare în cadrul acestui capitol.

b) Datele și serviciile furnizate de către alți operatori ai infrastructurilor de servicii sunt prezentate în [anexa 9.a](#) și [anexa 8.b](#) (gestionarii de infrastructură feroviară). Eventuale date suplimentare sunt disponibile prin accesarea legăturii (link-ului) la paginile de web.

5.2 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.

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 capacități 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 Legii 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.

Pentru furnizarea prestațiilor aferente pachetului minim de acces, CFR percepe de la OTF Tariful de Utilizare al Infrastructurii (TUI), prezentat la Cap. 6.

CFR oferă accesul prin intermediul rețelei la infrastructurile de servicii, așa cum este definit mai sus, în funcție de disponibilitatea infrastructurii feroviare.

Modul de tarificare al acestor servicii este prezentat la capitolul Cap. 6.

5.3 Accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, la infrastructurile de servicii, în cazul în care acestea există, și serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri

Aceasta reprezintă prestațiile furnizate de CFR pentru accesul pe calea ferată, la următoarele infrastructuri de servicii și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri (acolo unde acestea există și pot fi furnizate):

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

Modul de tarificare al acestor servicii este prezentat la Cap. 6.

5.3.1 Accesul la infrastructurile de servicii

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.

Aceste servicii sunt asigurate în mod nediscriminatoriu, iar cererile OTF nu pot fi respinse decât dacă există alternative viabile, în condițiile pieței. Tarifele pentru aceste servicii sunt cuprinse în cadrul tarifelor arătate la Cap. 6.

5.3.1.1 Stațiile pentru călători

Asigurarea serviciului de acces al publicului călător la stațiile de călători implică accesul 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 așteptarea trenurilor

Unele dintre serviciile furnizate de CFR pentru utilizarea acestor terminale precum și a facilităților aferente sunt supuse unor tarife specifice care sunt prezentate la Cap. 6.

CFR asigură în limita disponibilității amplasamentul adecvat, accesul și utilizarea pentru serviciile de emiteră a legitimațiilor de călătorie, în mod egal, transparent și nediscriminatoriu pentru toți OTF .

Tarifele aferente serviciilor de închiriere a spațiilor pentru serviciile de emiteră a biletelor/birou informații/automat emiteră bilete sunt prezentate în [anexa 21](#). Închirierea se face în baza unui contract care se găsește publicat în [anexa 28a](#). Procedurile care reglementează activitatea de valorificare prin închiriere a bunurilor imobile aparținând infrastructurii feroviare publice, precum și reglementarea tarifelor pentru închirierea acestora se regăsesc în [anexa 28b](#) și [anexa 28c](#).

5.3.1.2 Terminalele de marfă

CFR nu deține terminalele de mărfuri definite conform Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/1100 ca locații în care se manipulează unități de trafic intermodal (UTI).

Există linii industriale sau terminale de mărfuri private care aparțin unor agenți economici sau OTF și care sunt racordate la infrastructura CFR, prezentate în [anexa 9.a](#).

[Anexa 9.a](#) conține lista stațiilor și a infrastructurilor de servicii aferente, denumirea și datele de contact furnizate de către deținătorii și operatorii de servicii.

CFR asigură dreptul de acces la toate aceste infrastructuri, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Astfel, CFR furnizează servicii privind accesul convoaielor de manevră la/de la infrastructura feroviară CFR în vederea deplasării convoaielor de manevră din stațiile CFR la terminale de mărfuri sau alte infrastructuri de servicii deținute de agenți economici. Aceste servicii pentru utilizarea infrastructurii de acces la terminalele de mărfuri sunt supuse unor tarife specifice care sunt prezentate la Cap. 6.

5.3.1.3 Infrastructuri din stațiile de triaj și de formare a trenurilor, incluzând infrastructuri de manevră

CFR asigură serviciile necesare pentru accesul pe calea ferată în cadrul infrastructurilor sale de servicii în vederea utilizării logisticii aferente din stațiile de triaj, a infrastructurilor de formare a trenurilor precum și a celor de manevră.

Accesul în stațiile de triaj și în stațiile cu grupe de manevră este permis OTF care au încheiat cu CFR contract de acces. Stațiile respective trebuie să fie pe ruta secțiilor de circulație din certificatul de siguranță.

Serviciile pentru accesul la aceste infrastructuri sunt asigurate de CFR, iar operațiile de manevră propriu-zise sunt executate de către OTF, de către agenți economici deținători de linii ferate industriale sau de către alți agenți.

Serviciile furnizate de CFR pentru utilizarea infrastructurii de acces la aceste terminale sunt supuse unor tarife specifice care sunt prezentate la Cap. 6.

CFR nu deține material rulant și nu efectuează operații de manevră.

5.3.1.4 Linii de garare (staționare)

CFR asigură serviciile necesare pentru accesul pe calea ferată în vederea folosirii liniilor de garare, linii destinate pentru staționarea temporară a vehiculelor feroviare între două comenzi. Precizarea tipului de activitate pe aceste linii se găsește în [anexa 9.a](#). CFR poate permite accesul și staționarea materialului rulant și pe alte linii din stații în limita capacității pentru staționarea de lungă durată și pentru staționare la încărcare/descărcare, fără a se afecta disponibilitatea liniilor de circulație sau de manevră.

CFR asigură accesul și utilizarea acestor infrastructuri de servicii în conformitate cu principiile egalității, transparenței și nediscriminării.

Serviciile furnizate de CFR pentru utilizarea infrastructurii de acces la aceste linii sunt supuse unor tarife specifice care sunt prezentate la Cap. 6.

5.3.1.5 Infrastructuri pentru întreținere

CFR nu deține centre de întreținere. Acestea aparțin unor OTF sau altor agenți economici specializați prezentați în [Anexa 9.a](#). CFR asigură dreptul de acces pe infrastructura feroviară la aceste centre sau infrastructuri pentru OTF sau agenții care au acest drept stabilit de către deținătorul centrelor și cu respectarea prevederilor legale în vigoare.

Serviciile furnizate de CFR pentru utilizarea infrastructurii sale de acces la aceste terminale sunt supuse unor tarife specifice care sunt prezentate la Cap. 6.

5.3.1.6 Alte infrastructuri tehnice, inclusiv instalații de curățare și spălare

CFR nu deține infrastructuri tehnice. Acestea aparțin unor OTF sau altor agenți economici specializați prezentați în [Anexa 9.a](#). CFR asigură dreptul de acces pe infrastructura feroviară la aceste centre sau infrastructuri pentru OTF sau agenții care au acest drept stabilit de către deținătorul centrelor și cu respectarea prevederilor legale în vigoare.

Serviciile furnizate de CFR pentru utilizarea infrastructurii sale de acces la aceste terminale sunt supuse unor tarife specifice care sunt prezentate la Cap. 6.

5.3.1.7 Infrastructurile portuare maritime și fluviale

CFR asigură accesul la infrastructurile de servicii portuare maritime sau fluviale deținute de CFR sau de către alți agenți în cazul în care aceste infrastructuri aparțin altor agenți economici specializați, 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 operatorul de servicii ([anexa 9.a](#)) și cu respectarea prevederilor legale în vigoare. Serviciile furnizate de CFR pentru utilizarea infrastructurii de acces la aceste terminale (circulație, manevră, acces convoaie de manevră la liniile de încărcare-descărcare, staționare material rulant etc.) sunt supuse unor tarife specifice care sunt prezentate la Cap. 6.

5.3.1.8 Infrastructuri de intervenție

CFR asigură intervenția pentru restabilirea continuității traficului feroviar în cazul unor accidente/incidente feroviare, cu mijloace de intervenție specifice (vagon de ajutor, tren de intervenție, macara feroviară, etc.). Asigurarea acestor servicii este cuprinsă în cadrul tarifelor arătate la Cap. 6.

5.3.1.9 Infrastructuri pentru alimentare cu combustibil

CFR nu asigură furnizarea de combustibil și nu deține astfel de infrastructuri. 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 operatorul de servicii și cu respectarea prevederilor legale în vigoare.

Serviciile furnizate de CFR pentru utilizarea infrastructurii sale de acces la aceste terminale sunt supuse unor tarife specifice care sunt prezentate la Cap. 6 din DRR.

5.3.2 Servicii furnizate în cadrul infrastructurilor de servicii

5.3.2.1 Manevra și staționarea materialului rulant

Asigurarea acestor servicii de către CFR reprezintă:

- Manevrarea materialului rulant.

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

Prin vehicul se înțeleg vagoane și/sau material rulant de tracțiune.

- Staționarea materialului rulant care nu aparține CFR poate fi:
 - Staționarea operativă 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 de lungă durată reprezintă serviciul asigurat de CFR pentru staționarea materialului rulant pe liniile 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, pe baza încheierii unei convenții specifice cu SRCF.
 - Staționarea la 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 de staționare de 24 ore

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

5.4 Servicii suplimentare

Prin servicii suplimentare se înțeleg prestațiile pe care CFR le furnizează la cerere, către OTF. Aceste servicii sunt prezentate în anexa 5 la contractul de acces.

În conformitate cu anexa II la Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare prestațiile suplimentare pot cuprinde:

- a) curentul de tracțiune ([anexa 23.f](#));
- b) asistență pentru transporturi excepționale și mărfuri periculoase ([anexa 21](#)).

Dacă CFR furnizează unul dintre serviciile suplimentare prezentate, la cererea unui OTF, atunci trebuie să le furnizeze oricărui OTF care solicită acest lucru.

Serviciile suplimentare sunt prevăzute în contractul de acces.

Modul de tarificare al acestor servicii este prezentat la Cap. 6 din DRR.

5.4.1 Curentul de tracțiune

Curentul de tracțiune reprezintă de fapt furnizarea energiei electrice de tracțiune (eet) prin sistemul de alimentare (distribuție) a eet, prezentat la paragraful 5.2 - e), pe căile ferate electrificate, pentru OTF care utilizează material rulant (unități motoare) cu tracțiune electrică și este un serviciu suplimentar conform pct. 3 din Anexa II la Legea 202//2016.

Furnizarea eet se asigură de CFR prin intermediul filialei sale specializate, SC „Electrificare CFR” SA pe baza unui contract de furnizare încheiat de către aceasta cu fiecare OTF care are deja încheiat un contract de acces cu CFR. Contractul de furnizare a eet este cel prezentat la paragraful 3.3.2.6. Modelul cadru al contractului de furnizare a eet este prezentat în [anexa 19](#).

Tarifele aferente serviciului de furnizare a eet prin sistemul de alimentare cu energie electrică de tracțiune sunt prezentate la Cap. 6.

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, gheorghe.gaburoi@e-cfr.ro

5.4.2 Servicii specifice pentru trenuri 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 conform Cap. 6.

Pentru alimentarea cu apă a trenurilor de călători, serviciile sunt asigurate de către OTF.

5.4.3 Servicii pentru transporturi excepționale și mărfuri periculoase

CFR asigură prestarea serviciilor necesare pentru transporturi excepționale sau mărfuri periculoase în condițiile prevăzute la paragrafele 2.5 respectiv 2.6 din DRR. Tarifele pentru aceste servicii sunt prevăzute la Cap. 6.

5.5 Servicii auxiliare

Prin **servicii auxiliare** se înțeleg acele prestații care sunt furnizate opțional de către CFR sau de către alți furnizori, la cererea OTF, prin înțelegerea părților contractante.

OTF pot solicita în plus CFR sau altor furnizori un set de prestații auxiliare cum ar fi:

- accesul la rețeaua de telecomunicații;
- furnizarea de informații suplimentare;
- verificarea tehnica a materialului rulant;
- servicii de emitere a biletelor de călătorie în stațiile de pasageri;
- servicii specializate de întreținere grea;
- alte prestații.

Aceste servicii sunt prezentate în contractul de acces.

Modul de tarifare al acestor servicii este prezentat la Cap. 6.

5.5.1 Accesul la rețeaua de telecomunicații

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 MT.

CFR asigură în cadrul setului minim de prestații (paragraful 5.2 din DRR) comunicările sol – 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.

Pentru asigurarea echipamentelor specifice, OTF se pot adresa SC „Telecomunicații CFR” SA.

Datele tehnice necesare pentru utilizarea rețelei de telecomunicații radio sunt prezentate la paragraful 3.3.3.3.

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.

Tarifele aferente sunt prezentate în Cap. 6.

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.telecomunicatii CFR.ro

5.5.2 Furnizarea de informații suplimentare

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 pot fi accesate de alți 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 trenurilor OTF se realizează exclusiv prin intermediul aplicațiilor informatice specifice ale CFR (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

5.5.3 Verificarea tehnică a materialului rulant

CFR nu are în obiectul de activitate și nu oferă servicii de inspecție (revizie) la materialul rulant și nu deține deocamdată detectoare de osii încinse.

Serviciile de inspecție tehnică a materialului rulant sunt asigurate de către OTF și sunt în responsabilitatea lor directă sau prin intermediul unor furnizori agrementați de către ONFR din cadrul AFER.

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

5.5.4 Serviciul de emitere a biletelor de călătorie

Acolo unde are posibilitatea, CFR poate oferi serviciul de emitere a biletelor de călătorie, pe bază de convenție comercială separată încheiată cu fiecare OTF solicitant. Tarifele pentru serviciul de emitere a legitimațiilor de călătorie se regăsesc în [anexa 21](#), la secțiunea de servicii auxiliare efectuate de CFR.

5.5.5 Servicii specializate de întreținere mecanizată a căii

CFR nu oferă servicii de întreținere capitală furnizate în cadrul infrastructurilor dedicate trenurilor de mare viteză sau altor tipuri de material rulant care necesită facilități specifice.

5.6 Alte servicii

În afara serviciilor prezentate în cadrul art. 5.1.-5.5., aferente anexei II din Legea nr. 202/2016, CFR asigură, în funcție de posibilitate și alte servicii la solicitarea OTF, după cum urmează:

- Circulația trenurilor pe secțiile neinteroperabile închiriate;
- Depozitare pe terenurile CFR S.A.;
- Rezervarea traselor;
- Întocmirea de trase alocate trenurilor special comandate și trenurilor cu circulație ocazională;
- Efectuarea de experimente pentru sporirea tonajelor de remorcat sau modificarea modului de remorcare;
- Întreruperea suspendării activității de mișcare.

Înapoi la **CUPRINS**

Cap. 6 TARIFE PENTRU UTILIZAREA INFRASTRUCTURII



Există două categorii de tarife:

a) Tarife pentru servicii furnizate de CFR

Pentru serviciile aferente pachetului minim de acces, OTF care îndeplinesc condițiile arătate la paragraful 2.2.2 din DRR, plătesc un Tarif de Utilizare al Infrastructurii (TUI) în conformitate cu prevederile Legii 202/2016, ale OG 12/1998 și ale HG 581/1998 și cu ale Regulamentului (UE) 2015/909. Pentru a asigura conformitatea cu prevederile Regulamentului (UE) 2015/909 privind modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploataării serviciului de transport feroviar, precum și cu alte acte normative referitoare la costurile aferente accesului la infrastructura feroviară, precum și pentru a putea stabili o metodă optimă de stabilire a sistemului de tarificare al infrastructurii feroviare recunoscută de toți actorii implicați, CFR a întreprins demersurile necesare pentru achiziționarea realizării unui studiu pe această temă.

Tarifarea celorlalte servicii furnizate de CFR în cadrul infrastructurilor de servicii (tarife pentru servicii auxiliare sau conexe (TSA)), este supusă reglementărilor CFR, în conformitate cu HG 581/1998 și ale Contractului de activitate al CFR cu MT în vigoare precum, cu Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare și cu Regulamentul ue 2017/2177 privind accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe.

b) Tarife pentru servicii furnizate de către alți operatori ai infrastructurilor de servicii (OIS)

Tarifele pentru serviciile furnizate de către alți operatori ai infrastructurilor de servicii sunt stabilite de către aceștia, și sunt publicate așa cum este prezentat la pct. 6.1. de mai jos.

6.1 Principii de tarificare

a) **Principiile sistemului de tarificare** al infrastructurii feroviare în ceea ce privește accesul pe infrastructura feroviară administrată de CFR cuprinde două tipuri de tarife:

- Tariful de Utilizare al Infrastructurii feroviare (TUI) - calculat și perceput pentru asigurarea pachetului minim de prestații prevăzut la pct. 1 din anexa II a Legii 202/2016;

TUI se calculează de către CFR pe baza Metodologiei de tarificare a utilizării infrastructurii feroviare care este prezentată în [anexa 20.a](#).

Valoarea elementelor tarifare de bază pentru TUI folosită în cadrul metodologiei este prezentată în anexa 21, iar Lista secțiilor pentru calcul TUI, încadrate pe clase de linii este prezentată în anexa 20.b.

- Tarife pentru servicii adiționale sau conexe (TSA) - calculate și percepute pentru celelalte servicii prevăzute la pct. 2, 3 și 4 din anexa II a Legii 202/2016;

TSA se stabilesc de către CFR în conformitate cu prevederile HG 581/1998. Lista completă a denumirii tarifelor ce pot fi percepute de CFR de la OTF, pentru activitățile conexe activității de transport feroviar este prezentată în anexa 20.c.

Modul de aplicare și nivelul tarifelor aplicate în prezent de CFR pentru punerea la dispoziție a infrastructurii feroviare sunt prezentate în articolele detaliate mai jos și în [anexa 21](#) și [anexa 23.a](#) – [anexa 23.f](#).

b) In cazul OIS, principiile tarifare trebuie stabilite și publicate de aceștia.

Tarifele pentru serviciile furnizate de către OIS sau de către gestionarii de infrastructură feroviară neinteroperabilă sunt prezentate în [anexa 8.b](#), iar eventuale date suplimentare sunt disponibile prin accesarea legăturii (link-ului) la paginile de web.

c) Garanțiile 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.

Detalii privind garanția se găsesc în capitolul 5 din contractul de acces standard ([anexa 4.a](#) din DRR).

6.1.1 Pachetul minim de acces

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 TUI.

a) Principii de calcul

TUI se calculează și pentru fiecare tren circulat, pe baza elementelor prevăzute la art. 4. din metodologie prin aplicarea valorilor coeficienților tarifari 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 arătat la paragraful 5.4.1 din DRR.

Pentru circulația locomotivelor izolate se va considera tipul de trafic care generează valoarea cea mai mică a TUI.

Pentru trenuri special comandate și pentru cele cu circulație ocazională tratarea cererilor de trasa este tarifată separat. Trenurile special comandate și cele cu circulație ocazională sunt trenurile pentru care OTF solicită cereri de transport după analiza și stabilirea/asigurarea de către CFR SA a capacităților de infrastructură privind rutele și numărul trenurilor OTF și finalizarea planului de mers.

Nu sunt aplicabile tarife care să reflecte deficitul de capacitate pe perioada saturării unor secții, sau influențele asupra mediului. Exemple cu serii de valori ale TUI pentru fiecare categorie de linie și tonaje diferite se găsesc în [anexa 21](#).

b) Reduceri tarifare

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.

În baza prevederilor legislative și a celor din Contractul de activitate încheiat cu MTIC, 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.

Reducerile se pot referi doar la tarifele percepute pentru o secțiune determinată de infrastructură.

Pentru servicii asemănătoare se aplică sisteme de reduceri similare. Sistemele de reduceri se aplică într-o manieră nediscriminatorie tuturor OTF. Reducerile tarifare se acordă OTF care nu au debite restante față de CFR mai mari de 30 de zile.

Reducerile tarifare menționate mai sus sunt precizate și în [anexa 21](#), la pct. 1.3.

c) Suspendarea accesului

În cazul întârzierii la plată față de termenul de scadență a facturii aferente TUI, CFR poate suspenda (total sau parțial) accesul pe infrastructura feroviară pentru trenurile OTF aflate în întârziere. Această prevedere este în concordanță cu prevederile art. 12 din HG 581/1998. Această măsură include și măsuri de restricționarea a accesului trenurilor OTF la infrastructura feroviară.

Prevederi specifice sunt cuprinse în contractul de acces standard ([anexa 4.a](#)).

CFR poate suspenda accesul pe infrastructura feroviară al MR al OTF, în cazul depistării unor nereguli tehnice care pot afecta siguranța circulației feroviare, în conformitate cu anexa 11 din Contractul de acces standard prezentat în [anexa 4.a](#) din DRR.

d) 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.

Pentru prestațiile asigurate de către OIS, informațiile specifice trebuie puse la dispoziție de către aceștia în conformitate cu prevederile Legii 202/2016 și sunt prezentate în [anexa 8.b](#).

6.1.2 Accesul la infrastructurile menționate în paragraful 5.3.1

a) Nivelul tarifelor pentru accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii este determinat de către CFR la nivelul costului direct generat de furnizarea serviciului (fără cheltuieli generate de administrație (CGA) și cota de profit) în conformitate cu prevederile HG 581/1998 și ale Contractelor de activitate sau a actelor adiționale la acestea precum și ale Legii 202/2016.

Acest principiu este aplicat pentru determinarea tarifelor aferente paragrafului 5.3.1, cum ar fi de ex. tariful de acces al convoaielor de manevră, la/de la infrastructura feroviară CFR.

b) Modalitatea de tarifare pentru accesul în cadrul infrastructurilor de servicii reprezintă costul de furnizare (cheltuieli cu munca vie și cheltuieli materiale) la care se adaugă cheltuieli generate de administrație (CGA) de 15,21% și o cotă de profit de 3% în conformitate cu prevederile HG 581/1998, ale Legii 202/2016 și ale contractelor de activitate.

Acest principiu este aplicat pentru determinarea tarifelor aferente paragrafului 5.3.1, cum ar fi de ex. tariful de manevră.

Pentru tarifele care presupun o determinare mai complexă a prestațiilor efectuate, au fost aprobate proceduri specifice de aplicare. Aceste proceduri sunt prezentate în [anexa 23.a](#), [anexa 23.b1](#) și în [anexa 23.c](#).

Pentru prestațiile asigurate de către OIS și gestionari de infrastructură, informațiile specifice sunt puse la dispoziție de către aceștia în conformitate cu prevederile Legii 202/2016 și sunt prezentate în [anexa 9.a](#) și [anexa 8.b](#).

6.1.3 Serviciile menționate în paragrafului 5.3.2

Nivelul tarifelor este determinat de către CFR în funcție de costul de furnizare al serviciului (cheltuieli cu munca vie și cheltuieli materiale) la care se adaugă cheltuieli generate de administrație (CGA) și o cotă de profit de 3% în conformitate cu prevederile HG 581/1998 și ale Contractelor de activitate sau a actelor adiționale la acestea precum și ale Legii 202/2016.

Pentru prestațiile asigurate de către OIS și gestionari de infrastructură, informațiile specifice sunt puse la dispoziție de către aceștia în conformitate cu prevederile Legii 202/2016 și sunt prezentate în [anexa 9.a](#) și [anexa 8.b.](#)

6.1.4 Servicii suplimentare

În cazul serviciilor suplimentare furnizate de CFR, nivelul tarifelor este determinat de către CFR în funcție de costul de furnizare (cheltuieli cu munca vie și cheltuieli materiale) la care se adaugă cheltuieli generate de administrație (CGA) și o cotă de profit de 3%, în conformitate cu prevederile HG 581/1998, ale Legii 202/2016 și ale contractelor de activitate.

Pentru prestațiile asigurate de către OIS și gestionari de infrastructură, informațiile specifice sunt puse la dispoziție de către aceștia în conformitate cu prevederile Legii 202/2016 și sunt prezentate în [anexa 9.a](#) și [anexa 8.b.](#)

6.1.5 Servicii auxiliare

În cazul serviciilor auxiliare furnizate de CFR, nivelul tarifelor este determinat de către CFR în funcție de costul de furnizare (cheltuieli cu munca vie și cheltuieli materiale) la care se adaugă cheltuieli generate de administrație (CGA) și o cotă de profit de 3%, în conformitate cu prevederile HG 581/1998, ale Legii 202/2016 și ale contractelor de activitate.

Pentru prestațiile asigurate de către OIS și gestionari de infrastructură, informațiile specifice sunt puse la dispoziție de către aceștia în conformitate cu prevederile Legii 202/2016 și sunt prezentate în [anexa 9.a](#) și [anexa 8.b.](#)

6.1.6 Alte servicii

Tarifele pentru serviciile prezentate la paragraful 5.6 sunt stabilite la nivelul costului de furnizare, în conformitate cu prevederile HG 581/1998, ale Legii 202/2016 și ale contractelor de activitate. Pentru acele prestații care nu pot fi oferite decât de CFR SA, cota de profit este de maximum 3%.

6.2 Sistemul de tarificare

Așa cum am mai arătat la paragraful 6.1, **sistemul de tarificare** al infrastructurii feroviare în ceea ce privește accesul pe infrastructura feroviară administrată de CFR cuprinde TUI și TSA.

1) 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.

TUI se calculează pe baza [metodologiei indicată la pct. 6.1 de mai sus](#)

Metodologia de calcul a TUI se bazează pe următoarele elemente:

- a) distanța parcursă de tren;
- b) tonajul brut al trenului;
- c) tipul de trafic: marfă sau călători;
- d) ruta de circulație;
- e) clasa secției de circulație

f) dotarea cu sisteme de electrificare pentru asigurarea curentului de tracțiune.

Calculul TUI se face 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 secțiunile pe care a circulat trenul, categoria acestora și tariful aferent. Lista cu trenurile unui OTF circulat într-o perioadă dată precum și valoarea TUI pentru aceste trenuri este înaintată către OTF în vederea analizării și confirmării. După confirmarea acestora se înaintează pentru facturare.

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, iar valoarea TUI nu trebuie să depășească nivelul maxim pentru aceiași categorie de linie de la CFR conform [HG 643/2011](#).

Deocamdată, pe rețeaua CFR nu se aplică tarife suplimentare pentru cazurile de insuficiență (saturare) a capacității de infrastructură sau pentru efectele pe care exploatarea trenurilor le are asupra mediului.

De asemenea, deocamdată CFR nu consideră necesară aplicarea unor excepții de la principiile tarifare în sensul Legii 202/2016.

TUI se plătește în condițiile și la termenele stabilite prin contractul de acces (vezi [anexa 4.a](#)).

În conformitate cu prevederile art. 12 din HG 581/1998, CFR poate suspenda temporar accesul pe infrastructură a OTF care depășesc termenele de plată a TUI, dacă întârzierea este mai mare de 3 zile lucrătoare. În astfel de situații la sesizarea CFR, AFER poate suspenda sau anula licența OTF.

2) TSA se percep pentru celelalte servicii în afara TUI, sunt prezentate la paragrafele 6.3.2, 6.3.3 și 6.3.4 de mai jos și se referă în principal la prestațiile cuprinse la paragrafele 5.3, 5.4 și 5.5.

6.3 Informații despre tarife (valori)

Prezentul paragraf și cele subsecvente lui se referă numai la tarifele pentru prestațiile furnizate (asigurate) de CFR.

Pentru constituirea de garanții către OTF și modul în care acestea pot fi executate de către CFR sunt prezentate în [anexa 4.a](#), Capitolul 5, Art 29 și 30.

Pentru prestațiile asigurate de către OIS, informațiile specifice trebuie puse la dispoziție de către aceștia în conformitate cu prevederile Legii 202/2016.

6.3.1 Tariful pentru pachetul minim de acces

Pentru pachetul minim de acces așa cum este definit la paragraful 5.2 din DRR, CFR percepe TUI.

Pentru asigurarea pachetului minim de acces, CFR calculează valoarea TUI pentru circulația unui tren pe o anumită rută pe baza metodologiei de calcul, aplicând valoarea elementelor tarifare de bază prezentate în [anexa 21](#).

Pentru o orientare exemplificativă, în [anexa 21](#) sunt prezentate valori unitare ale TUI în lei /tren km (valabile la data publicării DRR) pentru trenuri de călători și de marfă cu diverse tonaje, corespunzător claselor de linii de la A la D, obținute în urma aplicării metodologiei de calcul a TUI și folosind elementele tarifare de bază arătate în paragraful anterior.

6.3.2 Tarifarea accesului prin intermediul rețelei la infrastructurile de servicii și serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri

CFR asigură accesul pe calea ferată la infrastructurile de servicii (care aparțin CFR sau OIS) așa cum sunt definite la paragraful 5.3 din DRR în funcție de disponibilitatea infrastructurii feroviare. De asemenea CFR asigură și accesul în cadrul infrastructurilor de servicii acolo unde acestea sunt deținute de CFR precum și furnizarea de servicii în cadrul acestor infrastructuri.

Pentru asigurarea acestor servicii, CFR aplică următoarele tarife:

- a) Tarifarea accesului prin intermediul rețelei la infrastructurile de servicii.
Tariful de acces al convoaielor de manevră la/de la infrastructura feroviară, este prezentat în [anexa 21](#) și se aplică pentru accesul la/de la LFI, depouri, ateliere de reparații, linii de revizie și alte terminale care nu aparțin CFR.
- b) Tariful pentru opririle comerciale ale trenurilor de călători în stații și halte de mișcare prezentat în [anexa 21](#) se aplică pentru asigurarea serviciilor specifice traficului de călători în stațiile și haltele de mișcare, pentru fiecare oprire a unui tren de călători în aceste stații. Acest tarif cuprinde costurile privind: energia electrică, panourile de afișaj, sonorizarea.
- c) Tarifele de închiriere (pe baza unor modele de contract), pentru închirierea spațiilor pentru serviciile de emisie a biletelor, serviciile de informare-birouri de informații și serviciile de emisie a biletelor prin automate, sunt stabilite prin Dispoziția Directorului General CNCF "CFR"-S.A. nr. 281/20.12.2018
Tarifele pentru aceste servicii sunt prezentate în [anexa 21](#).
Modelul de contract pentru închirierea spațiilor este prezentat în [anexa 28.a](#).
- d) Tariful pentru staționare pe liniile CFR a materialului rulant care nu aparține CFR este prezentat în [anexa 21](#) și se percepe pentru staționarea vehiculelor feroviare ale OTF sau ale altor agenți pe liniile infrastructurii feroviare care aparțin CFR.
- e) Tariful de manevră a vehiculelor feroviare este prezentat în [anexa 21](#).
Prin operație de manevră se înțelege ansamblul manevrelor efectuate de către un OTF, pentru un anumit scop (de exemplu : manevra de introducere/scoatere a locomotivei pe/de la tren, manevra pentru darea afară a unui vagon defect din tren, manevră de atașare grup vagoane, etc.), indiferent de numărul de vehicule din convoaiele de manevră din cadrul operației de manevră.
Prin vehicul se înțeleg vagoane și/sau material rulant de tracțiune.
- f) Transportul macaralelor CFR și al trenurilor de intervenție pentru restabilirea circulației (infrastructurile de intervenție deținute de CFR)se tarifează pe baza tarifelor specifice publicate de CFR în Foia Oficial nr.2/2015, în funcție de durata și specificul resurselor alocate și este prezentat în [anexa 21](#).
- g) Tariful pentru utilizarea trenurilor de intervenție pentru restabilirea circulației este prezentat în a [anexa 21](#).

6.3.3 Tarife pentru serviciile suplimentare

Pentru prestațiile suplimentare arătate la paragraful 5.4 CFR percepe următoarele tarife :

- a) Plata energiei electrice (curentului) de tracțiune de către OTF (paragraful 5.4.1 din DRR) se face pe baza contractului de furnizare a energiei electrice încheiat între SC „Electrificare CFR” SA și OTF și este prezentat în [anexa 19](#), care conține prevederi privind modul de prognoză și urmărire a consumului, valoarea tarifului(anexa 5 la contractul de furnizare a energiei electrice) și facturarea acestuia.

Metodologia de calcul a tarifului pentru „curentul de tracțiune” prevăzut în Anexa nr. II a Legii nr.202/2016, este prezentată în [anexa 23.f](#).

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, gheorghe.gaburoi@e-cfr.ro

- b) Punerea la dispoziție a energiei electrice pentru preîncălzirea vagoanelor de călători (paragraful 5.4.2 din DRR) face pe bază de deviz conform prevederilor în vigoare.
- c) Tariful pentru transporturi excepționale și pentru verificarea vehiculelor feroviare cu transporturi excepționale (paragraful 5.4.3 din DRR) este prezentat în [anexa 21](#).

Alte modele pentru întocmirea devizelor sunt prezentate în [anexa 23.d](#).

6.3.4 Tarife pentru serviciile auxiliare

Tarifele pentru serviciile auxiliare indicate la paragraful 5.5 sunt:

- a) Tarifele și metodologia de calcul a acestora, pentru serviciile de telecomunicații (paragraful 5.5.1 din DRR) sunt stabilite de către SC „Telecomunicații” S A și sunt prezentate în [anexa 23.e](#).

Pentru detalii:

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) Pentru serviciul de emitere a legitimațiilor de călători (paragraful 5.5.4 din DRR) tariful (comisionul) este stabilit în convențiile comerciale încheiate separat cu fiecare OTF solicitant și este prezentat în [anexa 21](#).

În cazul neachitării tarifelor pentru prestațiile necuprinse în TUI de la paragrafele 6.3.2 – 6.3.4, CFR SA poate solicita eliberarea infrastructurii respective sau poate suspenda furnizarea prestațiilor în cauză.

6.3.5 Tarife pentru alte servicii

Alte tarife în funcție de serviciile solicitate de către OTF de la paragraful 5.6 sunt prezentate în [anexa 21](#).

În cazul în care OTF solicită alte prestații care pot fi furnizate de CFR, dar pentru care nu sunt stabilite tarife specifice sau în cazul în care acestea nu sunt prevăzute, costurile se vor determina pe bază de deviz de calculație în funcție de tipul de prestație și de costurile generate de furnizarea serviciului în cauză. Devizele în baza cărora se facturează aceste prestații către OTF au la bază prevederile legale și reflectă costurile efective generate de prestația efectuată. Exemple de model pentru întocmirea devizelor sunt prezentate în [anexa 23.d](#).

6.4 Penalități și stimulente

6.4.1 Tarif de neutilizare

Se aplică prevederile HG 1696/2006, art. 22. Tariful se percepe de la OTF care nu utilizează trasele pe care le are alocate și solicită rezervarea acestora în condițiile prevăzute în HG 1696/2006.

6.4.2 Tarif de anulare

Se aplică prevederile HG 1696/2006, art. 22.

6.4.3 Reduceri de tarife pentru contracte cadru

CFR nu propune contracte cadru și nu are astfel de acorduri în derulare.

6.4.4 Reduceri de tarife pentru ERTMS

În acest moment CFR nu acordă reduceri pentru ERTMS.

6.5 Schema 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).

Acesta 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 compunerea 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 compunerea 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.

În cadrul acestui document vor fi prevăzute și situațiile în care capacitățile de infrastructură deja alocate nu sunt utilizate sau în care sunt solicitate capacități suplimentare.

O versiune a regimului de performanță este prezentată în anexa 16 a contractului de acces standard încheiat între CFR și OTF care se regăsește în [anexa 4.b](#) la DRR. Regimul de performanță a intrat în vigoare de la 01.01.2018.

6.6 Modificări ale tarifelor

Tendențele în evoluția viitoare a TUI sunt determinate de necesitatea adaptării la noile cerințe legislative naționale (Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare), precum și la cele europene (Regulamentul (UE) 2015/909 privind modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploatarea serviciului de transport feroviar).

În funcție de costurile directe înregistrate în 2020, CFR are în vedere ca în cursul anului 2021 să recalculeze și să actualizeze tarifele pentru servicii auxiliare (TSA).

Acesta va defini constituirea pe termen lung a sistemului de tarifare și va 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 Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor să fundamenteze pe baze obiective nivelul de subvenționare al activității CFR în conformitate cu cerințele legislative specifice.

Având în vedere că modalitățile de calculare a costului suportat direct ca urmare a exploatării unui serviciu de transport feroviar ar trebui să fie aplicabile în întreaga Uniune, acestea trebuie să fie compatibile cu sistemele existente de contabilitate a costurilor cu infrastructura și cu datele privind costurile aplicate de administratorii de infrastructură.

Modificările celorlalte tarife pot fi efectuate în condițiile reglementărilor în vigoare și a celor convenite la art. 4 din Contractul de acces încheiat între CFR și OTF, care se regăsește în [anexa 4.a](#) la DRR.

În conformitate cu art. 31 alin.(3) din Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, cu modificările și completările ulterioare, CFR în calitate de administrator al infrastructurii poate decide să efectueze adaptări graduale la modalitățile de calcul a tarifelor, cu consultarea Consiliului Național de Supraveghere în Domeniul Feroviar(CNSDF), în termen de cel mult 4 ani după intrarea în vigoare a actelor de punere în aplicare. Pană în prezent acest tip de acte este reprezentat de Regulamentul de punere aplicare (UE) nr. 2015/909.

6.7 Modalități de facturare

Modalitățile de facturare, termenele și condițiile de plată sunt prezentate în art. 5 din Contractul de Acces standard care se regăsește la [anexa 4.a](#) din DRR.

În cazul întârzierii plății după termenul de scadență prevăzut în contract, OTF plătesc o penalitate care de asemenea este prevăzută în contract.

De asemenea în cazul întârzierii la plată de peste termenul de scadență a facturii aferente TUI, CFR poate suspenda accesul pe infrastructura feroviară pentru trenurile OTF în cauză în conformitate cu prevederile contractuale.

În vederea asigurării încasării prestațiilor efectuate poate solicita constituirea de garanții de către OTF și poate executa aceste garanții în condițiile stabilite la paragraful 6.1 lit.c) din DRR.

înapoi la **CUPRINS**