



COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE

CFR SA

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

Nr. / 2020

CONTRACT DE ACCES

PE INFRASTRUCTURA FERROVIARĂ

ÎNCHEIAT ÎNTRE

CFR și OTF

PROIECT

CU MODIFICĂRILE ȘI OBSERVAȚIILE OTF ȘI CFR
VARIANTA 2

CFR – comentarii și modificări pe fond galben

OTF – modificări și observații pe font roșu

Valabil de la: 13 decembrie 2020
până la: 11 decembrie 2021

Contract de acces pe infrastructura feroviară nr.

Preambul

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

Părțile contractante:

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

și

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

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

Art.1. Definiții aplicabile

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

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

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

- Stația CFR;
- Hm - halta de mișcare afiliată unei stații CFR;

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

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

1.3. Pachetul minim de acces reprezintă prestațiile furnizate pentru a permite cel puțin tranzitul unui tren între două puncte ale rețelei, fără servicii de manevră sau alte operații. OTF are dreptul de a beneficia, în mod nediscriminatoriu, la pachetul minim de acces furnizat de către CFR în conformitate cu legislația în vigoare, pachet prezentat în anexa 3 la prezentul contract.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPITOLUL 1 OBIECTUL SI DURATA CONTRACTULUI

Art.2. Obiectul contractului

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

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

2.3. CFR oferă OTF prestații pentru următoarele servicii adiționale:

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

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

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

(Solicitare DBCR – Includerea serviciilor aferente art. 2.3 și 2.4 în articolul 2.2 (urmând ca acestea să fie prestate fără o plată suplimentară sau prin negocierea părților)

(Comentariu CFR: CFR nu este de acord deoarece sunt menționate conform Legii 202/2016.)

Punctul a rămas în divergență

2.5. OTF efectuează pe infrastructura feroviară, sub propria responsabilitate și în contul său, serviciile de transport feroviar în baza reglementărilor legale și a convențiilor la care este parte. Aceste prestații sunt menționate prin anexa 1 la prezentul contract.

2.6. OTF utilizează infrastructura feroviară în scopul realizării serviciilor de transport cu respectarea condițiilor de siguranță impuse prin instrucțiunile și reglementările în vigoare și conform responsabilităților stabilite prin prezentul contract.

Art.3. Durata contractului

3.1. Contractul va intra în vigoare la data de 13 decembrie 2020 și este valabil până la data de 11 decembrie 2021, inclusiv.

3.2. Contractul se poate prelungi pe noi perioade de timp cu acordul părților exprimat în scris prin act adițional. Solicitarea de prelungire a contractului va fi adusă la cunoștința CFR cu 30 (Solicitare UTz. – modificare – „60”) de zile înainte de încetarea prezentului contract. (Solicitare UTz. – completare – „Dacă OTF va avea propuneri de modificare a contractului, le va înainta către CFR odată cu notificarea de prelungire a contractului. CFR va stabili o ședință în care, împreună cu OTF, va analiza propunerile de modificare a contractului.”)

(Comentariu CFR.: CFR susține menținerea formei inițiale.)

Punctul a rămas în divergență

CAPITOLUL 2 TARIFE ȘI CONDIȚII DE PLATĂ

Art.4. Tarife și taxe

4.1. Nivelul tarifului de utilizare a infrastructurii feroviare publice (TUI), pentru perioada de valabilitate a contractului, este cel rezultat din aplicarea metodologiei de tarifare a utilizării infrastructurii feroviare publice, în vigoare.

(Comentariu VTR și GFR – de precizat exact care din actele normative în vigoare la data semnării contractului care reglementează metodologia de calcul TUI și care, conform pct. 4.3, pot fi ulterior supuse unor actualizări/modificări)

(Comentariu CFR: CFR susține că nu este necesar. Metodologia de calcul TUI este în HG privind aprobarea Contractului de Activitate al CFR și în OMTI privind aprobarea Actului adițional pe anul în curs la Contractul de Activitate al CFR).

(Comentariu CTV – Eventuala indexare a tarifelor pe durata contractului trebuie să aibă o fundamentare solidă, precedată de o consultare cu toți OTF. S-a dovedit că toate creșterile de tarife din ultima perioadă nu s-au reflectat într-o creștere a calității serviciilor oferite (de reformulat articolul)

(Comentariu CFR: CFR susține menținerea formei inițiale)

Punctul a rămas în divergență

4.2. -Valoarea elementelor tarifare de bază este prezentată în Documentul de Referință al Rețelei CFR, în conformitate cu prevederile legale în vigoare, iar lista cu încadrarea secțiilor de circulație pe categorii de linie pentru calculul TUI folosită în cadrul metodologiei este cea aprobată în Contractul de activitate al CFR în vigoare. Valoarea obținută nu conține TVA.

(Solicitare GFR – Coeficienții – anexa la contract

- Încadrarea secțiilor – anexa la contract

„Secțiile de circulație cu deranjamente/închideri/restricții de viteză permanente ce produc abateri de la timpii de mers înscrși în documentele orare (livrete) vor fi analizate permanent în vederea reîncadrării secției la clasa corespunzătoare.”

(Comentariu CFR: CFR susține menținerea formei inițiale)

Punctul a rămas în divergență

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

4.4. (1) Taxele și tarifele pentru prestațiile din anexele 4, 5, 6 și 9 din prezentul contract sunt stabilite de către CFR, în conformitate cu prevederile legale în vigoare și sunt prezentate în Anexa nr. 17. Acestea vor fi actualizate periodic ori de câte ori se înregistrează modificări semnificative ale elementelor care au stat la baza fundamentării tarifelor, cu excepția tarifelor de bază pentru întocmirea de trase, a tarifului pentru depozitare pe terenurile CFR SA, a tarifelor pentru transportul macaralelor CFR și al trenurilor de intervenție și a tarifului pentru utilizarea trenurilor de intervenție care se vor indexa cu indicii de inflație ori de câte ori acesta depășește 3% față de ultima indexare.

(Solicitare VTR și GFR – De precizat care sunt elementele de cost care stau la baza fundamentării tarifelor. De precizat, în procente, care sunt modificările considerate de CFR a fi semnificative pentru elementele de cost, astfel încât să determine din partea CFR luarea unei decizii de ajustare a tarifelor. Atunci când se majorează sau se scad tarifele, se va motiva prin evoluția elementelor de

cost care au condus la această acțiune, cu propunerea VTR de ajustare doar dacă se înregistrează +/- 10% la valorile elementelor de cost.

Având în vedere că sunt introduse ca Anexa 17 la contract, modificarea cuantumului tarifelor se va face numai prin Act Adițional la Contractul de acces și propune să intre în vigoare la 60 de zile după semnarea acestuia, pentru a permite VTR să perfecteze, la rândul lor, actele adiționale cu beneficiarii serviciilor VTR de transport/manevră)

(2) Prin derogare de la prevederile art. 37, toate modificările asupra cuantumului tarifelor, Solicitare UTz. – completare – „inclusiv TUI”, se vor face cu notificarea prealabilă a OTF cu minimum 60 zile lucrătoare înainte de implementarea efectivă a acestor modificări. (Solicitare UTz. – completare – „și prin încheierea unui act adițional cu OTF la prezentul contract.”)

(Solicitare DBCR – reformulare paragraf – „(2) Toate modificările asupra cuantumului tarifelor se vor face prin încheierea unui act adițional cu OTF la prezentul contract și vor intra în vigoare la 60 zile de la semnarea acestuia.”)

(Comentariu CFR – propunere reformulare articol 4.4

4.4. (1) Taxele și tarifele pentru prestațiile din anexele 4, 5, 6 și 9 din prezentul contract sunt stabilite de către CFR, în conformitate cu prevederile legale în vigoare și sunt prezentate în Anexa nr. 17. Aceste taxe și tarife sunt valabile de la data încheierii prezentului contract până la actualizarea lor.

(2) Tarifele de actualizează de către CFR în conformitate cu prevederile legale în vigoare ori de câte ori se înregistrează modificări semnificative ale elementelor care au stat la baza fundamentării acestora, cu excepția tarifelor pentru transportul macaralelor CFR și al trenurilor de intervenție și a tarifului pentru utilizarea trenurilor de intervenție care se vor indexa cu indicele de inflație ori de câte ori acesta depășește 3% față de ultima indexare. Aceste tarife vor intra în vigoare după publicarea în DRR și după notificarea prealabilă a OTF cu minimum 60 zile lucrătoare înainte de implementarea efectivă a acestora. La intrarea în vigoare a tarifelor actualizate, tarifele menționate în Anexa 17 își încetează aplicabilitatea.

Punctul a rămas în divergență

Art.5. Condițiile și termenele de plată

5.1. Factura aferentă TUI se emite de către CFR lunar, până pe data de 15 a lunii pentru luna de trafic în curs, pe baza unor date parțiale, în funcție de traficul anterior (50% din traficul lunii anterioare). Regularizarea se va face, de regulă, până în data de 20 a lunii următoare celei în care a avut loc prestația. Facturile aferente TUI au termen de scadență 35 zile (Solicitare DBCR, CTV și UTz. – înlocuire – 45 zile) calendaristice de la data emiterii (Solicitare UTz. - înlocuire – „comunicării”) acestora. Data scadenței facturilor fiscale TUI este considerată a 35-a (Solicitare UTz. - înlocuire – „a 45-a”) zi calendaristică de la data emiterii acestora, urmând ca începând cu a 36-a (Solicitare UTz. - înlocuire – „a 46-a”) zi calendaristică să se calculeze dobânzi și penalități. Termenele se calculează pe zile calendaristice și nu se prorogă în situația în care se împlinesc într-o zi nelucrătoare. (Solicitare UTz. - înlocuire – „Calculul termenelor se va face conform art. 2551 – 2556 din Codul civil.”) Se consideră ca dată a plății, data extrasului de cont bancar al CFR care atestă încasarea efectivă a sumei.

(Comentariu CFR: CFR susține menținerea formei inițiale)

Punctul a rămas în divergență

5.2. Dacă OTF nu va achita contravaloarea prestației TUI facturate până la termenul de scadență, CFR poate suspenda accesul pe infrastructura feroviar după cum urmează:

- 5.2.1. după 3 zile lucrătoare de la expirarea termenului de scadență a facturilor în cazul în care OTF nu are constituită o garanție în condițiile capitolului 5, cu notificarea prealabilă a OTF”);
- 5.2.2. după o perioadă de 15 zile calendaristice de la expirarea termenului de scadență a facturilor, în cazul în care OTF are constituită o garanție în condițiile capitolului 5, „cu notificarea prealabilă a OTF”).

(OTF și CFR au convenit menținerea celor 3 zile lucrătoare de la pct. 5.2.1 și introducerea sintagmei „cu notificarea prealabilă a OTF”.

5.4.5.3. Celelalte facturi (Solicitare UTz. - înlocuire – „Facturile aferente celorlalte servicii”) se vor emite de regulă, în termen de 15 (Solicitare UTz. - înlocuire – „30”) zile de la data primirii confirmării prestațiilor și vor avea termen de scadență 30 (Solicitare VTR și GFR - înlocuire – „35”, ca și la TUI) (Solicitare CTV - înlocuire – „45”, identic cu cel prevăzut la art. 5.1) zile calendaristice de la emiterea (Solicitare UTz. - înlocuire – „comunicarea”) acestora. Data scadenței celorlalte facturi este considerată a 30-a zi calendaristică de la data emiterii acestora, urmând ca începând cu a 31-a zi calendaristică să se calculeze dobânzi și penalități. Termenele se calculează pe zile calendaristice și nu se prorogă în situația în care se împlinesc într-o zi nelucrătoare. (Solicitare DBCR și UTz. – modificare și înlocuire teza a III-a – „Calculul termenelor stabilite în prezentul contract se va face conform art. 2551 – 2556 din Codul civil.”) Pentru facturile care se emit pe bază de borderouri, acestea vor fi transmise de CFR către OTF, în termen de 30 zile de la expirarea lunii aferente efectuării prestației. OTF va confirma după caz, borderourile pentru prestațiile efectuate, în termen de 25 de zile de la data transmiterii acestora de către CFR, după care CFR va emite facturile aferente.

În cazul în care OTF nu confirmă borderourile primite sau nu formulează obiecții asupra acestora în acest termen, borderourile se consideră acceptate și CFR va emite facturile aferente. (Solicitare DBCR – introducere teza finală – „În cazul în care OTF nu este de acord cu mențiunile din borderouri și menționează acest fapt în termenul de 25 de zile de la data transmiterii, părțile vor depune eforturi pentru concilierea punctelor de vedere contradictorii. În cazul în care nu se ajunge la o înțelegere amiabilă după minim o întâlnire de conciliere (sau schimb de adrese explicative), partea nemulțumită poate apela la sprijinul instanțelor de judecată pentru clarificare, restul obligațiilor și drepturilor contractuale urmând a fi executate fără atingere, conform prevederilor contractului. În cazul trimiterii cu întârziere a borderourilor către OTF, termenele subsecvente de confirmare și plată se prorogă în mod corespunzător.”)

(Solicitare UTz. – completare – „În cazul în care CFR nu trimite către OTF borderourile aferente serviciilor prestate în termen de 30 de zile, OTF va factura CFR penalități de întârziere de 0,3% pe zi de întârziere din valoarea facturilor aferente borderourilor trimise cu întârziere.

În cazul în care OTF nu este de acord cu mențiunile din borderouri și semnalează neconcordanțele în termenul de 25 de zile de la data transmiterii, părțile vor depune eforturi pentru concilierea punctelor de vedere contradictorii. În cazul în care nu se ajunge la o înțelegere amiabilă după minim o întâlnire de conciliere (sau schimb de adrese explicative), partea nemulțumită poate apela la sprijinul instanțelor de judecată pentru clarificare, restul obligațiilor și drepturilor contractuale urmând a fi executate fără atingere, conform prevederilor contractului.

În cazul trimiterii cu întârziere a borderourilor către OTF, termenele subsecvente de confirmare și plată se prorogă în mod corespunzător.”)

(Întrebări VTR – Ce se întâmplă dacă borderourile nu sunt transmise în termen de 30 zile de la efectuarea prestației? Ce se întâmplă dacă OTF nu confirmă borderourile primite sau are obiecțiuni și transmite aceste obiecțiuni în termen de 25 de zile de la primire?)

De precizat că eventualele diferențe privind sumele datorate și facturile emise eronat se vor regulariza în termen de 5 zile de la avizarea situațiilor de acest gen.)

Punctul a rămas în divergență

5-5-5.4. În cazul în care părțile nu execută, execută cu întârziere sau necorespunzător obligațiile financiare asumate prin prezentul Contract, vor plăti dobânzi și penalități în valoare de 0,03% pentru fiecare zi de întârziere începând cu prima zi după expirarea termenului de plată și până la data stingerii sumei datorate, inclusiv, debitorul fiind de drept în întârziere. Totalul dobânzilor și penalităților nu poate depăși cuantumul sumei asupra căreia au fost calculate.

(Solicitare DBCR și UTz. – alineat nou – „ Pentru plata la termen/anticipată a facturilor prevăzute la art. 5.1 și 5.3, CFR va acorda OTF un discount de 0,3%, care va fi stornat/compensat trimestrial printr-o factură distinctă.”)

(Solicitare CFR Marfă – reformulare – „5.4 În cazul în care părțile nu execută, execută cu întârziere sau necorespunzător obligațiile asumate prin prezentul Contract, vor plăti dobânzi penalizatoare și penalități în valoare de 0,03% pentru fiecare zi de întârziere până la îndeplinirea efectivă a obligațiilor, debitorul obligației neexecutate fiind de drept în întârziere. Totalul dobânzilor penalizatoare și penalităților nu poate depăși cuantumul sumei asupra căreia au fost calculate.”

Argument CFR Marfă: În conformitate cu prevederile art. 3 alin. 1 din Legea nr. 72/2013 privind măsurile pentru combaterea întârzierii în executarea obligațiilor de plată a unor sume de bani rezultând din contracte încheiate între profesioniști și între aceștia și autorități contractante, în raporturile dintre profesioniști, creanța constând în prețul bunurilor livrate sau tariful serviciilor prestate produce **dobânzi penalizatoare** în cazul în care:

- a) creditorul, inclusiv subcontractații acestuia, și-au îndeplinit obligațiile contractuale;
- b) creditorul nu a primit suma datorată la scadență, cu excepția cazului în care debitorului nu îi este imputabilă întârzierea.

Față de cele de mai sus, apreciem că art. 5.4. trebui să conțină prevederile legale referitoare la dobânzile penalizatoare. De asemenea nu este clar/nu se înțelege care dintre părți sunt obligate la plata de penalități și care la plata de dobânzi penalizatoare.)

(Comentariu CFR: CFR susține menținerea formei inițiale)

Punctul a rămas în divergență

CAPITOLUL 3

DREPTURILE, OBLIGAȚIILE ȘI RESPONSABILITĂȚILE PĂRȚILOR

Art.6. Prevederi comune

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

6.2. CFR și OTF se obligă să-și transmită reciproc, toate informațiile necesare pentru obținerea unui grad înalt de eficiență și de siguranță în conducerea și desfășurarea circulației feroviare. CFR și OTF cooperează în scopul identificării și gestionării comune a pericolelor de interfață și a măsurilor de siguranță aferente care trebuie aplicate la interfețele dintre acestea.

6.3. Părțile sunt abilitate să evidențieze datele referitoare la contract, la decontări și prestații în colecții de date comune.

6.4. CFR și OTF își pun la dispoziție reciproc indicatorii destinați scopurilor statistice pentru evaluarea structurii traficului feroviar.

6.5. Volumul de tren kilometri realizat de către OTF se determină de către CFR prin utilizarea de aplicații informatice. Rezultatele vor putea fi analizate și verificate de OTF.

6.6. Structurile operative desemnate de către CFR și OTF, care au competență pentru a lua în numele acestora decizii operaționale în cel mai scurt timp, sunt:

- pentru CFR – Direcția Trafic;
- pentru OTF – Dispecerat.

Art.7. Atribuirea capacităților infrastructurii feroviare publice

7.1. Accesul la infrastructura feroviară publică se face în baza:

- a) licenței de transport feroviar;
- b) certificatului de siguranță;
- c) documentelor orare (livrete);
- d) instrucțiilor și reglementărilor specifice activității feroviare;
- e) legislației naționale și convențiilor internaționale la care CFR și OTF sunt participante, și a prevederilor prezentului contract.

7.2. Utilizarea infrastructurii feroviare publice implică atribuirea de către CFR a traseelor în vederea desfășurării prestațiilor de transport, pe baza cererilor de repartizare a capacităților de infrastructură feroviară comunicate în scris către CFR la termenele stabilite, conform prevederilor în vigoare.

7.3. Trasele alocate se materializează în documente orare (livrete), care se întocmesc periodic de către CFR și constituie Anexa nr. 15 la prezentul contract.

7.4. Trasele sunt atribuite OTF prin mersul de tren (anual). Pentru traficul de călători, CFR poate modifica sau adapta solicitările OTF, cu acordul acestuia, în conformitate cu prevederile din reglementările în vigoare.

7.5. Trasele atribuite OTF prin mersul de tren (anual) sunt planificate operativ prin programul de circulație cadru lunar întocmit de către CFR în urma cererilor OTF, (Solicitare CFR Marfă - completare – „cu excepția stațiilor din IMComm și a secțiilor declarate cu capacitate de circulație saturată”), conform programului de expediții. Pentru o bună organizare a circulației, CFR întocmește programe de circulație și la nivel de săptămână (Solicitare CFR Marfă - completare – „cu aceleași excepții ca și la cadru lunar”) (Argument CFR Marfă: Impunerea sistemului IMComm și saturarea capacităților de circulație a secțiilor a făcut programul lunar irelevant, exact ca și programul decadic. Programul de circulație săptămânal nefiind reglementat nu s-a aplicat) (sau decadă) și zi, care reflectă eventualele modificări ale programului de circulație cadru lunar solicitate de OTF. De asemenea, CFR poate modifica, adapta sau anula solicitările OTF în funcție de criterii obiective privitoare la starea infrastructurii feroviare sau necesitatea respectării nevoilor de apărare sau a reglementărilor în vigoare, (Solicitare UTz. - completare – „cu notificarea prealabilă a OTF”).

(Comentariu CFR: CFR susține menținerea formei inițiale)

Punctul a rămas în divergență

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

(Solicitare CFR Marfă – reformulare – CFR a implementat unele aplicații informatice de tipul celei denumite IMComm, cu scopul eficientizării activității de programare a circulației trenurilor și a reducerii staționării pe liniile de primire – expediere ale unor stații de cale ferată de frontieră de stat sau cu activitate ridicată, care deserveșc porturi maritime și fluviale, mari agenți economici, linii industriale cu capacitate de parcare redusă și cu trafic mare, etc.

(Argument CFR Marfă: Sistemul a fost impus de către CFR iar OTF nu poate programa trenuri spre stațiile cuprinse în IMComm).

(Comentariu CFR: CFR susține menținerea formei inițiale)

(2) Utilizarea aplicațiilor informatice de tipul IMComm este facultativă (Solicitare UTz. și CFR Marfă - înlocuire – „obligatorie”), iar accesul la aplicațiile informatice este restricționat de către CFR, fiind permis doar pe bază de nume utilizator și parolă persoanelor desemnate de către fiecare OTF în parte. Datele înscrise în aplicațiile informatice descrise mai sus, de tipul celei denumite IMComm, referitoare la un OTF pot fi vizualizate doar de către utilizatorii desemnați ai respectivului OTF, de utilizatorii administratorilor de infrastructuri feroviare și portuare, precum și de utilizatorii beneficiarilor transporturilor.

(Observație CFR Marfă: Solicitam transparenta în ceea ce privește aplicația IMComm, a tuturor trenurilor introduse de către toți OTF, în vederea prioritizării alocării resurselor, avizării agenților economici asupra onorării solicitărilor acestora în timp real pe baza unor informații complete asupra situației în stațiile de descărcare, frontiera precum și în parcurs.)

(Comentariu CFR: CFR susține menținerea formei inițiale)

(3) Datele înscrise în aplicațiile informatice descrise mai sus, de tipul celei denumite IMComm, sunt protejate pentru vizualizarea neautorizată, (Solicitare UTz. – eliminare restul prevederilor din articolul 7.6. (3)) au caracter informativ, nu pot avea consecințe juridice și nu pot fi folosite pentru obținerea de foloase materiale, pentru neacceptarea și/sau contestarea aplicării tarifelor de staționare a materialului rulant pe infrastructura feroviară, pentru neacceptarea penalităților generate de către regimul de performanță a circulației trenurilor sau pentru acordarea de despăgubiri de către oricare dintre părțile semnatare ale contractului.

(Comentariu VTR – Nu sunt de acord cu introducerea textului privind IMComm-ul cu formularea de mai sus deoarece sunt destulecazuri când utilizarea IMComm nu este cea mai bună soluție, iar decizia finală a programării trenurilor o are tot CFR. Ori acest lucru poate conduce la tarife de staționare, penalități la regimul de performanță din partea CFR dar și la eventuale reclamații și/sau penalități din partea beneficiarilor VTR de transport, etc.)

(Comentariu CTV – Datele înscrise în aplicațiile informatice achiziționate de către CFR pe bază de contract ar trebui să fie corecte și să fie acceptate ca probă în instanță. De asemenea, din articol trebuie tăiat „pentru neacceptarea penalităților generate de către regimul de performanță a circulației trenurilor” deoarece Regimul de performanță este parte a IMComm.)

(Solicitare CFR Marfă – reformulare – „(3) Datele înscrise în aplicațiile informatice descrise mai sus, de tipul celei denumite IMComm, sunt protejate pentru vizualizarea neautorizată, au caracter informativ, pot avea consecințe juridice, dând dreptul la despăgubiri și pot fi folosite pentru obținere de daune interese pe care OTF a fost nevoit să le achite agenților economici, generate de utilizarea infrastructurii și având ca origini infrastructura, pentru neacceptarea și/sau contestarea aplicării tarifelor de staționare a materialului rulant pe infrastructura feroviară, pentru neacceptarea penalităților generate de către regimul de performanță a circulației trenurilor sau pentru acordarea de despăgubiri de către oricare dintre părțile semnatare ale contractului.”)

(Argument CFR Marfă: Având în vedere responsabilitățile gestionarului infrastructurii din Apendicele E COTIF precum și Regulamentul de Transport pe căile ferate din România, gestionarul

infrastructurii este responsabil de daunele pecuniare rezultate din daune interese pe care transportatorul le plătește agenților economici rezultate din utilizarea infrastructurii și având ca origini infrastructura.)

(Comentariu GFR – Nu sunt de acord cu introducerea textului nou deoarece acesta ar oficializa tendința actuală vădită a CFR SA de a foța obținerea veniturilor din staționare la îndrumare – prin IMComm neaprobând obținerea Id-ului necesar programării – precum și în parcurs, prin neasumarea rolului primordial al CFR SA de conducere și coordonare și a traficului de marfă – activitate în continuă degradare în ultimii ani.

Neacceptarea programării trenurilor sau reținerea în parcurs de către CFR SA conduce de multe ori la și/sau penalități din partea beneficiarilor GFR de transport)

(Comentariu CFR: CFR susține menținerea formei inițiale)

Punctul a rămas în divergență

7.7. (1) CFR și OTF convin de comun acord că solicitarea de alocare a capacității de circulație implică și solicitarea de efectuare a prestațiilor adiacente circulației trenurilor pe trasa rezultată, prevăzute în Legea 202/2016 (cu actualizările și modificările ulterioare), Anexa II, punctul 2, atât pentru prestațiile care pot fi prevăzute, cât și pentru prestațiile care nu pot fi prevăzute de nici una dintre părți la momentul întocmirii solicitării de trasă.

(2) Solicitarea de alocare de capacitate include și solicitare de efectuare a următoarelor servicii, lista nefiind limitativă: prestația de acces a convoaielor de manevră la infrastructura feroviară CFR, prestația de efectuare a manevrelor necesare compunerii/descompunerii trenurilor, atașării/detașării de material rulant, etc., prestația de staționare operativă a materialului rulant pe infrastructura feroviară din cauze generate de către OTF (defectarea materialului rulant din compunerea trenurilor, lipsă personal de tracțiune și/sau de tren, lipsa corelării cu OTF următor, lipsa corelării cu beneficiarii transporturilor privind capacitatea fronturilor de încărcare/descărcare, lipsa corelării cu operatorii portuari privind capacitatea fronturilor de operare a navelor, etc.), prestația de staționare la încărcare/descărcare a vagoanelor.

(Solicitare DBCR și UTz. – înlocuire articol cu – „7.7. CFR și OTF convin, la programarea și aprobarea trenurilor, asupra tuturor prestațiilor ce urmează a fi efectuate, inclusiv în cazul în care sunt necesare manevre de compunere/descompunere trenuri sau atașare/detașare material rulant.”)

(Comentariu VTR – VTR nu este de acord cu introducerea într-un contract precum contractul de acces a unor situații particulare care se pot considera neconformități în sarcina OTF (gen defectarea materialului rulant din compunerea trenurilor, lipsă personal de tracțiune și/sau de tren, lipsa corelării cu un alt OTF, etc) fără a se specifica, de exemplu, în mod reciproc, ce implicații are pentru un OTF neîndeplinirea corespunzătoare a obligațiilor ce-i revin CFR la o solicitare de capacitate de circulație, etc.

Solicitarea de alocare de capacitate de circulație include în mod evident toate serviciile care sunt conexe acestei solicitări din punct de vedere feroviar, iar textul pct. 7.7 trebuie eliminat/modificat)

(Solicitare CFR Marfă – reformulare – „(2) Solicitarea de alocare de capacitate include și solicitare de efectuare a următoarelor servicii, lista nefiind limitativă: prestația de acces a convoaielor de manevră la infrastructura feroviară CFR, prestația de efectuare a manevrelor necesare compunerii/descompunerii trenurilor, atașării/detașării de material rulant, etc., prestația de staționare operativă a materialului rulant pe infrastructura feroviară, (defectarea materialului rulant din compunerea trenurilor, lipsă personal de tracțiune și/sau de tren, lipsa corelării cu OTF următor, lipsa corelării cu beneficiarii transporturilor privind capacitatea fronturilor de încărcare/descărcare, lipsa corelării cu operatorii portuari privind capacitatea fronturilor de operare a navelor, etc.)

(Argument CFR Marfă: Consideră că nu este cazul ca în lista serviciilor furnizate de CFR să fie menționată cauza generării acestor servicii, respectiv „cauze generate de către OTF”, întrucât pot exista și alte cauze generatoare de solicitări de alocare de servicii. Ori menționați toate cauzele (inclusiv cauze de forță majoră, cazul fortuit etc) ori eliminați „cauze generate de către OTF” din textul articolului 7.7, alin (2). Totodată, încărcarea-descărcarea vagoanelor are loc pe liniile clientului.)

(Comentariu GFR – Nu sunt de acord cu introducerea textului nou deoarece GFR constată aceeași tendință a CFR SA de eliminare a oricărei obligație ce-i revine la o solicitare de capacitate de circulație.

Solicitarea de alocare de capacitate de circulație a inclus mereu, în mod evident, toate serviciile conexe acestei solicitări și este însoțită atunci când este cazul de documente (plan de manevră,etc.)

(Comentariu CFR: CFR susține menținerea formei inițiale)

Punctul a rămas în divergență

7.8. (1) În scopul creșterii calității serviciilor de transport feroviar de călători și marfă, (Solicitare CFR Marfă – înlocuire – „CFR a implementat documentul” părțile convin aplicarea prevederilor documentului „Regimul de Performanță al circulației trenurilor pe rețeaua CFR” prezentat în Anexa 16 la prezentul contract.

(Comentariu CFR: CFR susține menținerea formei inițiale)

(2) „Regimul de Performanță al circulației trenurilor pe rețeaua CFR” are ca obiectiv realizarea stabilității programului de circulație și îmbunătățirea regularității circulației trenurilor prin aplicarea unui sistem de plăți de către partea care generează neajunsul către partea care îl suportă.

(Observație CFR Marfă: nu sunt cuantificate daunele produse ca urmare a staționării trenurilor în parcurs, așteptând înscriere în circulație până la expirarea perioadei serviciului maxim pe locomotiva, costurile generate de folosirea suplimentară a altei echipe T, de îndrumarea într-o stație din parcurs a acesteia, stație cu acces limitat feroviar din cauza numărului mic de trenuri de calatori, sau inexistent cum a fost în perioada restricțiilor de circulație din cauza pandemiei COVID 19. Astfel, un minut de intarziere al OTF genereaza cheltuieli suplimentare, in schimb minutul de intarziere al CFR incaseaza o penalitate.)

(Comentariu CFR: CFR susține menținerea formei inițiale)

Punctul a rămas în divergență

(3) Regimul de Performanță prezentat în Anexa nr. 16 este valabil până la intrarea în vigoare a prevederilor similare aprobate prin ordin al Ministrului Transporturilor.

7.9. OTF și CFR își vor comunica reciproc orice înființare de unități, subunități sau modificări semnificative (închideri sau redeschideri) pentru un anumit tip de trafic derulat prin unitățile proprii sau comune.

DREPTURILE ȘI OBLIGATIILE PĂRȚILOR

Art.8. Informații privind exploatarea

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9.3. Închiderile de linii sau restricțiile de capacitate cauzate de lucrări de reînnoire sau de modernizare a infrastructurii feroviare, vor fi avizate de CFR în conformitate cu „Instrucțiuni pentru restricții de viteză, închideri de linie și scoateri de sub tensiune ale liniei de contact nr. 317”.

9.4. Lucrările care implică restricții de viteză, limitări sau închideri de linii determinate de evenimente de forță majoră / caz fortuit și care sunt programate după intrarea în vigoare a mersului de tren, sunt notificate (avizate) de CFR către OTF în termenele prevăzute în „Instrucțiuni pentru restricții de viteză, închideri de linie și scoateri de sub tensiune ale liniei de contact nr. 317”.

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

9.6. În cazul închiderilor de linii care implică întreruperea traficului sau în cazul secțiunilor de infrastructură feroviară cu capacitate saturată, la solicitarea OTF, CFR pune la dispoziție rute alternative de circulație cu aplicarea TUI pe ruta de referință.

Art.10. Controlul

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

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

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

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

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

(Comentariu VTR - Lista funcțiilor pentru personalul CFR care are drept de acces în cabină – să se comunice până la data încheierii contractului)

CFR va analiza întocmirea acestei liste.

DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE PĂRȚILOR CONTRACTANTE ÎN CAZUL UNOR INCIDENTE

Art.11. Abateri de la orarul convenit și dereglări

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

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

11.3. În cazul unei abateri de la orarul convenit (trasă) sau în cazul unei dereglări, indiferent de cauza lor, CFR și OTF se informează reciproc privind consecințele acestora asupra traficului. Modalitatea de informare poate fi realizată inclusiv prin aplicații informatice dedicate, realizate pe baza standardelor tehnice de interoperabilitate specifice.

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

11.5. CFR își rezervă dreptul ca, în cazul constatării unor nereguli sau neajunsuri care împiedică îndrumarea sau continuarea circulației unui tren, să acționeze conform prevederilor în vigoare privind accesul și utilizarea infrastructurii feroviare prin scoaterea materialului rulant defect din tren sau chiar prin oprirea (limitarea) trenului la primul punct de secționare din parcurs până la remedierea neajunsului.

(Solicitare UTz. – articol nou – „11.6. În cazul în care CFR aplică OTF penalități conform Regimului de performanță, CFR nu va percepe tarif de staționare pentru aceeași perioadă pentru care a aplicat penalități conform Regimului de performanță.”)

(Solicitare GFR – articol nou – „11.6. Abaterile de la orarul convenit, urmare închiderilor de linii, restricțiilor de viteză și deranjamentelor la instalațiile SCB, vor fi obligatoriu stabilite de către CFR și comunicate în scris operativ la programul de circulație în vederea luării măsurilor de către OTF.)

(Comentariu CFR: CFR susține menținerea formei inițiale)

Punctul unu a rămas în divergență. Punctul doi va rămâne în analiză.

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

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

12.2. În acest scop, CFR poate dispune măsuri vizând organizarea circulației și manevra pentru desfășurarea lucrărilor de intervenție în scopul revenirii la condițiile normale de exploatare.

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

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

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

12.6. În toate cazurile, contravaloarea prestațiilor efectuate și pagubele înregistrate vor fi suportate de partea din cauza căreia s-au produs, conform prevederilor legale în vigoare.

Art.13. Eliberarea infrastructurii feroviare

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

13.2. În cazul defectării mijloacelor de remorcare a trenurilor OTF, acesta va lua toate măsurile necesare eliberării liniei curente în cel mai scurt timp prin asigurarea de locomotive de ajutor.

(Solicitare UTz. - completare – „În cazul circulației pe cale simplă, dacă”) Dacă OTF nu poate asigura locomotiva de ajutor într-un termen rezonabil, CFR va lua măsuri pentru asigurarea unei locomotive de ajutor de la oricare OTF (Comentariu CTV – de acord, însă trebuie urmată de o reglementare privind decontarea cheltuielilor între OTF implicați, la care să se implice și CFR), astfel încât implicațiile în circulația trenurilor să fie cât mai reduse.

(Comentariu CFR: CFR susține menținerea formei inițiale)

13.3. La cererea scrisă (inclusiv prin telefonogramă, e-mail, etc.) a CFR, OTF colaborează la eliminarea efectelor accidentelor/incidentelor produse pe infrastructura feroviară și calamităților, chiar și în ipoteza în care sunt implicați agenții auxiliari sau terți, contravaloarea prestațiilor fiind suportată de partea vinovată.

13.4. De asemenea, la solicitarea CFR, OTF poate pune la dispoziție contra cost, mijloacele de tracțiune disponibile în vederea înlăturării efectelor înzăpezirilor, pentru rutele pe care operează, în condițiile prevăzute de convențiile specifice.

Art.14. Consecințe dăunătoare pentru mediul înconjurător

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

14.2. Această avizare nu exonerează OTF de responsabilitatea privind luarea unor măsuri imediate și de respectarea obligațiilor legale care-i revin (intervenție, informarea autorităților competente, stabilite de prevederile legale în vigoare, etc.).

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

Art.15. Cauze care concură simultan la producerea daunelor

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

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

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

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

Art.16. Despăgubiri în caz de rănire sau deces

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

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

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

RESPONSABILITĂȚI

Art.18. Principii

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

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

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

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

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

18.5. În cazul în care penalitățile prevăzute în prezentul contract sau prin tarifele stabilite, nu acoperă prejudiciul suferit, CFR sau OTF vor putea solicita acordarea de daune în completare (Comentariu CTV – la ce se referă (daune materiale justificate prin documente? Penalitățile sunt una, daunele sunt altele). Articolul trebuie reformulat cu toate explicațiile necesare pentru a nu exista interpretări), potrivit dispozițiilor din dreptul comun.

(Comentariu CFR: CFR susține menținerea formei inițiale)

Art.19. Responsabilitatea ce revine CFR

19.1. CFR este răspunzător (Solicitare CFR Marfă - completare – „față de OTF sau față de agenții auxiliari ai OTF”) de:

(„- pagubele produse OTF prin întârzierea înregistrată în efectuarea lucrărilor la infrastructura feroviară;”)

(Argument CFR Marfă: Consideră că prevederile acestuia se încadrează în prevederile art.1203 Cod civil privind clauzele neuzuale și ca sunt formulate astfel încât să fie în folosul strict al administratorului infrastructurii și pe cale de consecință în detrimentul OTF. De exemplu se observă că prevederile art. 19.1 vin în contradicție cu prevederile art.19.2., CFR se folosește de un artificiu pentru a elimina orice fel de răspundere proprie.

La încheierea contractelor părțile ar trebui să dea dovada de bună credință, clauzele contractuale ar trebui să fie clare și astfel formulate încât să nu creeze dezechilibre între drepturile și obligațiile părților, respectiv în detrimentul uneia dintre ele.

Având în vedere cele de mai sus, CFR Marfă apreciază că pentru egalitate de tratament și pentru a da dovada de bună credință, în cuprinsul contractului, ar trebui să existe prevederi distincte care să vizeze și sancțiunea aplicată administratorului infrastructurii pentru neexecutarea obligațiilor sale, similar cu cele prevăzute pentru OTF, altfel acest contract poate fi apreciat ca fiind unul impus, continuând clauze care nu pot fi apreciate ca fiind negociate.

Atragem atenția asupra faptului că orice clauză neuzuală nu produce efecte decât dacă este acceptată în mod expres de către părțile contractante.)

(Solicitare CFR – introducere alineate –

„- pierderile OTF datorate nementinerii infrastructurii feroviare în parametrii stabiliți prin Contractul de activitate (pe 2016 – 2020 respectiv 2021 – 2024);

- pierderile suportate de OTF rezultate din nerespectarea prevederilor Art. 50 – Termenul de executare a contractului de transport din RT, respectiv din nerespectarea Art. 16 – Timp de tranzit din COTIF (Având în vedere prevederile HG 581/1998 – Art. 6, prevederile Regulamentului privind transportul pe căile ferate din România (RT) – Art. 1 și CONVENȚIA din 9 mai 1980 cu privire la transporturile internaționale feroviare (COTIF) – Art. 3)”

(Comentariu CFR: CFR susține menținerea formei inițiale)

- vătămrile corporale (rănirea sau orice altă atingere adusă integrității corporale sau a sănătății persoanei);

- avariile materiale (distrugerea sau avarierea bunurilor mobile și imobile);

- pierderile pecuniare rezultate din despăgubirile datorate de OTF, conform convențiilor interne și internaționale la care este parte.

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

19.2. CFR este scutit de orice răspundere:

19.2.1 În cazul unor vătămări corporale sau al unor prejudicii pecuniare rezultate din despăgubirile datorate de OTF conform convențiilor interne și internaționale:

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

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

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

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

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

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

(Solicitare CTV – reformulare sau completare – „CFR este răspunzător de daunele directe (prejudicii pecuniare) în măsura în care sunt dovedite de OTF cu orice act justificativ).

(Comentariu CFR: CFR susține menținerea formei inițiale)

Art.20. Responsabilitatea ce revine OTF

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

20.2. OTF poartă răspunderea pentru trenurile, convoaiele și materialul rulant cu care efectuează servicii de transport feroviar (inclusiv operații de manevră) și care are acces pe infrastructura feroviară publică sau privată a CFR, conform Regulamentului de transport pe căile ferate din România.

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

20.4. OTF este exonerat de orice răspundere:

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

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

(Solicitare CFR Marfă – completare – „- în măsura în care incidentul/accidentul este provocat din vina persoanei care a suferit daunele.”

(Argument CFR Marfă: pentru ca articolul să fie similar cu art.19.2.1, privind scutirea de răspundere a CFR.)

(Comentariu CFR: CFR susține menținerea formei inițiale)

CAPITOLUL 4

CLAUZE CONTRACTUALE SPECIFICE

OTF

Art.21. Autorizări

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

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

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

Art.22. Personalul

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

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

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

Art.23. Desfășurarea activității OTF în subunitățile CFR

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

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

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

Art.24. Materialul Rulant

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

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

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

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

Art.25. Rezervat

CFR

Art.26. Documente de exploatare

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

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

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

Art.27. Prescripții de exploatare

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

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

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

Art.28. Infrastructura feroviară

28.1. CFR asigură funcționarea infrastructurii feroviare și gestionează sistemele și instalațiile de siguranță și conducere a traficului în condițiile din HG nr. 581/1998 și ale Contractului de activitate al CFR.

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

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

(Solicitare GFR – alineat nou – „CFR va publica în DRR criteriile de clasificare a secțiilor de circulație.”)

(Comentariu CFR: CFR susține menținerea formei inițiale)

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

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

CAPITOLUL 5 GARANȚIA

Art.29. Constituirea garanției

29.1. Pentru a garanta îndeplinirea tuturor obligațiilor ce revin OTF prin aplicarea prezentului contract, OTF are obligația să constituie, la solicitarea CFR, în termen de 30 de zile (Solicitare VTSp. si IRC– 60 de zile) calendaristice de la data semnării contractului, o garanție financiară irevocabilă care se constituie sub una din formele următoare:

- a) depozit bancar de garanție la dispoziția CFR;
- b) plăți în avans într-un cont indicat de CFR;

(ExF. solicită detalii privind forma de la pct. b, deoarece în înțelegerea lor, ar fi vorba despre plata lunară, în avans, a prestațiilor TUI, plată care ar trebui să elimine practic obligația prezentării unui instrument de garantare, prestațiile fiind achitate în avans. ExF. dorește să înțeleagă mecanismul exact după care funcționează aceste plăți în avans, respectiv cum se calculează/regularizează, care sunt termenele de plată, etc. pentru a putea analiza posibilitățile proprii și a concluziona dacă poate accesa această formă.)

- c) scrisoare de garanție bancară emisă de către o instituție financiară bancară legal înregistrată și autorizată pe teritoriul României care să prevadă că scrisoarea poate fi executată în mod necondiționat de CFR la prima cerere și fără nicio altă formalitate;
- d) poliță de asigurare încheiată la un asigurator legal înregistrat și autorizat pe teritoriul României, care să prevadă că polița poate fi executată în mod necondiționat de CFR la prima cerere și fără nicio altă formalitate.

(Solicitare ExF – completare articol cu o prevedere privind instituirea obligației de constituire a garanției financiare DOAR după o întârziere mai mare de 10 zile față de data scadentă, la plata facturilor TUI.

ExF. apreciază că această formulă ar fi benefică ambelor părți (CFR încasează la timp și fără întârzieri semnificative TUI-ul iar OTF este scutită de efort și cheltuială în constituirea unei garanții în mod automat), fiind aplicate cu succes și în cazul altor contracte, inclusiv cu filiale ale CFR.

(Solicitare ExF – reintroducere punct - „e) scrisoare de garanție emisă de o instituție financiară nebanară, legal înregistrată și autorizată pe teritoriul României, care să prevadă ca respectivul instrument de garantare poate fi executat în mod necondiționat de CFR la prima cerere și fără nicio altă formalitate.”

ExF consideră că solicitarea este pe deplin justificată, fiind conformă cu prevederile legale în vigoare. Instituțiile financiare nebanare funcționează după reglementări legale riguroase și beneficiază de supravegherea unor autorități competente în domeniu. Astfel că, scrisorile de garanție emise de IFN-uri sunt recunoscute și acceptate de instituțiile statului, inclusiv de Agenția Națională de Administrare Fiscală.

(Comentariu CFR: CFR susține menținerea formei inițiale)

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

29.3. Instrumentul de garantare prevăzut la art. 29.1 lit. a) - d) va fi constituit în favoarea CFR la o bancă sau asigurător, care nu se află în situație de faliment, reorganizare sau lichidare.

29.4. Garanția se constituie în lei, va acoperi contravaloarea obligațiilor privind TUI pentru minimum două luni de trafic la un nivel mediu de tren km estimat, convenit de părți pe baza datelor de trafic anterioare (dacă este cazul) și va fi valabilă până la expirarea perioadei de valabilitate a acestui contract, plus două luni calendaristice. În situația în care OTF înregistrează debite izvorâte din derularea prezentului contract, acesta are obligația să prelungească valabilitatea garanției până la achitarea integrală a debitelor.

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

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

29.6-29.7. (Solicitare VTSp. și IRC - articol nou – „29. 7. În situația în care a existat un contract de acces anterior și accesul se continuă fără întrerupere, se va ține cont de garanția constituită la contractul de acces anterior și CFR va solicita în scris, completarea diferenței în plus, dacă este cazul, în termene de 30 de zile și prelungirea valabilității garanției după expirarea celor 2 luni calendaristice prevăzute la art. 29.4. Dacă diferența este în minus, aceasta se va restitui după expirarea celor 2 luni calendaristice.”)

(Comentariu CFR: CFR nu este de acord)

29.7-29.8. În cazul unor volume de trafic importante care depășesc 50.000 tren km pe lună, părțile pot accepta, prin convenții separate, constituirea unor garanții mai mari, care să acopere contravaloarea TUI pentru mai mult de două luni de trafic, cu modificarea corespunzătoare a perioadelor specificate la art. 5.2 și art. 30.1 (fără a se suspenda accesul pe infrastructura feroviară) și a perioadei de executare a garanției.

Art.30. Executarea garanției

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

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

CAPITOLUL 6 ÎNCETAREA ȘI REZILIEREA CONTRACTULUI

Art.31. Încetarea contractului

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

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

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

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

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

Art.32. Rezilierea contractului

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

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

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

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

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

32.1.5. OTF nu a constituit, reîntregit sau actualizat garanția conform capitolului 5.

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

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

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

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

32.6. Intenția privind rezilierea contractului poate fi consemnată într-un proces - verbal de constatare încheiat între părți înainte de transmiterea Notificării prevăzute la art. 32.3 care va cuprinde și clauze referitoare la obligațiile deja scadente și neonorate.

32.7. De la data încheierii procesului - verbal de constatare părțile convin să se procedeze la retragerea definitivă a dreptului de acces al OTF pe infrastructura feroviară. Încheierea procesului verbal nu înlătură obligația părții care intenționează să rezilieze contractul de o transmite celeilalte părți Notificarea de reziliere prevăzută la art. 32.3.

CAPITOLUL 7 CLAUZE FINALE

Art.33. Comunicări

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

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

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

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

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

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

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

Art.34. Caracterul confidențial al contractului

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

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

- a) să facă cunoscut prevederi din prezentul contract unei terțe părți, în afară de acele persoane implicate în îndeplinirea prezentului contract și autoritățile în drept;

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

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

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

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

Art.35. Transmisiunea și transformarea obligațiilor

OTF se obligă să nu transmită/transfere parțial sau integral, drepturile și obligațiile rezultate din prezentul contract în favoarea unui terț sau unui alt operator de transport feroviar.

Art.36. Forța majoră / caz fortuit

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

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

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

Art.37. Modificări, completări

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

Art.38. Legea aplicabilă

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

Art.39. Litigii

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

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

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

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

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

Art.40. Limba care guvernează contractul

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

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

Art.41. Anexele contractului

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

- Anexa 1 – Servicii furnizate de OTF;
- Anexa 2 – Subunitățile CFR în care se execută activități de exploatare, activități comerciale ale OTF și activități CFR în contul OTF;
- Anexa 3 – Pachetul minim de acces;
- Anexa 4 – Accesul, inclusiv accesul pe calea ferată la infrastructurile de servicii și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri;
- Anexa 5 – Serviciile suplimentare efectuate de CFR;
- Anexa 6 – Serviciile auxiliare furnizate de CFR prin contracte/convenții separate;
- Anexa 7 – Licența de transport a OTF;
- Anexa 8 – Certificatul de siguranță al OTF;
- Anexa 9 – Lista serviciilor comerciale opționale efectuate de CFR;
- Anexa 10 – Lista reglementărilor puse la dispoziția CFR de către OTF, necesare pentru efectuarea prestațiilor comerciale opționale;
- Anexa 11 – Modul de efectuare a controlului;
- Anexa 12 – Documentații care se pun la dispoziția OTF, de către CFR;
- Anexa 13 – Lista reglementărilor în vigoare care se aplică pe infrastructura feroviară, puse la dispoziția OTF, contra cost, de către CFR;
- Anexa 14 – Lista documentațiilor și reglementărilor în vigoare care se aplică pe infrastructura feroviară publică, puse la dispoziția CFR de către OTF;
- Anexa 15 – Trasele alocate OTF;
- Anexa 16 – Regimul de Performanță al circulației trenurilor pe rețeaua CFR;
- Anexa 17 – Tarife pentru serviciile furnizate de CFR către OTF.

(Solicitare DBCR, VTR și UTz. – Încorporarea în prezentul contract a:

- Convenției privind aplicarea tarifului redus de utilizare a infrastructurii pentru tranzitul trenurilor internaționale de marfă pe rețeaua CFR;

- Convenției privind aplicarea tarifului redus de utilizare a infrastructurii pentru trenurile cu transport intermodal pe rețeaua CFR accesorie la contractul de acces.)

(Comentariu CFR: CFR nu este de acord)

Art.42. Locul și data încheierii contractului.

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

din partea
Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” SA

din partea

Director General

.....

Director General

.....

ANEXE

SERVICII FURNIZATE DE OTF

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

(Solicitare UTz. – eliminarea punctelor 3, 5 și 6, având în vedere faptul că aceste puncte nu se referă la aspecte care țin de serviciile prestate de OTF.)

(Comentariu CFR: CFR susține menținerea formei inițiale)

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

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

PACHETUL MINIM DE ACCES

Cuprinde prestațiile efectuate de CFR pentru:

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

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

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

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

SERVICIILE SUPLIMENTARE ASIGURATE DE CFR

Cuprinde asigurarea de CFR a:

- a) curentului pentru tracțiune, prin contracte specifice încheiate între OTF și SC "Electrificare CFR" SA;
- b) preîncălzirii trenurilor de călători;
- c) asistenței specifice (programare, avize, acorduri sau aprobări de circulație, tratarea transporturilor, lucrări suplimentare la infrastructură, etc.) pentru:
 - controlul transportului mărfurilor periculoase;
 - operarea trenurilor speciale (inclusiv cu mărfuri periculoase sau gabarit depășit).

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

- Furnizarea de informații suplimentare (prin convenții separate cu „Informatica Feroviară” SA);
- Alte servicii stabilite de comun acord.

ANEXA 7

LICENȚA DE TRANSPORT A OTF

ANEXA 8

CERTIFICATUL DE SIGURANȚĂ AL OTF

LISTA SERVICIILOR COMERCIALE OPȚIONALE EFECTUATE DE CFR

- Avizarea vagoanelor (transporturilor) în stațiile de destinație;
- Închirieri sau utilizări de terenuri, spații și încăperi sau instalații aparținând CFR (prin convenții separate, dacă este cazul);
- Verificarea personalului de drum în stațiile convenite (prin convenții separate, dacă este cazul);
(Comentariu CFR: pentru CTV – există menționat acest serviciu)
- Alte prestații convenite de părți.

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

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

MODUL DE EFECTUARE A CONTROLULUI

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

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

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

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

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

Lista funcțiilor pentru personalul CFR care are drept de acces în cabina de conducere a materialului rulant de tracțiune al OTF, va fi comunicată de către CFR.

DOCUMENTAȚII CARE SE PUN LA DISPOZIȚIA OTF, DE CĂTRE CFR

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

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

(Comentariu VTR și GFR – Se va preciza că CFR are obligația de a pune la dispoziția OTF toate documentațiile necesare conform legislației europene și naționale în vigoare, respectiv pentru întocmirea Manualului de parcurs, cerință a STI-OPE 757/2012 sau conform OMT 1853/2018, etc.)

(Comentariu CFR: CFR nu este de acord)

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

a) Instrucții:

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

b) Dispoziții și ordine:

1	25A/206/75	Circulația vagoanelor SZD transpuse
2	OMTI 1584/2012	Reglementări specifice de numerotare a trenurilor pe rețeaua CFR
3	ICPTT 5855/81	Îndrumător pentru utilizarea saboșilor de mână pe rețeaua CFR
4	Dispoziția CFR 58/2019	Îndrumător pentru întocmirea PTE

c) Proceduri:

1	PO: 0-8.5-06, Ediția 1, revizia 0	Eliberarea liniei curente în cazul opririi neprevăzute a unui tren deservit de un agent-mecanicul de locomotivă sau conducătorul vehiculului feroviar.
2	PO 0-0.7.1.3-09 Ediția 1, revizia 0	Transmiterea telegramelor feroviare de serviciu la CNCF „CFR” SA

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

e) Aceste reglementări vor fi puse gratuit la dispoziția OTF în format electronic, în funcție de disponibilități.

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

Arătarea vagoanelor;

Nota de frână;

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

Regulamentul de remorcare și frânare (006) - contra cost;

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

Instrucțiuni pentru completarea formularului Foaie de parcurs;

Reglementarea duratei serviciului maxim admis pe locomotivă;

Instrucțiuni pentru activitatea personalului de locomotivă în transportul feroviar (nr. 201) - contra cost;

Instrucțiuni privind revizia tehnică și întreținerea vagoanelor în exploatare (nr. 250) - contra cost;

Regulament de transport - contra cost;

Instrucția pentru controlul automat al vitezei și autostop INDUSI;

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

Alte reglementări specifice.

TRASELE ALOCATE OTF

LIVRETUL cu mersul trenurilor pentru OTF.

REGIMUL DE PERFORMANȚĂ AL CIRCULAȚIEI TRENURILOR PE REȚEAUA CFR

CAPITOLUL I

Obiectul și domeniul de aplicare

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

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

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

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

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

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

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

CAPITOLUL II

Definiții

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

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

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

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

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

CAPITOLUL III

Principiile Regimului de Performanță al circulației trenurilor

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

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

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

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

d) alți parametri de calitate legați de circulația trenurilor.

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

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

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

CAPITOLUL IV

Modul de aplicare al Regimului de Performanță al circulației trenurilor

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

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

a) întârzierile generate de CFR sau terțe părți aflate în relații contractuale cu CFR care asigură una din atribuțiile acestuia;

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

c) întârzierile generate din motive de forță majoră, de autorități ale statului sau de terțe părți care nu se află în relații contractuale cu una din părțile arătate mai sus nu fac obiectul acestor reglementări. De asemenea, nu fac obiectul acestor reglementări următoarele întârzieri:

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

- întârzierile generate de închiderile accidentale de linie;

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

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

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

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

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

CAPITOLUL V

Analiza periodică a înregistrărilor întârzierilor trenurilor

Art. 7. CFR și operatorii de transport feroviar vor analiza lunar datele referitoare la întârzierile trenurilor pe perioada anterioară. În mod documentat se pot modifica datele înregistrate referitoare la întârzierile trenurilor pe perioada analizată dacă părțile convin astfel. Neprezentarea la momentul și locul stabilit de comun acord pentru efectuarea analizei a uneia dintre părți semnifică acceptarea de către partea respectivă a datelor înregistrate referitoare la întârzierile trenurilor pe perioada anterioară în forma înregistrată.

Art. 9. Valoarea penalității pentru un minut de întârziere este de 0,2 lei/minut. Valoarea maximă lunară a penalității pe care o datorează una dintre părți nu poate depăși 1% din valoarea totală a

TUI aferentă operatorului de transport feroviar respectiv pentru luna respectivă. Această limită de 1% din valoarea TUI se aplică în relația dintre CFR și un operator de transport feroviar.

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

CAPITOLUL VI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPITOLUL VII

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPITOLUL VIII

Puncte de frontieră ale rețelei feroviare

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

Art. 25. La punctele de joncțiune dintre CFR și gestionarii de infrastructură feroviară neinteroperabilă sau între gestionarii de infrastructură feroviară neinteroperabilă se procedează la fel ca la art. 24, pentru CFR, respectiv pentru fiecare gestionar de infrastructură feroviară neinteroperabilă se vor face înregistrări cu fiecare operator de transport feroviar care operează

trenuri pe rețeaua respectivă. În consecință, întârzierile cu care trenurile intră în punctul de joncțiune al rețelei interne de primire (respectiv întârzierea față de ora programată de sosire în punctul de joncțiune de pe rețeaua de primire) sunt tratate ca întârzieri cu cauze externe, independente de cauze aparținând administratorului de infrastructură respectiv. Operatorii de transport feroviar sunt responsabili numai în măsura în care operează trenul respectiv pe ambele rețele, dar o singură dată, doar pe rețeaua predătoare; pentru rețeaua primitoare acestea se consideră întârzieri cu cauze externe.

CAPITOLUL IX

Concilierea divergențelor

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

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

CAPITOLUL X

Codificarea întârzierilor trenurilor

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

(2) Reglementări de amănunt precum și exemplificarea încadrării întârzierilor în codurile prevăzute mai sus se stabilesc prin procedură internă a CFR, care va intra în vigoare după abrogarea prin Ordin de Ministru a prevederilor Instrucțiunilor pentru programarea și analiza tehnico-operativă a circulației trenurilor nr. 099/2005.

CAPITOLUL XI

Modul de calcul și evidențiere a înregistrărilor privind întârzierilor trenurilor

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

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

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

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

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

Art. 32. Facturarea și plata Dif se va face în conformitate cu art. 43.

CAPITOLUL XII

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

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

Art. 34. Pentru trenurile programate după finalizarea întocmirii programului de circulație zilnic, din cauza operatorului de transport feroviar, penalitatea se va calcula prin înmulțirea TUI calculat pentru trenul respectiv cu coeficientul de 0,1%, se notează cu acronimul Tsof și se exprimă în lei, rotunjit la 2 zecimale. Se totalizează valoarea pentru o lună calendaristică.

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

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

Art. 37. Facturarea și plata Dts se va face în conformitate cu art. 43.

CAPITOLUL XIII

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

Art. 38. Pentru trasele a căror neutilizare (anularea circulației trenului) s-a realizat după finalizarea întocmirii programului zilnic de circulație, din cauza CFR, penalitatea se va calcula prin înmulțirea TUI calculat la tonajul minim (61 tone) la lungimea trasei respective cu coeficientul de

0,1%, se notează cu acronimul Tnai și se exprimă în lei, rotunjit la 2 zecimale. Se totalizează valoarea pentru o lună calendaristică.

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

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

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

Art. 42. Facturarea și plata Dtn se va face în conformitate cu art. 43.

CAPITOLUL XIV

Dispoziții finale și tranzitorii

Art. 43. (1) Penalitățile aferente întârzierilor trenurilor, penalitățile aferente trenurilor care circulă pe trase solicitate după finalizarea întocmirii programului de circulație, respectiv penalitățile aferente traselor neutilizate (trenurile a căror circulație a fost anulată) stabilite după finalizarea întocmirii programului de circulație se calculează separat.

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

Art. 44. (1) Informațiile legate de aplicarea prevederilor Regimului de performanță a circulației trenurilor se vor arhiva pe o durată de 5 ani de la data producerii evenimentelor legate de aplicarea respectivelor prevederi.

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

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

(Comentariu GFR – ținând cont că Regimul de performanță introduce obligații de plată între cele două părți, iar CFR SA stabilește în baza legislației aplicabile – dar unilateral – încadrările referitoare la întârzieri, GFR solicită dreptul de acces /modificare a încadrării întârzierilor, indiferent de încadrarea inițială, precum și în cazul celor neincadrate/neevidențiate.)

(Comentariu CFR: CFR nu este de acord., OTF poate modifica ulterior încadrările referitoare la întârzieri)

TARIFE PENTRU SERVICIILE FURNIZATE DE CFR CĂTRE OTF

(Completare CFR: NOTĂ: Aceste tarife sunt valabile de la data încheierii prezentului contract până la actualizarea lor de către CFR; în caz de actualizare, noile tarife se vor publica în DRR.)

1. TARIFE PENTRU SERVICIILE FURNIZATE ÎN CADRUL INFRASTRUCTURILOR DE SERVICII

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

T = 1,51 LEI / oprire

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

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

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

Tarifele pentru închirierea spațiilor pentru case bilete/birou informații/automate emitere bilete au fost indexate cu indicele de inflație de 1,037 aferent perioadei ianuarie 2019 - decembrie 2019, iar valoarea lor este, la data prezentei, după cum urmează :

- a) serviciile de emitere a biletelor, **Ta = 21,75 lei/mp/lună;**
- b) serviciile de informare-birouri de informații, **Tb = 21,75 lei/mp/lună;**
- c) serviciile de emitere a biletelor prin automate, **Tc = 124,28 lei/mp/lună**

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

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

T = 6,09 LEI/ convoi km.

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

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

1.4 Tarif de manevră a vehiculelor feroviare

T = 12,96 lei/operație de manevră.

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

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

1.5 Tarif de staționare operativă a materialului rulant

Cuprinde:

- tarif staționare vagon
T = 0,58 lei/vagon oră;
- tarif staționare MR motor
T = 0,97 lei/MR motor oră

Tariful se aplică după expirarea unui termen liber de staționare de 6 ore.

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

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

1.6 Tarif de staționare pentru lungă durată a materialului rulant

T = 2,00 lei/vagon zi .

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

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

1.7 Tarif de staționare la încărcare/descărcare a vagoanelor

T = 0,46 lei/vagon oră.

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

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

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

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

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

Valoare tarife (lei):

Pentru automacarale	4,06
Pentru macarale feroviare tip EDK de 20 tf	4,87
Pentru macarale feroviare tip EDK de 60 tf	12,97
Pentru macarale feroviare tip EDK de 80 tf	16,21
Pentru trenurile de intervenție cu macara și pentru trenurile de intervenție specializate	28,37

NOTĂ:

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

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

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

1.9 Tariful pentru utilizarea trenurilor de intervenție pentru restabilirea circulației

Valoare tarife (lei/oră):

a) Tariful de punere la dispoziție	
Tren cu macara de 20 tf	372,78
Tren cu macara de 80 tf	372,78
Tren cu macara de 125 tf	372,78
Tren cu macara de 250 tf	749,62
Tren de intervenție specializat	372,78
Tren de intervenție specializat când la lucrare se utilizează numai macara de 20 tf din compunerea acestuia	372,78
b) Tariful de utilizare	
Tren cu macara de 20 tf	534,78
Tren cu macara de 80 tf	668,59
Tren cu macara de 125 tf	802,29
Tren cu macara de 250 tf	1.604,58
Tren de intervenție specializat	802,29
Tren de intervenție specializat când la lucrare se utilizează numai macara de 20 tf din compunerea acestuia	534,87

NOTĂ:

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

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

2.1 Tarif pentru transporturi excepționale

T = 356,13 lei/transport

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

2.2 Tarif pentru verificarea vehiculelor feroviare cu transporturi excepționale

T = 23,74 lei/vehicul feroviar

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

3. TARIFE PENTRU SERVICIILE AUXILIARE EFECTUATE DE CFR

3.1 Tarifele pentru informațiile suplimentare privind programarea și circulația trenurilor

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

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

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

4. ALTE TARIFE

4.1 Tarif pentru depozitare pe terenurile CFR S.A.

T = 1,23 LEI/oră și tonă chiar începută

(Comentariu CFR: CFR susține eliminarea acestui tarif, deoarece nu face parte din serviciile adiacente procesului de transport feroviar, ci este o prestație pusă la dispoziția oricărui solicitant.)

4.2 Tarife de bază pentru întocmirea de trase

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

NOTĂ:

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

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

a.2. tarifele nu se aplică pentru:

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

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

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

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

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

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

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

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

4.4 Tarif pentru întreruperea suspendării activității de mișcare

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