



RC-CF TRANS S.R.L.

Braşov, Str. Automotoarelor, Nr. 2, Etaj 1, Biroul nr. 1, Jud. Braşov, ✉500234

Nr. înregistrare la Registrul Comerţului: J2001000775084, CUI: RO 14026264

IBAN: RO32 BTRL RONC RT02 3767 4301, Banca Transilvania Braşov

☎ Tel.: +4 0372 940 731 📠 Fax: +4 0371 602 190

METODOLOGIA DE TARIFARE A INFRASTRUCTURII FERROVIARE GESTIONATE DE RC-CF TRANS ŞI MODUL DE ALOCARE A COSTURILOR DIRECTE PENTRU CALCULUL TUI

Fundamentare: 03.11.2025

Varianta: Ediţia 5

METODOLOGIA DE TARIFARE A INFRASTRUCTURII FERROVIARE GESTIONATE DE RC-CF TRANS ȘI MODUL DE ALOCARE A COSTURILOR DIRECTE PENTRU CALCULUL TUI

1. PRINCIPII GENERALE PRIVIND MODUL DE CALCUL TUI

Pentru deplasare unui tren pe infrastructura feroviară gestionată de RC-CF TRANS, între două puncte de secționare (stații), fără servicii de manevră sau alte prestații (alimentare, salubritate, reparații etc), RC-CF TRANS calculează și percepe un **Tarif de Utilizare a Infrastructurii (TUI)**.

TUI se aplică în mod nediscriminatoriu pentru toți OTF, călători și marfă, pentru condiții similare de transport.

TUI se calculează de către RC-CF TRANS pentru serviciile furnizate în cadrul pachetului minim de acces definit la pct.1 din Anexa II la Legea nr.202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european, denumit în continuare PMA, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare Legea nr.202/2016.

În conformitate cu prevederile art. 31(3) din Legea nr.202/2016 privind integrarea României în spațiul feroviar unic european cu modificările și completările ulterioare, care constituie transpunerea Directivei UE nr. 2014/34,

„.... tarifele pentru setul minim de prestații și pentru accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii sunt stabilite la costul direct imputabil operării serviciilor de transport feroviar, în conformitate cu măsurile adoptate de Comisia Europeană, prin acte de punere în aplicare, privind modalitățile de calcul al costurilor suportate în mod direct ca rezultat al operării unui tren.”

Actul de punere în aplicare îl constituie Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/909 privind modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploatarei serviciului de transport feroviar (denumit în continuare Regulamentul UE 2015/909).

Pentru a explicita principiile privind modul de alocare al costurilor directe (costul direct imputabil operării serviciilor de transport feroviar) aferente TUI, vom arăta în cele ce urmează unele aspecte generale privind modul de calcul al TUI.

Așa cum este menționat în art. 31(3) din Legea nr.202/2016 privind integrarea României în spațiul feroviar unic european cu modificările și completările ulterioare, RC-CF TRANS își propune să calculeze TUI în baza unei metodologii proprii, „Metodologia de tarificare a infrastructurii feroviare gestionate de RC-CF TRANS și modul de alocare a costurilor directe pentru calculul TUI”, documentație ce are ca punct de plecare „Metodologia de tarificare a utilizării infrastructurii feroviare”, elaborată de CNCF CFR SA (conform prevederi Legea nr.202/2016), în ceea ce privește principiile și formulele de calcul consacrate, însă cu elementele de cost aferente RC-CF TRANS.

După implementarea recomandărilor Consiliului Național de Supraveghere în Domeniul Feroviar (CNSDF), „Metodologia de tarificare a infrastructurii feroviare gestionate de RC-CF TRANS și modul de alocare a costurilor directe pentru calculul TUI”, va fi afișată pe site-ul societății și comunicată OTF pentru implementare prin contractele de acces.

În cadrul acestei metodologii este prevăzut faptul că TUI se calculează pentru fiecare tren care circulă pe infrastructura feroviară operată de RC-CF TRANS, pe baza unei formule care cuprinde valori ale elementelor tarificare de bază în funcție de clasa de linie pe care circulă trenul.

Pentru determinarea valorii elementelor tarificare de bază, liniile de circulație ale infrastructurii feroviare gestionate de RC-CF TRANS sunt clasificate în funcție de viteza maximă admisă de linie, pe clase de linie de la C (linii cu viteza 51 - 90 km/h), la D (linii cu viteza maximă până la 50 km/h), similar modului de clasificare a CFR (Tabel 1.).

Tabel 1. – Clasificare linii pe clase, funcție de viteză

Clasa liniei	Regimul de viteză (km/h)	
	de la	până la
D	0	50
C	51	90

Clasele de linie și modul de repartizare a claselor de linie în secții pentru calculul TUI, sunt cele ce sunt publicate pe site-ul RC-CR TRANS și CNCF "CFR" SA, stabilite conform prevederilor legale, și Contractul de activitate și performanță al Companiei Naționale de Căi Ferate "C.F.R." SA.

Valoarea elementelor tarifare de bază este determinată la nivelul costului direct aferent activității elementelor tarifare, pentru fiecare clasă de linie. Astfel, elementele tarifare de bază reprezintă costul direct aferent pentru parcurgerea unui kilometru pe clasa de linie respectivă. Costurile directe au în vedere în principal costurile cu mentenanța și reparația curentă a liniilor, cele pentru activitățile de circulație (management trafic, echipamente de semnalizare, etc).

Elementele tarifare de bază aplicabile pentru determinarea TUI sunt structurate conform Metodologiei de calcul TUI elaborată de CNCF CFR SA, pentru fiecare tip de trafic de marfă sau de călători și prezentate în Tabel 2.

Tabel 2. – Elementele tarifare de bază pentru calcul TUI, pe tip de trafic și categorie de linie

Denumire element tarifar	Elemente tarifare	
Elemente tarifare în funcție de tonajul trenului	Tarif pe tren kilometru în funcție de tonaj (lei/tren*km)	
Clasa liniei	C	D
Tarif tonaj	Tt	Tt
Tonaj minim	Tmin	Tmin
Factor de tonaj	Ft	Ft
Elemente tarifare în funcție de distanța parcursă	Tarif pe tren kilometru în funcție de distanță (lei/tren*km)	
Clasa liniei	C	D
Tarif circulație	Tc	Tc

Elementele tarifare de bază au următoarele semnificații:

Tt - reprezintă tariful în funcție de tonaj pentru fiecare km de clasă de linie;

Tmin – reprezintă tonajul brut al trenului începând de la care se aplică factorul de tonaj; Pentru trenurile cu tonaj mai mic decât Tmin, se aplică Tt aferent Tmin.

Ft – factorul de tonaj reprezintă un coeficient de corecție care se aplică la tonajul brut al trenului;

Tc - reprezintă tariful pentru circulație în funcție de distanță pentru fiecare km de clasă de linie.

Costurile directe au în vedere în principal:

- pentru **Tt** - costurile cu mentenanța și reparația curentă a liniilor, în funcție de tonajul trenurilor;
- pentru **Tc** - costurile cu activitățile de circulație (management trafic, echipamente de semnalizare, etc);

Valoarea TUI pentru un tren care parcurge o rută de circulație se calculează prin suma tarifelor pentru fiecare distanță parcursă pe o secție (TUI secție), în funcție de clasa acesteia, aplicând următoarea formulă:

$$\text{TUI} = \sum \text{TUI secție}$$

unde: $\text{TUI secție} = \text{TUI tonaj} + \text{TUI circulație}$

iar, **TUI tonaj** - reprezintă tariful pentru utilizarea infrastructurii feroviare pe o clasă de secție, în funcție de distanța parcursă precum și de tonajul trenului și se calculează cu formula:

$$\text{TUI tonaj} = \text{Km} \times \text{Tt} [1 + (\text{Tonaj brut} - \text{Tmin}) \times \text{Ft}]$$

unde: **Km** = numărul de km parcurși pe secție;

Ft = 0 pentru trenurile cu tonaj brut mai mic decât **Tmin**;

Tonaj brut = tonajul brut al trenului conform formularului „Arătarea vagoanelor”, inclusiv locomotivele în acțiune sau tonajul locomotivelor sau automotoarelor în cazul circulației fără material rulant tractat (locomotive izolate).

TUI circulație - reprezintă tariful pentru conducerea circulației în funcție de distanța parcursă și se calculează cu formula:

$$\text{TUI circulație} = \text{Km} \times \text{Tc}$$

Din asamblarea în cadrul formulei din metodologie, a valorilor acestor elemente tarifare specifice claselor de linie aferente rutei de circulație a unui tren, rezultă valoarea TUI pentru trenul respectiv.

Valorile elementelor tarifare de bază pentru calculul TUI pentru fiecare clasă de linie și pe tip de trafic de marfă sau călători menționate în metodologie se fundamentează de către RC-CF TRANS în funcție de elementele de cost realizate la nivel de societate.

Ca urmare, elementele tarifare de bază sunt cele care determină de fapt valoarea TUI pentru un tren circulat.

Valorile elementelor tarifare de bază pentru calculul TUI vor fi evidențiate prin prezenta fundamentare.

Față de formula de calcul din Metodologia de calcul TUI elaborată de CNCF "CFR" SA, conform prevederilor Legii nr.202/2012, având în vedere că RC-CF TRANS nu gestionează secții electrificate, această formulă a fost simplificată fără componenta aferentă.

2. METODE PENTRU DETERMINAREA COSTURILOR DIRECTE PENTRU CALCUL TUI

Așa cum am arătat anterior, valoarea TUI este reprezentată de valoarea elementelor tarifare de bază stabilite la nivelul costurilor directe, în funcție de clasa liniei utilizate.

Singurul obiect de activitate al RC-CF TRANS îl reprezintă gestionarea infrastructurii feroviare (secțiilor de circulație) închiriate de la CNCF CFR SA. Astfel, toate cheltuielile angajate de societate sunt pentru exploatarea secțiilor de circulație gestionate.

Într-o primă etapă, pornind de la cheltuielile totale de exploatare, se determină valoarea totală a costurilor directe nete aferente TUI, care se alocă activităților de bază specifice.

În a doua etapă, prin alocarea acestora în funcție de clasele de linie prevăzute în metodologia de calcul a TUI se obțin valorile elementelor de bază folosite în cadrul formulei de calcul a TUI.

Având în vedere prevederile art. 3(5) din Regulamentul 2015/909, în principiu pot exista două moduri de abordare privind determinarea costurilor directe aferente furnizării TUI:

a) în funcție de costurile prognozate

Acest mod are în vedere determinarea costurilor directe prognozate aferente furnizării TUI, estimate pentru anul calendaristic următor mersului de tren în vigoare (cost prognozat - așa cum este arătat la art. 5, ultimul paragraf din Regulamentul UE 2015/909), care se calculează în funcție de costurile directe prognozate eligibile pentru TUI, pentru perioada de referință următoare. În acest caz se pot folosi datele de trafic prognozate pentru anul calendaristic următor, furnizate de OTF și repartizate pe clase de linie, conform procentelor înregistrate în anul anterior. Însă, având în vedere lipsa de predictibilitate a contractelor de transport, apariția pe piață a noi OTF fără istoric de trafic, scăderea cotelor de piață pentru anumiți OTF, ieșirea de pe piață a anumitor OTF, predarea anumitor secții de circulație de către RC-CF TRANS etc, nu se pot folosi date de trafic reale / prognozate, nici chiar actualizate cu indici de corecție prognozați de către RC-CF TRANS în funcție de evoluția anterioară a indicatorilor: tren*km, tonaj brut circulat, etc.

b) în funcție de costurile efective (anterioare)

Atunci când datele prognozate privind costurile directe pentru anul următor nu sunt disponibile sau nu pot fi previzionate cu o suficientă acuratețe pentru perioada următoare de referință (anul următor), o variantă este folosirea costurilor directe efective disponibile aferente perioadei anterioare de referință (cost efectiv - așa cum este arătat la art. 5, ultimul paragraf din Regulamentul UE 2015/909), calculate în funcție de costurile directe efective eligibile pentru TUI pentru perioada de referință anterioară (de preferință an bugetar deja încheiat).

În acest caz se vor folosi datele de trafic aferente unei perioade anterioare de referință.

Pe parcursul acestui material se consideră că noțiunea de „cost” este echivalentă cu cea de „cheltuială” și invers și se referă la costul prognozat sau costul efectiv, în funcție de modul de abordare adoptat, conform celor două variante/metode menționate mai sus.

De asemenea, trebuie precizat că referirile la costuri/cheltuieli utilizate în capitolele următoare pentru fundamentare elementelor TUI sunt cele realizate în **perioada de referință 01 octombrie 2024 – 30 septembrie 2025**, conform recomandărilor/solicitărilor CNSDF, acestea fiind raportate la indicatorii care au stat la baza calcul TUI încasat de RC-CF TRANS în aceeași perioadă de timp și calculat după metodologia și cu elementele tarifare utilizate de CFR, întrucât pînă la data de 15.05.2023 odată cu apariția HG nr.427/2023, nivelul TUI practicat (de gestionarii privați) nu trebuia să depășească nivelul TUI practicat de CNCF ”CFR SA (conform precederilor Art. 19(2), din HG nr.643/2011).

3. PRINCIPII DE DETERMINARE A CHELTUIELILOR/COSTURILOR DIRECTE AVUTE ÎN VEDERE LA CALCULUL TUI

Principiile de alocare a costurilor directe pentru calculul TUI au în vedere prevederile Legii nr.202/2016 și ale Regulamentului UE 2015/909.

Pentru calculul costurilor directe, RC-CF TRANS folosește principiul definit în art. 3 alin. (1) din Regulamentul (UE) 2015/909:

„Articolul 3(1) Costurile directe la nivel de rețea se calculează ca diferența între, pe de o parte, costurile pentru prestarea serviciilor din pachetul minim de acces și pentru accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii și, pe de altă parte, costurile neeligibile menționate la articolul 4.”

Costurile pentru prestarea serviciilor din pachetul minim de acces (TUI) reprezintă costurile aferente serviciilor de la pct. 1 din Anexa II la Legea nr.202/2016.

Costurile pentru prestarea serviciilor pentru accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii reprezintă costurile aferente serviciilor adiționale (TSA - accesul convoaielor de manevră la/de la infrastructura feroviară, operațiilor de manevră, staționării operative, staționării îndelungate, staționării în vederea încărcării/descărcării (eventual), depășirii programului normal de lucru, emitere legitimații de călătorie etc) sunt determinate la nivelul costurilor directe (fără CGA), motiv pentru care sunt excluse și din calculul TUI (pentru prestarea serviciilor din PMA).

RC-CF TRANS este autorizat ca gestionar de infrastructură feroviară, această activitate - cea de gestionare a infrastructurii feroviare fiind singura activitate desfasurată de societate.

Etapele principale pentru determinarea costurilor directe pentru prestarea serviciilor aferente TUI sunt următoarele:

a) **Determinarea cheltuielilor totale ale societății – Ct** – conform bilanță;

b) **Determinarea cheltuielilor de exploatare eligibile TUI - Cee tui**

$$\text{Cee TUI} = \text{Ct} - \text{Costuri care nu sunt atribuite TUI}$$

Cheltuielile de exploatare eligibile se obțin prin deducerea cheltuielilor neeligibile TUI, din total cheltuieli.

c) **Determinarea costului direct aferent TUI (Cd TUI)**

$$\text{Cd TUI} = \text{Cee TUI} - \text{Costuri neeligibile TUI}$$

Cheltuielile de exploatare eligibile se obțin prin deducerea cheltuielilor care nu sunt directe TUI, din total cheltuieli exploatare eligibile. Aici, sunt deduse în principal cheltuielile cu TSA, prin raportarea cheltuielilor directe proporțional cu lungimea de infrastructură alocată pentru fiecare activitate: TUI (liniile directe și curente) și TSA (liniile de garare, încărcare/descărcare, garaj, manevră, etc).

d) **Determinarea valorii elementelor tarifare de bază**

Aceasta reprezintă etapa finală și constă în determinarea valorii elementelor tarifare de bază din metodologia de calcul a TUI:

Tt - pentru activitatea de linii,

Tc - pentru activitățile de instalații, trafic și alte activități (cum ar fi telecomunicațiile aferente circulației), pe tipuri de trafic (marfă sau călători) și pe clase de linie: C și D.

Explicarea modalităților de determinare a costurilor specifice fiecărei etape este prezentată în capitolele următoare.

4. MODUL DE DETERMINARE ȘI ALOCARE A COSTURILOR/CHELTUIELILOR

În acest capitol este prezentat modul de determinare a costurilor aferente principalelor etape indicate în capitolul anterior.

4.1. Determinarea cheltuielilor totale ale societății – Ct

Pentru perioada de referință 01 octombrie 2024 – 30 septembrie 2025, cheltuielile totale ale societății s-au obținut prin însumarea cheltuielilor conform închiderilor contabile lunare din această perioadă, respectiv balanței de verificare pentru perioada de referință

Cheltuielile totale reprezintă costurile brute de funcționare ale RC-CF TRANS cu gestionarea infrastructurii feroviare închiriate.

Aceste cheltuieli cuprind în principal următoarele elemente:

- costul operațional pentru funcționarea societății (costuri de întreținere, reparații, managementul traficului și alte costuri generale);
- costul cu chirii, redevențe etc pentru secțiunile de circulație închiriate de la CNCF "CFR" SA;
- costul cu combustibili necesari lucrărilor de întreținere a liniei, pentru utilaje grele de cale, mică mecanizare, transport materiale și personal.

4.2. Determinarea cheltuielilor de exploatare eligibile TUI - Cee tui

Cheltuielile de exploatare eligibile se obțin prin deducerea cheltuielilor neeligibile, din total cheltuieli, astfel;

- Cheltuieli cu materialele auxiliare pentru producția auxiliară, CCS și CGA;
- Cheltuieli cu combustibilul pentru CCS și CGA;
- Cheltuieli cu piese de schimb pentru CCS și CGA;
- Cheltuieli privind materiale consumabile pentru CGA;
- Cheltuieli alte materiale consumabile pentru CCS și CGA;
- Cheltuieli privind materiale de natura obiectelor de inventar, parțial din producția de bază și integral CCS;
- Cheltuieli privind materialele nestocate;
- Cheltuieli privind consumul de energie electrică, consumul de gaz și apă, pentru CCS, CGA și cele refacturate;
- Cheltuieli cu întreținerea, reparații terți pentru CCS și CGA;
- Cheltuieli cu prime de asigurare;
- Cheltuieli cu redevențe, chirii, parțial pentru CCS și CGA;
- Cheltuieli privind comisioanele;
- Cheltuieli de protocol, reclamă și publicitate;
- Cheltuieli cu deplasări pentru CCS și CGA;
- Cheltuieli poștale și taxe, de telecomunicații pentru CCS și CGA;
- Cheltuieli cu serviciile bancare și asimilate;
- Cheltuieli cu alte servicii executate de terți, parțial pentru producția de bază, CCS și CGA;
- Cheltuielile cu impozite și taxe;
- Cheltuielile cu salariile pentru personalul administrativ CCS și întreg personalul CGA;
- Cheltuieli cu tichetele de masa pentru personalul administrativ CCS și întreg personalul CGA (după caz - când se acordă);
- Cheltuielile privind asigurările și protecția socială;
- Cheltuieli privind contribuția asigurărilor pentru muncă, pentru personalul administrativ CCS și întreg personalul CGA;
- Cheltuieli cu alte cheltuieli de exploatare;

- Cheltuieli din diferența de curs valutar;
- Cheltuielile de exploatare pentru amortizarea și provizioane, mai puțin pentru echipamentele de semnalizare și exploatare în funcție (bariere, ungători de cale etc).

Toate aceste cheltuieli neeligibile au fost evidențiate și scăzute din cheltuielile totale aferente societății, obținându-se cheltuielile de exploatare eligibile.

4.3. Determinarea costului direct aferent TUI (Cd TUI)

Cheltuielile de exploatare eligibile se raportează la lungimea totală a dispozitivului de linii gestionat, implicit la lungimea medie a liniilor curente și directe – 545,470 km. Astfel sunt deduse cheltuielile aferente tarifelor auxiliare și suplimentare (TSA), rămânând doar costurile directe aferente TUI.

Activitatea de gestionare a secțiilor de circulație este singura activitate a societății, iar structura contabilă este organizată pe centre de cost aferente fiecărei secții de circulație (bază), respectiv centre zonale (CCS) și central societate (CGA). În acest context, singura modalitate de alocare/împărțire a costurilor pe ramuri de activitate (Linii și Trafic), pentru a putea păstra un model de calcul TUI deja utilizat (a se vedea model CFR) este de a le împărți procentual. Această împărțire procentuală a avut în vedere ponderea cheltuielilor eligibile directe de natură salarială (salarii, bonuri de masa și CAM) pe ramuri de activitate, respectiv linii și trafic, întrucât deține ponderea cea mai mare din total cheltuieli eligibile directe. În capitolul de trafic sunt incluse și activitățile specifice de semnalizare/instalații pentru conducerea circulației, cu tot ceea ce presupune acest lucru (personal, întreținere etc).

Din totalul cheltuielilor brute cu salariile, la nivel de societate s-au dedus total cheltuielile de natura salarială din structura centrală a societății (CGA), precum și cheltuielile administrative (TESA) din structurile zonale (CCS), rămânând doar cheltuieli cu personalul de specialitate zonal și cu personalul din structurile de bază.

Au rezultat astfel costurile directe aferente TUI pentru Linii și Circulație (Trafic+Instalații), costuri care au fost folosite în etapa următoare pentru determinarea coeficienților tarifari de bază: T_t (tarif tonaj aferent cheltuielilor ramura Linii) și T_c (tarif circulație aferent cheltuieli ramurile Trafic, Instalații și alte activități).

După determinarea costului direct aferent TUI, valoarea acestuia este repartizată proporțional pe principalele activități (Linii și Trafic).

4.4. Determinarea valorii elementelor tarifare de bază

Valorile elementelor tarifare de bază (coeficienții) utilizate în formula de calcul a TUI (T_t și T_c) reprezintă valori ale costurilor directe aferente (lei/km) repartizate pe clase de linie și pe tipuri de trafic (marfă și călători).

Aceste valori se obțin raportând valoarea costurilor directe aferente TUI la volumul de trafic din perioada analizată, folosind ponderea costurilor și a volumului traficului, pe clase de linie și pe tipuri de transport (marfă și călători).

Valorile elementelor tarifare de bază (coeficienții) utilizate în formula de calcul a TUI, au fost determinate folosind indicatorii de trafic din perioada analizată, raportați la cheltuielile eligibile directe pentru TUI și utilizând formulele și parte dintre coeficienți cupriși în Metodologia de calcul TUI elaborată de CNCF "CFR" SA, conform prevederilor Legii nr.202/2016.

În continuare sunt prezentate principiile pentru stabilirea costurilor unitare pe elemente tarifare, precum și modul de determinare al acestor costuri pentru elementele tarifare de bază (T_t și T_c).

a) Costurile unitare pentru Tarif tonaj (T_t)

Aceste costuri sunt costurile aferente activității de întreținere și reparații curente ale infrastructurii gestionate (linii).

Există două metode standard de determinare a costurilor pe clase de linie.

- Prima metodă se bazează pe fișa UIC 714, "Clasificarea liniilor în scopul întreținerii căii ferate". Aceasta folosește volume teoretice de trafic bazate pe o combinație de tone brute circulate, viteză și sarcina pe osie pentru fiecare secție de cale ferată.
- A doua metodă este în strânsă legătură cu prima, utilizează "Instrucția nr. 300/ediția 2023 pentru repararea și întreținerea liniilor de cale ferată", este similară cu Fișa UIC 714.

Astfel, pentru activitatea RC-CF, determinarea costurilor aferente activității de linii pe clase de linie de circulație se face în funcție de elementele și condiționalitățile stabilite în **Anexele 1, 3 și 11 din Instrucția nr. 300/ediția 2023**.

- **Anexa 1** - „Clasificarea liniilor din punct de vedere al solicitării lor, datorită intensității traficului (Fișa UIC 714 R – 1989)”;
- **Anexa 3** – „Gruparea liniilor din punct de vedere al întreținerii curente”;
- **Anexa 11** - "Coeficienții pentru transformarea în km convenționali din punct de vedere al întreținerii curente”.

Din aceste anexe, conform valorilor de trafic realizate în perioada de referință **01 octombrie 2024 – 30 septembrie 2025** (tonaje trenuri pe categorii de trafic și categorie de linii, pe fiecare secție), au fost obținute ponderile relative ale efortului cu întreținerea curentă pe fiecare secție de circulație. Aceste ponderi au fost obținute ținându-se cont de tonajele scurse, respectiv tonajul echivalent și tipul de șină preponderent. Astfel s-au obținut coeficienți de 0,7 (pentru secții cu tonaj echivalent relativ mic și tip de șină mare) și coeficienți de 0,85 (pentru secții cu tonaj echivalent ridicat și tip de șină mic).

Coeficienții obținuți au fost introduși într-un tabel, pe categorie de linie (funcție de viteză) și s-au realizat medii ponderate ale coeficienților obținuți, prezentate în **Tabel 3**.

Tabel 3. – alocare coeficienți linii pe categorii de viteză

CATEGORIE LINIE	C	D
PLAJE COEFICIENȚI REZULTAȚI Conform Anexa 1, 3 și 11, Instr. 300/ediția 2023	0,7 - 0,85	0,7 - 0,85
COEFICIENȚI MEDII de echivalare kilometrii echivalenți întreținere (medie ponderată)	0,3041	0,4326

S-au extras din situațiile lunare care au stat la baza facturării TUI către OTF, indicatorii tren/*kilometru realizați în perioada de referință **01 octombrie 2024 – 30 septembrie 2025**, pe tip de trafic și categorie de linie.

Pornind de la situațiile concentratoare privind TUI realizat în perioada de referință **01 octombrie 2024 – 30 septembrie 2025**, pe tip de trafic pe fiecare secție de circulație gestionată, s-au defalcat valorile TUI realizate pe tip de trafic și defalcate pe circulație și tonaj, conform componentă TUI și s-au stabilit procente ale acestor componente din total TUI realizat pe tip de trafic marfă și călători.

Plecându-se de la necesitatea recuperării cheltuielilor eligibile directe TUI, din tariful TUI ce urmează a fi fundamentat, s-au defalcat cheltuielile directe pe tip de trafic și defalcate pe circulație și tonaj, conform procentelor TUI realizate în perioada de referință **01 octombrie 2024 – 30 septembrie 2025**.

Aceste cheltuieli defalcate, raportate la indicatorii tren*kilometru realizați în perioada de referință **01 octombrie 2024 – 30 septembrie 2025** și tren*kilometru realizați pe fiecare tip de trafic și fiecare categorie de linie (C și D), prin aplicarea formulelor de calcul prezentate la **Pct. 1 din prezenta**, coroborat cu **Tabel 2**, au condus la obținerea elementului tarifar pentru tonaj (Tt), pe tipuri de trafic: marfă și călători și pe categorie de linie: C și D.

De menționat că tonajul minim de calcul, similar ca și la CFR, a fost 60 tone.

De asemenea, s-au aplicat aceiași factori de tonaj, similar ca și la CFR, pentru uniformizare, respectiv 0,00014 pentru calculul tarifului tonaj la călători și 0,00020 pentru calculul tarifului tonaj la marfă.

Prin aplicarea formulei menționate s-a obținut un tarif tonaj mediu (Tt mediu) pentru fiecare tip de trafic: marfă și călători, funcție de care, prin raportarea la indicatorul tren*kilometru pe fiecare tip de trafic și indicatorii tren*kilometru realizați pe fiecare categorie de linie, multiplicați cu ponderea coeficienților medii de echivalare în kilometrii echivalenți de întreținere, s-a obținut nivelul tarif tonaj pentru categoria

de linie C, considerată etalon, iar ceilalți coeficienți au fost raportați procentual la acesta. Astfel s-au obținut valori pentru tarife tonaj, pe categoriile de linii C și D, pe tipuri de trafic: marfă și călători.

b) Costurile unitare pentru Tarif circulație (Tc)

Determinarea costurilor directe aferente activității de circulație (Tc) a fost prezentată anterior la Pct. 4.3 din prezenta.

S-au extras din situațiile lunare care au stat la baza facturării TUI către OTF, indicatorii tren/*kilometru realizați în perioada de referință **01 octombrie 2024 – 30 septembrie 2025**, pe tip de trafic și categorie de linie.

Pornind de la situațiile concentratoare privind TUI realizat în perioada de referință **01 octombrie 2024 – 30 septembrie 2025**, pe tip de trafic pe fiecare secție de circulație gestionată, s-au defalcat valorile TUI realizate pe tip de trafic și defalcate pe circulație și tonaj, conform componentă TUI și s-au stabilit procente ale acestor componente din total TUI realizat pe tip de trafic marfă și călători.

Plecându-se de la necesitatea recuperării cheltuielilor eligibile directe TUI, din tariful TUI ce urmează a fi fundamentat, s-au defalcat cheltuielile directe pe tip de trafic și defalcate pe circulație și tonaj, conform procentelor TUI realizate în perioada de referință **01 octombrie 2024 – 30 septembrie 2025**.

Aceste cheltuieli defalcate, raportate la indicatorii tren*kilometru realizați în perioada de referință **01 octombrie 2024 – 30 septembrie 2025** și tren*kilometru realizați pe fiecare tip de trafic și fiecare categorie de linie (C și D), prin aplicarea formulelor de calcul prezentate la Pct. 1 din prezenta, coroborat cu Tabel 2, au condus la obținerea elementului tarifar pentru circulație (Tc), pe tipuri de trafic: marfă și călători și pe categorie de linie: C și D.

De menționat că tonajul minim de calcul, similar ca și la CFR, a fost 60 tone.

c) Determinarea valorii elementelor tarifare de bază (Tt și Tc) și analiza comparativă a acestora

Pentru a putea determina valorile unitare ale elementelor tarifare, au fost utilizate formulele elaborate de CNCF "CFR" SA, conform prevederilor din Legea nr.202/2016.

S-a plecat de la necesitatea de a obține din aplicarea TUI rezultat în urma fundamentării, a cheltuielilor eligibile directe TUI realizate în perioada de referință **01 octombrie 2024 – 30 septembrie 2025**.

Astfel, s-au avut în vedere toți indicatorii care au stat la baza realizării TUI în perioada de referință: număr de trenuri, tren*kilometrii, tonaje brute pe categorii de linie (C, D) și trafic (călători, marfă) realizate în perioada de referință **01 octombrie 2024 – 30 septembrie 2025**

, precum și factorii de tonaj călători și marfă utilizați de CFR.

Se observă, în primul rând că Tc are aceiași valoare indiferent de categoria de linie – indiferent de viteza de circulație a liniei, pe tip de trafic: marfă și călători, pe când pentru tariful de tonaj Tt există diferențieri în funcție de tonajul trenului dar și funcție de coeficientul de echivalare în kilometrii convenționali din punct de vedere al întreținerii liniei, precum și funcție de indicatorii tren*kilometri parcurși pe fiecare tip de trafic (marfă și călători) pe fiecare categorie de linie (C sau D).