

**AFTF**

## **Alianta Federatiilor Tehnice Feroviare**

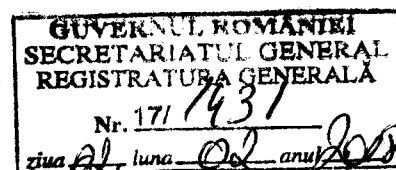
**București, Piata Garii de Nord nr. 1-3, camera 45, Sector 1.**

Tel./Fax: 021 / 26 00 650  
021 / 26 00 254

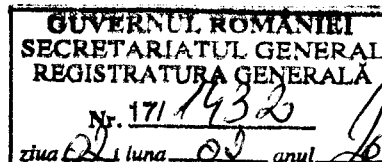
Nr. 808/02.02.2018

**Guvernul României,**

**Doamnei Prim Ministru Viorica Dănciulescu**



**Doamnei Secretar General al Guvernului Ioana-Andreea Lambra**



Revenim la adresele noastre nr. 523/10.02.2017, înregistrată la Secretariatul General al Guvernului sub nr. 17/2000/13.02.2017 și 716/18.09.2016, înregistrată la Secretariatul General al Guvernului sub nr. 12018,12019/19.10.2017, prin care atrăgeam atenția asupra unor probleme din transporturile feroviare din România.

Sistemul feroviar din România se află într-un declin continuu în ultimul deceniu, datorită lipsei de interes manifestate de statul român față de calea ferată.

Cu toate că în majoritatea țărilor Uniunii Europene dezvoltarea acestui mod de transport ecologic și sigur este puternic sprijinită financiar de stat, promovându-se o politică de descongestionare a rețelelor de transport rutier prin stimularea trecerii fluxurilor de marfă și călători către transportul feroviar, în România calea ferată supraviețuiește cu greu de pe o zi pe alta, cufundată în datorii uriașe acumulate pe parcursul timpului, fără a se întrevădea nici o speranță în direcția lichidării acestora.

De altfel, politica Uniunii Europene este orientată clar spre promovarea transportului feroviar specificand foarte clar ca investitiile in rețelele de transport, trebuie directionate in proportie de minim 55% catre proiectele feroviare si nu mai mult de 25% catre transportul rutier.

România, însă, se situează la polul opus al acestei orientări, investițiile în infrastructura rutieră fiind de 5-8 ori mai mari decât în cea feroviară. În aceste condiții, evident, costurile operatorilor de transport feroviar legate de utilizarea infrastructurii vor fi mai mari cu aceeași proporție față de concurența (auto). Se crează astfel o discriminare inadmisibilă, promovată de statul român împotriva propriei rețele de cale ferată, cu un impact dezastruos asupra operatorilor de transport feroviar de marfă și de călători care înregistrează o diminuare continuă a cererii de servicii în favoarea celorlalte moduri de transport. România înregistrează cele mai ridicate tarife de utilizare a infrastructurii feroviare din Europa.

Reacția logică a oricărui guvern față de aceste realități este demararea de investiții masive în infrastructura feroviară, pentru readucerea acesteia în parametri tehnici moderni, corespunzători dezideratului de integrare în rețelele de transport europene.

În acest sens, ca primă prioritate, este absolut necesar să se asigure de urgență, în întregime, de la bugetul de stat, atât fondurile necesare reabilitării infrastructurii feroviare, cât și fondurile necesare întreținerii curente a acesteia, astfel încât gestionarul infrastructurii să poată oferi un serviciu de calitate și totodată să scadă presiunea pe tariful de utilizare a infrastructurii perceput operatorilor feroviari.

Pe lângă aceasta este necesară implementarea unor măsuri necesare pentru o funcționare corespunzătoare a sistemului feroviar după cum urmează:

### **Negocierea Contractelor Colective de Munca, salarizarea personalului feroviar**

Cu fiecare an ce trece, se produce o detasare tot mai pronuntata intre interesele patronatelor si cele ale lucratorilor, acestia din urma fiind exploatați tot mai intens si avand din ce in ce mai putine drepturi.

Intr-o societate normala, legislatia muncii contribuie in mod esential si relevant la crearea unui echilibru social, la eliminarea asperitatilor si la realizarea acelei coeziuni interumane care duce la progres.

In cadrul acestui tip de legislatie, Contractele Colective de Munca reprezinta un pilon extrem de important in construirea aceluia esafodaj social care apara paturile defavorizate.

Contractele Colective de Munca au aparut tocmai din necesitatea realizarii unui echilibru intre munca si capital, pentru armonizarea relatiilor sociale si pentru diminuarea arbitrariului, pentru predictibilizarea raporturilor de munca si pentru realizarea unor reglementari unitare.

Din pacate, din actuala legislatie a muncii (Legea Dialogului Social si Codul Muncii) au fost eliminate Contractul Colectiv de Munca la nivel National si Contractele Colective la nivel de ramura (sector), contracte care contineau acei coeficienti minimi de ierarhizare care erau baza de plecare in negocierile colective la nivel de unitate.

Disparitia Contractului Colectiv de Munca la nivel national si a celor pe ramura (sector) a reprezentat o imensa involutie in raporturile de munca dintre angajat si angajator. Indiscutabil, ultimele guverne ale Romaniei au luat masura benefica de majorare a salariului minim pe economie, ceea ce reprezinta un ajutor pentru paturile defavorizate.

Dar aceasta crestere n-a ajutat toti lucratorii, in absenta unor coeficienti de ierarhizare care sa oblige patronatele sa mareasca toate salariile odata cu cresterea salariului minim, s-a ajuns,

inclusiv la societatile feroviare, la o aplatizare a salariilor lucratorilor, lucru care demobilizeaza competenta si nu mai stimuleaza valoarea. **La aceste societati feroviare, dupa ultimele majorări ale salariului minim garantat in plata, s-a ajuns ca salariatii pana la clasa 22, cu responsabilitati in siguranta circulatiei feroviare, sa fie platiti cu 1900 lei pe lună, ca si un muncitor necalificat.**

La negocierile anuale din ultimi 7 ani, la societatile feroviare, cresterile salariale au fost aproape inexistente si in lipsa unor parghii de negociere (coeficienti minimi de ierarhizare), grilele de salarizare s-au aplatizat, salariul minim s-a suprapus peste grilele de salarizare ale muncitorilor calificati si ale salariatilor cu studii medii si superioare.

Practic, in cazul lucratorilor calificati, acestia au fost descalificati si sunt astazi, dupa zeci de ani de activitate, incadrati cu un salariu tarifar orar de 11,446 lei/ora (1900 lei/luna), care corespunde celui mai mic salariu de baza din Romania, acesta fiind obligatoriu la incadrarea muncitorilor necalificati (cu cea mai mica pregatire profesionala sau fara).

Mentinerea unui nivel scazut de salarizare in sectorul feroviar, genereaza, printre altele, si contributii fiscale mici, cu consecinte negative asupra sectoarelor bugetare, iar salariatii din sectorul feroviar sunt condamnati pe termen mediu si lung la saracie, salariile mici ii determina sa refuze a mai lucra pe posturi ce necesita anumite studii specifice functiei sau pe posturi cu responsabilitati in siguranta circulatiei, de asemenea contribuie la niste viitoare pensii de mizerie.

Un alt aspect ingrijorator este faptul ca, din motivele pe care le-am expus, un numar tot mai mare de salariatii pleaca, fără a putea fi înlocuiți cu alți salariați datorită lipsei de interes pentru functiile respective din cauza salariului foarte mic.

**Consideram, ca si salariatii din sectorul nostru trebuie sa fie sprijiniti, prin acte normative, pentru eliminarea discriminarilor, cel putin din considerentul ca si noi suntem romani, votam, lucram si platim impozite in Romania.**

**In virtutea solidaritatii sociale, care trebuie sa anime orice societate moderna normala, va rugam sa fiti de acord cu reintroducerea coeficientilor de ierarhizare (in functie de studiile angajatului si de calitatea si responsabilitatea activitatii depuse).**

**Considerăm că trebuie să se întreprindă o serie de măsuri în vederea rezolvării problemelor sectorului feroviar și relansării activității acestuia, după cum urmează:**

- **Reducerea bugetului Companiei Naționale CFR SA va afecta serios în primul rând infrastructura feroviară, precum și operatorii de transport. Pentru a evita sistarea lucrărilor de întreținere a infrastructurii feroviare, vitale pentru acest sector, pentru a asigura aducerea în parametri tehnici de funcționare și modernizarea infrastructurii feroviare, fondurile tăiate anul trecut și anul acesta trebuie realocate și chiar majorate în anul 2018. Trebuie implementat un mecanism prin care să se asigure utilizarea eficientă și la timp a fondurilor alocate, în scopul în care au fost alocate și să nu fie permisă transformarea acestora în false profituri ale societăților beneficiare de fonduri.**
- **Sustinerea și promovarea proiectului de lege „ Statutul personalului feroviar”, ce se afla in Parlamentul Romaniei, la Camera Deputatilor, fiind asumat si trecut de Senat, iar la ora actuală este blocat în Camera Deputaților, din cauza lipsei punctului de vedere al Guvernului României.**

- **Promovarea în regim de urgență a unei strategii pe termen mediu și lung cu privire la dezvoltarea sectorului feroviar.** Prevederile cuprinse în Master Planul General de Transport, promovat de minister sunt dezastruoase pentru sistemul feroviar din România și nu fac altceva decât să-i agraveze situația. Considerăm că elaborarea unei strategii în domeniul transporturilor feroviare trebuie făcută cu scopul dezvoltării sectorului, lucru care ar genera un potențial de stimulare a economiei țării, ori, intenția de a lichida circa 40% din infrastructura feroviară, materializată în Master Plan, este regretabilă și inadmisibilă, în condițiile în care avem posibilitatea finanțării dezvoltării acestei infrastructuri și din fonduri europene. **O abordare pur contabilă a problemelor actuale ale căilor ferate, bazată și pe niște previziuni pesimiste arbitrare, nu se poate ridica la rang de strategie în transporturi.** Trebuie găsite soluții de dezvoltare a căii ferate, și nu de regres, soluții adecvate actualelor tendințe europene în transporturi, trebuie atrași investitori strategici.
- **Regandirea taxei de utilizare a infrastructurii (TUI)** pentru reducerea acesteia la valorile care se practică în Europa, respectiv de circa 2 euro/tren\*km pentru trenurile de călători și 1.2-1.7 euro/tren\*km pentru trenurile de marfă. Faptul că, începând cu 2012, gestionarul infrastructurii (CFR SA) s-a înregistrat cu profit, (a se vedea anul 2014, 2015 respectiv 2016) menținând un nivel extrem de ridicat al TUI, în condițiile în care a primit fonduri de la stat pentru mentenanță, reabilitare/modernizare, îl constituie, în opinia noastră o eroare gravă de management și de strategie.
- **Redefinirea criteriilor de performanță a managementului privat** al gestionarilor infrastructurilor feroviare și rutiere astfel încât principalul criteriu, cel cu ponderea cea mai semnificativă, să reflecte gradul de modernizare a infrastructurii, precum și parametrii tehnici de exploatare ai acesteia.
- **Având în vedere eșecul privatizării CFR Marfă, este nevoie de o altă abordare cu privire la această societate strategică și de interes național pentru statul român.** Alianța Federațiilor Tehnice Feroviare reafirmă că nu ne aflăm în momentul potrivit pentru o astfel de privatizare și că societatea ar trebui ajutată să intre pe profit prin înființarea unui mecanism de compensare a datoriilor către CFR Marfă ale unei serii de societăți cu capital de stat, pentru ca, la rândul ei, societatea să-și poată stinge datoriile (peste 700 de milioane de lei dintre care peste 200 de milioane de lei sunt penalități) către gestionarul infrastructurii (Compania Națională CFR SA). Valoarea creanțelor pe care CFR Marfă le are de recuperat crează un blocaj financiar- care generează pentru societate mari probleme. În acest fel s-ar evita penalitățile pe care CN CFR SA le percepe de la CFR Marfă, penalități care duc societatea în zona de pierderi. Abia ulterior ar putea fi eventual demarată o procedură de privatizare, dacă acest lucru este necesar. Metoda de privatizare a fost defectuoasă, lucru peste care s-a suprapus o totală lipsă de transparență în procesul de privatizare, rezultatul fiind, prin urmare, previzibil. Privatizarea ar trebui făcută după modele care s-a demonstrat că au avut succes și că au putut atrage investitori într-adevăr strategici: vânzarea acțiunilor pe bursă – procedură folosită de statul polonez în privatizarea operatorului de stat PKP Cargo sau majorarea de capital social prin aport de capital privat – procedură care ar favoriza investițiile atât de necesare societății. De asemenea trebuie să înceteze presiunea asupra numărului de personal al societății, despre care ni se spune în permanență că trebuie redus datorită insistenței FMI pe această problemă. La această oră, societatea a ajuns să nu poată onora la timp unele contracte de transport datorită lipsei de personal operațional.

Tinand cont de datoria acumulata de CFR Marfa către gestionarul de infrastructura, CNCFR SA, menționată mai sus (soldul datoriei la 30.09.2017 era de 745.684.000 lei, din care 204.092.000 lei penalitati restante), trebuie să se prevadă in bugetul Ministerului Transporturilor, la titlul 72 "Active financiare", aliniat, "Participarea la capitalul social al societătilor comerciale", suma necesară stingerii acestei datorii, prin majorarea capitalului social al SNTFM CFR Marfa SA. Consideram ca prin aceasta masura statul, ca proprietar al acestei societati, intervine prin aceasta capitalizare si face posibila redresarea din punct de vedere financiar a operatorului stat de transport feroviar de marfa.

**Consideram ca Ministerul Transporturilor trebuie să inițieze, impreuna cu celelalte ministere (Ministerul Energiei, Ministerul Finantelor Publice), anumite scheme de stingere a acestor datorii, acumulate datorită unor conjuncturi independente de voința societății și care, in final, ar putea chiar duce la scoaterea din insolventa a filialei CFR IRLU SA.**

- **Reorganizarea structurala a caii ferate intr-un sistem integrat de tip holding,** ( vezi modelul german sau polonez), inclusiv cu readucerea tuturor filialelor in structura societătilor, eliminând astfel o serie de cheltuieli suplimentare si simplificand structura conducerii. Transformarea in acest context a depourilor de locomotive de la operatorii feroviari de stat in depouri mixte.
- **Regandirea politicii bugetare a societătilor feroviare, prin elaborarea de bugete multianuale,** avand in vedere durata mare de derulare a investitiilor in acest sector, inclusiv prin asigurarea de la bugetul de stat, prin prevedere expresa in legea bugetului, a fondurilor necesare intretinerii si modernizarii infrastructurii feroviare, in valoare anuala de minim 0.75% din PIB.
- **Compensarea diferenței reale dintre costurile de operare și tarifele sociale impuse la transportul de călători -** Toate țările europene civilizate practică tarife scăzute la transportul public feroviar de călători, oferind populației un transport ieftin și de calitate, prin compensarea diferenței dintre costurile de operare și tarifele sociale impuse de stat. Ponderea acestor compensații în totalul veniturilor operatorilor feroviari de stat din țările Uniunii Europene se situează la o valoare medie de peste 70%. În România, pe lângă faptul că această compensație nu reușește să se apropie de valoarea diferenței de cost, fiind redusă sistematic de la an la an, efectul acesteia este anulat în totalitate de valoarea foarte mare a tarifului de utilizare a infrastructurii. Este imperios necesar ca Ministerul Transporturilor să înceteze politica de favorizare a operatorilor feroviari privați prin diminuarea continuă a prestației asigurate de operatorul de stat (CFR Călători) cu scopul mutării acesteia la operatorii privați. În ceea ce privește transportul feroviar de călători, este necesar să se elimine indicatorul călători\*Km din cadrul mecanismului de stabilire a compensării, deoarece acesta nu este utilizat nicăieri în Europa. În prezent, raportarea realizării acestui indicator se face printr-o simplă declarație a conducerii operatorului, fără a exista posibilitatea verificării (doar CFR Călători are implementat un sistem de ticketing din care se poate verifica prestația efectuată). Se crează, în acest fel, premisele pentru cheltuieli nejustificate ale banului public.
- **Mentinerea si asigurarea plății corecte si la timp a facilităților de călătorie pe calea ferată** pe care CFR Călători le asigură în urma unor legi speciale (pensionari, revolutionari, elevi, studenti, etc...). În acest sens, Ministerul Transporturilor a înregistrat datorii către CFR Călători, bani cu care societatea si-ar fi putut achita o serie de obligații restante, sau repara o parte din material rulant.
- **Achiziționarea energiei electrice de către operatorii feroviari direct de la producatori**

**prin SC Electrificare CFR SA** – Prin autorizarea filialei SC Electrificare CFR SA de a achiziționa energia electrică direct de la producători s-ar oferi un sprijin în funcționarea sistemului feroviar, eliminându-se astfel costurile impuse de intermediari, care pot dubla prețul final al energiei electrice. Eventualele litigii pe care intermediarii le au cu producătorii de energie electrică produc efecte nedorite și asupra operatorilor feroviari.

- **Echilibrarea celor două moduri de transport terestru** – Ca urmare a legislației europene, cele două moduri de transport terestru ar trebui să fie aduse în mod real în echilibru, din punct de vedere al costurilor cu utilizarea infrastructurii publice de transport. Este necesar să se reducă taxele de acces la infrastructură pentru transportul feroviar la o valoare echivalentă cu taxele suportate de operatorii auto pentru infrastructura rutieră. Vorbind de echilibru, operatorii feroviari ar trebui să fie în măsură să recupereze valoarea accizei suplimentare la combustibil, introdusă de Guvern, așa cum o recuperează operatorii de transport rutier.

Cadrul legislativ național actual permite returnarea accizei pentru carburant doar pentru transportatorii auto, astfel ca actele normative actuale trebuie urgent modificate pentru echilibrarea sistemelor de transport care interacționează cu fluxul cererilor de transport. Aceasta scutire de la plata accizelor, instituite de fapt pentru întreținerea infrastructurii rutiere, ar conduce la relansarea transportului feroviar. (la CFR Marfa, cheltuiala pentru 2017 cu acciza reprezintă cca 30 milioane lei). Astfel s-ar elimina încă o formă de discriminare inadmisibilă a transportului feroviar în raport cu transportul auto.

Elaborarea și promovarea în regim de urgență a unui pachet legislativ care să reglementeze o tarificare echitabilă a utilizării infrastructurilor de transport terestru, care să ducă la diminuarea concurenței nelociale existente în prezent. Acest fapt va asigura și va stimula transferul de pe sosea pe calea ferată a marfurilor care în mod rațional, economic și ecologic trebuie transportate pe calea ferată cum ar fi: produsele de balastieră, marfurile periculoase, etc.

- **Sustinerea de către statul român a investițiilor importante** în achiziția de materialul rulant nou necesar pentru funcționarea operatorilor feroviari (actualmente aceste investiții sunt inexistente).
- **Sistarea trecerii liniilor în categoria așa zisă neinteroperabilă și renunțarea la conceptul de neinteroperabilitate**, având în vedere că interoperabilitatea reprezintă o modalitate de interconectare a rețelelor feroviare europene și nicidecum o formă de clasificare a liniilor feroviare după gradul de utilizare. Toate liniile de cale ferată trebuie să rămână în proprietatea și în administrarea gestionarului național de infrastructură, concesionarea lor unor terțe persoane ducând la o degradare substanțială datorită lipsei de interes a concesionarilor în a întreține un bun ce nu le aparține. În contextul european în care este necesară stimularea și dezvoltarea transportului feroviar și aducerea acestuia în echilibru cu transportul auto, este lipsită de logică renunțarea sistematică la tronsoane feroviare.
- **Promovarea unei legi cu privire la derularea transporturilor intermodale.** Considerăm necesar sistemul de ajutoare de stat pentru dezvoltarea transporturilor intermodale (subvenții pentru transporturi intermodale, inclusiv pentru transportul RO-LA și Ferry-Boat, ajutoare pentru dezvoltarea de elemente de infrastructură, scutiri de taxe și impozite pentru achiziții de echipamente, mijloace de transport, etc.)
- **Elaborarea și promovarea în regim de urgență a unui pachet legislativ care să reglementeze transportul rutier de pasageri** în scopul asigurării siguranței și confortului acestora, prin interzicerea efectuării acestui transport cu microbuze pe distanțe mai mari de

100-150 km și realizarea unui control strict și eficient a respectării vitezelor de circulație ale mijloacelor auto.

- **Facilitățile de călătorie pe calea ferată** – Cu privire la revenirea la modul de acordare a facilităților de călătorie pentru personalul feroviar și pentru membrii de familie este necesară o reglementare care să asigure revenirea la dreptul de a circula gratuit atât în interes de serviciu cât și personal, sau în cel mai rău caz impozitarea călătoriilor efectuate de personalul feroviar să se facă doar pentru cele efectuate în interes personal și doar pentru parcursul real de călătorie. Nu este corect să se stabilească o valoare predefinită a acestor facilități utilizate în scop personal fără legătură cu realitatea.
- **Insolvența unor filiale ale societăților feroviare** – În anul 2012, CFR Călători și CFR Marfă și-au reintegrat prin absorbție toate filialele cu excepția reparatorilor de locomotive. Ministerul Transporturilor nu a argumentat motivul pentru care societățile reparatoare de locomotive nu au fost readuse la societățile mamă, noi suspectăm din nou o doleanță a operatorilor privați. În prezent aceste societăți, sunt în procedură de insolvență, o soluție nefericită care afectează negativ pe cei doi operatori feroviar. Considerăm că trebuie procedat de urgență la reintegrarea societăților reparatoare de locomotive la societățile mamă, așa cum s-a întâmplat cu celelalte filiale ale CFR Călători și CFR Marfă.
- **Scaderea vitezelor comerciale pe infrastructura feroviara** – În anul 2016, operatori feroviar au continuat să se confrunte cu o serie de dificultăți în exploatare, generate de proasta circulație pe infrastructura feroviara, lucrările la nivel de rețea, limitările de viteză, circulația trenurilor sezoniere de călători, durata mare a închiderilor de linie, suspendarea activității de mișcare în anumite perioade pe unele secții de circulație, etc, toate acestea au făcut ca viteza comercială să scadă la aproximativ 17 km/oră la nivel de rețea, iar pe unele secții să scăzută și mai mult ajungând la valori de sub 10 km/h. Pentru CFR Marfă toate aceste probleme au creat ore de întârziere în parcurs, conducând la temporizări în asigurarea cu vagoane goale pentru încărcare, depășirea termenului de executare a contractului de transport, ore neproductive, însemnând, în esență, volume de transport pierdute și foarte multe costuri suplimentare. Toate aceste neajunsuri nu s-au regăsit și nu se regăsesc în contractul de acces pe infrastructura feroviara, în sensul diminuării taxei de acces pe infrastructură, nu este corect ca în aceste condiții, indiferent cum circulă, să plătești aceeași taxă, adică cca 15 lei tren/km. Mai mult, motivând faptul că CFR Marfă este restantă la plata TUI, aceasta nu a beneficiat de facilitățile date celorlalți operatori, fapt ce a făcut ca societatea să piardă foarte multe venituri.
- **Diminuarea cheltuielilor generate de taxele autorităților feroviare** – Situația economică dificilă a operatorilor feroviar și a gestionarului infrastructurii este agravată de nivelul foarte mare al taxelor percepute de autoritățile feroviare (AFER, AGIFER) din subordinea Ministerului Transporturilor, fapt care generează cheltuieli mari suportate de operatori cu ocazia autorizării și reautorizării personalului, a materialului rulant sau cu ocazia investigării incidentelor și accidentelor feroviare. Dat fiind faptul că nivelul acestor taxe este stabilit de Ministerul Transporturilor, diminuarea lor se poate face foarte ușor dacă există voință, în acest sens, din partea conducerii ministerului.
- **Valoarea exorbitantă a amenzilor la calea ferată** – Prin OG 39/2000, a fost stabilit nivelul amenzilor aplicabile pentru nereguli în domeniul siguranței circulației feroviare, amenzi care pot fi aplicate atât persoanelor juridice care își desfășoară activitatea în sistem, cât și salariaților acestora. Un nivel al amenzii între 1150 lei și 50600 lei pentru un salariat plătit la nivelul salariului minim pe economie este total nerealist, este de-a dreptul

exorbitant. În aceeași situație sunt și amenzile pentru persoanele juridice în intervalul 2450 lei – 100000 lei. Este necesară revizuirea urgentă a OUG 39/2000 și stabilirea unor niveluri rezonabile ale amenzilor.

Convinși de intenția dumneavoastră de a reabilita și dezvolta pe baze solide sistemul feroviar, Alianța Federațiilor Tehnice Feroviare vă stă la dispoziție în vederea dezvoltării propunerilor formulate mai sus, adresându-vă rugămintea ca, în funcție de agenda dumneavoastră, să fiți de acord cu organizarea de întrevederi pentru detalierea aspectelor prezentate mai sus.

Cu deosebită stimă,

**Președinte AFTF,  
Iulică MĂNTEȘCU**

