

AFTF

Alianta Federatiilor Tehnice Feroviare

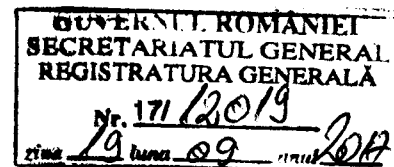
București, Piata Garii de Nord nr. 1-3, camera 45, Sector 1.

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

Nr. 716/18.09.2017

Către,
Guvernul României

Domnului Prim Ministru Mihai Tudose



GUVERNUL ROMÂNIEI
SECRETARIATUL GENERAL
REGISTRATURA GENERALĂ

Nr. 171 / 2018

ziua 19 luna 09 anul 2017

Domnului Secretar General al Guvernului Mihai Busuioc

Revenim la adresa noastră nr. 523/10.02.2017, înregistrată la Secretariatul General al Guvernului sub nr. 17/2000/13.02.2017, 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 specificând foarte clar ca investițiile în rețelele de transport, trebuie directionate în proporție de minim 55% către proiectele feroviare și nu mai mult de 25% către 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 pronunțată între interesele patronatelor și cele ale lucrătorilor, aceștia din urmă fiind exploatați tot mai intens și având din ce în ce mai puține drepturi.

Intr-o societate normală, legislația muncii contribuie în mod esențial și relevant la crearea unui echilibru social, la eliminarea asperităților și la realizarea acelei coeziuni interumane care duce la progres.

În cadrul acestui tip de legislație, Contractele Colective de Munca reprezintă un pilon extrem de important în construirea aceluiași esafodaj social care apără paturile defavorizate.

Contractele Colective de Munca au apărut tocmai din necesitatea realizării unui echilibru între munca și capital, pentru armonizarea relațiilor sociale și pentru diminuarea arbitrariului, pentru predictibilizarea raporturilor de munca și pentru realizarea unor reglementări unitare.

Din păcate, din actuala legislație a muncii (Legea Dialogului Social și Codul Muncii) au fost eliminate Contractul Colectiv de Munca la nivel Național și Contractele Colective la nivel de ramură (sector), contracte care conțineau acei coeficienți minimi de ierarhizare care erau baza de plecare în negocierile colective la nivel de unitate.

Dispariția Contractului Colectiv de Munca la nivel național și a celor pe ramură (sector) a reprezentat o imensă involuție în raporturile de munca dintre angajat și angajator. Indiscutabil, ultimele guverne ale României au luat măsura benefică de majorare a salariului minim pe economie, ceea ce reprezintă un ajutor pentru paturile defavorizate.

Dar această creștere n-a ajutat toți lucrătorii, în absența unor coeficienți de ierarhizare care să oblige patronatele să mărească toate salariile odată cu creșterea salariului minim, s-a ajuns, inclusiv la societățile feroviare, la o aplatizare a salariilor lucrătorilor, lucru care demobilizează competența și nu mai stimulează valoarea. **La aceste societăți feroviare după ultima majorare a salariului minim garantat în plată la 1450 lei, s-a ajuns ca salariații până la clasa 27 cu responsabilități în siguranța circulației feroviare să fie plătiți cu 1450 lei ca și un muncitor necalificat.**

La negocierile anuale din ultimi 6 ani, la societățile feroviare, creșterile salariale au fost aproape inexistente și în lipsa unor parchii de negociere (coeficienți minimi de ierarhizare), grilele de salarizare s-au aplatizat, salariul minim s-a suprapus peste grilele de salarizare ale muncitorilor calificați și ale salariaților cu studii medii și superioare.

Practic, în cazul lucrătorilor calificați, aceștia au fost descalificați și sunt astăzi, după zece de ani de activitate, încadrați cu un salariu tarifar orar de 8,735 lei/oră (1450 lei/lună), 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).

Mentinerrea 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 salariati 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:

- **Promovarea in regim de urgenta a unei strategii pe termen mediu si lung cu privire la dezvoltarea sectorului feroviar.** Prevederile cuprinse în Master Planul General de Transport, promovat recent 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.**

- **Diminuarea ilegală a salariilor la Autoritatea Feroviară Română**, în cursul lunii septembrie conducerea AFER a dispus diminuarea retroactivă a salariilor întregului personal, începând cu data de 1 august, încălcând prevederile Codului Muncii și ale Legii salarizării unitare (153/2017).
- **Reorganizarea structurală a caii ferate într-un sistem integrat de tip holding**, (vezi modelul german sau polonez), inclusiv cu readucerea tuturor filialelor în structura societăților, eliminând astfel o serie de cheltuieli suplimentare și simplificând structura conducerii. Transformarea în acest context a depourilor de locomotive de la operatorii feroviari de stat în depouri mixte.
- **Regandirea politicii bugetare a societăților feroviare, prin elaborarea de bugete multianuale**, având în vedere durata mare de derulare a investițiilor în acest sector, inclusiv prin asigurarea de la bugetul de stat, prin prevedere expresă în legea bugetului, a fondurilor necesare întreținerii și modernizării infrastructurii feroviare, în valoare anuală de minim 0.5% din PIB.
- **Reducerea bugetului Ministerului Transporturilor cu 6.2 miliarde de lei la rectificarea bugetară va afecta serios în primul rând infrastructura feroviară și operatorii de transport. Vor fi sistate investițiile vitale pentru acest sector iar o parte din fondurile tăiate reprezintă alocația pentru întreținerea liniilor de cale ferată afectând în acest fel personalul care lucrează în acest sector.**
- **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.
- **Mentineră și asigurarea plății corecte și la timp a facilităților de călătorie pe calea ferată** pe care CFR Călători le asigură în urma unor legi speciale (pensionari, revolutionari, elevi, studenți, etc...). În acest sens, Ministerul Transporturilor a înregistrat datorii către CFR Călători, bani cu care societatea și-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 producători 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

producatorii 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 national actual permite returnarea accizei pentru carburant doar pentru transportatorii auto, astfel ca actele normative actuale trebuie urgent modificate pentru echilibrarea sistemelor de transport care interactioneaza cu fluxul cererilor de transport. Aceasta scutire de la plata accizelor, instituite de fapt pentru intretinerea infrastructurii rutiere, ar conduce la relansarea transportului feroviar. (CFR Marfa, cheltuiala pentru 2017 cu acciza reprezinta cca 30 milioane lei). Astfel s-ar elimina inca o forma de discriminare inadmisibila a transportului feroviar in raport cu transportul auto.

Elaborarea si promovarea in regim de urgenta a unui pachet legislativ care sa reglementeze o tarificare echitabila a utilizarii infrastructurilor de transport terestru, care sa duca la diminuarea concurentei neloiale existente in prezent. Acest fapt va asigura si va stimula transferul de pe sosea pe calea ferata a marfurilor care in mod rational, economic si ecologic trebuie transportate pe calea ferata cum ar fi: produsele de balastiera, marfurile periculoase, etc.

- **Sustinerea de catre statul roman a investitiilor importante** in achizitia de materialul rulant nou necesar pentru functionarea operatorilor feroviari (actualmente aceste investitii sunt inexistente).
- **Sistarea trecerii liniilor in categoria asa zisa neinteroperabila si renuntarea la conceptul de neinteroperabilitate**, avand in vedere ca interoperabilitatea reprezinta o modalitate de interconectare a retelelor feroviare europene si nicidecum o forma de clasificare a liniilor feroviare dupa gradul de utilizare. Toate liniile de cale ferata trebuie sa ramana în proprietatea și in administrarea gestionarului national de infrastructura, concesiunea 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.** Consideram necesar sistemul de ajutoare de stat pentru dezvoltarea transporturilor intermodale (subventii pentru transporturi intermodale, inclusiv pentru transportul RO-LA si Ferry-Boat, ajutoare pentru dezvoltarea de elemente de infrastructura, scutiri de taxe si impozite pentru achizitii de echipamente, mijloace de transport, etc.)
- **Elaborarea si promovarea in regim de urgenta a unui pachet legislativ care sa reglementeze transportul rutier de pasageri** in scopul asigurarii sigurantei si confortul acestora, prin interzicerea efectuarii acestui transport cu microbuze pe distante mai mari de 100-150 km si realizarea unui control strict si eficient a respectarii vitezelor de circulatie ale mijloacelor auto.
- **Modificarea ordinului 1260** privind verificarea medicală și psihologică a personalului feroviar cu responsabilități în siguranța circulației feroviare, având în vedere numeroasele

disfuncționalități create prin emiterea acestui act normativ.

- **Sustinerea și promovare proiectului de lege „ Statutul personalului feroviar”**, ce se afla în Parlamentul României, la Camera Deputaților, fiind asumat și trecut de Senat.
- **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 feroviari. 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.
- **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 (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.
Considerăm ca Ministerul Transporturilor ar putea initia împreună cu celelalte ministere (Ministerul Energiei, Ministerul Finanțelor Publice) anumite scheme de stingere a acestor datorii care în final ar putea chiar duce la scoaterea din insolvența a filialei CFR IRLU SA.
- **Scaderea vitezelor comerciale pe infrastructura feroviara** – În anul 2016, operatorii feroviari 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 linii, 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 scadă și mai mult ajungând la valori de sub 10 km/h. Pentru CFR Marfa 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 feroviară, 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 Marfa 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 feroviari 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 MĂNTESCU**

