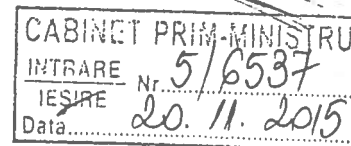
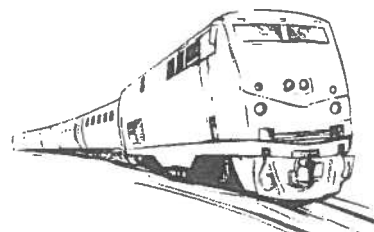


**ORGANIZATIA PATRONALA A SOCIETATILOR
FEROVIARE PRIVATE DIN ROMANIA
PTA. MONTREAL , NR.10 , SECTOR 1 , BUCURESTI**



Catre: Guvernul Romaniei

Domnului Prim Ministru Dacian Ciolos

Catre: Ministerul de Finante

Doamnei Ministru Anca Dragu Paliu

Catre: Curtea de Conturi a Romaniei

Domnului Presedinte Nicolae Vacaroiu

Data: 19.11.2015

Ref: nereguli pe piata transportului feroviar de marfa din Romania – tratament discriminatoriu si netransparent fata de operatorii feroviari privati comparativ cu operatorul feroviar SNTFM CFR Marfa SA

Stimati domni,

Avand in vedere intentia declarata a noului guvern de tehnocrati de a lua masuri pentru eficientizarea activitatilor statului, va adresam prezenta pentu a supune atentiei si cenzurii dvs. situatia existenta (si perpetua) pe piata de transport feroviar de marfa din Romania, in scopul promovarii competitivitatii in cadrul unei piete concurentiale loiale si nediscriminatorii. Mentionam ca aspectele prezentate in cuprinsul prezentei scrisori au mai fost sesizate institutiilor si autoritatilor statului, in diverse forme, dar fara niciun rezultat pana in prezent.

De asemenea, mentionam ca prezenta scrisoare a fost adresata si persoanelor responsabile din Comisia Europeana, cu competente in domeniul transporturilor, respectiv doamnei comisar *Violeta Bulc* si domnului *Henrik Hololei* , director general al Comisiei pentru Transport.

Subscrisa, in calitate de organizatie patronala a societatilor comerciale cu capital integral privat, operatori de transport feroviar care reprezinta o cota de 43% din piata de transport feroviar de marfa din Romania, persoana juridica autonoma, infiintata si functionand in temeiul Legii 62/2011 a dialogului social, cu modificarile si completarile ulterioare, prin Adunarea generala a asociatilor, care a votat in unanimitate pentru mandatarea Presedintelui in vederea formularii acestei sesizari, va informam dupa cum urmeaza:

In confirmare cu prevederile statutare, scopul OPSFPR il constituie, in principal, reprezentarea, promovarea si sustinerea intereselor economice, sociale si profesionale ale membrilor sai activi in domeniul transportului feroviar si serviciilor conexe, in relatia acestora cu statul roman, autoritatile publice, patronatele, syndicatele si cu alte persoane de drept privat pe plan national si international, in conformitate cu prevederile statutului sau si a normelor legale aplicabile.

In considerarea atributiilor ce ne revin, am constatat grave abateri de la un comportament concurential normal ale Compania Naționala de Cai Ferate "C.F.R." - S.A., (în continuare „CNCF C.F.R. SA” sau „CFR Infrastructura”), care au ca rezultat alterarea mediului de afaceri pe piata din Romania a transportului feroviar de marfa.

Chestiunile asupra carora vom insista in cele ce urmeaza sunt:

- 1. Perceperea in mod discriminator si netransparent a tarifului de stationare pentru materialul rulant de la societatea SNTFM CFR MARFA SA, si**
- 2. Neincasarea, sau incasarea in mod selectiv, de catre CFR Infrastructura, in calitatea sa de unic gestionar al retelei infrastructurii feroviare din Romania, a tarifului de utilizare a infrastructurii (TUI) de la societatea SNTFM CFR MARFA SA.**

Scurte consideratii referitoare la piata de transport feroviar de marfa din Romania

Piata de transport feroviar de marfa este o piata matura, aflata intr-un usor declin, in principal datorita competitivitatii crescute a transportului rutier. Dupa anul 2009, in care piata a scazut dramatic (cu 25%) fata de anul precedent, trend-ul este constant de crestere usoara, insa jucatorii estimeaza ca aceasta nu va mai reveni prea curand la nivelul inregistrat inaintea anului 2009.

Totusi, la nivelul Uniunii Europene se manifesta interes crescut pentru cresterea ponderii transportului feroviar ca o alternativa la transportul rutier avand in vedere scaderea poluarii, reducerea timpilor de transport si descongestionarea cailor rutiere, reducerea costurilor sociale datorate accidentelor rutiere.

Transportul feroviar de marfuri este o solutie eficace pentru transportul de marfuri cu valoare specifica relativa redusa in cantitati mari pe distante medii (150-1000 km), ceea ce il recomanda pentru transportul produselor de masa de tipul carbune, minereuri, produse petroliere, piatra sparta, produse chimice si materii prime pentru industria chimica, cereale, material lemnos, ciment, precum si ca o parte dintr-un lant de transport intermodal. In aceste conditii, clientii pentru transportul feroviar sunt mari companii industriale, iar decizia de achizitionare a serviciului de transport feroviar se bazeaza strict pe criterii tehnico – economice obiective.

In contextul acesta, un “instrument” fundamental pentru functionarea acestei pietete este reprezentat de infrastructura feroviara (din Romania), pe care gestionarul sau, CFR Infrastructura, ar trebui sa-l ofere

spre utilizare catre operatorii de transport feroviar (inclusiv SNTFM CFR MARFA SA, denumit in cele ce urmeza "CFR Marfa"), in mod **nediscriminator** si **transparent**, in conformitate cu dispozitiile Ordonantei Guvernului nr. 89/2003 privind alocarea capacitatilor de infrastructura feroviara si tarificationa utilizarii infrastructurii feroviare, modificata si completata ("OG 89/2003").

1. Modul de aplicare / facturare a tarifelor de staționare a vagoanelor pe liniile CFR

In conformitate cu prevederile:

- (i) Art. 4.4. din Contractul de acces pe infrastructura feroviara (aplicabil tuturor operatorilor de transport feroviar de marfa);
- (ii) HG 73/2012 privind aprobarea Contractului de activitate al Companiei Nationale de cai Ferate „C.F.R.” – S.A. pentru perioada 2012 – 2015, anexa nr. 7 pct. 10 - Tarif de staționare pe liniile Companiei Naționale de Căi Ferate "CFR" - S.A. a materialului rulant care nu aparține Companiei Naționale de Căi Ferate "CFR" - S.A.;
- (iii) HG 77/2013 privind aprobarea Actului Aditional nr. 1 pe anul 2013 la Contractul de activitate al CNCF CFR S.A. pentru perioada 2012-2015, aprobat prin HG 73/2012 (anexa nr. 7 pct. 10 - Tarif de staționare pe liniile Companiei Naționale de Căi Ferate "CFR" - S.A. a materialului rulant care nu aparține Companiei Naționale de Căi Ferate "CFR" - S.A.);
- (iv) HG 454/2014 privind aprobarea Actului Aditional nr. 1 pe anul 2014 la Contractul de activitate al CNCF CFR S.A. pentru perioada 2012-2015, aprobat prin HG 73/2012 (anexa nr. 7 pct. 10 - Tarif de staționare pe liniile Companiei Naționale de Căi Ferate "CFR" - S.A. a materialului rulant care nu aparține Companiei Naționale de Căi Ferate "CFR" - S.A.);
- (v) Dispozitia 45/8.08.2007 a Directorului General al CNCF CFR SA privind tariful de stationare pe liniile CFR a materialului rulant care nu apartine CFR („Dispozitia 45/2007”),

orice operator de transport feroviar datoreaza CFR Infrastructura tariful de stationare pentru materialul rulant propriu care stationeaza pe liniile CNCF CFR S.A.

Tariful de stationare se aplica, pe de o parte, parcului inactiv de vagoane care stationeaza pe liniile CFR Infrastructura si, pe de alta parte, parcului activ de vagoane care stationeaza pe aceste linii. Stationarea vagoanelor din parcul activ se aplica dupa utilizarea traselor si expirarea proceselor tehnologice, respectiv la expirarea termenului de 6 ore de la sosirea materialului rulant pe liniile statiei de cale ferata.

Deci, orice operator, (inclusiv CFR Marfa), datoreaza CFR Infrastructura acest tarif de stationare, astfel dupa cum este prevazut in Dispozitia 45/2007 (indexat cu indicele de inflatie comunicat de Institutul National de Statistica).

Din informatiile circulante in piata, in cursul activitatii de transport feroviar de marfa, membrii subscrisei au constatat ca exista indicii ca CFR Marfa nu achita in mod legal tariful de stationare pentru toate vagoanele aflate in parcul sau.

In cadrul operatiunilor feroviare specifice si in conformitate cu prevederile Dispozitiei 45/2007, in cazul stationarii pe liniile de cale ferata intr-o gara, este intocmit un borderou care ulterior este verificat de seful de gara/post. Urmare a acestei verificari si pe baza borderoului comunicat CFR Infrastructura, aceasta emite factura in baza caria operatorii de

transport feroviar efectueaza respectiva plata a tarifului de stationare. In realitate, astfel de evidente nu sunt tinute in ceea ce priveste stationarea materialului rulant apartinand CFR Marfa. In consecinta, este evident ca plata tarifului de stationare nu este solicitata in mod legal de CFR Infrastructura in ceea ce priveste materialul rulant al CFR Marfa.

In considerarea faptului ca CFR Marfa detine un numar de aproximativ 20.000 de vagoane defecte care stationeaza pe liniile CNCF CFR SA, apreciem ca, la un tarif de 0,9 lei/vagon/ora inceputa, suma totala pe care CFR Marfa ar datora-o CFR Infrastructura numai pentru stationarea acestor vagoane s-ar ridica la aproximativ 158.000.000 lei/an (peste 35 milioane euro!). Totodata, CFR Marfa detine aproximativ 15.000 de vagoane active care circula si stationeaza pe liniile CFR Infrastructura si pentru care ar trebui intocmite borderouri de stationare, care, asa cum mentionam si mai sus, nu sunt intocmite la nicio unitate/statie de cale ferata.

In absenta tarifarii legale a CFR Marfa cu privire la stationare, acesteia *i se percep sume globale, anuale, stabilite pe baze statistice*¹. Care sunt aceste baze statistice? De ce exista aceasta diferenta, avand in vedere ca conditiile de desfasurare a activitatilor pe piata sunt la fel pentru toti operatorii de transport feroviar? In lipsa unor raspunsuri coerente, bazate pe date reale de piata, consideram ca aceasta practica este profund discriminatorie si netransparenta.

In concluzie, CFR Infrastructura „crediteaza” CFR Marfa cu peste 165 de milioane de lei anual prin necolectarea in mod legal a tarifului de stationare, creand, astfel, un dublu neajuns operatorilor privati: o data, prin tratamentul discriminator aplicat operatorilor de transport feroviar si, pe de alta parte, prin neincasarea unor sume foarte importante cu care CFR Infrastructura ar putea sustine imbunatatirea infrastructurii feroviare, lucru atat de necesar si ale carui efecte pozitive nu s-ar regasi numai in optimizarea serviciilor de transport feroviar (diminuarea restrictiilor de viteza, de circulatie), ci si a celor de transport de calatori, unde,

¹ Citat din Decizia Consiliului de Supraveghere in domeniul Feroviar D-04/26.07.2006, punctul 7, ultimul paragraf.

dupa cum se stie, traseele trenurilor sunt modificate astfel incat timpul necesar parcurgerii unor distante mici sau

medii este nejustificat de mare. De asemenea bugetul de stat este pagubit prin neincasarea TVA si a impozitului pe profit aferent sumelor nefacturate

2. Tarifele de utilizare a infrastructurii feroviare (TUI) si modalitati de incasare a acestora de catre CFR

Din informatiile care au aparut in presa in ultima perioada, exista operatori feroviari care nu isi indeplinesc obligatia de a achita la timp si integral taxa de utilizare a infrastructurii (TUI). In acest context, membrii OPSFPR considera ca acest lucru este o practica discriminatorie si care afecteaza piata de transport feroviar de marfa, prin faptul ca creaza un real privilegiu acelor operatori de transport feroviar care beneficiaza de "clementa" din partea CNCF CFR SA, fata de ceilalti operatori care isi achita aceasta obligatie intocmai si in timp util.

Prin faptul ca CNCF CFR SA, in calitatea sa de administrator al infrastructurii feroviare, nu isi indeplineste obligatia de a incasa sumele datorate, in mod nediscriminatoriu, de la toti operatorii de transport feroviar, creeaza pentru acestia din urma un regim preferential care incalca principiile concurentei pe piata de transport feroviar de marfa.

Conform prevederilor art. 4 alin (2) din OG 89/2003 administratorul infrastructurii (CNCF CFR SA) are atat obligatia de a efectua calculul tarifului pentru utilizarea infrastructurii feroviare publice cat si obligatia de a incasa efectiv TUI.

Neincasarea TUI si a tarifelor de stationare, in conformitate cu prevederile legale aplicabile, asigura pentru operatorii care nu isi indeplinesc obligatiile de plata si care nu sunt obligati de catre CNCF CFR SA sa faca acest lucru, un regim favorizant care le permite acestor operatori sa lucreze in conditii comerciale mult mai avantajoase fata de celilalti (platitori ai TUI la termen), avand la dispozitie resursele financiare care nu sunt incasate de catre CNCF CFR SA.

Prin urmare, in situatia in care CNCF CFR SA nu isi indeplineste intocmai si la timp obligatia de a verifica si de a lua toate masurile prevazute in contractele de acces la infrastructura feroviara privind incasarea efectiva a TUI si a serviciilor suport se gaseste in situatia de a-si incalca obligatia legala prevazuta in mod expres de art. 4 alin (2) din OUG 39/2003.

Mai mult decat atat, unul dintre operatorii feroviari pe care CNCF CFR SA il protejeaza prin neincasarea TUI conform clauzelor contractuale, este chiar CFR Marfa, societatea care are acelasi actionar ca si CNCF CFR SA, respectiv statul roman. Din acest punct de vedere consideram ca

actionarul comun, atat al CNCF CFR SA cat si al CFR Marfa, are interesul de a-si favoriza printr-un regim financiar special si derogatoriu, societatile pe care le detine, creand in acest mod un regim favorizant si anticoncurential.

In concluzie, consideram oportun sa se verifice, la CNCF CFR SA, evidenta la zi privind incasarea sumelor datorate de SNTFM CFR MARFA SA pentru utilizarea infrastructurii publice in activitati de transport feroviar si a serviciilor suport, sa efectueze analiza indeplinirii de catre CNCF CFR SA a contractelor de acces la infrastructura feroviara incheiate cu operatorii feroviari care au restante la plata si sa analizeze demersurile legale si contractuale pe care CNCF CFR SA la face pentru a-si indeplini obligatia prevazuta la art. 4 alin (2) din OG 39/2003 de a incasa in mod efectiv sumele datorate, la zi si conform termenilor contractuali sau dispozitiilor legale aplicabile.

Subscrisa OPSFPR consideram ca principiile esentiale pentru mentinerea unui mediu concurential normal au fost in mod flagrant si repetat incalcate de CFR Infrastructura prin tratamentul vadit discriminator aplicat jucatorilor pe piata de transport feroviar. Afectarea pietei este cu atat mai importanta cu cat prin aceste practici, CFR Infrastructura a favorizat in mod evident cel mai important jucator de pe aceasta piata, care detine o cota de piata de 54%, conform declaratiilor Presedintelui Consiliului de Supraveghere in domeniul Feroviar, dl. Otilian Neagoe, in cadrul conferintei Mediafax Talks about Transport & Logistics care a avut loc in luna iulie 2015.

Consideram de asemenea ca operatorul CFR Marfa a fost si este sustinut in mod constant de autoritatile statului; putem aminti numai „stergerea” datoriilor sale in valoare de aproximativ 450 milioane de euro, dintre care cel putin 200 de milioane erau datoriile comerciale catre CFR

Infrastructura. Ca urmare a nefinalizarii procesului de privatizare, nu numai ca aceste datorii nu au revenit in situatiile financiare ale CFR Marfa, insa acesta a beneficiat de oportunitati comerciale la care n-ar fi avut acces daca ar fi inregistrat datoriile (participare la licitatii, etc) iar in prezent acumuleaza din nou datorii (care depasesc deja 90 de milioane de euro!), in principal catre CFR Infrastructura, prin neincasarea de catre aceasta a TUI si a tarifului de stationare.

In conditiile in care piata de transport feroviar de marfa este o piata libera, consideram ca aceste favorizari ale principalului jucator, care au ca scop mentinerea acestuia in mod artificial in pozitia de lider de piata, nu pot fi considerate compatibile cu un mediu concurential normal.

Avand in vedere cele mai sus evidentiate, va rugam sa luati masuri, in acord cu competentele pe care le aveti, astfel incat autoritatile si institutiile statului roman care supervizeaza activitatea societatii CNCF CFR SA sa nu-i mai permita acesteia si sa o determine sa opreasca acordarea de facilitati catre SNTFM CFR MARFA SA, sub forma ajutorului de stat nelegal, prin stergerea sumei de 200

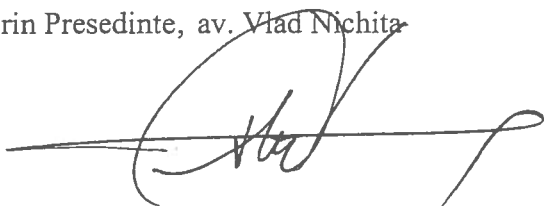
milioane de Euro in luna iunie 2013 sau a celor peste 90 milioane de Euro datorii curente, plus sumele care, in mod nelegal, nu sunt facturate cu titlu de tarif stationare, toate masuri de natura sa distorsioneze concurenta. Aceasta solicitare este motivata, pe langa ratiunile de respectare a unei concurente loiale in piata de transport feroviar de marfa, si de faptul ca prin incasarea tuturor acestor sume CNCF CFR SA, in calitate de administrator al infrastructurii feroviare din Romania, cu aceste venituri ar putea realiza lucrarile necesare de reparatii si modernizare a infrastructurii feroviare, pentru asigurarea sigurantei in transportul pe calea ferata, cresterea vitezei de transport pe calea ferata, situatii de fapt care au consecinta directa diminuarea costurilor si posibilitatea ca transportul de marfa pe calea ferata sa devina competitiv in raport cu transportul de marfa auto, preocupare esentiala in acest moment a multor autoritati de nivel national si european.

Va multumim anticipat pentru implicarea dvs.,

Cu deosebita consideratie,

Organizatia Patronala a Societatilor Feroviare Private din Romania

Prin Presedinte, av. Vlad Nichita

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Vlad Nichita', written over a horizontal line.