

# „Performanțele” Direcției Transport Feroviar: 20.000 km cale ferată fără contract de activitate

27 mai 2021

**CFR SA intră în a treia lună în care nu are contract de activitate semnat cu Ministerul Transporturilor, urmare a faptului că proiectul acestuia zace probabil undeva pe la Direcția de Transport Feroviar a Ministerului. Vechiul contract a expirat la începutul lunii aprilie, moment până la care a fost prelungit prin Hotărâre de Guvern.**



*Ministrul Transporturilor, Cătălin Drulă, circulă pe o cale ferată pentru care nu există contract de activitate. La TV însă nu se vede.*

Compania Națională CFR SA se găsește în situația de a nu avea un contract de activitate semnat cu statul român, proiectul acestuia nefiind încă aprobat și supus de către Ministerul Transporturilor, unde se găsește în dezbateri publice.

Contractele de activitate ale CFR SA se întocmesc pe o durată de patru ani, ultimul fiind aprobat pentru perioada 2016-2020. La finele anului trecut, prin Hotărâre de Guvern, vechiul contract a fost prelungit până la data de 5 aprilie 2021.

Nota de fundamentare a actului legislativ menționat arăta că prelungirea este necesară „în scopul asigurării continuității serviciului de transport feroviar de interes public pentru asigurarea exercitării neîntrerupte a funcțiilor esențiale ale administratorului infrastructurii feroviare până la aprobarea contractului de activitate al Companiei Naționale de Căi Ferate ”C.F.R.” – S.A. pentru perioada 2021-2025”. Am înțelege de aici că e greu fără contract de activitate. Și totuși, se poate.

Cineva ar putea minimaliza absența unui contract de activitate valid, punând situația în seama lăzii cu care deseori se mișcă funcționarii români. De altfel, la momentul la care România a adoptat al patrulea Pachet Feroviar, au trecut luni bune până când a fost adoptată și legislația conexasă, fapt care a adus țara noastră aproape de procedura de infringement. Atunci care este problema în cazul de față?

## Avantaj stat. Ce nu există nu poți modifica, nici măcar în bine



**Șefa Direcției de Transport Feroviar, Ana-Maria Dascălu**

Absența contractului devine o piatră de moară în relația dintre operatorii feroviari de transport marfă și stat. Reprezentanții ai Patronatelor din Transporturile Feroviare susțin că s-au adresat CFR cu solicitări de modificare a contractului de activitate, cum acesta stă la baza contractelor de acces semnate ulterior de CFR SA cu operatorii. Operatorilor li s-a spus însă că modificările nu pot fi făcute, căci nu există contractul în cauză.

„Am solicitat modificări și anterior expirării vechiului contract, pe baza acestuia, și nu am primit niciun răspuns. Acum ni se spune că noul contract nu e gata și că va fi pus în dezbatere publică”, spune Vasile Șeclăman, președinte al Organizației Patronale a Societăților Feroviare Private din România – OPSFPR.

Dincolo de aspectele de mai sus, apar alte semne de întrebare. Care sunt bazele legale ale relației CFR cu statul român, care sunt fundamentele pe care este colectat TUI, atât timp cât lipsesc reglementările privind caracteristicile rețelei feroviare și formula tarifării. Metodologia de tarifare a rețelei este obiectul unei anexe la contractul de activitate. Oricând Curtea de Conturi ar putea veni să întrebe de baza legală a tarifării rețelei.

Informațiile noastre sunt că responsabilitatea aparține Ministerului Transporturilor care nu se grăbește să pună în discuție proiectul.

### **Contractul de activitate, condiționat de aprobarea bugetului CFR SA. Guvernul nu se grăbește**

Oficiali ai CFR SA menționează că activitatea companiei se desfășoară normal. Ei spun că se fac în continuare lucrările de întreținere și mentenanță a căii ferate, că se percepe TUI operatorilor și că acest contractul de activitate se aprobă doar după aprobarea bugetului companiei. Chiar dacă ne apropiem de jumătatea anului, bugetul CFR SA se găsește în analiză la diferite ministere.

## **Dar care sunt propunerile de modificare?**

OPSFPR ar dori să fie modificat contractul, ca urmare a faptului că:

- CFR SA reîncadrează secții de circulație la clase superioare fără a arăta care sunt îmbunătățirile aduse secției, respectiv îmbunătățirea vitezei de circulație.
- CFR, deși reîncadrează secții cu impact asupra încasării TUI, nu modifică livretele de mers în sensul îmbunătățirii condițiilor de circulație, respectiv sporirii vitezelor de mers.
- CFR menține aceleași viteze maxime de circulație din livrete, deși reîncadrează secții de circulație la clase superioare.
- CFR nu coroborează nici măcar viteza maximă din livret cu viteza de trasare a trenurilor, "rezultată" din timpii de mers înscrisi în livret.
- CFR SA încasează TUI fără just temei în baza atributului acordat de MT că poate reîncadra secțiile.

De asemenea:

- Alocările bugetare privind ridicarea restricțiilor nu sunt coroborate la finele fiecărui an cu angajamentele CFR SA privind eliminarea restricțiilor de viteză, astfel că, deși sunt alocate sume în buget, acestea la final nu se regăsesc în ridicarea restricțiilor de viteză.
- Regândirea acordării stimulentei în sensul realizării reducerii cu 2% a TUI , acest aspect fiind în prezent doar la nivel scriptic și declarativ.
- Publicarea Listei complete a tarifelor ce pot fi percepute OTF-urilor și cuprinderea ei în Contractele de acces încheiate de CNCF CFR SA cu operatorii feroviari de transport care doresc acces pe infrastructură.
- Contractele de acces încheiate cu OTF trebuie să conțină toate elementele de calcul al TUI, respectiv anexe necesare care conduc la calculul TUI astfel:
  1. metodologia de calcul
  2. lista secțiilor încadrate pe clase de secții
  3. elemente tarifare de bază – indicii
- CNCF CFR SA trebuie să aibă posibilitatea de a aplica valori reduse pentru TUI, în scopul atragerii de trafic feroviar de tranzit sau de trafic combinat.

**Sursa: Club Feroviar**