

# OPSFPR

**ORGANIZAȚIA PATRONALĂ A SOCIETĂȚILOR  
FEROVIARE PRIVATE DIN ROMANIA**

CUI: 34830203; Tel/ 021 / 3124045; Fax: 0374-090342

[www.opfer.ro](http://www.opfer.ro)

e-mail : [secretariat@opfer.ro](mailto:secretariat@opfer.ro)

e-mail : [presedinte@opfer.ro](mailto:presedinte@opfer.ro)

## RAPORT DE ACTIVITATE



# 2019

# Raport de activitate pe anul 2019 al Comitetului Director, respectiv al Președintelui Organizației Patronale a Societăților Feroviare Private din România

## I. Considerații generale

**Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România (OPSFPR)** reprezintă interesele comune ale Operatorilor de Transport Feroviar de marfă și de călători, membrii ai Organizației, în fața autorităților publice, precum și în relațiile profesionale cu instituții, companii sau societăți comerciale precum și cu alte organizații patronale sau sindicate din domeniul feroviar.

Elaborează și aplică strategia proprie, cu respectarea legislației și eticii profesionale și sprijină respectarea normelor privind concurența loială și concurența în activitatea economică, în relațiile dintre membrii săi și în relațiile acestora cu alte societăți sau grupuri de societăți comerciale, regii, organizații interne și internaționale.

În condițiile existenței relațiilor de piață în economie, societățile comerciale din sectorul de transport feroviar s-au constituit într-o ORGANIZAȚIE care să le apere și să le promoveze interesele comune.

În acest scop, prin liberul consimțământ al membrilor săi, s-a înființat **ORGANIZAȚIA PATRONALĂ A SOCIETĂȚILOR FEROVIARE PRIVATE DIN ROMÂNIA**, aceasta fiind creată pentru a le reprezenta interesele comune, fără nicio discriminare, în fața autorităților publice nominalizate în legislația în vigoare, precum și în relațiile cu alte societăți sau grupuri de societăți comerciale, regii, organizații interne sau internaționale.

Printre principalele obiective ale organizației noastre se regăsesc reprezentarea intereselor comune ale societăților comerciale membre ale acesteia, în ceea ce privește reglementările în domeniul transportului feroviar, în fața autorităților publice și de asemenea elaborarea și aplicarea unei strategii proprii, cu respectarea legislației și eticii profesionale.

În activitatea desfășurată ne-am propus să promovăm solidaritatea membrilor organizației în scopul participării colective și eficiente la dezvoltarea activității de transport feroviar, la rentabilizarea acestui tip de activitate și creșterea competitivității lui pe piața de transport în general, precum și la dezvoltarea economică în ansamblul sau a țării noastre precum și la sprijinirea dezvoltării relațiilor de colaborare între membrii ei pentru creșterea competitivității acestora pe piața transportatorilor feroviari și pentru dezvoltarea capacităților de transport în ansamblu.

Organizația noastră își exercită atribuțiile menționate mai sus cu respectarea ordinii de drept și a legislației în vigoare din România precum și cea comunitară și este constituită și funcționează în baza Legii Nr. 62 / 2011.

Începând cu luna noiembrie 2016, **OPSFPR** a devenit membru cu drepturi depline în cadrul **CONFEDERAȚIEI PATRONATULUI ROMÂN**.

## **II. ACTIVITATEA DE COOPERARE INTERINSTITUȚIONALĂ cu instituții naționale, companii și societăți comerciale din domeniul feroviar.**

Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România și-a propus ca principal obiectiv, mai ales începând din a doua jumătate a anului, revigorarea întregii activități, actualizarea Statutului propriu și inițierea unor acțiuni de atragere de fonduri europene care să vină în sprijinul desfășurării activității membrilor. În același timp organizația noastră a participat la o serie de grupuri de lucru cu reprezentanți ai Direcției feroviare din cadrul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, ai CN CFR SA, ai Autorității de Reformă Feroviară, Autoritatea Feroviară din România, precum și cu o parte din conducerea Societăților Comerciale membre ale organizației.

## **III. Probleme rezolvate sau demarate în anul 2019**

1. Participarea activă la procesul de asanare a reglementărilor din domeniul inițiat de către AFER ca urmare a notificării ERA, sau de către Ministerul Transporturilor.

2. Clarificarea impactului asupra activităților specifice a transpunerii în legislația

din România a prevederilor din Pachetul IV Feroviar, cu referire la ASFR, prin majorarea competențelor acordate ERA, care va fi singurul organism responsabil cu emiterea de autorizații pentru vehicule și de certificate de siguranță în întreaga Uniune Europeană, precum și următoarele actualizări ale legislației existente în materie de interoperabilitate și siguranță feroviară.

**3.** Eliminarea discrepanțelor din legislația internă față de cea europeană, în special prin propuneri de modificare a prevederilor OMT nr 535/2007 (modificat prin OMT 884/2011, OMT 2179/2012, OMT 1502/2014) pentru aprobarea normelor pentru acordarea licenței de transport feroviar și a certificatului de siguranță, în special pentru faptul că:

\* în loc să se reînnoiască licențele la fiecare cinci ani, în România licențele se reînnoiesc la doi ani astfel că se dublează costurile pentru obținerea licențelor de transport;

\* se plătesc tarife de evaluare tehnică a materialului rulant de fiecare dată când se reînnoiește Certificatul de siguranță (la doi ani în loc de cinci) sau ori de câte ori se închiriază de către un operator feroviar de la alt operator, unde locomotivele se află deja în Certificat și în exploatare;

\* nu sunt definite detaliat toate situațiile în care se poate suspenda / retrage licența unui operator de transport feroviar, în special cele legate de capacitate financiară sau de utilizare a materialului rulant neconform.

**4.** Prin Ordonanța 33/30.06.2015, Legea 641/2015 și HG 716/04.09.2015 s-a înființat Agenția de Investigare Feroviară Română (AIFR) prin desprinderea din AFER a organismului OIFR. Cu ocazia înființării, s-a constatat o dublare a tarifelor percepute pentru aceleași prestații, fără a exista competențe noi, fiind doar redistribuite prin noua structură.

OPSFPR a transmis la AFER adrese privind reanalizarea acestor tarife și înlăturarea discriminării privind acordarea certificatului de siguranță pentru o perioadă de doi ani operatorilor feroviari români și pentru cinci ani pentru cei din alte state membre care realizează activități de transport feroviar în țara noastră.

5. În data de 4.10.2019 s-a organizat la sediul **ANRE** o dezbatere pe problema intrării în vigoare a Directivei (UE) 2019/944, precum și a Regulamentelor (UE) 2019/941, respectiv (UE) 2019/943 începând cu luna iulie 2019 la care au participat specialiști din agenția de reglementare, reprezentanți din partea SC Electrificare SA, a societăților cu capital de stat CFR Marfă și CFR Călători, președintele OPSFPR însoțit de reprezentanți ai operatorilor privați de transport feroviar posesori de locomotive electrice, care sunt membrii ai organizației, precum și delegați de la alte societăți comerciale interesate.

Principalele subiecte puse în discuție au fost:

- a. Posibilitatea ca transportatorii feroviari de marfă sau de călători să poată accesa obținerea, în cadrul schemei de ajutor de stat implementată prin Legea 220/2008 și aprobată de Comisia Europeană, în conformitate cu prevederile HG 495/2014 și a Ghidului elaborat de Ministerul Industriei ca unitate de management, a unor ACORDURI privind scutirea parțială de la plata certificatelor verzi.
- b. Necesitatea scoaterii „URGENTE” a **tarifului de distribuție a energiei electrice** din tariful de utilizare a infrastructurii (**TUI**) și transparentizarea valorii și modului de calcul ale acestuia, în conformitate atât cu Legea 202/2016, dar și cu noile prevederi ale legislației Uniunii Europene.
- c. Modificările majore care vor avea loc în piața de energie electrică prin liberalizarea totală a acesteia.
- d. Problema necesității de obținere, sau nu, a Licenței de producător de energie pentru operatorii de transport feroviar care folosesc pentru tracțiune locomotive moderne, pentru "energia obținută din frânarea recuperativă a materialului rulant feroviar de tracțiune".

În condițiile aplicării noilor prevederi legale se va trece și la scăderea intervalului de măsurare de la 1 oră la 15 minute, sursa de energie se va putea accesa direct de către consumatorul final, fiind posibilă cumpărarea energiei și direct din afara țării de oriunde din spațiul European.

Prin transpunerea și intrarea în vigoare în țara noastră, în două etape, a Directivei, respectiv a celor două Regulamente se va introduce o nouă noțiune, aceea de „**AGREGATOR**”, iar vânzarea se va putea face în „**sistem bilateral**”, cu condiția ca fiecare consumator sau producător să aibă un sistem inteligent de măsurare a energiei.

**6. Referitor la formarea, pregătirea și certificarea mecanicilor de locomotive și** propunerile de optimizare și punere în acord cu necesitățile actuale ale sistemului feroviar, vă informăm că în anul 2019 s-a acționat în vederea reluării dialogului cu părțile interesate, sub coordonarea Direcției de resort din cadrul Ministerului, reușind spre sfârșitul anului să se organizeze o serie de întâlniri.

Din informările primite de la transportatorii feroviari de marfă și de călători, membrii ai organizației noastre, a reieșit faptul că actualul mod de pregătire, formare și certificare a mecanicilor de locomotive, aflat în prezent în vigoare, este extrem de rigid, confuz și neorientat spre necesitățile operatorilor de transport feroviar nereușind să utilizeze, optim și eficient, resursa umană existentă astăzi pe piața muncii.

Printre principalele neajunsuri, constatate în desfășurarea respectivei activități în țara noastră, le enumerăm pe cele mai importante:

- Cerința privind studiile minime obligatorii, absolvenți a 12 clase, pentru admiterea în vederea posibilității de a urma cursurile de pregătire și formare pentru mecanicii de locomotive, reduce foarte mult baza de selecție a celor care ar dori să urmeze o astfel de carieră.
- În forma actuală, sistemul nu permite calificarea mecanicilor de locomotive pentru o activitate specializată, cu costuri de timp și financiare direct proporționale cu complexitatea calificării. Conform cerintelor operatorilor de transport, pregătirea, formarea și certificarea mecanicilor de locomotive trebuie să fie făcută diferențiat pentru fiecare profesie în parte (mecanic pentru activitatea de manevră pe LFI, mecanic pentru activitatea de manevră pentru infrastructura publică, respectiv mecanic pentru remorcarea trenurilor de marfă sau de călători).

- Reglementările actuale privind formarea mecanicilor de locomotive nu acoperă situațiile specifice prevăzute atât în Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului cât și prevederile HG 1611 / 2009 și anume, formarea mecanicilor de locomotive pentru situația exceptată, respectiv pentru activități de remorcare și manevră pe infrastructura privată (Linii ferate industriale).

În vederea realizării unui cadru flexibil și perfect conectat la realitatea din piața muncii dar, în același timp, în acord total cu normele europene în domeniu, Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România a propus reluarea discuțiilor și efectuarea unei acțiuni de analiză în vederea adaptării cadrului legislativ național la cerințele reale ale pieței de transport feroviar ținând cont și de faptul că în scurt timp piața serviciilor de transport feroviar se va liberaliza total și va deveni concurențială la nivel european.

Principalele propuneri de modificare și adaptare a legislației naționale cu privire la formarea, pregătirea și certificarea mecanicilor de locomotive s-a propus să fie cuprinse în cadrul unor norme naționale, care să respecte în totalitate legislația europeană, dar care să poate permite:

- Optimizarea “duratei de formare pentru mecanicii de locomotive” în funcție de cerința sau necesitatea de utilizare pentru această funcție.
- Liberalizarea pieței pregătirii forței de muncă specifice prin recunoaștere legală a centrelor de formare ce se pot crea de către fiecare operator, altele decât CENAFER.
- Posibilitatea efectuării formării prin cursuri cu frecvență flexibilă (seral sau în zile de week-end, etc), fără a fi necesara scoaterea din producție.

Emiterea OMT 910 / 2019, prin care s-a dorit reglementarea acestui aspect, a fost elaborat și pus în aplicare fără a se ține cont de observațiile efectuate de către organizația noastră sau de alți operatori de transport feroviar și a demonstrat până în prezent, că este extrem de greoi și birocratic, nereușind să rezolve problema pregătirii, cât mai rapid posibil, a forței de muncă necesară acestei activități.

Pe parcursul anului 2019 au avut loc, la nivelul Direcției Feroviare din Ministerul Transporturilor, două întâlniri în care s-au ținut o serie de discuții cu privire la optimizarea și eficientizarea formării și pregătirii mecanicilor de locomotive în conformitate cu necesitățile reale ale operatorilor feroviari de transport, ținând seama de modelele și metodele practicate în alte state membre UE.

**7. Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România** are ca principal scop reprezentarea, promovarea, susținerea, apărarea intereselor economice, sociale și profesionale, respectiv în domeniul transportului feroviar și a serviciilor conexe acestuia, ale membrilor în relațiile cu statul, autoritățile publice, societățile comerciale care nu fac parte din organizația noastră, alte patronate, sindicatele și cu alte persoane juridice de drept privat pe plan național și internațional, conform Statutului și legislației în vigoare.

În vederea realizării scopului său, în anul 2019 s-a început, cu ajutorul unei consultanțe acordată de Firma Deloitte să acționăm în vederea obținerii unor “Acorduri pentru exceptare de la plată a unui anumit procent de “certIFICATE VERZI” aferente cotei obligatorii pentru transportatorii feroviari de persoane sau de mărfuri ce își desfășoară activitatea în țara noastră, pe modelul Schemei de ajutor de stat instituită prin HG. 495/2014 privind exceptarea unor categorii de consumatori finali de la aplicarea Legii nr. 220/2008 pentru stabilirea sistemului de promovare a producerii energiei din surse regenerabile de energie, cu modificările și completările ulterioare.

Astfel, ne-am axat în mod special pe:

- analiza cadrului legal European și național ( descrierea Orientărilor 2014/C 200/01 și a HG 495/2014 );
- analiza factorului de electro-intensitate și expunerea la competiția internațională în sectorul transportului feroviar de persoane și de mărfuri;
- măsuri de sprijin similare sau alternative pentru alți operatori din țările membre ale Uniunii Europene;
- stabilirea unei formule, potențial aplicabilă, în contextul legislativ actual;
- analiza pieței de transport feroviar de marfă și călători (națională și regională).



Acțiunea pe care dorim să o întreprindem și care este în desfășurare, va avea ca efect scăderea costurilor de transport pe calea ferată electrificată, prin exceptarea de la plată a unui anumit procent de "certIFICATE VERZI", ceea ce va duce, cu siguranță, la atragerea de noi beneficiari ai activității de transport pe calea ferată prin scăderea tarifului, mai ales în ceea ce privește transportul de mărfuri.

Dorim ca această acțiune să fie extinsă la nivelul tuturor transportatorilor feroviari, pentru fiecare transportator care are în dotare locomotive electrice, astfel încât să nu existe nici o discriminare din punct de vedere concurențial la nivelul pieței de transport feroviar de marfă respectiv de călători.

În cadrul acestei activități OPSFPR a studiat "**Linii directe comunitare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare**" pentru a aduce la cunoștință membrilor săi posibilitățile prin care se pot accesa o serie de ajutoare de stat din fonduri europene de către operatorii de transport Feroviar.

Căile ferate dispun de avantaje unice, deoarece reprezintă un mod de transport sigur și nepoluant. De aceea, transportul feroviar poate aduce o contribuție majoră la dezvoltarea transportului durabil în Europa.

Cartea albă „Politica europeană în domeniul transporturilor până în 2010: momentul luării deciziilor” și examinarea sa la jumătatea perioadei subliniază necesitatea unui sector feroviar dinamic în vederea constituirii unui sistem de transport de marfă și călători performant, sigur și curat, care să contribuie la realizarea unei piețe europene unice durabile și prospere. Congestiile rutiere cu care se confruntă orașele și anumite zone din Comunitatea Europeană, necesitatea de a aborda provocările legate de schimbările climatice, precum și creșterea prețului hidrocarburilor demonstrează că este necesar să se stimuleze dezvoltarea transportului feroviar. În această privință, trebuie amintit faptul că obiectivele ecologice stabilite prin tratat trebuie urmărite și de politica comună în domeniul transporturilor.

Cu toate acestea, în Europa sectorul transportului feroviar nu este foarte atractiv. Din anii '60 și până la sfârșitul secolului al XX-lea, acesta a cunoscut un declin continuu. Atât traficul feroviar de marfă, cât și cel de călători au scăzut în termeni relativi față de alte moduri de transport. Transportul feroviar de marfă chiar a scăzut în termeni absoluți: volumul de mărfuri transportat pe calea ferată era mai mare în 1970 decât în 2000. Într-adevăr, întreprinderile feroviare tradiționale nu erau în măsură să ofere fiabilitatea și respectarea termenelor cerute de clienți, ceea ce a dus la o migrare a traficului de la calea ferată spre alte tipuri de transport, în special spre cel rutier. Dacă, în schimb, transportul feroviar de călători a continuat să crească în termeni absoluți, această creștere pare totuși foarte limitată în comparație cu creșterile înregistrate de transportul rutier și de cel aerian.

Cu acest prilej au fost analizate și explicitate cele cinci tipuri de ajutor de stat care se pot acorda în spațiul unic European operatorilor de transport feroviar de marfă sau călători:

- Ajutoarele pentru achiziționarea și reînnoirea materialului rulant care pot, în anumite condiții, să contribuie la atingerea mai multor tipuri de obiective de interes comun și pot fi, așadar, considerate compatibile cu piața comună europeană.
- Ajutoare care costau în anularea unor datorii.
- Ajutoare pentru restructurarea întreprinderilor, respective restructurarea unei subunități de transport Feroviar de marfă.
- Ajutoare pentru coordonarea transporturilor (ajutoare pentru cercetare și dezvoltare).
- Garanțiile de stat pentru întreprinderile feroviare.

Dacă beneficiarul ajutorului este o întreprindere feroviară, trebuie demonstrat faptul că ajutorul are într-adevăr un efect stimulatив pentru transferul modal către calea ferată. De aceea, ajutorul ar trebui să se reflecte în principiu în prețul cerut călătorilor sau expeditorilor de mărfuri, deoarece la acest nivel se efectuează alegerea între calea ferată și modurile de transport mai poluante, precum cel rutier.

**8.** În ultimul trimestru al anului 2019 s-a realizat la nivelul OPSFPR o “Analiză privind activitatea de transport feroviar” care a avut rolul de a aduce tuturor membrilor o

informare corectă și obiectivă a stării infrastructurii feroviare și rezultatele obținute de operatorii feroviari de marfă și de călători.

Analiza a cuprins o serie de detalii și informații privind:

- **Caracteristicile actuale ale transportului feroviar din România** unde au fost puse la dispoziție o serie de date privind viteza de deplasare a trenurilor, zonele cu restricții de viteză, precum și situația lucrărilor de artă și terasamente;
- **Condițiile privind accesul la infrastructura feroviară** care a cuprins o serie de informații utile privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea infrastructurii feroviare (veniturile realizate din Tariful de utilizare a infrastructurii și cele din Tarife pentru Servicii adiționale sau conexe), respectiv despre valoarea tarifelor conform Anexei II din *Legea 202/2016*. Au fost analizate și rezultate economice obținute de CFR SA la sfârșitul anului 2018 privind întreținerea infrastructurii și investițiile, evoluția numărului de angajați la nivelul pieței, structura pe categorii de vârstă a acestora și salariul mediu din sectorul transportului feroviar.
- **Obiectivele strategiei de transport feroviar a României privind infrastructura**

Au fost reliefate în mod deosebit **Proiectele prioritare pentru modernizarea infrastructurii feroviare, Reforma feroviară în perspectiva anului 2030**, respectiv **Barierile în calea unor servicii feroviare eficiente** în țara noastră.

Analiza a cuprins și o serie de indicatori tehnici-economici privind activitatea de **transport feroviar de călători** și respectiv **transportul feroviar de marfă** unde s-au prezentat în detaliu:

- principalii operatori privați de transport feroviar,
- veniturile realizate de către operatori din activitatea de transport feroviar în perioada 2016-2018,
- venituri, parcursul de exploatare și mișcarea trenurilor (tren-km) în traficul național și internațional și cotele de piață,
- evoluția numărului de angajați la nivelul pieței și a salariului mediu din sector,
- materialul rulant deținut de către operatorii de transport feroviar,
- observații privind sectorul transportului feroviar respectiv.

Ultimul capitol al analizei l-a constituit cel privind **Concluziile și recomandările** făcute pentru reabilitarea și eficientizarea activității de transport feroviar pe calea ferată.

9. Referitor obiecțiunile privind **Contractul de Acces pe Infrastructura Feroviară** valabil pentru anul 2020 OPSFPR a transmis o serie de observații și propuneri referitoare la:

1. **Art. 4. Tarife și taxe**
2. **Art. 5. Condiții și termene de plată**
3. **Art. 6. Prevederi commune**
4. **Art. 8. Informatii privind exploatarea**
5. **Art. 9. Dreptul CFR de a efectua lucrări la infrastructura feroviară**
6. **Art. 10. Controlul**
7. **Art. 11. Abateri de la orarul convenit și dereglări**
8. **Art. 19. Responsabilitatea ce revine CFR**
9. **Art. 28. Infrastructura feroviară**

La **Anexa 12** s-a cerut să se precizeze că CFR SA are obligația de a pune la dispoziția OTF toate documentațiile necesare conform legislației europene și naționale în vigoare, respectiv pentru întocmirea Manualului de parcurs, cerința STI-OPE 757/2012, etc.

Pe principiul tratamentului egal, s-a solicitat ca minutele contestate sau întârzierile netratate să poată fi introduse de operatorul feroviar, atunci când este cazul, în contul infrastructurii.

De asemenea, s-a cerut să se specifice în mod expres ca în toate situațiile în care programarea trenurilor care au fost solicitate de OTF la programul circulației zilnic, dar nu au fost aprobate de CFR SA, să fie analizate în contul infrastructurii, cu penalitate de 0,5% din valoarea TUI aferentă trenului care a circulat pe trasa respectivă.

Ca **Observație generală**, OPSFPR a făcut referiri privind intrarea în vigoare a Directivei (UE) 2019/944, precum și a Regulamentelor (UE) 2019/941, respectiv (UE) 2019/943 care, începând cu luna iulie a.c., au ca principal scop stabilirea unor principii fundamentale pentru buna funcționare a piețelor integrate de energie electrică. Acestea vor trebui să asigure accesul nediscriminatoriu la piață a tuturor furnizorilor de resurse și clienților de energie electrică, să abiliteze consumatorii, să asigure competitivitatea pe piața globală și consumul dispecerizabil, stocarea energiei și eficiența energetică și să faciliteze agregarea cererii și a ofertei distribuite și nu în ultimul rând să permită integrarea pieței energetice europene.

Prin transpunerea și intrarea în vigoare în țara noastră, în două etape, a Directivei, respectiv a celor două Regulamente se va introduce o nouă noțiune, aceea de „**AGREGATOR**”, iar vânzarea se va putea face în „**sistem bilateral**”, cu condiția ca fiecare consumator sau producător să dețină un sistem inteligent de măsurare a energiei.

*În condițiile aplicării noilor prevederi legale se va trece și la scăderea intervalului de măsurare de la 1 ora la 15 minute, sursa de energie se va putea accesa direct de către consumatorul final, putându-se cumpăra energie și direct din afara țării de oriunde din spațiul European.*

În acest sens devine OBLIGATORIE necesitatea scoaterii „URGENTE” a **tarifului de distribuție a energiei electrice** din tariful de utilizare a infrastructurii (TUI) și transparentizarea, valorii și modului de calcul ale acestuia, în conformitate atât cu Legea 202/2016, dar și cu noile prevederi ale legislației Uniunii Europene atât prin publicarea formulei de calcul dar și a valorii acestuia în DRR, dar și cuprinderea în contractul de acces ce se va încheia cu CFR SA.

**10.** Cu privire la **Contractul pentru energie electrică** propus de SC Electrificare CFR SA, Organizația noastră a arătat faptul că în prezent există un monopol impus de CN CFR SA care obligă toți operatorii feroviari să achiziționeze energie electrică de tracțiune prin intermediul lor în calitate de **consumatori finali**.

Începând cu luna septembrie a.c. **OPSFPR** a acționat în sensul clarificării posibilității obținerii unor acorduri privind scutirea de la plata contravalorii certificatelor verzi în cadrul unei schemei de ajutor de stat aprobată de UE, și a reluării problematicei energiei recuperative de frânare produsă de locomotivele electrice la frânare în conformitate cu noua Legislație UE. Astfel, în vederea creării unei piețe interne de energie electrică, statele membre, inclusiv România, ar trebui să promoveze integrarea piețelor naționale și cooperarea între operatorii de sistem la nivelul Uniunii și la nivel regional, încorporând sistemele izolate care formează insule de energie electrică, încă prezente în majoritatea statelor membre.

Progresul tehnologic înregistrat în ceea ce privește gestionarea rețelelor și producerea de energie electrică din surse regenerabile a deblocat multe oportunități pentru consumatori. Existența unei concurențe sănătoase pe piețele cu amănuntul este esențială pentru a asigura introducerea, în funcție de cerințele pieței, a unor servicii noi inovatoare care să răspundă nevoilor și abilităților în continuă schimbare ale consumatorilor, sporind totodată flexibilitatea sistemului. Cu toate acestea, lipsa transmiterii către consumatori, în timp real sau în timp aproape real, a informațiilor legate de consumul lor energetic i-a împiedicat pe aceștia să fie participanți activi la piața energiei și la tranziția energetică.

Promovarea concurenței loiale și a accesului facil pentru diferiți furnizori are o importanță crucială pentru statele membre cu scopul de a permite consumatorilor să profite pe deplin de oportunitățile unei piețe interne liberalizate în sectorul energiei electrice. Cu toate acestea, disfuncționalități ale pieței pot persista în sistemele periferice mici de energie electrică și în sistemele care nu sunt conectate cu alte state membre, în cadrul cărora prețurile energiei electrice nu oferă semnalul potrivit pentru a stimula investițiile și, prin urmare, se impun soluții specifice în vederea asigurării unui nivel adecvat de siguranță a alimentării cu energie electrică.

OPSFPR militează ca toți consumatorii să poată beneficia de participarea directă la piață, în speță adaptându-și consumul în funcție de semnalele pieței, și să beneficieze în schimb de prețuri mai scăzute la energie electrică sau de alte stimulente financiare. Există șanse mari ca avantajele obținute prin această participare activă să sporească pe termen lung, atunci când consumatorii altfel pasivi vor conștientiza mai bine ce posibilități ar avea în calitate de clienți activi și când informațiile privind posibilitățile de participare activă devin mai ușor accesibile și mai bine cunoscute. Consumatorii ar trebui să poată participa la toate formele de consum dispecerizabil. Astfel consumatorii ar putea să își adapteze consumul în funcție de semnalele de preț în timp real care reflectă valoarea și costul energiei electrice sau ale transportului în diferite perioade, iar statele membre ar trebui să se asigure că expunerea consumatorilor la riscul asociat prețurilor angro rămâne la un nivel rezonabil.

De asemenea, la întâlnirea cu reprezentanții SC Electrificare CFR SA organizația noastră a susținut faptul că operatorii de transport feroviar ar trebui să aibă posibilitatea de a consuma, de a masura și de a vinde energia electrică auto-produsă, pe piață și de a participa la toate piețele de energie electrică oferind flexibilitate sistemului. Noutățile tehnologice vor facilita aceste activități în viitor. Cu toate acestea, în prezent, există obstacole juridice și comerciale, inclusiv, de exemplu, taxe disproporționate pe electricitatea consumată intern sau obligația de a introduce în rețea energia electrică auto-produsă.

În acest context s-a arătat faptul că ar trebui eliminate astfel de obstacole care împiedică consumatorii să auto-producă energie electrică și să consume, să stocheze sau să vândă pe piață energia electrică auto-produsă, însă ar trebui să se asigure, totodată, că acești consumatori contribuie în mod adecvat la costurile sistemului

***OPSFPR a adus la cunoștință tuturor membrilor săi faptul că Statele membre, inclusiv România, trebuie să asigure intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma punerii în aplicare, în totalitate, a prevederilor Directivei (UE) 2019/944 și ale celor două Regulamente până cel mai târziu la 31 decembrie 2021.***

## 11. O altă activitate importantă a fost aceea cu privire la **modificarea STATUTULUI**

Pentru realizarea acestei modificări la nivelul organizației noastre s-a procedat până în prezent la actualizarea bazei de date la zi, cu privire la membrii acesteia și a datelor de identificare complete a acestora. De asemenea, s-a asigurat documentația necesară pentru a se putea face o astfel de modificare ținând cont și de faptul că precedentă modificare a fost respinsă pentru lipsa depunerii tuturor actelor necesare.

12. O importanță deosebită s-a acordat și activității de urmărire a LITIGIILOR în care s-a constituit “parte” alături de avocații operatorilor de transport Feroviar. Aceste litigii sunt în principal cu CN CFR SA și au fost deschise în urma unor plângeri depuse de Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România la Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, care a dat o serie de Decizii în urma cărora membrii organizației noastre pot recupera o serie de sume plătite nejustificat pentru serviciile conexe facute de CFR SA operatorilor.

## IV. Vizibilitatea în mediul on-line

**OPSFPR** publică pe site-ul propriu [www.opfer.ro](http://www.opfer.ro) informații actualizate privind activitatea organizației, legislația națională și europeană aplicabilă în domeniul feroviar, evenimente și articole de presă care au loc sau apar, din domeniul transportului feroviar de marfă și de călători, precum și legăturile utile privind principalele instituții din România sau companii și societăți comerciale din domeniul Feroviar, etc.

În procesul de transparență a activității desfășurate, **OPSFPR** a pus pe site-ul organizației o serie de materiale, analize și studii de specialitate precum și rapoartele de activitate, care pot fi accesate, care vizează activitatea desfășurată.



## V. Priorități ale OPSFPR pentru anul 2020

Prioritățile Organizației Patronale a Societăților Feroviare Private din România pentru anul 2020 sunt următoarele:

1. aducerea la cunoștința CNSDF a tuturor cazurilor de încălcare a Legii 202/2016 și propunerea de măsuri pentru remedierea problemelor identificate;
2. monitorizarea pieței feroviare, analiza permanentă a DRR a CFR SA;
3. elaborarea și publicarea de analize anuale ale activității de transport pe calea ferată și publicarea acestora pe site-ul organizației;
4. elaborarea unor puncte de vedere și observații ori de câte ori se va proceda la modificarea legislației din domeniu;
5. prezentarea Organizației și a obiectivelor sale către:

\*Ministrul Transporturilor Infrastructurii și Comunicațiilor

\*Conducerii Direcției Feroviare din MTIC

\*AFER și Organismele din subordine ASFR/ONFR/OLFR

\*CN CFR SA

\*Comisiile de Transporturi din Camera Deputaților și din Senat

\*Ministerul de Finanțe

\*Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar

\*Consiliului Concurenței

6. clarificarea situației site-ului [www.opsfpr.ro](http://www.opsfpr.ro), modernizarea și actualizarea permanentă a acestuia, pentru a putea fi utilizat ca principal vector de comunicare al Organizației noastre;
7. organizarea unei prezentări/conferințe anuale;
8. urmărirea în permanență a procesului de dezbatere publică a reglementărilor feroviare specifice, diseminarea informației către membrii și adoptarea unei poziții active în cadrul dezbaterilor publice;

9. participarea Organizației în mod activ la dezbaterile publice organizate, conform legii, de către Ministerul Transporturilor Infrastructurii și Comunicațiilor pentru modificarea actelor normative cu specific feroviar;
10. înscrierea OPSFPR în registrul organizațiilor neguvernamentale din repertoarul MTIC, respectiv mt.ro / transparență-decizională / organizatii-neguvernamentale, pentru a putea participa activ la dezbaterile organizate de MTIC conform prevederilor din Legea 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică;
11. expunerea și creșterea notorietății Organizației noastre în mass-media;
12. cooptarea de noi membrii în cadrul Organizației, operatori de transport feroviar de marfă sau de călători, prin transmiterea invitațiilor de afiliere către toți OTF-urile cu capital privat din țară;
13. diseminarea permanentă de informații specifice către toți membrii Organizației;
14. realizarea unei corespondențe total transparente cu toți membrii Organizației, prin e-mail către/de la un grup de utilizatori format de către aceștia;
15. crearea unor condiții în vederea promovării unor scheme de Ajutor de stat pe modelul altor state membre pentru retehnologizarea locomotivelor în vederea îndeplinirii condițiilor impuse de noul sistem de siguranță a circulației ERTMS;
16. asigurarea tuturor condițiilor pentru atragerea de fonduri europene în perioada 2021-2027 pentru școlarizarea forței de muncă necesara în activitatea de transport feroviar.

PREȘEDINTE,

**Vasile ȘECLĂMAN**