



ÎNTREBARE PARLAMENTARĂ

Nr.6363A/21.09.2026

Către: Domnului Radu-Dinel Miruță, Viceprim-ministru, Ministrul interimar al Transporturilor și Infrastructurii

De la: Sebastian-Ioan Burduja, Deputat PNL, Circumscripția Electorală Nr. 42 București

Obiectul întrebării: Refuzul deschiderii de credite bugetare de 63.458.000 de lei pentru Metrorex, ca urmare a depășirii termenului prevăzut de Ordonanța Guvernului nr. 26/2013, și suspendarea unor trenuri de navetă operate de Transferoviar Călători pentru neplata tarifului de utilizare a infrastructurii

Stimate Domnule Ministru,

Prin adresă datată 7 septembrie 2026, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a restituit solicitarea Metrorex de deschidere a unor credite bugetare în valoare de 63.458.000 de lei, invocând art. 4 din Ordonanța Guvernului nr. 26/2013. Potrivit acestei norme, bugetul de venituri și cheltuieli se aprobă în 150 de zile de la intrarea în vigoare a legii bugetului de stat, iar depășirea termenului atrage suspendarea alocării de la buget. Legea bugetului de stat pe anul 2026 a fost publicată la 27 martie și a intrat în vigoare la 30 martie 2026, astfel încât termenul s-a împlinit la finalul lunii august.

Guvernul a aprobat bugetul de venituri și cheltuieli al Metrorex în ședința din 11 septembrie 2026. Acesta prevede pierderi de 295,5 milioane de lei, cu 5,31 % mai mici decât în anul 2025, față de 431,3 milioane de lei cât figurau în proiectul respins anterior. Compensația inclusă în buget este de 761,49 milioane de lei, față de un necesar contractual de 1.276,54 milioane de lei, deci cu 515 milioane mai puțin. La 18 septembrie 2026 Guvernul a aprobat și o foaie de parcurs pentru restabilirea echilibrului financiar al companiei.

Metroul bucureștean a transportat 153.271.000 de călători în anul 2025. Orice sincopă în deschiderea creditelor bugetare la un operator de transport subteran se resimte în plata salariilor și în contractele de mentenanță, adică exact acolo unde siguranța exploatării nu admite amânare.

În paralel, Transferoviar Călători a suspendat, începând cu 19 și 21 septembrie 2026, peste zece perechi de trenuri, majoritatea pe rute de navetă: București Nord către Adjud, către Buzău și către Fetești, Ploiești Sud către Slănic, Măneciu către Ploiești Sud, Cluj-Napoca către Bonțida, Târgoviște către București Nord, Nehoiășu către Buzău și Roșiori Nord către



București Nord. Cauza raportată este restricționarea de către Compania Națională de Căi Ferate CFR a 21 de trenuri, pentru neplata tarifului de utilizare a infrastructurii, pe fondul compensației decalate din partea Autorității pentru Reformă Feroviară.

Cele două situații sunt distincte ca temei juridic, fiindcă Transferoviar Călători este operator privat și nu intră sub incidența Ordonanței Guvernului nr. 26/2013. Ele au însă același punct final, călătorul care ajunge în stație și află că trenul nu mai circulă.

Având în vedere aceste considerente, în temeiul art. 112 alin. (1) din Constituția României, republicată, precum și al art. 198-205 din Regulamentul Camerei Deputaților, republicat, cu modificările și completările ulterioare, vă adresez, în scris, următoarele întrebări:

1. La ce dată au fost deschise efectiv creditele bugetare pentru Metrorex după aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli din 11 septembrie 2026 și ce sume au fost virate până la data răspunsului?
2. Ce a determinat depășirea termenului de 150 de zile prevăzut de art. 4 din Ordonanța Guvernului nr. 26/2013 în cazul Metrorex și la ce dată a fost transmis proiectul de buget spre avizare?
3. Cum se explică diferența dintre pierderea de 431,3 milioane de lei din proiectul inițial și cea de 295,5 milioane de lei din bugetul aprobat, pe elemente de venit și de cheltuială?
4. Cum acoperă Metrorex diferența de 515 milioane de lei dintre necesarul contractual de compensație și suma prevăzută în bugetul aprobat, și ce efect are acest decalaj asupra programului de mentenanță?
5. Ce prevede foaia de parcurs aprobată în ședința de guvern din 18 septembrie 2026, pe măsuri, termene și responsabili?
6. Care este valoarea obligațiilor restante ale Transferoviar Călători către Compania Națională de Căi Ferate CFR, cu titlu de tarif de utilizare a infrastructurii, și de când se acumulează?
7. Care este valoarea compensațiilor datorate și neplătite de Autoritatea pentru Reformă Feroviară operatorilor de transport feroviar de călători la 1 septembrie 2026, pe fiecare operator?
8. Câți călători zilnici sunt afectați de suspendarea acestor trenuri, pe fiecare rută, și ce soluții alternative au fost identificate împreună cu autoritățile județene?
9. Ce prevede contractul de servicii publice pentru situația în care un operator suspendă unilateral curse contractate și ce măsuri sunt aplicabile?
10. Ce măsuri concrete aveți în vedere pentru reluarea curselor suspendate și în ce termen apreciați că navetiștii de pe rutele afectate își pot relua deplasările obișnuite?
11. Ce modificare legislativă ar fi necesară pentru ca aprobarea bugetelor operatorilor de transport public de interes național să nu mai depindă de un termen care poate fi ratat din motive independente de operator?



Sebastian I. Burduja
Deputat al Partidului Național Liberal
în Parlamentul României



Cu deosebit respect,

Sebastian-Ioan BURDUJA

Deputat PNL