

EXPUNERE DE MOTIVE

Tinind seama de importanta acordata traficului feroviar de catre Consiliul European care apreciaza avantajele legate de „**mediul ecologic**” si „**descongestionarea soselelor**” se impun in tara noastra masuri legislative care sa stimuleze dezvoltarea traficului feroviar.

Este cunoscuta diferenta intre transportul auto si feroviar in ceea ce priveste taxa de acces. **Traficul auto nu este grevat de taxa de acces.** De aici rezulta posibilitatea stabilirii tarifelor mai mici pe distante scurte, situatie uzitata de transportul auto.

In ultima perioada se constata o agresivitate crescuta a traficului aerian, ajutat ca si traficul auto de o diminuare a costurilor. In acest caz diferenta intre componenta costurilor la traficul feroviar si cel aerian sau maritim este pretul combustibililor.

In cazul transportului aerian si maritim, pretul combustibililor nu este grevat de accize.

In conditiile de mai sus, pentru o sustinere echitabila si echilibrata a tuturor modurilor de transport, propunem initierea unei masuri legislative care sa conduca la modificarea art. 201 din Codul Fiscal, aprobat prin Legea 571/2003, cu modificarile ulterioare, in sensul completarii cu un nou aliniat care sa cuprinda urmatoarele:

„c¹) produsele energetice livrate în vederea utilizării drept combustibil pentru motor pentru transporturile feroviare de călători, marfă și pentru locomotivele și utilajele folosite la revizia și întreținerea infrastructurii feroviare, altele decât transportul feroviar turistic în scop privat. Prin *transport feroviar turistic în scop privat* se înțelege utilizarea oricărui tren, de către proprietarul său sau de către persoana fizică sau juridică care o deține cu titlu de închiriere sau cu un alt titlu, în alte scopuri decât cele comerciale și în special altele decât transportul de persoane sau de mărfuri sau prestări de servicii cu titlu oneros ori pentru nevoile autoritățile publice;”

Aceasta „scutire de la plata accizelor” ar conduce la relansarea transportului feroviar prin posibilitatea micșorării tarifelor atât la transportul feroviar de călători cit și la cel de marfa și ar constitui un sprijin important în perspectiva liberalizării infrastructurii feroviare de la 01.01.2007, de când transportul feroviar românesc trebuie să facă față operatorilor de transport europeni cărora li s-a deschis o poartă spre cucerirea unei noi piețe de transport.

PREMISE

În anul 1869, cronicile vremii anunțau cu bucurie inaugurarea primei linii de cale ferată construite de Statul Român cu ajutorul societății engleze J.T. Barkley : București Filaret – Giurgiu.

Din 1880, activitatea de administrare feroviară românească s-a organizat sub forma binecunoscută de Căile Ferate Române, cu inițialele devenite simbol – **CFR**. În 1901, Administrația Căilor Ferate Române devine printr-o nouă lege a căilor ferate Direcție Generală în cadrul Ministerului Lucrărilor Publice și Comunicațiilor iar în perioada dintre cele două războaie mondiale (1922) din inițiativa României, la Conferința Economică Inter-Guvernamentală de la Geneva se pun bazele Uniunii Internaționale a Căilor Ferate (UIC).

Hotărârea de Guvern nr.235 din 21 martie 1991 definește SNCFR ca Administrație Autonomă de Interes Național, cu personalitate juridică și autonomie financiară, iar în acord cu Ordonanța de Urgență nr. 12, în anul 1998 aceasta se împarte în 5 societăți feroviare distincte, după cum urmează:

- Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă CFR Marfă SA - desfășoară activități de interes public național, în scopul realizării transportului feroviar de marfă și al satisfacerii nevoilor de apărare ale țării, și are, în principal, ca obiect de activitate efectuarea transportului feroviar de mărfuri în trafic intern și internațional, precum și transportul mărfurilor în trafic combinat.
- Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători "CFR Călători"SA
- Compania Națională de Căi Ferate "CFR"SA
- Societatea de Administrare a Activelor Feroviare "SAAF"SA
- Societatea de Management Feroviar "SMF"SA

1998, anul divizării SNCFR a reprezentat finalizarea procesului de restructurare a Căilor Ferate Române, moment în care sectorul feroviar a început să funcționeze pe baza principiilor economiei de piață, implicațiile acestui proces fiind majore, marcând practic începutul dezvoltării unei activități competiționale eficiente. Liberalizarea internă a infrastructurii feroviare române a permis apariția primilor operatori feroviari de marfă particulari în anul 1999, în prezent existând peste 25 de operatori feroviari de marfă.

EVOLUTIA TRAFICULUI FEROVIAIAR.

Traficul feroviar, pe profilul evolutiei tehnice si organizatorice a transportului feroviar prezentat mai sus a atins apogeul in anul 1989, cind volumul marfurilor transportate a fost de 306 milioane tone.

Principalul concurent al transportului feroviar, transportul auto, inregistra in anul 1989, valoarea de virf din istoria transportului auto , 2416 milioane tone.

Odata cu schimbarile socio-politice din anul 1989, s-a schimbat si profilul economiei romanesti, astfel ca pe toate modurile de transport s-au inregistrat diminuari considerabile ale traficului.

Traficul feroviar s-a in scris pe o curba descendenta incepind cu anul 1990 si pina in

anul 1999, dupa care s-a stabilizat la o constanta a volumului de marfuri transportat pe calea ferata, in jur de 70 milioane tone. Incepind cu anul 2005 traficul feroviar a inceput din nou sa scada.

Traficul auto a avut cam aceeaasi evolutie, o scadere intre anii 1990-2000, o evolutie lenta intre anii 2000-2003, dupa care, a inceput sa creasca tot mai mult si a acaparat din cota de piata a transportului feroviar.

AVANTAJELE SI DEZAVANTAJELE CELOR DOUA MIJLOACE DE TRANSPORT

TRANSPORT FEROVIAIAR

TRANSPORT AUTO

AVANTAJE

- | | |
|---|---|
| 1. transporta o cantitate mai mare de marfa | 1. este mai rapid |
| 2. este mai ieftin pe distante mai lungi | 2. este mai ieftin pe distante scurte |
| 3. este mai sigur | 3. poate ajunge pînă în curtea clientului |
| 4. este nepoluant | |
| 5. poate transporta si camioane sau TIR-uri | |

DEZAVANTAJE

- | | |
|---|--|
| 1. nu poate ajunge in curtea clientului | 1. este poluant |
| 2. este mai lent | 2. congestioneaza soselele |
| | 3. nu poate transporta cantitati mari de marfa |
| | 4. are un risc crescut de accidente |

POZITIA UNIUNII EUROPENE FATA DE TRANSPORTUL FERROVIAR

In toate tarile Uniunii Europene a existat tendinta scaderii traficului feroviar in favoarea traficului auto, fapt ce a determinat, tinand seama de dezavantajele transportului auto, o serie de initiative pentru revigorarea transportului feroviar . Initiativele Uniunii Europene, sunt cuprinse in Directive ale CCE si vizeaza atingerea obiectivelor pe termen lung precum:

- cresterea volumului de marfuri pe calea ferata prin preluarea lor de la transportul rutier, avind in vedere:
 - provocarile legate de criteriile ecologice
 - descongestionarea soselelor
- liberalizarea graduala a transportului feroviar
- realizarea in urmatoorii 25 de ani a pietei unice europene de transport feroviar, prin:
 - accesul operatorilor feroviari pe infrastructura in toate statele membre UE
 - realizarea interoperabilitatii sistemului feroviar transneuropean convenabil si de mare viteza
 - securitatea cailor ferate comunitare

MASURI PENTRU TRANSPUNEREA IN PRACTICA A STRATEGIEI SECTORULUI FERROVIAR

In evolutia traficului pe cele doua mijloace de transport, feroviar si auto, un rol deosebit il are **STATUL**. Statul are pirghiile necesare pentru echilibrarea celor doua piete de transport, feroviar si rutier.

Evolutia economiei romanesti si pretul motorinei, care avea in componenta pe langa pretul de rafinare, acciza si MTR (taxa solicitata pentru modernizarea drumurilor) introdusa prin Legea 118/1996 si abrogata odata cu abrogarea OG3/17.01.2003, a determinat o evolutie diferita pentru cele doua moduri de transport.

In intervalul 1996-2003, MTR a carei valoare era aproximativ egala cu acciza, a fost suportata numai de transportatorii rutieri, transportatorii feroviari beneficiind de restituirea acestei taxe.

Consideram ca aceasta masura a fost echitabila pentru cele doua moduri de transport avind in vedere ca transportatorii rutieri nu platesc taxa de acces pe infrastructura rutiera iar transportatorii feroviari platesc taxa de utilizarea infrastructurii feroviare, taxa care reprezinta 17,7% din totalul cheltuielilor cu exploatarea si este cu 33% mai mare decit cheltuiala cu combustibilul.

Tinind seama de importanta acordata traficului feroviar de catre Consiliul European care apreciaza avantajele legate de „mediul ecologic” si „descongestionarea soselelor” se impun in tara noastra masuri legislative care sa stimuleze dezvoltarea traficului feroviar.

Pentru reusita **PLANULUI NATIONAL DE DEZVOLTARE 2007-2013**, al cărui cadru institutional a fost stabilit prin **HG 1115/2004**, in sectorul feroviar este nevoie de resurse financiare proprii necesare finantarii obiectivelor propuse.

Analizand componenta costurilor in transportul feroviar, se constata ca suma cheltuita pentru combustibil reprezinta un procent de 13,1% din totalul cheltuielilor de exploatare.

In cazul transportului aerian si maritim, pretul combustibililor nu este grevat de accize.

In conditiile de mai sus, pentru o sustinere echitabila si echilibrata a tuturor modurilor de transport, propunem initierea unei masuri legislative care sa conduca la modificarea art. 201 din Codul Fiscal, aprobat prin Legea 571/2003, cu modificările și completările ulterioare, în sensul completarii cu un nou aliniat care sa cuprinda urmatoarele:

„c¹) produsele energetice livrate în vederea utilizării drept combustibil pentru motor pentru transporturile feroviare de călători, marfă și pentru locomotivele și utilajele folosite la revizia și întreținerea infrastructurii feroviare, altele decât transportul feroviar turistic în scop privat. Prin *transport feroviar turistic în scop privat* se înțelege utilizarea oricărui tren, de către proprietarul său sau de către persoana fizică sau juridică care o deține cu titlu de închiriere sau cu un alt titlu, în alte scopuri decât cele comerciale și în special altele decât transportul de persoane sau de mărfuri sau prestări de servicii cu titlu oneros ori pentru nevoile autoritățile publice;”

Aceasta scutire de la plata accizelor ar conduce la relansarea transportului feroviar prin posibilitatea micșorării tarifelor atat la transportul feroviar de calatori cit si la cel de marfa si ar constitui un sprijin important in perspectiva liberalizarii infrastructurii feroviare de la 01.01.2007, de cand transportul feroviar romanesc trebuie sa faca fata operatorilor de transport europeni carora li s-a deschis o poarta spre cucerirea unei noi piețe de transport.

Inițiatori,

Dep. Iulian Iancu – PSD

Dep. Antal Istvan – UDMR

Dep. Aurelia Vasile – PSD

Dep. Tudor Mătușa - PRM