

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 autorităților 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 marfă 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 inscris 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 FEROVIAI

În toate țările Uniunii Europene a existat tendința scăderii traficului feroviar în favoarea traficului auto, fapt ce a determinat, ținând seama de dezavantajele transportului auto, o serie de inițiative pentru revigorarea transportului feroviar. Inițiativele Uniunii Europene, sunt cuprinse în Directive ale CEE și vizează atingerea obiectivelor pe termen lung precum:

- creșterea volumului de marfuri pe calea ferată prin preluarea lor de la transportul rutier, având în vedere:
 - provocările legate de criteriile ecologice
 - descongestionarea soselelor
- liberalizarea graduală a transportului feroviar
- realizarea în următorii 25 de ani a pieței unice europene de transport feroviar, prin:
 - accesul operatorilor feroviari pe infrastructura în toate statele membre UE
 - realizarea interoperabilității sistemului feroviar transeuropean convenabil și de mare viteză
 - securitatea căilor ferate comune

MASURI PENTRU TRANSPUNEREA ÎN PRACTICĂ A STRATEGIEI SECTORULUI FEROVIAI

În evoluția traficului pe cele două mijloace de transport, feroviar și auto, un rol deosebit îl are **STATUL**. Statul are pirghiile necesare pentru echilibrarea celor două piețe de transport, feroviar și rutier.

Evoluția economiei românești și prețul motorinei, care avea în componență pe lângă prețul de rafinare, acciza și MTR (taxa solicitată pentru modernizarea drumurilor) introdusă prin Legea 118/1996 și abrogată odată cu abrogarea OG3/17.01.2003, a determinat o evoluție diferită pentru cele două moduri de transport.

În intervalul 1996-2003, MTR a cărei valoare era aproximativ egală cu acciza, a fost suportată numai de transportatorii rutieri, transportatorii feroviari beneficiind de restituirea acestei taxe.

Considerăm că această măsură a fost echitabilă pentru cele două moduri de transport având în vedere că transportatorii rutieri nu plătesc taxa de acces pe infrastructura rutieră iar transportatorii feroviari plătesc taxa de utilizare a infrastructurii feroviare, taxa care reprezintă 17,7% din totalul cheltuielilor cu exploatarea și este cu 33% mai mare decât cheltuiala cu combustibilul.

Ținând seama de importanța acordată traficului feroviar de către Consiliul European care apreciază avantajele legate de „mediul ecologic” și „descongestionarea soselelor” se impun în țara noastră măsuri legislative care să stimuleze dezvoltarea traficului feroviar.

Pentru reușita **PLANULUI NAȚIONAL DE DEZVOLTARE 2007-2013**, al cărui cadru instituțional a fost stabilit prin **HG 1115/2004**, în sectorul feroviar este nevoie de resurse financiare proprii necesare finanțării 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 atât 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