

Expunere de motive

În contextul Pactului climatic european, transportului feroviar (inclusiv prin asigurarea intermodalității) îi este rezervat un loc deosebit de important. Acest sector de altfel contribuie marginal la emisiile de gaze de seră, circa 0,5% din totalul sectorului transporturilor (acesta în sine reprezentând 25% din emisiile de gaze de seră totale ale Uniunii Europene)¹, iar tendința este de scădere. Obiectivele de etapă în vederea atingerii scopului de a avea o economie europeană neutră din punct de vedere climativ până în anul 2050 sunt în sine extrem de ambițioase.

UE și-a propus să reorienteze 75% din transportul intern de marfă efectuat în prezent pe cale rutieră către transportul feroviar și pe căile navigabile interioare², astfel ca traficul feroviar de marfă să se dubleze, în contextul dezvoltării sistemelor multimodale de transport și implementării de sisteme inteligente de management al traficului³. Este evident că se impun măsuri pregătitoare pentru ca o astfel de transformare să fie posibilă.

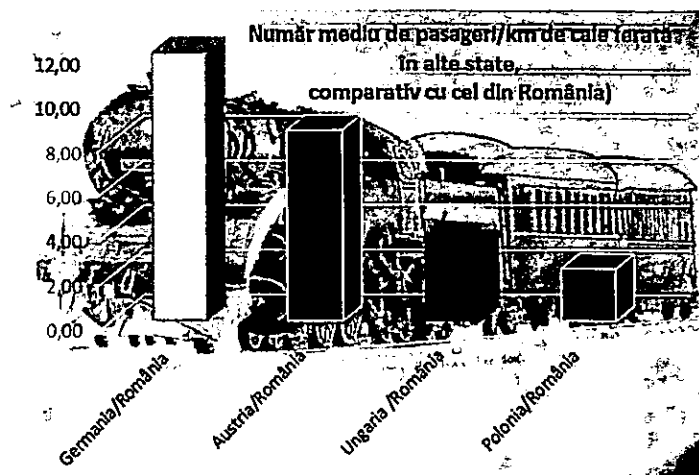
În România anului 1989 numărul pasagerilor transportați era de 430 de mii. În anul 2019 (datele pentru anul 2020 nu sunt relevante, fiind anul constrângerilor cauzate de pandemie) numărul lor s-a situat sub 70 de mii.

În anul 1989 mărfurile transportate pe calea ferată cântăreau 306 milioane de tone, în anul 2019 cantitatea a fost sub 60 de milioane de tone.

Începutul tranziției marcat de anul 1990 a surprins România cu peste 20 de mii km de cale ferată, între timp multe s-au închis, au rămas în exploatare cu circa 10 mii de km din care jumătate sunt linii interoperabile, iar dintre acestea numai 40% sunt electrificate.

Comparativ cu statele membre ale UE alese ca referință, dintre care două țări din foste bloc comunist, numărul de pasageri transportați per kilometru de cale ferată în grafic arată astfel:

	2011-2019 (medie)
Germania/România	11,99
Ungaria /România	3,36
Austria/România	8,51
Polonia/România	2,32



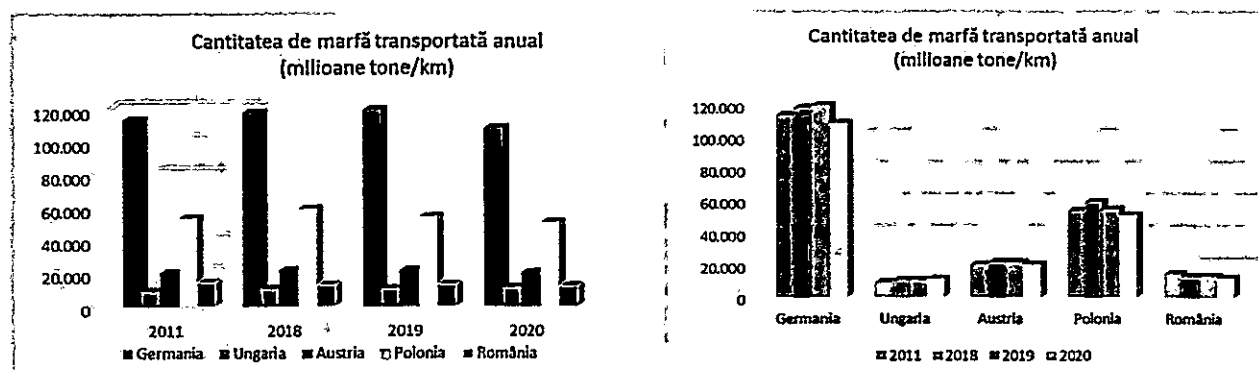
În ceea ce privește transportul de marfă, comparația cu alte state europene arată o subutilizare a transportului feroviar, mai ales ținând cont de faptul că

¹ Report - Fostering the railway sector through the European Green Deal
https://www.era.europa.eu/content/report-fostering-railway-sector-through-european-green-deal_en-Report%20-%20Fostering%20the%20railway%20sector%20through%20the%20European%20Green%20Deal.pdf

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2019%3A640%3AFIN>

³ <http://www.consiliulferoviar.ro/wp-content/uploads/2021/08/Studiu-Marfa-Varianta-publicare-site-29.07.2021.pdf>

România, spre deosebire de Austria și de Ungaria, dispune de port maritim și astfel de un avantaj major pentru dezvoltarea transportului intermodal și containerizat.



Ponderea transportului feroviar de marfă în total moduri de transport a scăzut constant: de la 20,4% în anul 2014 la 15,4% în anul 2018⁴, iar în 2019 a înregistrat 12%. În anul 2019 transportul rutier a deținut o pondere de 68%.

Scăderea numărului de călători transportați pe calea ferată, s-a realizat în detrimentul transportului rutier personal sau public de călători. Operatorii obțin venituri mai ridicate din transportul de pasageri pe trenurile de tip regio, compensând pierderile pentru transportul pe trenurile tip interregio. La veniturile operatorilor contribuie puternic compensațiile acordate prin contractele de servicii publice.

Potrivit datelor publicate de Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar⁵ pentru cei 23 de operatori activi, veniturile din activitățile de transport de marfă au crescut în 2019 față de anii 2018 și 2017, însă profitabilitatea activității a înregistrat o scădere cu 13%, în anul 2019 față de anul 2017, pe fondul majorării cheltuielilor cu combustibilii și a tarifului pentru utilizarea infrastructurii.

La substituirea preferinței pentru transportul rutier în detrimentul celui feroviar un factor care a erodat și mai puternic cererea pentru transportul feroviar a fost acordarea de avantaje fiscale. Astfel, prin Hotărârea Guvernului nr. 537/2014⁶, în perioada 2014-2017 s-a acordat transportatorilor economici care dețin licențe pentru efectuarea de transport rutier de persoane și/sau de mărfuri un ajutor de stat constând în restituirea din acciza datorată pentru motorina achiziționată a sumei de 40 de euro echivalent în lei/1000 litri. Bugetul prevăzut al schemei a fost de 1.971,4 milioane lei respectiv echivalentul a 416,08 milioane euro.

O schemă de ajutor de stat pe modelul celei acordate pentru sectorul rutier ar însemna degajarea de resurse pentru investiții în materialul rulant, în îmbunătățirea condițiilor de transport pentru pasageri. În acest mod, este posibilă stoparea tendinței de scădere a utilizării căii ferate pentru transportul călătorilor și a mărfurilor. Costurile implicate, la consumul total de motorină aferent anului 2019 al operatorilor de transport de circa 80 de milioane de litri ar

⁴ https://www.curtadeconturi.ro/uploads/0a750320/4038d53/73154717/c102aa38/1784c74f/d538238e/a623f795/85410e8/SINTEZA_CFR_MARFA_2020_FINAL.pdf

⁵ <http://www.consiliulferoviar.ro/wp-content/uploads/2021/08/Studiu-Marfa-Varianta-publicare-site-29.07.2021.pdf>

⁶ Hotărârea Guvernului nr. 537/2014 privind condițiile, procedura și termenele de restituire ca ajutor de stat a sumelor reprezentând diferența dintre nivelul standard al accizelor și nivelul accizelor diferențiat pentru motorina utilizată drept combustibil pentru motor, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 512 din 9 iulie 2014, cu modificările și completările ulterioare

însemna un efort bugetar anual de 134,1 milioane de lei, iar în patru ani de 536,4 milioane de lei. Comparat cu schema ajutorului de stat acordată transportatorilor rutieri, impactul bugetar este de 3,7 ori mai mic.

Constatând că transportul feroviar de persoane și de marfă este într-o criză profundă, ale cărei cauze rezidă pe de o parte în concurența transportului rutier, iar pe de altă parte din imposibilitatea acoperirii cheltuielilor din încasări,

Identificând ca una dintre soluții pentru creșterea competitivității transportului feroviar acordarea unei facilități prin care vor fi reduse costurile serviciilor furnizate de operatori,

Sesizând necesitatea susținerii acestui tip de transport în vederea stimulării pentru dezvoltare, fără de care țintele de decarbonare stabilite de Ununea Europeană pentru 2030 și, ulterior, pentru 2050, nu vor putea fi atinse

Considerând că aplicarea schemei de ajutor de stat va conduce la rezultatele preconizate în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025⁷, prin transferul către calea ferată a 30% din transportul rutier de mărfuri va fi realizată o economie totală la nivel național de cel puțin 3,65% din PIB

prezenta inițiativă legislativă propune instituirea unei scheme de ajutor de stat pentru sectorul feroviar constând în subvenționarea motorinei utilizate pentru transportul de bunuri și pasageri pe calea ferată.

Inițiatori,

Nr. crt.	Nume și prenume	Apartenența politică	Semnătură
1.	Benedek Zacharie	UDMR	
2.	Bende Sándor	UDMR	
3.	SERES DEWEJ	UDMR	
4.	GÁL KAROLY	UDMR	
5.	Anna Botond	UDMR	
6.	KOLESA'R KAROLY	UDMR	
7.	KELEMEN ATTILA	UDMR	
8.	Mihály Zoltán	UDMR	

⁷ aprobată prin HG nr. 985/2020 publicată la în Monitorul Oficial al României nr. 1236 din data de 16 decembrie 2020

**Inițiatori ai Propunerii legislative
pentru instituirea Programului de stimulare a transportului feroviar
de călători și/sau de marfă**

9.	CSEF EVA ANAREA	UDMR
10.	MÁCSAR LÓRÁNY-MARIKA	UDMR
11.	KÖNÖZEI CSABA	UDMR
12.	LADANYI JASZÓ-ZOLT	UDMR
13.	FARAGO PETRU	UDMR
14.	STABÓ ÖBÖN	UDMR
15.	NAGY STABOACS	UDMR
16.	TUROS CÖRÁND	UDMR
17.	KOVÁCS IRINA ELIZABETHA	UDMR
18.	NOVÁK CSABA-ZOLTÁN	UDMR
19.	CSÁSZÁR KÁROLY-ZOLT	UDMR
20.	HÁZSI GÁBOR	UDMR
21.	Füzy János János	UDMR
22.	ANTAL TÖRÖNT	UDMR
23.	ZAKARIÁS ZOLTÁN	UDMR
24.		
25.		
26.		
27.		
28.		