



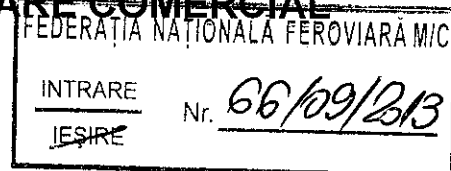
Capital Social 247330300 lei
C.U.I.: 11054537
Registrul Comerțului J40/9775/1998
B-dul Dinicu Golescu 38
Ro-010873 București, 1 România



DIRECȚIA JURIDICĂ ȘI RESURSE UMANE
Nr. J.2.2.1/1601/18.09.2013

Către

**FEDERAȚIA NAȚIONALĂ FEROVIAARA MIȘCARE COMERCIAL
REPREZENTANȚII SALARIAȚILOR**
- EPURE MARIAN
- URSEIU DAN



Urmare actului dumneavoastră nr. 156/09/2013, formulat în urma notificării intenției de a efectua concedieri colective la CFR Marfă, vă informăm că prin Hotărârea nr. 50/04.09.2013, Adunarea Generală a Acționarilor a aprobat proiectul Programului de Restructurare și Reorganizare și proiectul Programului de Concediere Colectiva, ce constituie Planul de Disponibilizare al CFR Marfă în sensul art. 1, alin. 2 din O.U.G. nr. 36/2013.

Conform aceleiași hotărâri AGA, directorul general al CFR Marfă a fost mandatat în vederea parcurgerii etapelor prevăzute de Legea nr. 53/2003, cu modificările și completările ulterioare (Codul Muncii) și O.U.G. nr. 36/2013, în scopul aplicării și implementării măsurilor prevăzute în proiectul Programului de Restructurare și Reorganizare și proiectul Programului de Concediere Colectiva ce constituie Planul de Disponibilizare al CFR Marfă în sensul art. 1, alin. 2 din O.U.G. nr. 36/2013.

Având în vedere prevederile legale susmenționate, precum și prevederile art. 69 (2) din Legea nr. 53/2003, cu modificările și completările ulterioare, CFR Marfă a formulat cu actul nr. 175/06.09.2013 notificarea intenției de a efectua concedieri colective în cadrul societății.

Totodată, având în vedere aspectele formulate de dumneavoastră în actul nr. nr. 156/09/2013, vă comunicăm punctual după cum urmează:

1. Măsurile propuse de dumneavoastră au fost permanent în atenția noastră, unele dintre ele fiind implementate la nivelul CFR Marfă, iar altele intra în competența altor instituții ale statului.

Referitor la "Stabilirea taxei de acces pe infrastructura feroviara la acelasi nivel cu taxa de acces pe infrastructura rutiera, pentru realizarea unei concurențe reale cu operatorii rutieri (actualmente taxa de acces pe infrastructura rutiera este de opt ori mai mica decât taxa de acces pe infrastructura feroviara)".

CFR Marfa susține această măsură, dar adoptarea acesteia nu este de competența sa. Pentru accesul pe infrastructura feroviara, societatea cheltuie cca. 16% din venituri. Reducerea taxei medii de acces pe infrastrutura, care pe primele 6 luni 2013 a fost de 14,6 lei/tren km, ar da posibilitatea societatii sa scada pretul serviciilor de transport pe care le ofera clientilor, ceea ce ar conduce la cresterea volumului de marfa atras la transport pe calea ferata si implicit la cresterea veniturilor si imbunatatirea rezultatelor economico-financiare.

Aceasta masura ar diminua cadrul concurential neloial existent in prezent intre modurile de transport rutier si feroviar, ar conduce la o tarificare echitabila a utilizarii infrastructurilor de transport, ar asigura si stimula transferul de pe sosea pe calea ferata a marfurilor care in mod rational, economic si ecologic trebuie transportate pe calea ferata cum ar fi: produsele de balastiera, marfurile periculoase etc.

Referitor la "Dezvoltarea traficului intermodal"

Transportul intermodal este un transport de viitor, cu efect minim asupra mediului inconjurator in comparatie cu transportul rutier. Pentru dezvoltarea acestui

mijloc de transport este nevoie de investitii in dotarea terminalelor cu utilaje si echipamente performante pentru manipularea tuturor tipurilor de containere si cutii mobile. In prezent, CFR Marfa nu dispune de sumele necesare pentru astfel de investitii.

Societatea a efectuat demersuri catre Ministerul Transporturilor, pentru promovarea unor acte legislative care sa sustina transportul intermodal prin:

- Introducerea de catre Compania Naționala de Drumuri a unor restricții in ceea ce privește circulația autovehiculelor rutiere grele, prin stabilirea unor tonaje maxime pe mijlocul auto in funcție de categoria de drum cu scopul de a proteja infrastructura rutiera si mediul înconjurător

- Introducerea de restricții de circulație pentru autovehiculelor rutiere grele in zilele de sâmbăta, duminica si sărbători legale (ca în Austria și Ungaria);

- Subvenționarea de către stat a acestui sistem de transport după modelul altor state europene unde acest sistem de transport este dezvoltat (Ungaria, Elveția, Slovacia, Slovenia, etc.)

Referitor la scutirea de la plata impozitului aferent profitului pe societate

CFR Marfa sustine aceasta propunere, dar adoptarea acestei măsuri nu este de competența societății.

Referitor la "Reducerea taxei de utilizare a infrastructurii cu până la 25% pentru trenurile de marfa cu circulație permanentă"

CFR Marfa este de acord cu aceasta masura, care ar conduce la scaderea costurilor societatii si la imbunatatirea rezultatelor financiare. Operarea trenurilor directe cu taxe de acces pe infrastructura mai mici, ar oferi societatii posibilitatea de a scadea pretul ofertelor de transport, ar atrage mai multi clienti la transportul pe calea ferata si ar conduce la cresterea veniturilor. Ca și în cazurile precedente adoptarea măsurii nu este de competența CFR Marfă.

Referitor la "Instituirea taxei preferentiale de utilizare a infrastructurii feroviare pentru transportul RO-LA"

CFR Marfa sustine aceasta propunere, având in vedere ca studiile au aratat ca din punct de vedere economic, in conditiile actuale, acest tip de transport este mai convenabil pe sosea decât pe calea ferata.

La nivel national, a fost initiat Proiectul de sustinere a serviciilor de transport combinat insotit cu fonduri de la Administratia Fondului de Mediu.

In acest scop, Administratia Fondului de Mediu a elaborat:

- SCHEMA DE AJUTOR DE STAT privind transportul combinat de tip RO – LA în România, care prevede o intensitate maxima a subventiilor de 60% din costul total al transportului combinat insotit, precum si bugete de 6 milioane de euro in primul an, 10 milioane de euro in al doilea an, respectiv 14 milioane euro in al treilea an;

- Justificarea intensitatii de 60% pentru ajutor de stat RO- LA

- Ghidul de finantare a programului vizand transporturile de tip Ro-La.

In luna martie 2012, autoritatile române au transmis Comisiei Europene, spre analiza, in cadrul procesului de pre-notificare, un material prin care se intentioneaza instituirea unei scheme de ajutor de stat pentru finantarea transportului combinat de tip RO-LA in România. In luna aprilie 2013, au fost transmise noi argumente pentru justificarea intensitatii de 60% pentru ajutor de stat RO-LA.

Expertii europeni se afla in faza de elaborare a notei finale de evaluare a cazului. Nota de prezentare va fi inaintata vicepresedintelui Comisiei Europene la inceputul lunii septembrie 2013.

Actele normative privind introducerea schemei de finantare vor putea fi adoptate numai dupa ce Comisia Europeana va aproba intensitatea de 60 % si schema de finantare. Ca și în cazurile precedente adoptarea măsurii nu este de competența CFR Marfă.

Referitor la „Acordarea de reduceri sau scutiri de taxe si impozite pentru societatile care isi desfasoara activitatea in domeniul transportului combinat si acordarea de subventii cailor ferate in domeniul transportului combinat din

surse externe nationale si locale (mai ales pentru transportul combinat de tip RO-LA)”

CFR Marfa sustine aceasta propunere, dar adoptarea acestei măsuri nu este de competența societății.

Referitor la “Renegocierea contingentelor de autorizatii rutiere gratuite, pentru tranzit România și acordarea autorizațiilor rutiere cu scutire de plata a taxelor de drum conditionat cu utilizarea relatiilor RO-LA”.

CFR Marfa sustine aceasta propunere, dar adoptarea acestei măsuri nu este de competența societății.

Referitor la “Modernizarea parcului de material rulant (locomotive si vagoane)”

CFR Marfa isi propune sa intreprinda actiuni de modernizare din surse proprii a parcului de vagoane si locomotive, pentru a-l mentine la un nivel si intr-o structura care sa asigure desfasurarea eficienta a activitatii de exploatare.

➤ **Vagoane**

Având in vedere ca nu dispune de sumele necesare pentru modernizarea intregului parc de vagoane, societatea are in vedere potentialul existent pe piete si grupe de marfa, pentru care societatea are un parc prea mic fata de cerere.

Astfel, CFR Marfa isi propune sa directioneze sumele pentru investitii in repararea cu modernizare si transformarea a:

- **100 vagoane Faccs in Faccps** (vagon descoperit, autodescator, pentru descarcarea prin gravitatie a pietrei sparte) si utilizarea vagonului la lucrarile de intretinere si refactie a caii.

Efortul financiar pentru aceasta investitie va fi de **0,57 mil euro**;

- **50 vagoane Eacs in Eaos** (vagon descoperit cu plenseu fix cu descarcare mecanizata sau manuala prin usile laterale) si utilizarea acestui tip de vagon la transportul fierului vechi, materialelor si laminatelor lungi, bustenilor, produselor agricole.

Efortul financiar pentru aceasta investitie va fi de **0,60 mil euro**;

➤ **Locomotive**

CFR Marfa are in vedere continuarea in anul 2013 a programelor de modernizare a locomotivelor electrice de 5.100 Kw si diesel electrice de 2.100 CP, cu urmatoarele avantaje in exploatare:

- prelungirea duratei normale de functionare a acestora cu 18 ani;
- aducerea locomotivelor vechi la parametrii functionali ai locomotivelor de ultima generatie cu un volum de cheltuieli de numai 15-30% din valoarea unei locomotive noi;
- fiabilitate sporita, cu efect in scaderea cheltuielilor de intretinere si exploatare, extinderea ciclului de revizii si reparatii.

CFR Marfa are planificat in anul **2013** repararea cu modernizare a :

- **3 locomotive electrice LE de 5.100 Kw** pe partea serviciilor auxiliare si a circuitelor de forta; efortul financiar pentru aceasta investitie va fi de **2 mil euro**.

- **2 locomotive diesel-electrice LDE de 2.100 CP** pe partea serviciilor auxiliare; efortul financiar pentru aceasta investitie va fi de **0,61 mil euro**.

Referitor la “exercitarea nediscriminatorie pentru toți operatorii de transport feroviar de marfă a atribuțiilor AFER, în legătură cu controlul respectării normelor și reglementărilor privind desfășurarea de activități de transport pe calea ferată”

CFR Marfa sustine aceasta propunere, dar adoptarea acestei măsuri nu este de competența societății.

Referitor la “susținerea financiară a societății prin majorarea capitalului social”

Conform prevederilor O.G. nr. 61/2013, toate datoriile societății către bugetul consolidat au fost transformate în acțiuni, majorându-se capitalul social al CFR Marfă.

Referitor la "reevaluarea, in ansamblu, a politicii tarifare pe distante scurte si lungi si pe grupe de marfuri

CFR Marfa concurata de alte moduri de transport cat si de ceilalti operatori feroviari cu licente valabile in Romania a dezvoltat o politica de vanzari care urmareste sporirea volumului prestatilor de transport, prin transmiterea catre clienti a unor oferte cu preturi si cu conditii comerciale avantajoase pentru acestia.

In cazul in care oportunitatea transporturilor merita o analiza amanuntita se face analiza si evaluarea transporturilor si se pot acorda oferte in functie de costul generat de conditiile concrete de derulare (relatie, marfa, fel vagon utilizat, incarcatura pe vagon, mod de derulare, caracteristicile infrastructurii, sistem de tractiune etc), incercand ca ofertele sa fie competitive in raport cu cele ale principalilor concurenti ai CFR Marfa.

Mentionam ca , in ceea ce priveste concurentii feroviari ai CFR Marfa, acestia manifesta interes major pentru trenurile complete, alte moduri de derulare precum vagoanele izolate si grupurile de vagoane fiind costisitoare pentru acestia. CFR Marfa este dezavantajata si de faptul ca, multi dintre clienti solicita oferte de prèt si comerciale de la CFR Marfa, care ulterior constituie baza negocierilor acestor clienti cu alti operatori privati.

Referitor la simplificarea procedurilor de incheiere a contractelor de transport

Contractele de plata centralizata se pot incheia la solicitarea clientilor si intr-o zi in situatia in care acestia depun toate actele solicitate la incheierea contractului (acte de indentificare firma, instrumente de garantare,imputerniciri pentru semnari etc).

Mentionam ca valoarea garantiilor si instrumentele de garantare utilizate asigura pe de o parte acoperirea riscurilor legate de neefectuarea platilor iar pe de alta parte, sa nu conduca la cheltuieli importante din partea clientilor care i-ar putea determina, din acest motiv, sa renunte la serviciile CFR Marfa si sa se orienteze catre alti operatori de transport sau alte moduri de transport.

Consideram ca masurile luate la incheierea contractelor sunt necesare pentru a evita riscul efectuarii unor transporturi si neplata prestatilor respective.

Referitor la orientarea activitatii tuturor salariatilor cu pregătire comercială și marketing

Este o sarcina permanenta a respectivilor salariati .

Fiind o vanzare de servicii se incearca gasirea impreuna cu potentialii clienti a unei solutii viabile pentru situatia acestora.

Este foarte important ca nu numai personalul cu atributii comerciale si de marketing, ci intreg personalul sa se orienteze si sa-si armonizeze eforturile in vederea obiectivului comun: atragerea si satisfacerea clientilor.

Referitor la "Eliminarea accizei si a taxei de drum la achizitia de combustibil, masura aplicata operatorilor de transport naval si aerian".

CFR Marfa sustine aceasta propunere. Scutirea de la plata accizei pentru produsele energetice utilizate drept combustibil de operatorii de transport naval si aerian, deformeaza cadrul concurential de pe piata transporturilor de marfa, in favoarea acestor moduri de transport. Ca și în cazurile precedente adoptarea măsurii nu este de competența CFR Marfă.

Referitor la "Reglementarea achizitiei de energie de pe piata libera"

CFR Marfa sustine aceasta propunere, ca o masura care ar conduce la scaderea cheltuielilor cu energia electrica pentru tractiune.

In urma acordurilor de finanțare încheiate cu BERD și FMI, CNCF"CFR" – SA și-a asumat obligatia sa asigure achizitionarea întregii cantități de energie electrică necesară sistemului national feroviar din România, prin intermediul SC "Electricizare CFR" – SA, de pe piata deschisă de energie electrică OPCOM. Aceasta masura va fi pusa in aplicare dupa stingerea arieratelor CFR la furnizorii actuali de energie electrică.

2. Referitor la numărul și categoriile de salariați care vor fi afectați de concediere vă comunicăm că acestea au fost stabilite ținând cont de condițiile economice și de exploatare prezentate în Notificarea transmisă către dumneavoastră.

De asemenea, în conformitate cu prevederile art. 69 (2) din Legea nr. 53/2003, cu modificările și completările ulterioare, în continuarea consultărilor cu organizațiile sindicale demarate conform procesului verbal din data de 15.07.2013, vă invităm pentru consultări la sediul CFR Marfă din B-dul Dinicu Golescu nr. 38, în data de 24 septembrie 2013, ora 11⁰⁰.

3. Referitor la **“Criteriile de stabilire a ordinii de prioritate la concediere potrivit legii și contractului colectiv de muncă”**, vă aducem la cunoștință că aceste criterii respectă întocmai prevederile Legii nr. 53/2003 – Codul Muncii, precum și ale Contractului Colectiv de Muncă 2012-2014 al CFR Marfă, încheiat între reprezentanții CFR Marfă, pe de o parte, și reprezentanții Federației Naționale Feroviare Mișcare/Comercial și ai Alianței Federațiilor Tehnice Feroviare, precum și reprezentanții salariaților, pe de altă parte.

4. Administrația își manifestă în continuare disponibilitatea pentru continuarea consultărilor în vederea limitării numărului concedierilor, cu respectarea prevederilor legale și a Contractului Colectiv de Muncă 2012-2014 al CFR Marfă.

5. Conform alin. (1) al art. 1. din O.U.G. nr. 36/2013, de măsurile de protecție socială beneficiază persoanele disponibilizate prin concedieri colective efectuate în baza unui plan de disponibilizare, din cadrul unor societăți naționale, regii autonome, companii naționale și societăți comerciale cu capital majoritar de stat, institute naționale de cercetare-dezvoltare, precum și al societăților comerciale și regiilor autonome subordonate autorităților administrației publice locale.

Ordonanța Guvernului nr. 29/2013, modifică și completează Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 36/2013, astfel că venitul de completare se acorda numai persoanelor disponibilizate în condițiile stabilite de acest act normativ persoanelor disponibilizate prin concedieri colective efectuate în baza planurilor de disponibilizare din cadrul operatorilor economici reclassificați în sectorul administrației publice conform listei publicate de Institutul Național de Statistică.

Menționăm că CFR Marfă S.A. a formulat o solicitare către Institutul Național de Statistică pentru a ni se comunica dacă societatea este inclusă în lista operatorilor economici reclassificați în sectorul administrației publice.

**DIRECTOR GENERAL,
Dragoș Alexandru DRĂGHICI**

