

# GUVERNUL ROMÂNIEI



## MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

CABINET SECRETAR DE STAT

București *LF* /11 / 2012  
Nr. 46788, 47673

### FEDERAȚIA NAȚIONALĂ FERROVIARĂ MIȘCARE COMERCIAL Domnului președinte Gheorghe Frățică

Referitor la adresele nr.195 și 193/P/2012, înaintate conducerii ministerului, respectiv Guvernului României, în urma analizei, vă transmitem următoarele:

- Referitor la "elaborarea unei Strategii de dezvoltare durabilă a sectorului feroviar"  
CNCF "CFR"-SA are în faza de proiect o *Strategie de operare și dezvoltare a infrastructurii feroviare pentru perioada 2012-2020*, care ia în considerare inițiativele internaționale în domeniu, respectiv propunerile de rețea TEN-T globală și centrală și implementarea Coridorului 7 Orient, ca parte a Regulamentului 913/2010 privind introducerea Coridoarelor de Transport Feroviar de Marfă.  
În strategie sunt prevăzute proiectele de modernizare a infrastructurii feroviare gestionate de CNCF "CFR"-SA la parametri tehnici impuși de acordurile internaționale în vigoare, cu prioritate a celor care vizează secțiuni din coridoarele de transport pan-europene și din restul rețelei centrale TEN-T.  
De asemenea, CNCF "CFR"-SA susține în mod constant atât alocarea sumelor necesare reabilitării și modernizării infrastructurii feroviare prin alocații de la buget, care să asigure diferența dintre venituri și cheltuielile de administrare, cât și introducerea bugetării multiple.
- Referitor la PROPUNERI CU APLICABILITATE ÎN PLAN ECONOMIC  
*Alin.1 - CNCF "CFR"-SA consideră necesară completarea propunerii federației cu: „alocarea sumelor necesare reabilitării, modernizării și reparației infrastructurii feroviare, în vederea asigurării siguranței circulației conform prevederilor instrucțiunale și legislației în vigoare, respectiv a angajamentelor asumate prin Contractul de Performanță încheiat de CNCF "CFR"- SA cu MTI, printr-o bugetare multianuala care sa asigure ...”*  
Vă informam că în vederea elaborării programelor specifice domeniului de activitate al CNCF "CFR"-SA, ce vor fi derulate pe perioada 2013-2016, Ministerului Transporturilor și Infrastructurii a comunicat fondurile alocate precum și eșalonarea pe ani a finanțării programelor astfel :

Denumire indicator	Propuneri 2013	Estimări 2014	Estimări 2015	Estimări 2016
Întreținerea infrastructurii feroviare	800.000	853.457	866.986	874.694
Reparații curente la infrastructura feroviară publică	80.879	80.879	80.879	
<b>Total</b>	<b>880.879</b>	<b>934.336</b>	<b>947.865</b>	<b>874.694</b>

Alocarea anuală, de la bugetul de stat, a sumelor necesare pentru reparații curente și pentru mentenanța infrastructurii feroviare, reprezintă, în opinia CNCF "CFR"- SA, singura modalitate de stopare a degradării infrastructurii și de asigurare a premiselor pentru îmbunătățirea stării infrastructurii feroviare.

– alin.2 – „Accelerarea absorbției fondurilor europene nerambursabile destinate transportului feroviar astfel încât România să se plaseze în interiorul proiectelor feroviare europene și nu în afara acestora”

Începând cu august 2012 au demarat lucrările Consiliului Consultativ pentru POS-T 2014-2020, în vederea includerii în acest nou program a proiectului de reînnoire a materialului rulant pentru transportul de călători, la care participă și CFR Călători. În același timp, în anul 2013 CFR Călători va parcurge etapele pregătitoare necesare proiectului (studiul de fezabilitate și specificația tehnică), în vederea înaintării acestuia către Autoritatea de Management a POS-T.

– alin.3 – Analizând soluțiile identificate pentru prevenirea devastărilor și furturilor, cu tendință clară de escaladare, care atentează la siguranța circulației trenurilor, CNCF "CFR"- SA consideră că singura soluție sustenabilă este includerea acestor obiective feroviare cu risc ridicat de furturi și devastări în HG nr. 1486/2005 privind asigurarea pazei și protecției obiectivelor, bunurilor și valorilor cu efective de jandarmi, respectiv completarea Anexei 1.

Această soluție a fost transmisă în luna octombrie a acestui an, la Direcția Feroviară ca proiect de modificare a HG nr. 1486/2005 privind asigurarea pazei și protecției obiectivelor, bunurilor și valorilor cu efective de jandarmi, iar în prezent se regăsește în procesul de dezbatere publică.

– alin.4 – „Asigurarea compensațiilor corespunzătoare diferențelor dintre tarifele practice și costurile reale de transport feroviar de călători, la nivelul necesarului, nivel analizat și din perspectiva comparativă cu celelalte state membre ale Uniunii Europene”

Anual, CFR Călători comunică ordonatorului principal de credite (MTI) compensația necesară pentru acoperirea diferenței dintre costurile reale de transport și tarifele stabilite cu avizul autorităților publice competente, valoarea compensației necesare fiind cuprinsă și în contractul de servicii publice.

Ulterior, nivelul aprobat al acesteia depinde de prioritățile de finanțare ale Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

– alin.5 – „Reevaluarea contractelor de servicii publice încheiate cu operatorii privați care să asigure subvenția necesară transportului public de călători pe baza unei analize severe a costurilor necesare asigurării serviciului public la nivelul stabilit și la standarde de calitate, care să reflecte în mod corect corelația cu prețul plătit de călători ( la unii operatori privați nivelul subvenției asigură până la 90% din totalul veniturilor acestora!)

și alin.6 – ”definitivarea potrivit legii, a unui contract de activitate al CFR Călători care să prevadă obligațiile acesteia în asigurarea serviciului public și să garanteze programele de dotare și modernizare la nivelul necesarului, ce vor fi finanțate de bugetul statului, ca deținător al capitalului”

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 este cel care reglementează atribuirea contractelor de serviciu public în domeniul transportului public de călători rutier și feroviar, precum și modul în care autoritatea competentă trebuie să remunereze în mod corect și echitabil prin compensație toate

activitățile din cadrul Obligației de Servicii Publice (PSO), stabilite prin Contractul de Servicii Publice (PSC), semnat cu fiecare întreprindere feroviară.

Punctul 27 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede că, în cazul atribuirii directe și în cazul normelor generale, parametrii de compensare ar trebui să fie stabiliți în așa fel încât compensația să fie adecvată și să reflecte o "dorință de eficiență și calitate a serviciilor". Acest lucru înseamnă că, prin mecanismul de compensare, autoritatea competentă ar trebui să încurajeze furnizorii de servicii să devină mai eficienți, prin furnizarea nivelului necesar și a calității serviciului cu cele mai puține resurse posibile.

Normele privind compensațiile din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 lasă o libertate anumitor autorități competente pentru a elabora scheme de stimulare pentru furnizorul de serviciu public. Totuși, aceștia au obligația "de a promova menținerea sau dezvoltarea conducerii efective de către operatorul de serviciu public, care poate fi obiectul unei evaluări obiective", ceea ce implică faptul că sistemul de compensare trebuie să fie proiectat în așa fel încât să asigure cel puțin o anumită îmbunătățire a eficienței operatorului de-a lungul timpului.

Comisia intenționează să favorizeze o evaluare „ex-ante” a nivelului de compensare pentru PSO având la baza principiile generale stabilite de EC cu privire la „serviciile de interes economic generale” așa cum este și transportul feroviar de călători. O astfel de abordare necesită eforturi speciale pentru operatori, cu privire la reducerea costurilor și creșterea calității serviciilor, dar generează efecte pozitive asupra cotei de piață a transportului feroviar. De asemenea, trebuie subliniat faptul că pentru CFR Călători, operator național cu capital integral de stat, nu se poate vorbi despre o creștere a calității serviciilor și îndeplinirea standardelor de interoperabilitate pentru materialul rulant *fără susținerea financiară corespunzătoare din partea statului, în cadrul PSC.*

Având în vedere cele de mai sus, se poate concluziona că, pentru asigurarea unui climat juridic și economic corect pentru toți operatorii de transport feroviar de călători, rolul esențial este deținut de către autoritatea competentă, care aplică politica statului, în condițiile respectării reglementărilor europene în domeniu.

– *alin.7 – „Acoperirea, pentru exercițiul financiar al anului 2012, a diferenței dintre veniturile și cheltuielile CFR Călători (296 mil.lei) prevăzută prin aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli pe anul 2012”*

Ca urmare a discuțiilor avute cu reprezentanții FMI în perioada 25 ianuarie - 03 februarie 2012 s-a convenit întocmirea unui buget realist, context în care a fost aprobat un buget de venituri și cheltuieli pentru anul 2012 cu o pierdere de 296 mil.lei, urmând a se identifica ulterior posibilități de acoperire a pierderii.

Pe întreg parcursul anului 2012, CFR Călători a solicitat Ministerul Transporturilor și Infrastructurii suplimentarea subvenției cel puțin cu suma care să permită echilibrarea Bugetului de Venituri și Cheltuieli aprobat.

De asemenea, suplimentarea subvenției cu suma necesară pentru echilibrarea bugetului de venituri și cheltuieli pe anul 2012, a reprezentat una dintre măsurile incluse în Memorandumul de Înțelegere cu FMI, respectiv: „Identificarea împreună cu MFP a posibilităților de acordare a unor compensări în cuantum de 300 milioane lei pentru echilibrarea bugetului pe 2012 până la finele lunii iunie 2012”.

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în calitate de ordinator principal de credite, a solicitat Ministerului Finanțelor Publice, cu prilejul celor 2 rectificări bugetare, suplimentarea subvenției necesare pentru CFR Călători, așa cum a fost prevăzut în BVC-ul aprobat pe anul 2012. Cu prilejul celei de-a doua rectificări bugetare, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a prezentat, în ședința de guvern din data de 10.11.2012, atât execuția bugetară, cât și necesarul de finanțare până la finele anului 2012, printre care se regăsește și S.N.T.F.C. ”CFR Călători” S.A.

Se anexează cele două solicitări către Ministerului Finanțelor Publice.

– *alin.8 – eliminarea accizei la achiziția de combustibil.* CFR Marfă a făcut, în decursul timpului, propuneri de modificare a art. 206<sup>60</sup>, alin. (1) din Codul fiscal, în sensul aplicării aceluiași regim, în ceea ce privește scutirea de la plata accizelor pentru produsele energetice livrate în vederea utilizării

drept combustibil pentru transportul feroviar, așa cum este prevăzut pentru transportul aerian și maritim.

– *alin.9 – “Reglementarea achiziției de energie electrică de pe piața liberă, măsură care ar conduce la reducerea cu până la 30% a cheltuielilor cu energia”*

CFR Călători a avut în vedere, la fundamentarea bugetului de venituri și cheltuieli, reducerea cheltuielilor cu energia electrică cu 25%, începând cu luna iulie 2012, ca urmare a liberalizării pieței de energie electrică, ipoteza care nu a putut fi aplicată până în prezent, ceea ce va conduce la depășirea cheltuielilor la acest capitol în anul 2012.

Legislația actuală nu se aplică instalațiilor electrice montate pe vehicule ( Legea energiei 123/2012, art.1,alin.2);

CFR Călători nu are la momentul actual posibilitatea tehnică de a determina consumurile orare pe substații de tracțiune (Legea Energiei nr.123/2012, art.61, alin.5 și Ordinul ANRE 73/2009) pentru transmiterea prognozelor orare către furnizorul de energie electrică, fapt ce împiedică achiziția de energie electrică de pe piața liberă.

Măsura precizată este cuprinsă în cadrul măsurilor monitorizate cu FMI/BM și CE în vederea realizării sale prin intermediul S.C. ”Electrificare CFR” SA. Până în acest moment S.C. ”Electrificare CFR” SA a întreprins toate formalitățile și a obținut toate avizele în vederea achiziționării de energie electrică de pe piața liberă prin intermediul SC OPCOM SA. Îndeplinirea acestei măsuri este dependentă de achitarea de către CNCF ”CFR” SA a datoriilor către furnizorii de energie electrică. Termenul maximal, asumat de către CNCF ”CFR” SA în acest sens, este luna iunie 2013.

– *alin.10 – “Crearea cadrului legislativ necesar constituirii unei societăți de tip holding pentru sectorul feroviar care să includă CFR SA și filialele acesteia, CFR Călători SA, CFR Marfă SA și filialele acesteia”*

Având în vedere că, până în prezent, legislația română nu a stabilit cadrul pentru constituirea societăților tip holding, nu au putut fi demarate procedurile pentru organizarea unei astfel de unități la nivelul Căilor Ferate Române.

#### • Referitor la PROPUȘNERI CU APLICABILITATE ÎN PLAN SOCIAL

– *alin.1 – „promovarea unui proiect de act normativ pentru modificarea Legii nr.263/2010, privind sistemul unitar de pensii publice, în sensul recunoașterii perioadelor lucrate în grupele I și a II-a de muncă anterior datei de 01.04.2001, respectiv în sensul asigurării posibilității de reluare a metodologiei de încadrare a locurilor de muncă în condiții speciale”*

Legea nr.263/2010 privind sistemul unitar de pensii publice, reglementează la art.158 că ”perioadele de vechime în muncă realizate în grupele I și a II-a de muncă până la data de 1 aprilie 2001 constituie stagiul de cotizare în condiții deosebite, în vederea reducerii vârstelor de pensionare, cu excepția celor realizate în activitățile care, conform prevederilor art.30 alin.(1) – din lege – sunt încadrate în condiții speciale”.

În concluzie, față de solicitarea dumneavoastră, precizăm că nu este cazul promovării unui act normativ pentru modificarea legii.

Potrivit prevederilor HG nr.1025/2003 privind metodologia și criteriile de încadrare a persoanelor în locuri de muncă în condiții speciale, locurile de muncă în condiții speciale reprezintă acele locuri de muncă unde există factori de risc profesional, care, prin natura sarcinii de muncă și a condițiilor de realizare a acesteia, conduc în timp la reducerea prematură a capacității de muncă, îmbolnăviri profesionale și la comportamente riscante în activitate cu urmări grave asupra securității și sănătății angajaților și/sau a altor persoane.

Nominalizare va fi realizată împreună cu sindicatele reprezentative potrivit legii sau, după caz, cu reprezentanții angajaților, în cadrul comitetului de securitate și sănătate în muncă.

Până în momentul de față societățile feroviare nu au fost sesizate de FNFMC asupra necesității ca unele locuri de muncă să fie expertizate din punct de vedere tehnic pentru

identificarea eventualilor factori de risc, care nu pot fi înlăturați și care să justifice încadrarea acestora în condiții speciale.

– *alin.2 – „ promovarea unui act normativ prin care sa se aprobe Statutul personalului feroviar”*  
In vederea promovării Statutului personalului feroviar, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii solicită societăților feroviare elaborarea unor propuneri în concordanță cu legislația în vigoare

– *alin.3 – „ promovarea unui amendament la Legea nr.283/2011, prin care salariații feroviar și membrii acestora de familie, precum și pensionarii proveniți din sistemul feroviar să beneficieze de dreptul consacrat de călătorie gratuită pe calea ferată”*

Legea nr.283/2011 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.80/2010 pentru completarea art.11 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.37/2008 privind reglementarea unor măsuri financiare în domeniul bugetar conține prevederi valabile numai pentru anul 2012.

CFR Călători a transmis în data de 26.09.2012 un proiect de ordin pentru aprobarea metodologiilor de aplicare a prevederilor Ordonanței Guvernului nr.112/1999 privind călătoriile gratuite în interes de serviciu și în interes personal pe căile ferate române, republicată, proiect care cuprinde drepturile de călătorie ce au fost acordate anterior Legii nr.283/2011.

CFR Călători a transmis în data de 08.10.2012 către MTI - Direcția Feroviară un proiect de Lege pentru modificarea Ordonanței Guvernului nr.112/1999, care a fost supus dezbaterii publice și care își urmează circuitul legislativ.

– *alin.4 – „ Revenirea treptată, începând cu anul 2013, la veniturile salariale înregistrate în anul 2009, venituri salariale care au fost diminuate prin suspendarea unor drepturi salariale ca urmare a efectelor crizei economice mondiale”*

Revenirea la veniturile salariale la nivelul anului 2009 reprezintă un deziderat și pentru conducerea societăților feroviare. In plan real, realizarea acesteia se corelează cu bugetul de venituri și cheltuieli al societăților.

- Referitor la “Privatizarea CFR Marfă”

- 1. Mărimea pachetului de acțiuni propus a fi oferit la vânzare:**

În contextul celor prevăzute în proiectul Strategiei de privatizare a CFR Marfă întocmit de către consultantul de privatizare aflat sub contract cu M.T.I., propunerea F.N.F.M.C. de oferire la vânzare a unui pachet minoritar de acțiuni de maxim 25% din capitalul social al CFR Marfă, într-o primă etapă, urmată de vânzări ulterioare care să nu depășească 49% din capitalul social, vine în contradicție cu principalele avantaje relevate de consultant în cazul vânzării unui pachet de 100% din acțiunile CFR Marfă.

Enumerăm mai jos câteva astfel de avantaje:

- Vânzarea unui pachet de 100% din acțiunile existente (inclusiv acțiunile care ar rezulta în urma conversiei datoriei CFR Marfă față de bugetul de stat și a unei părți din datoria față de C.N. CFR S.A.) vine în întâmpinarea obiectivului principal al M.T.I., respectiv acela de maximizare a prețului tranzacției de privatizare;
- Vânzarea unui pachet de 100% din acțiunile CFR Marfă va fi în conformitate cu obiectivul cuprins în H.G. nr. 1030/2008, pentru aprobarea Strategiei sectoriale pe termen mediu pentru descentralizarea în cadrul M.T.I., referitor la privatizarea activităților cu caracter comercial desfășurate de societățile aflate sub autoritatea ministerului;
- Vânzarea unui pachet de 100% din acțiunile CFR Marfă va conduce la maximizarea primei de control total pe care investitorii vor fi dispuși să o plătească peste valoarea de piață a societății, în vederea dobândirii acestei poziții de control total.
- Vânzarea unui pachet de 100% din acțiunile CFR Marfă va veni în întâmpinarea așteptărilor investitorilor strategici, dat fiind faptul că din structura de acționariat a societății nu vor mai face parte și acționari minoritari.

Activitatea CFR Marfă prezintă o serie de aspecte negative care nu pot fi neglijate în cadrul procesului de privatizare, astfel:

- cota de piață în scădere în favoarea operatorilor privați de transport feroviar de marfă;
- parc învechit de material rulant;
- litigii a căror pierdere poate avea consecințe negative asupra activității și patrimoniului Societății;
- posibilitatea producerii unor ajustări negative ale activelor Societății precum și limitări cu privire la schimbări ale controlului (ca urmare a eventualei aplicări a clauzelor din contractele de finanțare);
- capitaluri proprii accentuat negative.

În acest context, CFR Marfă necesită o reorganizare semnificativă în scopul îmbunătățirii competitivității sale, având nevoie de investiții semnificative pentru a-și moderniza și eficientiza operațiunile existente, fapt ce reclamă atragerea unui investitor strategic de calibrul.

În plus, Societatea necesită sprijin în anumite direcții strategice de dezvoltare, cum ar fi de exemplu orientarea către clienți, completarea ofertei de servicii, creșterea productivității și profitabilității, îmbunătățirea structurii de finanțare a activității operaționale, introducerea unor principii solide de guvernare corporativă și în general consolidarea per ansamblu a Societății pentru a putea face față condițiilor unei piețe concurențiale, obiective ce nu pot fi realizate într-o formulă de acționariat dispersat.

## **2. Criteriile de precalificare ce vor fi cuprinse în Dosarul de prezentare a CFR Marfă S.A.:**

La pct. 3. "*Metoda de privatizare*" din proiectul Strategiei de privatizare a CFR Marfă, elaborat pe baza raportului consultantului de privatizare, se precizează că prin *Dosarul de prezentare* vor fi stabilite criteriile de precalificare a ofertanților la licitația cu strigare, care vor consta în:

- experiență relevantă în domeniul transportului feroviar de marfă și capabilități operaționale;
- capabilități financiare care să demonstreze posibilitatea preluării și dezvoltării unei noi afaceri.

Criteriile de precalificare de mai sus vor fi enunțate și cuantificate în cadrul *Dosarului de prezentare* și vor fi publicate în oferta de vânzare (*Anunțul publicitar*).

### **a) *Prezentarea de către ofertant a unui Plan de afaceri și dezvoltare pe termen scurt, mediu și lung:***

Criteriul formulat/propus de către F.N.F.M.C., respectiv prezentarea de către ofertant a unui plan de afaceri și dezvoltare pe termen scurt, mediu și lung, construit pentru CFR Marfă, nu poate intra în categoria criteriilor de precalificare, în primul rând pentru că acesta nu conține elemente globale cuantificabile, în funcție de care M.T.I. să poată realiza trierea prealabilă a potențialilor ofertanți.

Considerăm însă că, în baza prevederilor Strategiei de privatizare și a mandatului acordat M.T.I. pentru realizarea acesteia, cuprinse la pct. 3 al proiectului, respectiv a faptului că prin *Dosarul de prezentare* vor fi stabilite unele condiții speciale, este oportună și posibilă includerea în *Dosarul de prezentare* a obligației potențialilor ofertanți de a prezenta un Plan de afaceri care să permită vânzătorului cunoașterea strategiei ofertantului în legătură cu funcționarea / dezvoltarea viitoare a companiei.

Planul de afaceri, va putea conta în faza de precalificare numai ca document în sine, prezentat ca și condiție impusă pentru etapa respectivă.

### **b) *Prezentarea de către ofertant a calendarului investițional întocmit pentru cel puțin următorii 5 ani:***

Conform regulilor și tehnicii de întocmire a Planului de afaceri, acesta va cuprinde în mod evident elemente referitoare la investiții / modernizare preconizate cel puțin pentru următorii 5 ani, proiecții financiare, viziuni, strategii, analize de piață, concurență, dinamica profitabilității, etc.

*c) **Prezentarea de către ofertant a politicilor preconizate a fi aplicate privitoare la utilizarea forței de muncă:***

Planul de afaceri va conține în mod expres cerința vânzătorului de a fi prezentată viziunea cumpărătorului cu privire la politica de resurse umane (număr de angajați, calificări/recalificări, nivel de salarizare, structură de personal, structură organizatorică, etc.).

*d) **Transmiterea cu titlu gratuit a unui pachet minoritar de acțiuni, către salariații CFR Marfă:***

Legislația în vigoare specifică domeniului privatizării prevede posibilitatea ca o asociație constituită din salariați, membri ai consiliului de administrație sau pensionari cu ultimul loc de muncă la o societate comercială să poată dobândi acțiuni la respectiva societate comercială.

Guvernul poate acorda salariaților, membrilor consiliului de administrație și pensionarilor cu ultimul loc de muncă la societățile comerciale și/sau filialele acestora, supuse privatizării, dreptul să achiziționeze de la instituția publică implicată/societatea comercială, prin intermediul asociației salariaților, constituită conform legii, acțiuni la aceste societăți, la același preț pe acțiune cu care acestea se vând în cadrul procesului de privatizare.

Rezultă foarte clar faptul că nu există posibilitatea legală de a distribui gratis acțiuni către salariații CFR Marfă.

*e) **Impunerea unui anumit nivel minim al cifrei de afaceri a ofertantului/ofertanților:***

Considerăm că introducerea în etapa de precalificare a ofertanților a unui criteriu referitor la deținerea de către aceștia a unor capacități financiare care să demonstreze posibilitatea preluării și dezvoltării unei noi afaceri este suficient de acoperitoare și în privința volumului activității derulate și respectiv a cifrei de afaceri realizată într-un exercițiu financiar.

**3. Clauze contractuale ce urmează a fi negociate și introduse în contractul de vânzare-cumpărare de acțiuni:**

Alin 7.3. din proiectul Strategiei de privatizare prevede includerea în *Dosarul de prezentare* a obligativității ofertanților de a formula, ca și condiții speciale, angajamente ce urmează a fi garantate de ofertantul adjudecat prin contractul de vânzare-cumpărare de acțiuni.

*a) **Obligația cumpărătorului de a menține în mod permanent obiectul de activitate al CFR Marfă:***

Obligația cumpărătorului, astfel cum aceasta este prevăzută la lit. d) a punctului 7.3.1. din Anexa la proiectul de H.G. de aprobare a Strategiei de privatizare, respectiv aceea de menținere a obiectului principal de activitate al CFR Marfă, nu este limitativă în timp și, ca urmare, apreciem că nu este necesară completarea cu sintagma "în mod permanent".

*b) **Obligația cumpărătorului de a menține pe o perioadă de minim 3 ani numărul de personal, de a externaliza unele activități și de a asigura o protecție socială activă situată cel puțin la nivelul prevăzut în actualul contract colectiv de muncă și în contractele individuale de muncă, în cazul în care va opera concedieri colective și individuale:***

Proiectul Strategiei de privatizare a CFR Marfă conține trimiteri la obligația cumpărătorului și a Consiliului de Administrație de a respecta prevederile legislației în vigoare în domeniul protecției sociale și sindicale și de a garanta drepturile salariaților prevăzute în contractul colectiv de muncă în vigoare, obligație pe care o considerăm acoperitoare și în ceea ce privește conținutul tuturor contractelor individuale de muncă, iar garantarea drepturilor presupune implicit menținerea acestora.

Introducerea în textul contractului de vânzare-cumpărare de acțiuni a unor clauze referitoare la obligația cumpărătorului de menținere pe o anumită perioadă de timp a numărului de salariați reprezintă un element ce intră în contradicție cu legislația comunitară specifică și poate conduce la adoptarea de către CE a unei decizii de anulare a tranzacției.

Eventuala externalizare în viitor a unor activități ale companiei, considerate ca fiind adiacente activității de bază, este o componentă exclusivă a strategiei de organizare/reorganizare a acționarului majoritar.

**c) *Obligația cumpărătorului de a respecta legislația specifică cu privire la protecția socială și sindicală, dreptul la negocieri colective și individuale:***

Protecția salariaților este asigurată prin prevederile specifice cuprinse în proiectul Strategiei de privatizare, invocate mai sus, interesul atât al vânzătorului cât și al salariaților fiind acela de a menține viabilă societatea, principala garanție fiind aceea a asumării de către cumpărător a unui Plan de afaceri care să permită rentabilizarea activității societății și excluderea angajării unor costuri nerealiste.

A se vedea și textul de la lit. b) de mai sus.

**d) *Introducerea clauzei de reziliere a contractului în cazul în care cumpărătorul nu respectă clauzele contractuale:***

Contractul de vânzare-cumpărare de acțiuni va cuprinde atât clauze de reziliere unilaterală cât și clauze penale ce vor preciza nivelul penalităților aplicate pentru neîndeplinirea de către părți a anumitor obligații contractuale.

Față de cele precizate, în vederea unei bune informări a partenerilor sociali, vă comunicăm faptul că, în procedura de avizare parcursă de M.T.I. în vederea supunerii spre aprobare Guvernului a proiectului de act normativ, C.S.A.T., prin Hotărârea nr. 83/27.09.2012, a respins avizarea acestui proiect dispunând continuarea procedurii de selecție a managementului privat la CFR Marfă.

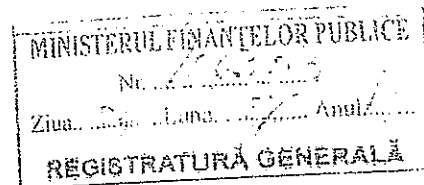
În acest context, lipsa avizului favorabil din partea C.S.A.T. determină nepromovarea proiectului spre analiza Guvernului.

**SECRETAR DE STAT**

**Lucian Iliescu**







**MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**

CABINET MINISTRU

București 04.07.2012

Nr. 29001

**MINISTERUL FINANTELOR PUBLICE**

**Domnului Viceprim-ministru Florin Georgescu, ministrul finanțelor publice**

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii derulează un număr foarte mare de proiecte de reabilitare și dezvoltare a infrastructurilor de transport și asigură servicii publice de transport pentru libera circulație a persoanelor.

Urmare execuției bugetare realizate la finele lunii iunie a.c., s-a constatat necesitatea prioritizării unor acțiuni și proiecte ce impun redistribuirea unor sume între proiecte și activități, precum și suplimentarea fondurilor alocate pentru Ministerul Transporturilor și Infrastructurii pe anul 2012.

**Ministerul Transporturilor și Infrastructurii propune suplimentarea cheltuielilor din bugetul de stat cu suma de 4.317.442 mii lei, justificată astfel:**

1) La capitolul 68.01 – „Asigurări și asistență socială” se propune suplimentarea cu suma de 160.000 mii lei, pentru decontarea facilităților și gratuităților de transport acordate diferitelor categorii sociale (revoluționari, veterani, elevi și studenți, pensionari) conform prevederilor legale.

2) La capitolul 84.01 – „Transporturi” se propune suplimentarea cu suma de 4.157.442 mii lei, din care:

a) Pentru transportul rutier se propune suplimentarea cu suma de 3.294.614 mii lei, din care:

- pentru întreținerea infrastructurii rutiere suma de 216.257 mii lei în vederea asigurării de către Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România a condițiilor pentru desfășurarea traficului rutier în condiții de siguranță a circulației pe întreaga rețea rutieră de drumuri de interes național deschise circulației publice, exercitând atribuțiile care îi revin conform legii,
- suma de 1.685.503 mii lei pentru continuarea proiectelor cu finanțare din fonduri externe rambursabile și nerambursabile de preaderare
- și suma de 1.392.854 mii lei necesară pentru continuarea lucrărilor de investiții la infrastructura rutieră;

b) Pentru transportul feroviar se propune suplimentarea prevederilor bugetare cu suma de 833.848 mii lei, din care:

- suma de 436.800 mii lei reprezentând subvenții pentru susținerea transportului feroviar public de călători
- suma de 55.000 mii lei reprezentând subvenții pentru transport de călători cu metroul,
- precum și suma de 342.048 mii lei necesară pentru continuarea lucrărilor de investiții la infrastructura feroviară;

c) Pentru transportul pe apă se propune suplimentarea prevederilor bugetare cu suma de 28.980 mii lei, din care:

- suma de 3.725 mii lei reprezintă subvenție pentru Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați, în vederea decontării lucrărilor de dragaj în sectoarele critice ale Dunării Fluviale, deja executate în perioada de iarnă
- și suma de 25.255 mii lei necesară pentru continuarea lucrărilor de investiții la infrastructura de transport naval;

Față de cele menționate, vă rugăm să ne sprijiniți pentru modificarea bugetului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii conform propunerilor de mai sus și cuprinderea acestora la rectificarea bugetară pe anul în curs.

Vă mulțumim pentru sprijin și colaborare.

**MINISTRU,**  
**Ovidiu Ioan SILAGHI**



GUVERNUL ROMÂNIEI



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

---

CABINET MINISTRU

București, 16.10.2012  
Nr. 45568

**NOTĂ**  
**privind execuția bugetară**  
**a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii**  
**la data de 11.10.2012 și necesarul de finanțare**  
**până la sfârșitul anului 2012**

Bugetul inițial al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii pe anul 2012 aprobat prin Legea nr.293/2011 a bugetului de stat pe anul 2012, a fost în sumă de **14.325.860 mii lei**.

Pe parcursul execuției bugetare, acesta a suferit o serie de ajustări și rectificări, astfel:

- cu adresa nr.358.982/03.04.2012 a Ministerului Finanțelor Publice bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii a fost diminuat cu suma de 275.000 mii lei prin disponibilizarea acestei sume la Fondul de Rezervă Bugetară la Dispoziția Guvernului;
- la rectificarea bugetară aprobată prin O.G.nr.13/27.08.2012 bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii a fost diminuat cu suma de 1.254.116 mii lei;
- cu adresa nr.41436/SB/2012 a fost pusă la dispoziția Ministerului Finanțelor Publice suma de 1.046.000 mii lei de la Fonduri Externe Nerambursabile Postaderare (FEN).

În acest moment, bugetul alocat Ministerului Transporturilor și Infrastructurii este în sumă de **11.961.932 mii lei** față de bugetul inițial aprobat de **14.325.860 mii lei**, cu o reducere de **2.363.928 mii lei**, reprezentând deci prevederi bugetare mai mici cu **16,5%** față de cele inițiale.

La data de 11.10.2012 execuția bugetară a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii se prezintă astfel:

- dintr-un buget rectificat de **11.961.932 mii lei** s-au deschis credite bugetare în sumă de **8.239.848 mii lei** rămânând un rest de executat pe 2 luni și jumătate de **3.722.084 mii lei**.

Restul de executat de 3.722.084 mii lei este compus din:

• cheltuieli de personal	3.429 mii lei
• bunuri și servicii	2.634 mii lei
• dobânzi	16.787 mii lei
• subvenții	317.991 mii lei
• transferuri între unități ale adm.publice	778.714 mii lei
• alte transferuri (investiții buget.de stat și cheltuieli neeligibile ISPA)	749.940 mii lei
• proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile (FEN)	1.499.799 mii lei
• asistență socială	16.521 mii lei
• alte cheltuieli (burse Șc.de Aviație)	9.353 mii lei
• cheltuieli aferente programelor cu finanțare rambursabilă	261.252 mii lei
• cheltuieli de capital	5.707 mii lei
• rambursări de credite	59.953 mii lei

Din analiza structurii naturilor de cheltuieli reiese că ponderea în restul executat îl reprezintă cheltuielile de natura investițiilor aferente proiectelor finanțare pre și postaderare nerambursabile (ISPA, FEDR, Fond de coeziune) rambursabile (BEI, BERD, BIRD) și plata datoriilor către bugetul gene consolidat pe care le are de achitat compania de infrastructură feroviară, sur care reprezintă 3.366.449 mii lei, aproximativ 90,4 % din rămasul de execu până la sfârșitul anului 2012 de 3.722.084 mii lei, sume care **conform legii finanțelor publice și a legii bugetului de stat nu pot fi redistribuite la al titluri de cheltuieli.**

Față de execuția bugetară prezentată la data de 11.10.2012 și plățile ca se vor efectua în lunile noiembrie și decembrie, vor rămâne fără finanța asigurată (lipsă prevederi bugetare) următoarele proiecte:

<b>CNADNR</b>	-	<b>2.206.066 mii lei</b>
• <b><u>cheltuieli aferente programelor cu finanțare rambursabilă</u></b>	-	<b>1.071.675 mii lei</b>
- reabilitări DN (BEI IV, V, VI)		363.879 mii lei
- autostrăzi		517.898 mii lei
- calamități și poduri dobrogene		189.898 mii lei
• <b><u>investiții de la bugetul de stat</u></b>	-	<b>1.061.377 mii lei</b>
din care :		
- Autostrada Brașov- Cluj- Borș		169.556 mii lei
- Autostrada București – Brașov		301.729 mii lei
- Lărgire la 4 benzi centură București sud		79.145 mii lei
- Modernizare DN 72 Găești-Ploiești		60.963 mii lei
- Lărgire la 4 benzi de circulație DN 73 si drum de legătură cu DN 73D		86.028 mii lei

- Întreținerea infrastructurii rutiere 76.322 mii lei
  
- **CFR CĂLĂTORI**
  - Neplata furnizorilor de material rulant restant din 2011 în sumă de 53.190 mii lei
  - Neasigurarea subvenției de exploatare subvenție aprobată de 937.188 mii lei, subvenție necesară 1.233.281 mii lei determinând o pierdere de 296.093 mii lei, așa cum este aprobat de altfel în Bugetul de Venituri și Cheltuieli pe anul 2012 negociat și agreat cu Fondul Monetar Internațional și aprobat de Ministerul Finanțelor Publice. 296.093 mii lei
  
- **METROREX** - 80.065 mii lei
  - Imposibilitatea efectuării procedurilor de expropriere la Magistrala 4-Laminorului–Lac Străulești, obiectiv prioritar în Programul de Guvernare (contract semnat în iulie 2012), sumă necesară 25.065 mii lei.
  - Neasigurarea sumelor din fonduri externe rambursabile pentru obiectivul Magistrala 5 Drumul Taberei-Universitate-Pantelimon, în sumă de 55.000 mii lei.

În acest context neasigurarea sumelor suplimentare prezentate mai sus, vor determina **o serie de consecințe negative atât economice cât și sociale și anume:**

- Neîndeplinirea țăintelor asumate cu Fondul Monetar Internațional.
- Creșterea pierderilor operaționale.
- Creșterea arieratelor.
- Imposibilitatea continuării lucrărilor de execuție asumate prin contractele încheiate.
- Nerespectarea termenelor de finalizare prevăzute în contracte.
- Încetinirea programelor de infrastructură va determina costuri suplimentare, generate de extensia de timp, diferențe de curs valutar, costuri cu staționarea utilajelor, penalități, conservarea lucrărilor executate.
- Închiderea unor locuri de muncă cu consecințele sociale respective (șomaj, plăți suplimentare cu munca-vie), costuri care în ultimă instanță vor greva bugetul național.

**MINISTRU**  
**OVIDIU IOAN SILAGHI**