

Domeniul feroviar – probleme semnalate de partenerii sociali

FEDERAȚIA NAȚIONALĂ FERROVIARĂ MIȘCARE COMERCIAL - FNFMC

- Asigurarea în bugetele de venituri și cheltuieli ale unităților din calea ferată a resurselor necesare pentru negocierea și încheierea negocierilor colective în vederea stabilirii unei salarizări care să corespundă evoluției indicatorilor sociali din România
- Situația elaborării și implementării proiectelor investiționale în sectorul feroviar - infrastructura publică feroviară și material rulant
- Analiza situației economico-financiare a SNTFM CFR Marfă SA și identificarea soluțiilor de ameliorare a indicatorilor
- Analizarea contractului de mentenanță material rulant încheiat de SNTFC CFR Călători SA și SCRL Brașov

FEDERAȚIA MECANICILOR DE LOCOMOTIVĂ

punct de vedere comun și pentru

FEDERATIA AUTOMATIZARI FERROVIARE

- să se asigure de urgență, în întregime, de la bugetul de stat, atât fondurile necesare reabilitării infrastructurii feroviare, cât și fondurile necesare întreținerii curente a acesteia, astfel încât gestionarul infrastructurii să poată oferi un serviciu de calitate și totodată să scadă presiunea pe tariful de utilizare a infrastructurii perceput operatorilor feroviari.

Negocierea Contractelor Colective de Munca, salarizarea personalului feroviar

La aceste societati feroviare dupa ultima majorare a salariului minim garantat in plata la 1450 lei, s-a ajuns ca salariatii pana la clasa 27 cu responsabilitati in siguranta circulatiei feroviare sa fie platiti cu 1450 lei ca si un muncitor necalificat.

La negocierile anuale din ultimi 6 ani, la societatile feroviare, cresterile salariale au fost aproape inexistente si in lipsa unor parghii de negociere (coeficienti minimi de ierarhizare), grilele de salarizare s-au aplatizat, salariul minim s-a suprapus peste grilele de salarizare ale muncitorilor calificati si ale salariatilor cu studii medii si superioare.

Practic, in cazul lucratorilor calificati, acestia au fost descalificati si sunt astazi, dupa zeci de ani de activitate, incadrati cu un salariu tarifar orar de 8,735 lei/ora (1450 lei/luna), care corespunde celui mai mic salariu de baza din Romania, acesta fiind obligatoriu la incadrarea muncitorilor necalificati (cu cea mai mica pregatire profesionala sau fara).

Mentinerea unui nivel scazut de salarizare in sectorul feroviar, genereaza, printre altele, si contributii fiscale mici, cu consecinte negative asupra sectoarelor bugetare, iar salariatii din sectorul feroviar sunt condamnati pe termen mediu si lung la saracie, salariile mici ii determina sa refuze a mai lucra pe posturi ce necesita anumite studii specifice functiei sau pe posturi cu responsabilitati in siguranta circulatiei, de asemenea contribuie la niste viitoare pensii de mizerie.

Un alt aspect ingrijorator este faptul ca, din motivele pe care le-am expus, un numar tot mai mare de salariati pleaca, fără a putea fi înlocuiți cu alți salariati datorită lipsei de interes pentru functiile respective din cauza salariului foarte mic (din 46 clase de salarizare, toti cei incadrati de la clasa de salarizare 1 pana la clasa 27, conform prevederilor din contractele colective de munca impuse de restrictiile din actuala legislatie, sunt incadrati la salariul minim garantat in plata, respectiv 1450 lei).

Având în vedere faptul că actualul guvern militează pentru reabordarea drepturilor salariale diminuate, la fundamentarea bugetelor de venituri si cheltuieli ale societătilor feroviare pentru anul 2017, la capitolul cheltuieli cu personalul, trebuie avută în vedere acordarea drepturilor salariale suspendate la ora actuala in contractele colective de munca, pentru a evita conflictele sociale ce vor izbucni în cazul eşecului de a încheia noile contracte colective de muncă

Consideram, ca si salariatii din sectorul nostru trebuie sa fie sprijiniti, prin acte normative, pentru eliminarea discriminatorilor, cel putin din considerentul ca si noi suntem romani, votam, lucram si platim impozite in Romania.

In virtutea solidaritatii sociale, care trebuie sa anime orice societate moderna normala, va rugam sa fiti de acord cu reintroducerea coeficientilor de ierarhizare (in functie de studiile angajatului si de calitatea si responsabilitatea activitatii depuse) in Contractul Colectiv de Munca ce urmeaza a se negocia.

Considerăm că trebuie întreprinse o serie de măsuri în vederea rezolvării problemelor sectorului feroviar și relansării activității acestuia, după cum urmează:

- **Promovarea in regim de urgenta a unei strategii pe termen mediu si lung cu privire la dezvoltarea sectorului feroviar.** Prevederile cuprinse în Master Planul General de Transport, promovat recent de minister sunt dezastruoase pentru sistemul feroviar din România și nu fac altceva decât să-i agraveze situația.

Considerăm că elaborarea unei strategii în domeniul transporturilor feroviare trebuie făcută cu scopul dezvoltării sectorului, lucru care ar genera un potențial de stimulare a economiei țării, ori, intenția de a lichida circa 40% din infrastructura feroviară, materializată în Master Plan, este regretabilă și inadmisibilă, în condițiile în care avem posibilitatea finanțării dezvoltării acestei infrastructuri și din fonduri europene. **O abordare pur contabilă a problemelor actuale ale căilor ferate, bazată și pe niște previziuni pesimiste arbitrare, nu se poate ridica la rang de strategie în transporturi.** Trebuie găsite soluții de dezvoltare a căii ferate, și nu de regres, soluții adecvate actualelor tendințe europene în transporturi, trebuie atrași investitori strategici.

- **Regandirea taxei de utilizare a infrastructurii (TUI)** pentru reducerea acesteia la valorile care se practică în Europa, respectiv de circa 2 euro/tren*km pentru trenurile de călători și 1.2-1.7 euro/tren*km pentru trenurile de marfă. Faptul că, începând cu 2012, gestionarul infrastructurii (CFR SA) s-a înregistrat cu profit, (a se vedea anul 2014, 2015 respectiv 2016) menținând un nivel extrem de ridicat al TUI, în condițiile în care a primit fonduri de la stat pentru mentenanță, reabilitare/modernizare, îl constituie, în opinia noastră o eroare gravă de management și de strategie.
- **Reorganizarea structurală a caili ferate intr-un sistem integrat de tip holding,** (vezi modelul german sau polonez), inclusiv cu readucerea tuturor filialelor în structura societăților, eliminând astfel o serie de cheltuieli suplimentare și simplificând structura conducerii. Transformarea în acest context a depourilor de locomotive de la operatorii feroviari de stat în depouri mixte.
- **Regandirea politicii bugetare a societăților feroviare, prin elaborarea de bugete multianuale,** având în vedere durata mare de derulare a investițiilor în acest sector, inclusiv prin asigurarea de la bugetul de stat, prin prevedere expresă în legea bugetului, a fondurilor necesare întreținerii și modernizării infrastructurii feroviare, în valoare anuală de 0.5% din PIB.
- **Compensarea diferenței reale dintre costurile de operare și tarifele sociale impuse la transportul de călători** - Toate țările europene civilizate practică tarife scăzute la transportul public feroviar de călători, oferind populației un transport ieftin și de calitate, prin compensarea diferenței dintre costurile de operare și tarifele sociale impuse de stat. Ponderea acestor compensații în totalul veniturilor operatorilor feroviari de stat din țările Uniunii Europene se situează la o valoare medie de peste 70%. În România, pe lângă faptul că această compensație nu reușește să se apropie de valoarea diferenței de cost, fiind redusă sistematic de la an la an, efectul acesteia este anulat în totalitate de valoarea foarte mare a tarifului de utilizare a infrastructurii. Este imperios necesar ca Ministerul Transporturilor să înceteze politica de favorizare a operatorilor feroviari privați prin diminuarea continuă a prestației asigurate de operatorul de stat (CFR Călători) cu scopul mutării acesteia la operatorii privați. În ceea ce privește transportul feroviar de călători, este necesar să se elimine indicatorul călători*Km din cadrul mecanismului de stabilire a compensării, deoarece acesta nu este utilizat nicăieri în Europa. În prezent, raportarea realizării acestui indicator se face printr-o simplă declarație a conducerii operatorului, fără a exista posibilitatea verificării (doar CFR Călători are implementat un sistem de ticketing

din care se poate verifica prestația efectuată). Se crează, în acest fel, premisele pentru cheltuieli nejustificate ale banului public.

- **Mentineră și asigurarea plății corecte și la timp a facilităților de călătorie pe calea ferată** pe care CFR Călători le asigură în urma unor legi speciale (pensionari, revolutionari, elevi, studenți, etc...). În acest sens, Ministerul Transporturilor a înregistrat datorii către CFR Călători, bani cu care societatea și-ar fi putut achita o serie de obligații restante, sau repara o parte din material rulant.
- **Achiziționarea energiei electrice de către operatorii feroviari direct de la producători prin SC Electrificare CFR SA** - Prin autorizarea filialei SC Electrificare CFR SA de a achiziționa energia electrică direct de la producători și-ar oferi un sprijin în funcționarea sistemului feroviar, eliminându-se astfel costurile impuse de intermediari, care pot dubla prețul final al energiei electrice. Eventualele litigii pe care intermediarii le au cu producătorii de energie electrică produc efecte nedorite și asupra operatorilor feroviari.
- **Echilibrarea celor două moduri de transport terestru** - Ca urmare a legislației europene, cele două moduri de transport terestru ar trebui să fie aduse în mod real în echilibru, din punct de vedere al costurilor cu utilizarea infrastructurii publice de transport. Este necesar să se reducă taxele de acces la infrastructură pentru transportul feroviar la o valoare echivalentă cu taxele suportate de operatorii auto pentru infrastructura rutieră. Vorbind de echilibru, operatorii feroviari ar trebui să fie în măsură să recupereze valoarea accizei suplimentare la combustibil, introdusă de Guvern, așa cum o recuperează toți operatorii de transport rutier.

Cadrul legislativ național actual permite returnarea accizei pentru carburant doar pentru transportatorii auto, astfel ca actele normative actuale trebuie urgent modificate pentru echilibrarea sistemelor de transport care interacționează cu fluxul cererilor de transport. Aceasta scutire de la plata accizelor, instituite de fapt pentru întreținerea infrastructurii rutiere, ar conduce la relansarea transportului feroviar. (CFR Marfa, cheltuiala pentru 2017 cu acciza reprezintă cca 30 milioane lei). Astfel și-ar elimina încă o formă de discriminare inadmisibilă a transportului feroviar în raport cu transportul auto.

Elaborarea și promovarea în regim de urgență a unui pachet legislativ care să reglementeze o tarifare echitabilă a utilizării infrastructurilor de transport terestru, care să ducă la diminuarea concurenței nelocale existente în prezent. Acest fapt va asigura și va stimula transferul de pe sosea pe calea ferată a marfurilor care în mod rațional, economic și ecologic trebuie transportate pe calea ferată cum ar fi: produsele de balastieră, marfurile periculoase, etc.

- **Sustinerea de către statul român a investițiilor importante în achiziția de material rulant nou** necesar pentru funcționarea operatorilor feroviari (actualmente aceste investiții sunt inexistente).
- **Sistarea trecerii liniilor în categoria așa zisă neinteroperabilă și renunțarea la conceptul de neinteroperabilitate**, având în vedere că interoperabilitatea reprezintă o modalitate de interconectare a rețelelor feroviare europene și nicidecum o formă de clasificare a liniilor feroviare după gradul de utilizare. Toate

liniile de cale ferata trebuie sa ramana în proprietatea și in administrarea gestionarului national de infrastructura, concesionarea lor unor terțe persoane ducând la o degradare substanțială datorită lipsei de interes a concesionarilor în a întreține un bun ce nu le aparține. În contextul european în care este necesară stimularea și dezvoltarea transportului feroviar și aducerea acestuia în echilibru cu transportul auto, este lipsită de logică renunțarea sistematică la tronsoane feroviare.

- **Promovarea unei legi cu privire la derularea transporturilor intermodale.** Consideram necesar sistemul de ajutoare de stat pentru dezvoltarea transporturilor intermodale (subventii pentru transporturi intermodale, inclusiv pentru transportul RO-LA si Ferry-Boat, ajutoare pentru dezvoltarea de elemente de infrastructura, scutiri de taxe si impozite pentru achizitii de echipamente, mijloace de transport, etc.)
- **Elaborarea si promovarea in regim de urgenta a unui pachet legislativ care sa reglementeze transportul rutier de pasageri** in scopul asigurarii sigurantei si confortul acestora, prin interzicerea efectuării acestui transport cu microbuze pe distante mai mari de 100-150 km si realizarea unui control strict si eficient a respectarii vitezelor de circulatie ale mijloacelor auto.
- **Modificarea ordinului 1260** privind verificarea medicală și psihologică a personalului feroviar cu responsabilități în siguranța circulației feroviare, având în vedere numeroasele disfuncționalități create prin emiterea acestui act normativ.
- **Sustinerea si promovare proiectului de lege „ Statutul personalului feroviar”**, ce se afla in Parlamentul Romaniei, la Camera Deputatilor, fiind asumat si trecut de Senat.
- **Facilitățile de călătorie pe calea ferată** - Cu privire la revenirea la modul de acordare a facilitatilor de calatorie pentru personalul feroviar si pentru membrii de familie este necesară o reglementare care să asigure revenirea la dreptul de a circula gratuit atat in interes de serviciu cat si personal, sau in cel mai rau caz impozitarea calatoriilor efectuate de personalul feroviar să se facă doar pentru cele efectuate în interes personal și doar pentru parcursul real de călătorie. Nu este corect să se stabilească o valoare predefinită a acestor facilități utilizate în scop personal fără legătură cu realitatea.
- **Insolvența unor filiale ale societăților feroviare** - în anul 2012, CFR Călători și CFR Marfă și-au reintegrat prin absorbție toate filialele cu excepția reparatorilor de locomotive. Ministerul Transporturilor nu a argumentat motivul pentru care societățile reparatoare de locomotive nu au fost readuse la societățile mamă, noi suspectăm din nou o doleanță a operatorilor privați. În prezent aceste societăți, sunt în procedură de insolvență, o soluție nefericită care afectează negativ pe cei doi operatori feroviari. Considerăm că trebuie procedat de urgență la reintegrarea societăților reparatoare de locomotive la societățile mamă, așa cum s-a întâmplat cu celelalte filiale ale CFR Călători și CFR Marfă.
- **Având în vedere eșecul privatizării CFR Marfă, este nevoie de o altă abordare cu privire la această societate strategică si de interes national pentru statul român.** Federația Mecanicilor de Locomotivă reafirmă că nu ne aflăm în momentul potrivit pentru o astfel de privatizare și că societatea ar trebui ajutată să intre pe profit prin înființarea unui mecanism de compensare a datoriilor (aproximativ 400

milioane lei) pe care le au către CFR Marfă o serie de societăți cu capital de stat, pentru ca, la rândul ei, să-și poată stinge datoriile (600 milioane lei din care 200 milioane lei sunt penalități) către gestionarul infrastructurii (Compania Națională CFR SA). Valoarea creanțelor pe care CFR Marfă le are de recuperat crează un blocaj financiar- care generează pentru societate mari probleme. În acest fel s-ar evita penalitățile pe care CN CFR SA le percepe de la CFR Marfă, penalități care duc societatea în zona de pierderi. Abia ulterior ar putea fi eventual demarată o procedură de privatizare, dacă acest lucru este necesar. Metoda de privatizare a fost defectuoasă, lucru peste care s-a suprapus o totală lipsă de transparență în procesul de privatizare, rezultatul fiind, prin urmare, previzibil. Privatizarea ar trebui făcută după modele care s-a demonstrat că au avut succes și că au putut atrage investitori într-adevăr strategici: vânzarea acțiunilor pe bursă - procedură folosită de statul polonez în privatizarea operatorului de stat PKP Cargo sau majorarea de capital social prin aport de capital privat - procedură care ar favoriza investițiile atât de necesare societății. De asemenea trebuie să înceteze presiunea asupra numărului de personal al societății, despre care ni se spune în permanență că trebuie redus datorită insistenței FMI pe această problemă. La această oră, societatea a ajuns să nu poată onora la timp unele contracte de transport datorită lipsei de personal operațional.

Consideram ca Ministerul Transporturilor ar putea initia împreună cu celelalte ministere (Ministerul Energiei, Ministerul Finanțelor Publice) anumite scheme de stingere a acestor datorii care în final ar putea chiar duce la scoaterea din insolvența a filialei CFR IRLU SA.

- **Scaderea vitezelor comerciale pe infrastructura feroviara** - În anul 2016, operatori feroviari au continuat să se confrunte cu o serie de dificultăți în exploatare, generate de proasta circulație pe infrastructura feroviara, lucrările la nivel de rețea, limitările de viteză, circulația trenurilor sezoniere de călători, durata mare a închiderilor de linii, suspendarea activității de mișcare în anumite perioade pe unele secții de circulație, etc, toate acestea au făcut ca viteza comercială să scadă la aproximativ 17 km/oră la nivel de rețea, iar pe unele secții a scăzut și mai mult ajungând la valori de sub 10km/h. Pentru CFR Marfa toate aceste probleme au creat ore de întârziere în parcurs, conducând la temporizări în asigurarea cu vagoane goale pentru încărcare, depășirea termenului de executare a contractului de transport, ore neproductive, însemnând, în esență, volume de transport pierdute și foarte multe costuri suplimentare. Toate aceste neajunsuri nu s-au regăsit și nu se regăsesc în contractul de acces pe infrastructura feroviara, în sensul diminuării taxei de acces pe infrastructură, nu este corect ca în aceste condiții, indiferent cum circuli, să plătești aceeași taxă, adică cca 15 lei tren/km. Mai mult, motivând faptul că CFR Marfa este restantă la plata TUI, aceasta nu a beneficiat de facilitățile date celorlalți operatori, fapt ce a făcut ca societatea să piardă foarte multe venituri.
- **Diminuarea cheltuielilor generate de taxele autorităților feroviare** - Situația economică dificilă a operatorilor feroviari și a gestionarului infrastructurii este agravată de nivelul foarte mare al taxelor percepute de autoritățile feroviare (AFER, AGIFER) din subordinea Ministerului Transporturilor, fapt care generează cheltuieli mari suportate de operatori cu ocazia autorizării și reautorizării

personalului, a materialului rulant sau cu ocazia investigării incidentelor și accidentelor feroviare. Dat fiind faptul că nivelul acestor taxe este stabilit de Ministerul Transporturilor, diminuarea lor se poate face foarte ușor dacă există voință, în acest sens, din partea conducerii ministerului.

- **Circulația trenurilor de marfa cu un singur om** - La ora actuală, există discuții în vederea elaborării unui ordin prin care să se reglementeze circulația trenurilor de marfă cu un singur om pe tren, acela fiind mecanicul de locomotivă. Inițiativa ar duce la periclitarea siguranței circulației, având în vedere faptul că starea actuală a infrastructurii feroviare, cu privire la instalațiile de siguranță, precum și starea tehnică a parcului de locomotive și vagoane, nu permit eliminarea mecanicilor ajutoari sau a celui de al doilea agent de pe locomotive. Solicităm renunțarea la această inițiativă și canalizarea eforturilor înspre ridicarea nivelului de siguranță în circulația feroviară și nicidecum înspre diminuarea acesteia.
- **Valoarea exorbitantă a amenzilor la calea ferată** - Prin OG 39/2000, a fost stabilit nivelul amenzilor aplicabile pentru nereguli în domeniul siguranței circulației feroviare, amenzi care pot fi aplicate atât persoanelor juridice care își desfășoară activitatea în sistem, cât și salariaților acestora. Un nivel al amenzii între 1150 lei și 50600 lei pentru un salariat plătit la nivelul salariului minim pe economie este total nerealist, este de-a dreptul
- exorbitant. În aceeași situație sunt și amenzile pentru persoanele juridice în intervalul 2450 lei - 100000 lei. Este necesară revizuirea urgentă a OUG 39/2000 și stabilirea unor niveluri rezonabile ale amenzilor.

FEDERAȚIA NAȚIONALĂ DRUM DE FIER

- Asigurarea bugetelor de venituri și cheltuieli la nivelul unitatilor feroviare care să asigure posibilitatea creșterii veniturilor salariaților din unitatile feroviare. Mentionăm că din anul 2009 veniturile feroviarilor au fost diminuate cu cca. 50%, dacă s-ar fi ținut seama de prevederile contractelor colective de muncă (coeficienți de ierarhizare, ajutoare material pentru Craciun, Paste, Ziua Feroviarilor, recuperarea forței de muncă, s.a.) din care doar o mică parte au fost recuperate în perioada 2015-2016.
- Facilitati de calatorie,
- Definitivarea elaborării unui nou ordin cu privire la examinarea medicală și psihologică a personalului din siguranța transporturilor și periclitarea examinării, care să înlocuiască actualul Ordin 1260/2013.
- Stadiul promovării Legii Statutului personalului feroviar.
- Asigurarea fondurilor necesare pentru o mentenanță a infrastructurii publice și private astfel încât aceasta să permită un transport feroviar sustenabil în condiții optime de siguranță circulației.
- Îmbunătățirea condițiilor de muncă.
- Consultarea partenerului social cel puțin prin participarea acestuia la ședințele Consiliilor de Administrație ale unitatilor feroviare, prevedere de altfel stipulată

in contractele colective de munca, atunci cand se iau decizii care ii privesc pe salariatii feroviari.

- Analizarea reorganizarii centralului CNCFR si centralelor sucursalelor regionale CF, reorganizare facuta in anul 2016 fara consultarea partenerului social si care a provocat mari nemulțumiri in randul salariatilor, membrii nostri de sindicat.
- Definitivarea transformarii locuintelor de interventie in locuinte de serviciu si vanzarea lor catre solicitanti, cu dreptul de preemtiune pentru detinatorii contractelor de inchiriere sau comodat, precum si modul de tratare a locuintelor de interventie pentru care se incheie contracte de comodat si sunt ocupate de salariați obligati sa locuiasca in acestea(stabilirea unor cote pentru utilitati-apa, combustibil, energie electrica s.a-. precum si intretinerea acestora). Facem precizarea ca in momentul vanzarii locuintei de serviciu este necesara si vanzarea terenurilor aferente.

FEDERAȚIA SINDICATELOR RAMURII VAGOANE

- problema salarizarii personalului, care odata cu marirea salariului minim pe economie a ramas la nivel de muncitor necalificat desi sunt :ingineri, contabili, electronisti, etc. oamenii cu un inalt nivel de calificare.
- statutul CFR.

FEDERAȚIA REPARATORILOR DE LOCOMOTIVE DIN ROMÂNIA

- Asigurarea in BVC pe 2017 al CFR Calatori a sumelor necesare astfel incat sa se asigure un buget corespunzator la SCRL Brasov , pentru a putea asigura aceleasi drepturi salariale angajatilor.
- Asigurarea unor contracte de mentenanta si lucrari industriale corespunzatoare pentru crearea posibilitatii de plata catre bugetul de stat a datoriei SCRL Brasov
- Stopare intentiei CFR Calatori de a infiinta structuri paralele de reparatii material rulant motor (Constanta, Craiova) atata vreme cat are propria societate de reparatii

FEDERAȚIA SINDICATELOR TRANSPORTATORILOR FEROVIIARI

- Față de situația că C.C.M. la nivel de SNTFC CFR Călători SA existent și de situația că CCM la nivel de CNCF CFR SA existent își încheie valabilitatea, solicităm de urgență aprobarea BVC-urilor SNTFC CFR Călători SA pe anul 2017 și CNCF CFR SA pe anul 2017 care să cuprindă o creștere salarială a fondului de salarii pe anul 2017 de cel puțin 20% și fonduri suficiente pentru repararea și modernizarea parcului de material rulant motor, BVC-uri necesare pentru negocierea, încheierea și

semnarea unui nou CCM la nivel de SNTFC CFR Călători SA și a unui nou CCM la nivel de CNCF CFR SA:

- Precizăm că vă rugăm să fiți de acord cu reintroducerea coeficienților de ierarhizare în CCM-urile ce urmează a se negocia și aplicarea salariului minim pe economie de 1450 lei pe grila de salarizare din Anexa 1 care se va negocia, respectiv la salariul minim pe economie de 1450 lei aplicarea coeficientului de ierarhizare ce se va stabili pentru fiecare clasă de salarizare în Anexa 1.
- O altă revedincare pe care dorim să o analizați este de a fi de acord cu introducerea în Anexa nr. 2 a funcțiilor de mecanic formator, mecanic evaluator și șef centru formare și cu plata corespunzătoare a acestora și de a se stabili în noul CCM la nivel de SNTFC CFR Călători SA pentru personalul de locomotivă durata de 7 ore serviciu zilnic și/sau acordarea de clase de salarizare personalului de locomotivă și acordarea unui spor de 25% de condiții speciale și fonduri pentru îmbunătățirea condițiilor de muncă și a condițiilor de odihnă la cap secție.
- O altă revedincare pe care dorim să o analizați este de a se stabili pentru personalul de tren acordarea de clase de salarizare și acordarea unui spor de polideservire de 25% și fonduri pentru îmbunătățirea condițiilor de muncă și a condițiilor de odihnă la cap secție.
- Revenirea la drepturile salariale suspendate anterior, etc
- Revenirea la acordarea gratuită a sediilor sindicatelor
- Revenirea la autorizațiile de călătorie și permise gratuite și neimpozabile salariaților ceferiști, ținând cont că în prezent studenții pot merge gratuit, dar familiile ceferiștilor trebuie să plătească impozit.
- Vrem să susținem modificarea Legii achizițiilor pentru că nu putem să stăm cu locomotivele și să anulăm circulația unor trenuri de călători pentru că nu se pot face achiziții în timp util.
- Vrem să analizați revenirea la acordarea subvenției pentru operatorii privați numai pe secțiile neinteroperabile/numai pe secțiile secundare.
- Vrem să analizați posibilitatea capitalizării SNTFC CFR Călători SA în vederea achiziției de către aceasta de automobile noi și rame electrice noi.
- Solicităm să analizați posibilitatea revenirii SCRL Brașov SA prin absorbția acesteia în SNTFC CFR Călători SA sau a unei părți din reparatori înapoi ca salariați ai SNTFC CFR Călători SA sau efectuarea reparațiilor cu alte societăți de reparat locomotive private în sistem de service locomotive.
- Solicităm să analizați ca acciza la motorină să revină la operatorii de transport feroviari de călători pentru a fi folosită la repararea și pentru confortul pe care trebuie să îl asigure materialul rulant.

**FEDERAȚIA NAȚIONALĂ A SINDICATELOR DIN TRANSPORTURI F.N.S.T.
„ELCATEL”**

- SC Electrificare CFR SA si SC Informatica Feroviara SA ,au fost infiintate ca filiale strategice a CN CFR SA, care este si unicul actionar, pentru asigurarea functionarii infrastructurii feroviare, in scopul realizarii transportului feroviar public.
- Constant CN CFR SA a redus aleatoriu si unilateral suma alocata filialelor, prin contractele de prestari servicii, avand ca efect: majorarea pierderilor cumulate, neachitarea la scadenta a obligatiilor bugetare, dobanzi, penalitati, diminuari de personal, imposibilitatea desfasurarii activitatii in conditii normale, pierderea specialistilor, demotivarea salariatilor si cresterea majora a riscurilor operationale.
- Din analiza cauzelor care conduc la realizarea unui volum al veniturilor insuficient pentru acoperirea costurilor, a rezultat ca activitatea de exploatare a instalatiilor de electrificare feroviara si a serviciilor IT este subfinantata prin contractul de prestari servicii incheiat cu CN CFR SA.
- Inregistrarea unui volum redus al veniturilor in comparatie cu costurile, a facut imposibila efectuarea cheltuielilor cu reviziile si reparatiile planificate la mijloace fixe, drezine pantograf si utilaje grele, precum si neacordarea in anul 2016 a cresterii salariale cu 10%, neacordarea ajutorului material cu ocazia Sarbatorilor de Pasti si de Craciun inrautatind climatul deja alterat in plan social.
- In aceste conditii consideram imperativa nevoia de sustinere din partea Ministerului Transporturilor in vederea majorarii contractului de prestari servicii cu companiile din sectorul feroviar prin:
 - actualizarea tarifelor [ce sunt la nivelul anilor 2009-2010] avand in vedere cresterea preturilor de achizitie a materialelor, pieselor de schimb si a manoperei;
 - actualizarea tarifelor pentru supraveghere, functionare si interventii la instalatiile LC si DEF;
 - includerea in contractul de prestari servicii a activitatii de intretinere operativa, manevrare si supraveghere a functionarii instalatiilor in statiile de tractiune electrica;
 - evitarea achizitionarii de produse si servicii IT de la alte companii, in mod nejustificat.
 - interventia Ministerului Transporturilor in vederea aprobarii cu celeritate a bugetelor companiilor si filialelor feroviare in vederea deblocarii negocierilor colective la nivel de unitate.