



Consiliul Concurenței:

CFR SA TREBUIE SĂ PERMITĂ OPERATORILOR DE TRANSPORT FERROVIAR SĂ ÎȘI ALEAGĂ FURNIZORUL DE ENERGIE

Consiliului Concurenței recomandă CNCF CFR SA crearea condițiilor tehnice astfel încât Operatorii de Transport Feroviar (OTF) să-și poată alege furnizorul de energie electrică, ceea ce ar conduce la reducerea valorii facturilor pentru curentul de tracțiune, pe care o achită OTF și, implicit, la creșterea profitabilității transportului feroviar de marfă și la tarife mai mici pentru utilizatorii acestui serviciu.

În prezent, OTF nu au posibilitatea de a-și lege furnizorul de energie electrică, deși piața energiei este liberalizată, furnizorul unic pentru sistemul feroviar fiind Electrificare CFR, filială deținută integral de CNCF CFR SA.

Această recomandare vine în urma studiului realizat de Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar (CNSDF), din cadrul Consiliului Concurenței, care a sintetizat principalele aspecte ce caracterizează transportul feroviar de marfă din România.

În anul 2020, în condițiile pandemiei generate de SARS – Cov 2, traficul feroviar de marfă s-a diminuat cu 6,6%, iar numărul trenurilor de marfă puse în circulație a scăzut cu 15,4%, față de anul anterior. În același timp, cantitatea de marfă transportată cu trenul, exprimată în tone nete-km, s-a diminuat cu 14,7%, iar veniturile OTF de marfă au înregistrat o scădere de 13,7%, arată Studiul CNSDF.

Principalii OTF, din punct de vedere al veniturilor realizate din transportul de marfă pe calea ferată, sunt: CFR Marfă, Grup Feroviar Român, Deutsche Bahn Cargo și Unicom Tranzit, iar din punct de vedere al Indicatorului parcursului trenurilor (tren-km) în trafic național și internațional de marfă, CFR Marfă și Grup Feroviar Român sunt cei mai importanți competitori.

În ceea ce privește cantitatea de tone nete-km transportată, principalii OTF sunt CFR Marfă, Grup Feroviar Român, Deutsche Bahn Cargo, Tehnotrans Feroviar și Unicom Tranzit.

Principalele mărfuri transportate pe calea ferată sunt produsele petroliere și derivate, cerealele, materialele de construcții și materiile prime (minereu, cărbune, bușteni, îngrășăminte).

În urma analizei, reiese faptul că, deși piața românească de transport feroviar de marfă este concurențială, profitabilitatea acestei activități este redusă. Acest aspect este confirmat și de faptul că ponderea transportului feroviar de marfă din România, în total moduri de transport, a fost de 12%, în timp ce transportul rutier a deținut o pondere de 68%.

Gradul redus de automatizare și numărul ridicat al restricțiilor de viteză se reflectă negativ asupra vitezei medii comerciale a trenurilor de marfă, care se situează în jurul valorii de 16 km/h.



Viteza redusă de circulație pe calea ferată și favorizarea transportului rutier, prin restituirea accizei pe carburanți transportatorilor rutieri de marfă, au determinat o scădere a profitabilității transportului feroviar de marfă, comparativ cu transportul rutier.

În aceste condiții, a scăzut interesul OTF de marfă de a-și înnoi parcul de material rulant, dar și interesul potențialilor investitori în infrastructura de servicii feroviare, în special în ceea ce privește dezvoltarea de terminale de marfă¹.

Astfel, este necesară alocarea corespunzătoare a fondurilor de la bugetul național și utilizarea eficientă a fondurilor europene destinate infrastructurii feroviare pentru a crește gradul de automatizare și de electrificare a căii ferate, pentru repararea și modernizarea secțiunilor de cale și eliminarea restricțiilor de viteză, astfel încât să crească viteza de circulație pe calea ferată.

Pentru a permite acces nediscriminatoriu la infrastructurile de servicii și la serviciile furnizate în cadrul acestora², CNCF CFR trebuie să elaboreze Documentul de Referință al Rețelei (DRR) care precizează în mod detaliat regulile generale, termenele, procedurile și criteriile pentru sistemele de tarifare și de alocare a capacităților de infrastructură, orice alte informații de acest fel. Cu toate acestea, DRR nu include toate informațiile referitoare la infrastructurile de servicii deținute de operatorii infrastructurilor de servicii din România.

Astfel, CNSDF solicită operatorilor infrastructurilor de servicii să transmită CNCF CFR SA informațiile privind condițiile de acces, serviciile furnizate și la tarife, care vor fi incluse în DRR sau să indice administratorului infrastructurii un site unde aceste informații sunt puse la dispoziție cu titlu gratuit, în format electronic.

În condițiile în care Uniunea Europeană (UE) și-a propus ca 75% din transportul de marfă efectuat, în prezent, pe cale rutieră, să fie reorientat către transportul feroviar și transportul pe căile navigabile interioare, ținta este ca până în anul 2050, traficul feroviar de marfă să se dubleze, iar rețeaua Trans-Europeană de Transport (TEN-T), echipată pentru un transport sustenabil și inteligent cu conectivitate de mare viteză, să fie operațională. TEN-T este un proiect al UE ce prevede crearea unei rețele complete de transport auto, feroviar și naval.

Astfel, pentru a se realiza conexiunile cu rețeaua TEN-T centrală, trebuie implementate cu prioritate proiectelor de modernizare și electrificare a infrastructurii aferente celor două Coridoare Europene Feroviare de Marfă care străbat România: Coridorul feroviar de marfă Orient/Est-mediteranean și Coridorul feroviar de marfă Rin-Dunăre.

¹ Potrivit legislației, "*terminalul de marfă*" înseamnă un loc echipat pentru transbordarea și depozitarea unităților de transport intermodal, unde cel puțin unul dintre modurile de transport este transportul feroviar.

² Gări, terminale de marfă, linii de garare, infrastructuri de întreținere, infrastructuri tehnice - inclusiv cele de spălare și curățare - infrastructuri portuare și maritime și interioare legate de activități feroviare, infrastructuri de intervenție și infrastructuri de alimentare cu combustibil



De asemenea, de o importanță deosebită este reabilitarea și modernizarea conexiunilor feroviare cu portul Constanța³ (dublarea căii ferate existente și modernizarea secțiunii existente între Port Constanța – Palas), în vederea creșterii eficienței circulației trenurilor de marfă spre și dinspre port, dar și a asigurării cerințelor specifice de interoperabilitate. În același timp, fluidizarea traficului feroviar din Portul Constanța prin utilizarea eficientă a infrastructurilor de servicii ar putea determina creșterea cantității de mărfuri care tranzitează portul.

CNSDF este organismul de reglementare național unic care urmărește, în mod constant, respectarea prevederilor naționale și ale Uniunii Europene în domeniul feroviar, în special cu privire la procedura de alocare a capacităților infrastructurii feroviare, accesul la infrastructurile de servicii, la serviciile feroviare și tarifarea acestora, sistemul de tarifare, managementul traficului feroviar, planificarea lucrărilor de reînnoire și operațiunile de mentenanță programate sau neprogramate, conformitatea cu cerințele privind conflictele de interese, în vederea deschiderii pieței pentru concurență și creșterea concurenței în beneficiul consumatorilor.

Prin activitatea derulată, CNSDF monitorizează activitatea piețelor de servicii feroviare și consultă cu regularitate reprezentanții utilizatorilor serviciilor de transport mărfuri și călători, valorificând opiniile acestora, în principal prin adoptarea unor măsuri și formularea unor recomandări care să faciliteze dezvoltarea pieței serviciilor de transport feroviar.

Studiul privind transportul feroviar de marfă poate fi consultat pe paginile web ale CNSDF, www.consiliulferoviar.ro, și Consiliului Concurenței, www.consiliulconcurenței.ro.

August 2021

tel.: 0372.129.710, 021.405.44 29

e-mail: presa@consiliulconcurenței.ro

³ În prezent, tranzitul unui tren de marfă între Constanța și Curtici durează între 7- 12 zile, în funcție de greutatea cantității transportate.