



CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

Str. Dimitrie D. Gerota nr. 7-9, sector 2, București, cod poștal: 020027

Telefoane: 021.310.23.56, 021.316.31.34

Fax: 021.316.31.31

021.310.23.57, 021.316.31.33

Cod fiscal: 10464660

E-mail: ces@ces.ro

www.ces.ro

Membru fondator al Asociației Internaționale a Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare (AICESIS)

Membru al Uniunii Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare Francofone (UCESIF)

„Consiliul Economic și Social este organ consultativ al Parlamentului și al Guvernului în domeniile de specialitate stabilite prin legea sa organică de înființare, organizare și funcționare.” (Art. 141 din Constituția României revizuită)

Nr. 4011/10.06.2026

PUNCTE DE VEDERE

referitoare la propunerea legislativă pentru abrogarea art.11 alin.(3) din Legea nr.195/2020 privind statutul personalului feroviar (b318/20.05.2026)

În temeiul art. 2 alin. (1) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și art. 11 lit. a) din Regulamentul de organizare și funcționare, Consiliul Economic și Social a fost sesizat cu privire la avizarea *propunerii legislative pentru abrogarea art.11 alin.(3) din Legea nr.195/2020 privind statutul personalului feroviar (b318/20.05.2026)*.

În temeiul art. 6 alin. (7) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și art. 33 alin. (4) din Regulamentul de organizare și funcționare, în ședința din data de 10.06.2026, desfășurată online, conform prevederilor Hotărârii Plenului nr.86/17.05.2022, părțile reprezentate în Plenul Consiliului Economic și Social și-au exprimat următoarele **puncte de vedere**:

- reprezentanții părții patronale și reprezentanții fundațiilor și asociațiilor neguvernamentale ale societății civile au votat pentru avizarea **FAVORABILĂ** a proiectului de act normativ;
- reprezentanții părții sindicale au votat pentru avizarea **NEFAVORABILĂ** a proiectului de act normativ, cu următoarea **motivare**:

- modificările propuse urmăresc abrogarea dispozițiilor art.11 alin.(3) din Legea nr. 195/2020 privind statutul personalului feroviar, dispoziții care asigură continuitatea drepturilor câștigate ale personalului feroviar în ipoteza în care nu este finalizată negocierea unui nou Contract Colectiv de Muncă (CCM);
- această lege urmărește să acopere drepturile personalului feroviar, respectiv drepturile negociate prin CCM din sectorul feroviar care se mențin în vigoare până la semnarea unui nou contract, asigurând continuitatea protecției sociale a angajaților;
- prelungirea automată a efectelor unui CCM până la încheierea unui nou contract nu transformă actul într-unul perpetuu, ci reprezintă o clauză legală de salvagardare a păcii sociale. Or, dispoziția legală, ce vizează un sector strategic al economiei naționale, urmărește să asigure o stabilitate a raporturilor juridice și o protecție suplimentară a lucrătorilor din acest sector;
- statutul personalului feroviar este o lege specială adoptată tocmai pentru că această categorie profesională își desfășoară activitatea în condiții de risc extrem și uzură accentuată. Drepturile menținute prin legea actuală nu sunt privilegii conjuncturale, ci contraponderea directă a obligațiilor severe de siguranță feroviară pe care acești angajați le respectă, în condițiile în care, tot prin lege specială, dreptul la negocieri colective a acestei categorii sociale este grav afectat de legi speciale, derogatorii de la Legea nr. 367/2022 privind dialogul social (ea însăși un pilon al Planului Național de Redresare și Reziliență);
- Ordonanța Guvernului nr. 26/2013 privind întărirea disciplinei financiare la nivelul unor operatori economici conține dispoziții prin care se limitează dreptul la negociere și se condiționează negocierea colectivă de adoptarea bugetului companiei pe anul respectiv, făcând imposibilă negocierea colectivă și lăsând salariații fără protecția CCM, în condițiile în care părțile ar dori să negocieze însă au o interdicție legală;
- tocmai această condiționare strictă a bugetului reprezintă motivul pentru care art. 11 alin. (3) din Statutul Feroviar a fost introdus ca o plasă de siguranță: din cauză că statul/managementul întârzie frecvent aprobarea Bugetului de Venituri și Cheltuieli (BVC) (ceea ce blochează semnarea unui nou contract). Dacă propunerea legislativă de abrogare a art.11 alin.(3) din Legea nr. 195/2020 privind statutul personalului feroviar ar fi

adoptată, salariații ar rămâne complet descoperiți în toată perioada de luni de zile în care companiile CFR funcționează fără un buget oficial aprobat de Guvern;

- propunerea legislativă ignoră statutul juridic și fiscal special al operatorilor feroviari cu capital public, care se află sub o dublă subordonare rigidă:
- subordonarea fiscal-bugetară absolută (Ordonanța nr. 26/2013 privind întărirea disciplinei financiare la nivelul unor operatori economici la care statul sau unitățile administrativ-teritoriale sunt acționari unici ori majoritari sau dețin direct ori indirect o participație majoritară): companiile de stat nu sunt actori liberi în piață. Managementul acestor companii este condiționat direct de aprobarea prealabilă a Bugetului de Venituri și Cheltuieli (BVC) prin Hotărâre de Guvern. Orice semnare a unui nou CCM cu clauze financiare suplimentare este strict interzisă și sancționată legal înainte ca Guvernul să emită actul normativ de aprobare a BVC;
- efectul cumulat al blocajului: în practică, Guvernul întârzie adesea aprobarea BVC-urilor cu luni de zile. Dacă textul din Statutul feroviar este abrogat, se creează o vulnerabilitate uriașă: vechiul CCM expiră, managementul este obligat prin lege să nu semneze un nou contract din lipsă de buget, iar drepturile salariaților se prăbușesc instant la nivelul minim din Codul Muncii, din vina exclusivă a blocajului administrativ central;
- propunerea legislativă discriminează operatorul de transport feroviar de stat CFR Călători față de operatorii de transport feroviar de călători privați și promovează concurența neloyală;
- deși toți operatorii de transport feroviar de stat și privați beneficiază de subvenție/ compensație de la statul român și primesc și trenuri noi de la statul român, totuși, numai compania CFR Călători este obligată să aibă BVC anual aprobat prin hotărâre de Guvern, este obligată să respecte legea achizițiilor și să asigure toate trenurile nerentabile din România. Cu toate acestea, compania CFR Călători nu poate să-și negocieze noul CCM, deoarece nu i se aprobă până după jumătatea anului proiectul de BVC pe 2026 cu profit și i se returnează cu solicitarea de a mai reduce cheltuielile cu peste 750 milioane lei. Aceasta înseamnă că din luna iulie 2026, în plin sezon estival, compania CFR Călători se poate afla în următoarele situații: de a concedia jumătate din salariați, de a anula jumătate din trenurile de călători ale companiei CFR Călători sau de a trece la concedieri colective

și la anularea trenurilor de călători din cele pe care le are în obligația de serviciu public pe anul 2026;

- reamintim că încă din anul 2025 compania CFR Călători a fost obligată practic să anuleze peste două sute de trenuri de călători zilnice și să efectueze concedieri colective, pentru că statul român nu vrea să plătească toată compensația reală ce trebuia acordată companiei în anul 2026, pentru prestația repartizată prin obligația de serviciu public pe anul 2026, pe care și statul român a semnat-o când a aprobat Contractul de Servicii Publice (CSP) al companiei CFR Călători pe anul 2026;
- netemeinic și nefondat, statul român vrea să plătească compensația reală pe anul 2026 doar operatorilor de transport feroviar de călători privați din România;
- o consecință firească și vizibilă a unui astfel de propuneri legislative, poate fi aceea că resursa umană a operatorului de transport feroviar de călători de stat CFR Călători, care este tânără și formată de companie, se va transfera de la aceasta la operatorii de transport feroviar de călători privați, care astfel nu vor mai avea nici cheltuielile impuse cu formarea profesională, acești operatori de călători privați fiind astfel mai avantajați;
- această propunere legislativă continuă o altă nedreptate ce i s-a făcut operatorului de transport feroviar de călători de stat CFR Călători, prin mutarea treptată a trenurilor de călători cu tot cu subvenție și cu tot cu trenuri noi achiziționate de statul român la operatorii de transport feroviar de călători privați, a căror apariție nu a scăzut subvenția/ compensația totală de la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, așa cum s-a motivat la apariția acestora;
- raportat la cele de mai sus, în plan social, apare un risc crescut semnificativ de mișcări sociale de amploare într-un sector de interes strategic național, iar în plan juridic, riscul afectării în mod grav a unui drept constituțional al lucrătorului, dreptul la negocieri colective;
- apreciem ca textul de lege actual oferă salariaților minime garanții în situația în care Ordonanța Guvernului nr. 26/2013 afectează în mod grav dreptul la negocieri colective a acestei categorii de lucrători.

p. Președinte,

Sterică FUDULEA