

**Gruia Stoica: În România, transportul feroviar este tratat fiscal mai dur decât rutierul. Fara corecții, piața va continua sa se dezechilibreze**

**În continuarea poziției exprimate public privind rolul strategic al transportului feroviar, Gruia Stoica, președintele GRAMPET Group, atrage atenția asupra unei probleme structurale care afectează direct competitivitatea sectorului: diferențele majore de taxare și tratament economic între transportul feroviar și cel rutier.**

„Am spus ca transportul feroviar este viitorul. Realitatea arata însa ca, în România, politicile actuale împing piața în direcția opusa. Avem un sistem în care feroviarul plătește semnificativ mai mult, iar rutierul mult mai puțin, deși impactul asupra infrastructurii și mediului este invers.”, a declarat Gruia Stoica.

### **Rutierul nu este taxat la distanța, feroviarul plătește la fiecare kilometru**

În momentul de față, în țara noastră transportul rutier nu este taxat la distanța, ci prin sisteme de tip rovinieta, care permit utilizarea infrastructurii pentru perioade de timp, indiferent de numărul de kilometri parcurși.

În schimb, transportul feroviar este taxat pentru fiecare kilometru parcurs, prin taxa de utilizare a infrastructurii (TUI), la care se adaugă o serie de costuri obligatorii: certificare, audituri periodice, inspecții tehnice, personal de siguranță, asigurari, costuri de formare și costuri operaționale ridicate.

„Diferența de tratament este evidentă: feroviarul plătește la kilometru, rutierul nu. Acest lucru generează un avantaj competitiv artificial pentru transportul rutier.”, a subliniat Gruia Stoica.

### **Viitorul sistem TollRo nu corectează dezechilibrul**

Chiar și în scenariul introducerii taxării la distanța pentru transportul rutier prin sistemul TollRo, nivelul propus în România rămâne redus: 0,48 lei/km pentru autostrăzi și drumuri expres (camioane  $\geq 12$  t, EURO VI) și 0,24 lei/km pentru drumuri naționale. Comparativ cu nivelul actual de taxare din transportul feroviar, rezulta ca, inclusiv în noul model, feroviarul va rămâne mai puternic taxat. Analizele comparative arată ca, raportat la unitatea tona-kilometru, taxarea infrastructurii feroviare va fi cu aproximativ 60% mai mare decât cea pentru transportul rutier.

„Cu alte cuvinte, chiar și după introducerea TollRo, trenul va continua să plătească mai mult decât camionul pentru utilizarea infrastructurii. Aceasta nu este o corecție, ci o perpetuare a dezechilibrului”, a menționat Gruia Stoica.

### **Discrepanțe regionale și facilități fiscale exclusive**

În timp ce restul Europei taxează riguros transportul rutier, România rămâne una dintre cele mai permissive piețe. Nivelul de taxare rutiera în statele din regiune este mult mai ridicat:

- Bulgaria: de aproximativ 2 ori mai mare decât în România.
- Slovenia: de aproximativ 3 ori mai mare.
- Ungaria și Austria: de aproximativ 6 ori mai mare.

Dezechilibrul este accentuat de măsuri fiscale aplicate exclusiv transportului rutier. În trecut, dar și în prezent, au existat scheme de restituire a unei părți din acciza pentru motorina către transportatorii rutieri. Astfel de

mecanisme reduc direct costul combustibilului pentru camioane, în timp ce pentru transportul feroviar nu a existat niciodată o măsură similară, deși operatorii feroviari suportă costuri energetice semnificative, fie pentru energie electrică, fie pentru motorină.

„Nu doar că feroviarul plătește mai mult pentru infrastructură, dar rutierul beneficiază și de facilități fiscale suplimentare. Este o dublă presiune asupra competitivității transportului feroviar.”, a adăugat Gruia Stoica.

### **Concurența distorsionată și probleme de control**

Pe lângă diferențele de taxare, piața este afectată și de practici neconforme în domeniul transportului rutier: transporturi la supra-tonaj, controale insuficiente în teren și costuri reale de utilizare a infrastructurii care nu sunt reflectate în taxare.

În alte state europene, politicile publice urmăresc corectarea acestor dezechilibre — taxarea rutieră la distanță este semnificativ mai ridicată, costurile externe sunt integrate în tarife și există măsuri de transfer modal către feroviar.

În Austria, de exemplu, pentru anumite fluxuri, inclusiv transportul deșeurilor, legislația încurajează explicit utilizarea transportului feroviar pe distanțe lungi, prin limitarea transporturilor rutiere de deseuri pe distanțe mai mari de 100 km.

### **Impactul asupra pieței și mediului**

Rezultatul acestor politici este vizibil în cifre: transportul rutier domina piața, reprezentând aproximativ 88,4% din volumele transportate și 87,8% din totalul tone-km. În paralel, transportul feroviar pierde constant cota de piață, inclusiv pe segmente unde era competitiv. Dacă în primul an după Revoluție pe căile ferate se transportau în jur de 220 milioane de tone de marfă, în 2024 volumul a scăzut la doar 43 milioane de tone, în timp ce pe șosea s-au transportat aproximativ 323 de milioane de tone.

Această involuție este în contradicție cu obiectivele Pactului Verde European, care prevede o reducere cu 90% a emisiilor din transporturi până în 2050. Deși transportul rutier este responsabil pentru 70% din emisiile de gaze cu efect de seră din sector, în România acesta continuă să fie favorizat în detrimentul feroviarului, cea mai nepoluantă formă de transport terestru.

### **Propuneri pentru un cadru echitabil și apel la dialog instituțional**

Pentru a opri marginalizarea sistemului feroviar, sunt necesare acțiuni rapide și coordonate:

- Recalibrarea TollRo la valori comparabile cu cele din regiune.
- Reducerea Taxei de Utilizare a Infrastructurii (TUI) feroviare.
- Direcționarea veniturilor din taxarea rutieră către infrastructura feroviară.
- Combaterea supra-tonajului rutier prin intensificarea controalelor ISCTR.
- Introducerea unor politici clare de transfer modal.

„Este momentul pentru un dialog real între operatorii feroviari, Ministerul Transporturilor și Ministerul Finanțelor. Nu cerem tratament preferențial, ci un cadru echitabil. Dacă nu corectăm aceste diferențe, România va continua să stimuleze transportul rutier în detrimentul unui sistem mai eficient și mai sustenabil.”, a concluzionat președintele GRAMPET Group.