

# Politicieni germani despre Deutsche Bahn. Nu poți fi și arbitru, și jucător în Bundesliga

12 aprilie 2021

**Biroul Federal german de Audit pune la zid politica Ministerului german al Transporturilor în domeniul căilor ferate. Nu poți fi și arbitru pieței și protectorul Deutsche Bahn, pretinzând totodată că încurajezi competiția.**



Calea ferată joacă un rol important în planurile de protecție climatică ale guvernului federal. Biroul Federal de Audit demontează acum planurile legislative ale Ministerului Transporturilor, potrivit unui raport al instituției obținut de DPA și prezentat zilele trecute de publicația germană FAZ.

Biroul Federal de Audit, echivalentul Curții de Conturi din România, a criticat masiv politica guvernului federal în politica feroviară. Un raport adresat Comisiei bugetare a Bundestag spune că neglijează eliminarea obstacolelor din calea concurenței pe piețele feroviare. Obiectivul transferului traficului dinspre șosele spre calea ferată va fi ratat. Mai exact, Curtea de Conturi examinează un proiect de lege al Ministerul Transporturilor pentru dezvoltarea în continuare a reglementărilor privitoare la calea ferată.

Raportul spune că pentru Guvernul federal există „interese opuse” în ceea ce privește rolul său pe piețele feroviare. În calitate de autoritate de reglementare a pieței, ar trebui să asigure o concurență nediscriminatorie. Pe de altă parte, în calitate de proprietar al Deutsche Bahn AG, el se angajează în bunăstarea companiei. Prin proiectul de lege, Ministerul Transporturilor nu ajută la rezolvarea acestei tensiuni.

În calitate de grup integrat, Deutsche Bahn operează rețeaua feroviară pe care circulă trenurile sale, în concurență cu alți furnizori. Mai exact, raportul Curții de Conturi tratează, de exemplu, costurile pe care DB Netz AG le suportă în legătură cu serviciile prestate, care urmează să fie finanțate de utilizatorii infrastructurii prin taxe de cale ferată. Proiectul de lege prevede pretenții de returnare către DB Netz AG (gestionarul infrastructurii), care nu reflectă în niciun caz riscul său în calitate de operator de infrastructură deținut la nivel federal.

Problemele cu căile ferate aglomerate nu ar fi rezolvate Guvernul federal intenționează să crească capitalul propriu al DB Netz AG, ca parte a programului său climatic, a spus acesta. Costurile în creștere vor face ca transportul feroviar să fie și mai scump prin creșterea tarifelor de cale ferată. Acest lucru nu doar contracarează intențiile guvernului federal de a transfera traficul către căile ferate și de a reduce tarifele de cale ferată.

De asemenea, este contrar cerinței legii de a oferi DB Netz AG stimulente pentru reducerea costurilor sale. Biroul Federal de Audit critică de asemenea faptul că problemele cu căile ferate aglomerate nu sunt rezolvate. DB Netz AG trebuie să fie mai puternic obligat să elimine blocajele: „Numărul blocajelor de capacitate legate de construcții va continua să crească în viitor din cauza nevoii mari de renovare a rețelei feroviare.”

## **Nu poți fi și jucător, și arbitru în Bundesliga**

Potrivit raportului, Ministerul Transporturilor a respins criticile. Odată cu proiectul de lege, cerințele dreptului european ar fi puse în aplicare „unu-la-unu”. O rentabilitate mai mică a capitalului pentru DB Netz AG ar duce la un deficit în finanțarea infrastructurii feroviare care ar trebui suportat de guvernul federal. DB Netz AG este supusă unor riscuri economice considerabile, riscuri evidențiate prin scăderea vânzărilor din cauza pandemiei coroanei. Politicianul german ecologist, Matthias Gastel, a comentat joi faptul că raportul a fost complet devastator. „Pur și simplu nu funcționează când liderul Bundesliga este și arbitru.”

Ministerul Transporturilor este profund prins de conflictul de interese dintre rolul său de proprietar al grupului DB și de proiectant al organizației de piață.

Deputatul FDP Torsten Herbst a criticat: „Guvernul federal împiedică mai multe alegeri și oferte mai bune pentru milioane de clienți feroviari. Concurenții privați ai Deutsche Bahn AG ar trebui să fie ținuti pe piață cât mai mult posibil. ” Concurenții feroviari și-au reiterat, de asemenea, criticile față de proiectul de lege.

Potrivit organizației Rețelei Feroviare Europene, doar o reorganizare fundamentală a reglementării căilor ferate ar satisface cerințele politice de a transfera traficul pe calea ferată. Bundestag și Bundesrat ar trebui să decidă dacă vor să susțină o schimbare reală a traficului sau „marea inerție” din infrastructura feroviară.

Deși reglementările europene impun o separare totală a activităților de transport de cele de gestionare a rețelei, Deutsche Bahn și statul german sunt suspectate că nu respectă cerințele. Practic deși managementul și centrii decizionali diferă, în spatele lor ar sta tot puternicul guvern federal.

Modelul european impune fie o divizare totală a gestionarului de operatori fie menținerea lor în același conglomerat cu separarea totală a activității economice și a managementului. În 1997 România a ales la indicațiile Băncii Mondiale modelul spargerii totale a companiei CFR. Aproape 25 de ani mai târziu modelul de organizare nu este îmbrățișat de mai niciunul dintre marii operatori feroviari ai UE.

Sectorul feroviar în România a fost pulverizat total iar acum sindicatele cer revenirea la o organizare similară cu cea a germanilor, organizare care se regăsește însă și în Austria sau Polonia.

**Sursa: Club Feroviar**