

CFR SA a majorat tarifele fix odată cu declanșarea crizei economice

27 aprilie 2020

Exact în ziua în care deputatul liberal, Lucian Heius, propus pentru funcția de ministru de Finanțe în Guvernul Cîțu, vorbea de iminența unei crize economice cauzate de epidemia de coronavirus, oficialii CFR SA majorau semnificativ tarife de operare pe calea ferată ca și cum ne-ar fi așteptat o perioadă de boom economic. CFR SA a majorat tarifele fix odată cu declanșarea crizei economice.



“Dacă obținem votul de investitură, în prima ședință de Guvern voi cere constituirea unui comitet interministerial care să evalueze impactul coronavirusului asupra economiei. Trebuie să ne gândim la cel mai pesimist scenariu și să concepem niște scheme de ajutor atât pentru companii, cât și pentru angajați. Trebuie să fim pregătiți, să putem interveni să oprim acest efect”, spunea audiat cel care își dorea poziția de ministru de Finanțe.

Ca fapt divers, Lucian Heius, respins atunci pentru poziția de ministru de Finanțe, s-a contaminat ulterior cu coronavirus, fiind al 100-lea caz înregistrat în România. Economia și-a început picajul. CFR SA și-a continuat activitatea ca și cum nimic nu ar conta. În data de 4 martie conducerea CFR SA a majorat cu un sfert tarife de operare pe calea ferată, într-o mișcare considerată abuzivă de operatorii privați.

CFR SA a majorat tarifele fix odată cu declanșarea crizei economice

În data de 4 martie 2020, CFR SA a majorat în mod arbitrar, în afara prevederilor legale, o serie de tarife plătite de operatorii feroviari privați, cu cote mult peste cele ale inflației.

La data menționată, conducerea CFR SA a emis dispoziția nr 33 prin care s-a aprobat punerea în aplicare a unor tarife pentru serviciile adiționale și prestațiile furnizate de CFR operatorilor de transport feroviar, explică Vasile Șeclăman, președinte al Asociația Patronale a Operatorilor Privati Feroviari (**OPSFPR**).

Înainte de a fi numit în această funcție, Vasile Șeclăman a avut o bogată activitate în cadrul Consiliului Concurenței, fapt pentru care nu poate fi bănuț că aduce acuze nefondate CFR SA, atunci când susține că gestionarul infrastructurii feroviare a încălcat principii ale pieței libere.

Dar ce acuză operatorii? Este vorba de majorări semnificative ale unor tarife, astfel:

- tarif pentru transporturi excepționale: + 24,52%
- tarif pentru verificarea vehiculelor feroviare cu transporturi excepționale: +24,94%
- tarif de staționare operativă a materialului rulant:
 - pentru vagon: + 5,45%
 - pentru MR motor: + 6,59%
- tarif de staționare pentru lungă durată a materialului rulant: +11,11 %
- tarif de staționare la încărcare-descărcare a vagoanelor: + 17,94%
- tarif de manevră a vehiculelor feroviare: +8,54%
- tarif de acces al convoaielor de manevră la/de la infrastructură CFR: + 12,98%.

Majorări, mult peste inflație

Toate aceste majorări sunt mult peste inflație. Potrivit Institutului Național de Statistică, procentul de majorare înregistrat de indicele lunar al prețurilor de consum pentru servicii raportat în luna ianuarie 2020 față de luna octombrie 2018 (data ultimei actualizări a tarifelor CFR) este de numai 4,88 %, explică el.

Raportarea scumpirilor la inflație nu este făcută gratuit. Șeclăman explică faptul că nu s-a ținut seama de prevederile art 31, alin (7) din Legea 202/2016 prin care “tarifele impuse pentru accesul pe calea ferată în cadrul infrastructurilor de servicii și furnizarea de servicii în cadrul acestor infrastructuri nu trebuie să depășească costul furnizării lor, plus un profit rezonabil” și ținând cont de faptul că nu a trecut nici un an de când au

fost reasezate aceste tarife în urma unei Decizii a CNSDF (Consiliul Național de Supraveghere în Domeniul Feroviar – n.red.).

În acest caz, o creștere nu se poate face decât cu cel mult procentul de inflație.

Operatorii acuză CFR SA de „abuz de poziție dominantă, astfel:

- Conform Contractului de acces pe infrastructura feroviară încheiat între CFR și OTF, Capitolul 2 -Tarife și condiții de plată, art 4, pct 4.4, aceste taxe și tarife trebuie comunicate către OTF cu minimum 30 de zile calendaristice înainte de data aplicării, fapt ce nu s-a întâmplat. La art 5 din Dispoziția nr 33 din 04.03.2020 se precizează că dispoziția respectivă intră în vigoare la data emiterii, fără nicio înștiințare prealabilă a OTF, încălcându-se astfel în mod evident prevederile contractuale.
- Această dispoziție a fost adusă în scris la cunoștința la nivelul OTF începând cu data de 06.03.2020, pe e-mail, nu prin intermediul structurilor de reprezentare ale CFR SA prevăzute prin contract, ci prin Divizia Trafic de la Regionalele CF, subunități ale CFR SA.
- Modificarea unilaterală și fără nicio negociere a tarifelor pentru servicii adiționale furnizate de CFR SA pentru OTF este practic o majorare considerabilă a acestor tarife, cu excepția tarifului de oprirea comercială ale trenurilor de călători (care are o scădere de 3,3%), aceste creșteri având un impact semnificativ asupra costurilor înregistrate de OTF.

„Aceste aspecte (...) în opinia noastră, trebuie reanalizate deoarece poate situa CN CFR SA în poziția de a nu respecta atât Contractul de acces încheiat cu fiecare OTF în parte, prevederile Legii 202/2016, dar și de a săvârși o abatere foarte gravă prevăzută de Legea concurenței Nr. 21/1990 și anume Abuzul de poziție dominantă”, spune șeful patronatelor feroviare.

CFR SA: Traficul are loc în condiții „normale”

Un exemplu asupra felului în care CFR SA relaționează cu operatorii de transport este o solicitare adresată gestionarului infrastructurii de către unul dintre aceștia. La începutul lunii aprilie un important operator privat a solicitat CFR SA o scutire de la plata tarifelor de staționare a materialului rulant din cauza stării de urgență.

Solicitarea operatorului a fost însă respinsă de CFR SA, iar răspunsul dat de companie este grăitor. CFR SA a argumentat că:

- a pus la dispoziție infrastructura în condiții corespunzătoare, astfel încât traficul să se desfășoare în condiții "normale".
- nu sunt îndeplinite condițiile necesare pentru forța majoră, nici din punct de vedere contractual, nici din punct de vedere al Codului Civil.
- dacă ar scuti operatorul de plata acestor tarife, CFR SA nu ar mai avea bani de plata salariilor sau de întreținere a infrastructurii.

Poziția CFR SA este de înțeles prin prisma intereselor proprii ale companiei și este corespunzătoare faptului că statul nu acordă niciun sprijinul niciun ajutor pentru TUI neîncasat de companie, explică un specialist din industria feroviară.

Tot acest peisaj contrastează puternic cu promisiunile de pe hârtie ale ministerului Transporturilor dar și cu liniile directoare de ajutorare a sectorului la nivel european. Club Feroviar a explicat într-un articol faptul că Executivul de la Bruxelles a transmis operatorilor și statelor membre un cadrul complet asupra modului în care pot fi ajutați operatorii și gestionarii infrastructurii feroviare dacă se dorește aceasta.

În România, dimpotrivă, câteva zeci de parlamentari UDMR au propus recent o inițiativă care scutește integral firmele de transporturi rutiere de plata rovinietei, fapt de natură a îngropa și mai mult în dificultăți transportul feroviar.

Asociația patronală a solicitat Ministerului Transporturilor anularea majorărilor dispuse de CFR SA.

Sursa: Club Feroviar