

CE dă undă verde pentru micșorarea poverii taxelor de acces pe infrastructură. Face Guvernul ceva?

13 octombrie 2020

Comisia a adoptat zilele trecute Regulamentul 1429 de stabilire a unor măsuri pentru o piață feroviară durabilă în contextul epidemiei de COVID-19.



După cum îl prezintă Comisia Europeană, Regulamentul stabilește norme temporare privind perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și se aplică utilizării infrastructurii feroviare pentru serviciile feroviare naționale și internaționale reglementate de directiva în cauză, în perioada 1 martie 2020 – 31 decembrie 2020.

Una dintre prevederile Regulamentului adoptat spune că statele membre pot autoriza administratorii de infrastructură să reducă, să elimine sau să amâne plata tarifelor pentru setul minim de acces și pentru accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii, după caz, în funcție de segmentul de piață identificat în documentele de referință ale rețelei, în mod transparent, obiectiv și nediscriminatoriu, în cazul în care o astfel de obligație de plată a devenit sau va deveni scadentă în cursul perioadei de referință.

Totodată, statele membre pot autoriza administratorii de infrastructură să reevalueze capacitatea segmentelor de piață de a suporta majorări, în scopul unei eventuale reduceri a sumelor datorate în ceea ce privește perioada de referință.

Țările membre UE pot autoriza administratorii de infrastructură să nu perceapă tarife de rezervare niciunui solicitant, inclusiv întreprinderilor feroviare, pentru capacitatea alocată, dar neutilizată în perioada de referință. Când procedează astfel, statele membre și administratorii de infrastructură acționează într-un mod transparent, obiectiv și nediscriminatoriu.

Statele membre compensează administratorii de infrastructură pentru pierderile financiare specifice suferite ca urmare a aplicării măsurilor de mai sus până la data de 31 decembrie a anului următor celui în care s-a înregistrat pierderea. Compensarea respectivă nu aduce atingere obligației care le revine statelor membre de a se asigura că, pe o perioadă rezonabilă care nu depășește cinci ani, contul de profit și pierdere al unui administrator de infrastructură rămâne echilibrat.

Administratorii de infrastructură modifică, după caz și fără întârziere, documentele de referință ale rețelei astfel încât să afișeze condițiile pe care le aplică, având în vedere măsurile luate de statul membru.

Până la 1 noiembrie 2020, administratorii de infrastructură furnizează Comisiei date privind utilizarea rețelelor lor, clasificate pe segmente de piață pentru perioadele 1 martie 2019 – 30 septembrie 2019 și 1 martie 2020 – 30 septembrie 2020.

În cazul în care perioada de referință este prelungită, administratorii de infrastructură transmit Comisiei un nou set de date la trecerea a jumătate din perioada de prelungire a perioadei de referință, pentru a permite Comisiei să aprecieze evoluția situației în timpul prelungirii perioadei de referință.

În cazul în care constată că diminuarea nivelului traficului feroviar persistă comparativ cu nivelul aferent perioadei corespunzătoare din anii precedenți și că este probabil ca această diminuare să persiste și, de asemenea, în cazul în care consideră, pe baza celor mai bune date științifice disponibile, că această situație este cauzată de impactul epidemiei de COVID-19, Comisia adoptă acte delegate pentru a modifica în mod corespunzător perioada de referință. Orice astfel de modificare poate doar prelungi perioada de referință cu până la șase luni, iar perioada de referință nu poate fi prelungită după 14 aprilie 2022.

Ajutoare egale cu zero în România

Măsurile dispuse și permise de către Comisia Europeană în România sunt prea puțin probabil să fie aplicate dat fiind dezinteresul Guvernului față de sector. Aceasta în pofida declarațiilor oficiale repetate, potrivit cărora Guvernul ar fi conștient de prioritatea acordată de către Comisia Europeană sectorului în interiorul oricăror politici publice.

Una dintre dovezi este tolerarea situației în care un operator feroviar este sursa unor blocaje financiare în sistem. CFR Călători are o datorie la CFR SA de peste 200 de milioane de lei de luni bune, neplătită. Sigur, o datorie mult mai mare la CFR SA o are CFR Marfă, însă acest operator face obiectul unei acțiuni de concordat, iar datoria sa este acoperită de acest plan și multe active sunt în executare silită de către CFR SA.

Apoi, după ce la declanșarea pandemiei premierul Ludovic Orban și ministrul Transporturilor, Lucian Bode, s-au întâlnit cu transportatorii feroviari, a urmat o cascadă de promisiuni și de angajamente de implicare în susținerea sectorului. Au trecut șapte luni de atunci și nici o măsură nu a fost luată, mai puțin o decizie de returnare către operatori a cotei de 10% din compensația convenită, cotă care de regulă era reținută inițial. Alte măsuri lipsesc.

Situația a fost în nenumărate rânduri reclamată Guvernului. În vară, patronatele feroviare împreună cu sindicatele au trimis o scrisoare Guvernului în care acuzau dezinteresul acestuia de a susține sectorul la patru luni de la primele promisiuni făcute, dar și discriminarea transporturilor feroviare și favorizarea celor rutiere, contrar politicilor publice europene.

„Industria feroviară românească a ajuns astăzi într-un moment critic unic pentru istoria sa de 150 de ani, care se suprapune peste o criză medicală și economică fără precedent în istoria contemporană. Modul în care dumneavoastră veți înțelege să ne susțineți în această perioadă dificilă va decide dacă această criză devine o oportunitate”, scriau la acel moment reprezentanții sectorului.

Sursa: Club Feroviar