

Comisia Europeană prelungeste până la 1 iulie ajutoarele căii ferate, inexistente în România

23 decembrie 2020

Comisia Europeană a prelungit până la 1 iulie măsurile posibile de sprijinire a căii ferate, acordate de state. În România așa ceva nu există, în pofida cererilor repetate ale sectorului feroviar.



Comisia a adoptat Regulamentul delegat 2020/2180 din 18 decembrie 2020 de prelungire a perioadei de referință prevăzute în Regulamentul (UE) 2020/1429 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor măsuri pentru o piață feroviară durabilă în contextul epidemiei de COVID-19.

Măsurile urmau să expire la data de 1 ianuarie 2021, însă noul regulament le prelungeste până la 30 iunie.

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 (termen prelungit zilele trecute).

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 urmau să furnizeze 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.

De ce a prelungit Comisia termenele

În nota de fundamentare, Comisia afirmă că redresarea sectorului ar putea avea loc de abia în a doua parte a anului viitor.

„Pandemia a condus, de asemenea, la încetinirea sau chiar la încetarea producției în multe sectoare, reducând astfel cantitatea de mărfuri transportate prin transportul feroviar de marfă. Pe baza datelor furnizate de administratorii de infrastructură feroviară din UE-27, rezultă că pandemia a afectat mai puternic segmentul serviciilor de transport de călători și, în special, segmentul serviciilor comerciale de transport de călători, care a fost afectat de o reducere semnificativă a ofertei în toate statele membre. În perioada martie-septembrie 2020, serviciile de transport de călători exprimate în tren-km, au scăzut cu 16,9 % comparativ cu aceeași perioadă a anului precedent, iar serviciile de transport de marfă au scăzut cu 11,1 %. În perioada martie-septembrie 2020, serviciile de transport de călători în temeiul obligației de serviciu public, exprimate în tren-km, au scăzut cu 12,2 % comparativ cu aceeași perioadă a anului precedent, iar serviciile comerciale de transport de călători au scăzut cu 37,3 %. Traficul de călători exprimat în călători-km a scăzut cu 71,2 % în al doilea trimestru al anului 2020, comparativ cu aceeași perioadă a anului 2019, iar traficul de marfă exprimat în tone-km a scăzut cu 15,9 %. Această tendință poate avea un impact enorm asupra concurenței pe piețele transportului feroviar de călători, asupra realizării unui spațiu feroviar european cu adevărat unic și, în cele din urmă, asupra tranziției către un sector al transporturilor mai durabil, cu un număr mai mare de călători și mărfuri care circulă pe calea ferată.

Redresare de-abia peste un an

Previziunile indică o redresare foarte treptată a economiei în următorii doi ani, întrucât indicatorul privind încrederea consumatorilor și indicatorul percepției generale asupra economiei au devenit negativi. În plus, având în vedere datele disponibile pentru perioadele anterioare, orice îmbunătățire în ceea ce privește sănătatea publică, de exemplu datorită disponibilității unui vaccin, presupunând că o astfel de îmbunătățire ar avea loc în prima jumătate a anului 2021, este susceptibilă să exercite efecte pozitive apreciabile asupra traficului feroviar numai cu o întârziere considerabilă. Este probabil ca astfel de efecte pozitive să se materializeze cel mai devreme începând cu a doua jumătate a anului 2021, spune Comisia.

Doar transportul de călători a fost ajutat

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. 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 la transportatorii de marfă. **În transporturile de călători compensația a fost majorată masiv ajungându-se la situația în care chiar ciriculând cu trenuri goale, operatorii privați devin profitabili.**

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 recent reprezentanții sectorului. Unul dintre punctele proaste ale unei astfel de atitudini din partea Guvernului e slăbirea poziției concurențiale a transportatorilor feroviari români, în condițiile în care competitorii ai lor, deja puternici, precum DB Germania, beneficiază cu vârf și îndesat de ajutorul statului lor.

Sursa: Club feroviar