

S-au săturat de birocrație. Operatorii feroviari vor ghișeu unic la AFER

27 martie 2020

Operatorii feroviari grupați în jurul Organizației Patronale a Societăților Feroviare Private din România solicită înființarea, în cadrul Autorității Feroviare Române, a unui ghișeu unic care să le proceseze cererile.



Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România solicită înființarea în cadrul Autorității Feroviare Române (AFER) a unui ghișeu unic care să le proceseze cererile, potrivit declarațiilor făcute vineri, pentru Club Feroviar, de către Vasile Șeclăman, președinte al organizației menționate.

Înființarea unui astfel de ghișeu ar micșora bătaia de cap avută de operatori cu obținerea avizelor necesare, cu atât mai mult în actualul context caracterizat de dificultăți înregistrate de către firmele de transport feroviar, cauzate de scăderea cererii de transport.

Trimiterea documentelor să fie on-line

„Ar trebui luat în calcul crearea unui birou unic on-line cu beneficiari operatorii privați care să poată lua legătura cu AFER printr-o platformă informatică interoperabilă. Aceasta este necesar pentru a nu mai fi obligați să mergem cu o mie de hârtii după noi ca să le depunem la serviciul de registratură al AFER, deci să se facă totul on-line. Când s-a terminat, să te poți duce să ridici licența sau acordul sau ce este de ridicat, inclusiv pe suport de hârtie. Tot schimbul de informații să se poată face prin scanare, trimitere”, spune Vasile Șeclăman.

„Rugăm că organismele competente, anume Ministerul Transporturilor să ia măsuri de înființarea a acestui birou unic, să poată fi realizat cât mai urgent”, afirmă el.

Cererea operatorilor vine în contextul în care AFER a stabilit noi proceduri și noi tarife pentru parcurgerea procedurilor de autorizare, licențiere stabilite prin Pachetul 4 feroviar european.

Noile tarife au stârnit nemulțumirea operatorilor. „Deocamdată nu a apărut nimic oficial. Tarifele sunt total nejustificate. Dacă crește valabilitatea unei licențe, de la doi la cinci

ani, asta nu înseamnă că faci o muncă în plus și că trebuie să îți mărești tariful. Tu faci tot munca dinainte”, spune el.

Noul sistem scumpește, nu ieftinește serviciile AFER

„Este o modalitate total nesatisfăcătoare căci în conformitate cu prevederile Directivei și cu ce spune ERA (Agenția Feroviară Europeană – n.red.), acest sistem unic trebuie să ducă la micșorarea tarifelor nu la creștere și de aceea suntem în discuții”, adaugă el.

La finele lunii trecute tarifele publicate de AFER, pentru serviciile prestate operatorilor de către instituție, în conformitate cu Pachetul 4 Feroviar, au dus la proteste. Multe tarife sunt de zece ori mai mari decât cele de până acum, ajungând la zeci de mii de euro. AFER este o instituție care să autofinanțeze, însă noile tarife par a merge dincolo de asigurarea funcționării zilnice și vor aduce profituri grase autorității.

Reacțiile operatorilor feroviari la propunerile de tarife anunțate de AFER nu s-au lăsat așteptate, după ce Ministerul Transporturilor a publicat proiectul unei Hotărâri de Guvern menite să transpună prevederile în domeniul feroviar din UE.

Documente consultate de Club Feroviar arată că operatorilor le este teamă că aplicarea tarifelor va duce inclusiv la desființarea lor, unele tarife percepute urmând să ajungă la zeci de mii de euro, iar creșterile depășind uneori chiar și 3.000 % (creșteri de 30 de ori ale tarifelor). Operatorii acuză neclarități în privința definirii serviciilor care urmează să le plătească și invocă prevederile europene care afirmă că scopul final trebuie să fie micșorarea costurilor, nu majorarea acestora.

Ce acuză operatorii

- Lipsește evaluarea impactului noilor tarife, după cum obligă Legea 24 din 2000.
- Nivelul noilor tarife „afectează în mod grav capacitatea de plată a întreprinderilor feroviare”
- Prevederile sunt lipsite de claritate. Astfel, care sunt activitățile incluse în audit, frecvența de realizare a acestuia, ce presupune deplasarea auditorilor ale căror cheltuieli sunt suportate de operatori. Se include aici cazarea, masa, transportul auditorilor, întreabă compania.
- Tariful orar este stabilit în euro nu în lei, cum e normal și este de 20 de euro pe oră față de 15 euro, ca până acum, deși o scumpire importantă a avut loc și anul trecut.
- Unele tarife au devenit fixe, cu valoare mare, spre deosebire de vechiul sistem în care erau la oră și depindeau de volumul de muncă.
- Impactul propunerii AFER poate fi „ruinător”.
- Scopul Regulamentului european 653 din 2007 este reducerea complexității, duratei și costurilor procedurilor de certificare, nu de majorare a acestora.

- Unele tarife cresc de peste 10 ori. Spre exemplu, vizarea periodică a autorizației de siguranță costa până acum 750 de euro, de acum va costa 10.782 euro.
- Sunt introduse tarife noi, spre exemplu cel pentru efectuarea auditului la fața locului care va costa nu mai puțin de 11.520 de euro.
- Actualizarea autorizației de siguranță ca urmare a modificării listei stațiilor de cale ferată va costa 7.547 euro, față de gratuitatea de acum.
- Apar anomalii. Tarifele pentru evaluarea vehiculelor motoare se aplică atât componentei motoare a unei rame cât și a celei nemotoare.
- Există riscul preceperii tarifelor practicate de ERA (Agenția Feroviară Europeană) de 130 de euro pe oră, față de actualul tarif de 20 de euro propus de ASFR. Simpla schimbare a auditorului duce deci la costuri de șase ori mai mari.
- Evaluarea unei documentații costă un operator 38.880 euro, dar pentru emiterea raportului aferent operatorul mai trebuie să dea 4.320 de euro. Toți operatorii plătesc aceleași tarife deși unii au un volum de activitate mult mai mic față de alții (spre exemplu față de CFR Călători sau CFR Marfă).
- Toate veniturile operatorilor sunt în lei însă tarifele AFER sunt exprimate în euro. O bună parte a argumentelor este preluată de Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România (OPSFPR), alături de alte argumente.

Organizația acuză chiar umflarea unor tarife. Astfel pentru verificarea unui certificat unic în vederea menținerii se percepe un tarif de 11.520 de euro ceea ce ar însemna munca a patru auditori timp de 18 zile socotită la un tarif de 20 de euro pe oră, ceea ce este o exagerare, spunea Vasile Șeclăman.

Sursa: Club Feroviar