

Camionagii aproape scutiți de vinieta, calea ferată rămâne cu TUI

24 iunie 2020

Asaltul parlamentarilor UDMR, în sensul ajutorării firmelor rutiere de transport, e pe cale să se soldeze cu succes. Senatul a votat propunerea udemeriștilor de a scuti camionagii de vinieta până la finele anului. Până acum, Guvernul nu a avut niciun cuvânt de spus în privința propunerii. Pe de altă parte, dimpotrivă, în pofida promisiunilor făcute feroviarilor și a măsurilor recomandate expres de către Comisia Europeană, transporturile feroviare rămân să asimileze pierderile înregistrate. Ministrul Transporturilor, Lucian Bode, pare mai preocupat de autostrăzile ce îi aduc voturi. Care este situația?



Propunerea legislativă despre care Club Feroviar [a scris acum două luni](#), are toate șansele să treacă cu succes prin procesul legislativ, firmele de transporturi rutiere urmând să fie scutite de plata vinietei până la finele anului, în pofida faptului că, cel puțin declarativ, prioritatea UE este dezvoltarea căii ferate, nu a transporturilor rutiere.

Dacă măsura va fi votată și de Camera Deputaților, anul viitor firmele rutiere nu vor

plăti vinieta în contul celei plătite în acest an până la intrarea legii în vigoare.

Pare-se că instituțiile statului, până la acest moment, și-au dat mâna pentru a bifa interesele firmelor de transport rutier, aflate în competiție cu transportatorii feroviari. Mai multe Comisii de specialitate ale Senatului care ar trebui să știe care sunt prioritățile Uniunii Europene și care ar fi trebuit să conștientizeze că măsura adoptată este discriminatorie, au aprobat proiectul de Lege ce scutește camionagii de o parte a costurilor de transport.

Acum două zile proiectul propus de parlamentarii UDMR a trecut de Senat cu 90 de voturi pentru, 13 voturi negative, 26 de abțineri. Aceasta arată că nu numai UDMR a susținut măsura discriminatorie, ci și membri ai celorlalte partide.



Deputatul Zacharie Benedek e unul dintre ajutoarele de bază ale camionagiilor. Acum două luni promitea ajutor similar la transporturile feroviare. Intre timp, a uitat

Ce este iarăși surprinzător este faptul că măsura este susținută de Comisiile de Transport, cea Economică a Senatului, singura care părând că înțelege mecanismele și efectele potrivnice fiind cea de la Finanțe. Aceasta a dat vot negativ propunerii UDMR.

Guvernul n-are opinie

Guvernul, cel care ar fi putut bloca inițiativa prin argumentele sale și care a promis acum două luni transportatorilor feroviari câte în lună și câte în stele, nu a emis niciun punct de vedere. Ca urmare,

proiectul de lege a plecat către Camera Deputaților, decizională, cu termen de adoptare tacită, 9 septembrie. Și nu va fi de mirare dacă va trece. Vacanța parlamentară vine, agenda deputaților e plină, iar în toamnă vom putea vedea scutite firmele de transport rutier de vinieta.

De ce subiectul este de interes

Dar care este cauza pentru care Club Feroviar, publicație feroviară, este interesată de subiect? Este vorba de competiția neloyală făcută de sectorul rutier transporturilor feroviare și desigur de credința multora dintre noi că dacă un ministru al Transporturilor, un premier al unei țări fac publice promisiuni, acestea nu sunt uitate a doua zi și nu sunt în van.

Eliminarea vinietei plătite de transportatorii rutieri, combinată cu scăderea drastică a prețului motorinei (element important de cost în transporturile rutiere), va conferi firmelor de transport rutier o poziție superioară celei a transportatorilor feroviari, explica la începutul crizei Vasile Șeclăman, președinte al Organizației Patronale a Societăților Feroviare Private din România (OPSFPR), dar și reprezentanți ai unui operator feroviar.

Reprezentanți ai companiilor feroviare de transport mărfuri au cerut CFR SA scutire de TUI pentru vagoanele nefolosite, staționate din cauza lipsei comenzilor de transport. „Am cerut să nu perceapă o lună-două din martie înapoi. Ei au răspuns că ne pun la dispoziție toate liniile, că nu au nicio obligație. Ne-au trimis facturi fără nicio problemă, ca înainte”, spunea el.

Poziția CFR SA este de înțeles. În lipsa oricărei scheme de ajutor de stat prin care TUI cerut să scadă, CFR își vede de afacerile sale și cere bani ca înainte. „Am cerut ca austriei și nemții, pe bani europeni scheme de ajutor de stat pentru reducerea parțială a TUI, în funcție de unele criterii. Nu că nu ni s-a redus, dar știți ce ni s-a întâmplat? În 4 martie a venit cutremurul pe calea ferată, CFR Infrastructură, prin

decizie, a majorat tarifele chiar și cu 25-30% peste inflația ultimilor ani”, spune Vasile Șeclăman.

Lucian Bode: Transportul feroviar de marfă nu o duce prost

Toate aceste probleme par a avea legătură cu o convingere a conducerii Ministerului Transporturilor că lucrurile în transporturile de marfă nu stau atât de prost pe cât se plâng unii.

“În transportul feroviar, noi aveam înainte de criză sau în condiții normale, să spun așa, în România circulau aproximativ 600 de trenuri de marfă, din care jumătate aparțin CFR Marfă, operatorul de stat. În prezent, sub 10% din capacitatea de transport marfă pe calea ferată este afectată. Practic, s-au redus cantitățile. S-a redus foarte puțin numărul de trenuri. În schimb, la transportul de persoane, astăzi, ultima raportare pe care am primit-o arată destul de îngrijorător: 30% din trenuri au fost suspendate, vorbim de peste 500 de trenuri de călători suspendate în acest moment din cele 1.760 câte circulau în condiții normale. Asta raportându-ne la CFR Călători, operatorul de stat, care are cam 80% din piață, automat ne duce la pierderi semnificative, importante. În primele zile din aprilie, în ultima raportare pe care am analizat-o, veniturile CFR Călători au scăzut cu 75%”, menționa ministrul acum 1-2 luni.

Ori lucrurile nu stau tocmai așa. Vasile Șeclăman aprecia că cifrele avansate de ministru privesc perioada de început a crizei, însă de atunci multe firme s-au închis și deci au scăzut și operațiunile de transport de mărfuri. El apreciază că volumul transportului de marfă pe calea ferată este acum de 45% din cel anterior crizei. În ceea ce privește transportul feroviar de călători, acesta, de bine, de rău, mai primește câte o subvenție de la stat, spre deosebire de cel de bunuri. Reluarea transporturilor feroviare de mărfuri se va face mult mai lent decât cel de persoane, mai spune președintele patronatului.

La București se gândește invers decât la Bruxelles

Problema costurilor de transport erupe în zilele în care Comisia Europeană, conștientă de impactul crizei asupra transporturilor feroviare, a permis statelor să micșoreze sau chiar să anuleze TUI.

Zilele trecute, Comisia Europeană a dat publicității o propunere de Regulament care va permite statelor membre și administratorilor de infrastructură (IM) să renunțe sau să reducă taxele de acces pe cale, precum și taxele de rezervare. Ajutorul presupune însă inițiative naționale de reducere a TUI, iar Guvernul nu pare a fi dispus să dea ajutor în pofida promisiunilor făcute acum două luni sectorului feroviar. Propunerea Comisiei este ca statele membre să returneze administratorilor infrastructurii pierderile de venituri. Dacă însă scutirea acordată sectorului rutier va fi votată, statul va trebui să acopere pierderi de sute de milioane de euro ale Companiei de Drumuri venite din neîncasarea vinietei pe cea mai mare parte a anului. Potrivit ERFA, Asociația Europeană a Transportatorilor Feroviari de Marfă, volumele de transport au scăzut la nivel european cu 25%.

ERFA consideră că acestea sunt măsuri adecvate și necesare, deoarece acestea vor oferi sprijin industriei feroviare de mărfuri într-un mod deschis, nediscriminatoriu și transparent.

Sursa: Club Feroviar