

Operatorii privati de transport feroviar considera nejustificata înfiintarea companiei Carpatice Feroviar SA

Organizatia Patronala a Societatilor Feroviare Private din România (OPSFPR) considera nejustificata înfiintarea companiei Carpatice Feroviar SA, solicitând restabilirea unui mediu concurential optim si echitabil, prin aplicarea Deciziei CE privind rambursarea de catre societatea CFR Marfa a ajutorului de stat ilegal primit în perioada 2010-2018.

Potrivit unui comunicat al OPSFPR, operatorii privati de transport feroviar trag un semnal de alarma privind Proiectul de Hotarâre a Guvernului de înfiintare a Carpatice Feroviar propus pentru dezbatere publica.

"Membrii OPSFPR considera ca argumentele aduse înfiintarii companiei de stat nu au niciun temei si propun factorilor de decizie sa analizeze situatia, în vederea respectarii prevederilor europene în vigoare si a regulilor necesare asigurarii unui mediu concurential echitabil pe piata transportului feroviar de marfa", se mentioneaza în comunicat.

Totodata, operatorii privati de transport feroviar considera drept neîntemeiate argumentele prezentate în Nota de fundamentare a proiectului de act normativ si apreciaza ca exista 10 motive care sustin respingerea acestei initiative.

Conform sursei citate, Carpatice Feroviar "va fi de facto continuatorul activitatii CFR Marfa".

"În ultimii 15 ani, CFR Marfa a acumulat pierderi cumulate de aproximativ 970 milioane euro, iar Carpatice Feroviar nu va fi altceva decât un continuator al activitatii ineficiente si al administrarii defectuoase a societatii de stat. Aceasta stare de fapt este confirmata si de presedintele Consiliului Concurentei, Bogdan Chiritoiu, care a declarat anul trecut ca "noua companie de cale ferata continua, în esenta, activitatea lui CFR Marfa" si va prelua contractele profitabile pentru CFR Marfa si activele necesare derularii acestora. Restul echipamentelor vor fi valorificate pentru a acoperi partial datoria companiei catre stat, însa suma care nu va putea fi acoperita "va fi o paguba a bugetului de stat", a precizat atunci presedintele CC.", se mentioneaza în comunicat.

Potrivit organizatiei, Comisia Europeana a stabilit prin decizia nr. C (2020) 1115/24.02.2020, ca statul român este obligat sa recupereze integral de la CFR Marfa ajutorul de stat ilegal în valoare de 2,6 miliarde lei, plus dobânzi.

"La finalul anului 2022, valoarea datoriei era de 4,2 mld. lei, ca urmare a acumularii de dobânzi si penalitati. Asa cum se mentioneaza în Nota de Fundamentare, "statul român are obligatia de a recupera, cu celeritate, ajutorul de stat declarat ilegal prin Decizia Comisiei Europene", însa acest lucru nu s-a întâmplat, desi termenul stabilit de CE era de 6 luni de la comunicarea deciziei. În conditiile în care noua companie ar putea prelua contractele si activele profitabile de la CFR Marfa, acest lucru poate însemna ca statul se va afla în imposibilitatea de a recupera datoria. În consecinta, daca suma nu a fost recuperata în integralitate, nu se justifica înfiintarea unei noi companii.", sustine organizatia.

Pe de alta parte, argumentul privind interesul strategic al Carpatice Feroviar nu este acceptat de Comisia Europeana.

"De la emiterea Deciziei de recuperare si pâna în prezent, autoritatile române au purtat negocieri cu reprezentantii Comisiei Europene în vederea aprobarii unei modalitati alternative platii cash pentru rambursarea ajutorului de stat ilegal. Modalitatea propusa vizeaza transferul de active în locul platii si directionarea activelor transferate catre o companie nou constituita, cu istoric curat - Carpatice Feroviar. Motivatia acestui transfer consta chiar în

asa-zisul interes strategic al înfiintarii noii companii. În ciuda încercarilor repetate si a îndelungilor negocieri, Comisia Europeana nu a acceptat pâna la acest moment argumentul interesului strategic al Carpatica Feroviar.", se mai precizeaza în comunicat.

Totodata, interesul strategic si militar sustinut pentru înfiintarea Carpatica Feroviar nu se justifica, iar cei 2 ani de razboi din Ucraina demonstreaza asta, precizeaza sursa citata.

"Operatorii feroviari privati si-au asumat responsabilitatea si au demonstrat ca au capacitatea de a sustine si a rezolva orice tip de transport special, strategic sau militar pe calea ferata, fara vreo recomandare din partea Ministerului Transporturilor sau a Guvernului României. Nu au existat situatii în care un operator privat sa refuze un transport special. Pur si simplu, operatorii feroviari nu au uitat ca au fost numiti "A doua Armata a tarii", sustine organizatia.

În plus, din totalul estimat de 8.400 vagoane active pe care îl detine CFR Marfa, doar aproximativ 300 vagoane se pot folosi pentru transporturi speciale, ceea ce înseamna sub 4% din flota de material rulant.

"Membrii OPSFPR sunt dispusi sa asigure în conditii de echitate si transparenta transporturile speciale. Însa, aceste transporturi parvin CFR Marfa în mod neconcurential prin alocare directa. Statul român trebuie sa ofere tuturor operatorilor sansa de a participa la o procedura de selectie a furnizorilor pentru aceste categorii de transporturi, prin organizarea de licitatii publice.", se mai spune în comunicat.

Potrivit sursei citate, operatorii privati de transport feroviar de marfa au o cota de piata de peste 70% si pot acoperi nevoile aparute în situatii de criza.

"În nota de fundamentare pentru înfiintarea Carpatica Feroviar, pe lângă interesul strategic, se specifica faptul ca aceasta companie va acoperi nevoia de transport în caz de criza. Însa, operatorii privati au o cota de piata cumulata de peste 70% si pot acoperi astfel de nevoi fara probleme. Mai mult, în prezent, din totalul transporturilor de marfuri calificate prin nota de fundamentare drept strategice, CFR Marfa opereaza un procent de cca. 25%, restul marfurilor fiind transportate de operatorii privati.", precizeaza organizatia.

Pe de alta parte, majorarea capitalului social al Carpatica Feroviar cu aport de locomotive, vagoane si numerar ar putea fi considerata un nou ajutor de stat ilegal, într-o piata concurentiala. Potrivit actului de înfiintare, capitalul social initial al Carpatica Feroviar este de 125.000 lei.

"La articolul 2, se specifica faptul ca, ulterior, se va realiza o majorare de capital social. Ce va presupune aceasta majorare de fapt si cum se va efectua? În cazul în care majorarea capitalului se va face prin transfer de material rulant sau numerar de la CFR Marfa si într-o piata concurentiala, operatiunea ar putea fi interpretata drept un nou ajutor de stat ilegal si sanctionata ca atare. Odata rambursat ajutorul de stat în integralitatea sa si restabilite conditiile de mediu concurential echitabil, Ministerul Transporturilor este liber sa foloseasca excedentul de capital al CFR Marfa pentru orice operatiuni (inclusiv capitalizarea Carpatica), criteriul discontinuitatii economice devenind redundant.", sustin reprezentantii organizatiei.

Potrivit acestora, CFR Marfa a perturbat piata de transport de marfa, practicând tarife de dumping catre clienti, motiv pentru care compania a înregistrat pierderi financiare în fiecare an, în ultimii 15 ani.

Operatorii privati de transport feroviar mai sustin ca, în nota de fundamentare pentru justificarea înfiintarii Carpatica Feroviar, se motiveaza obligatia asumata prin PNRR de a face sectorul feroviar competitiv, însa intrarea în vigoare a Statutului personalului feroviar a crescut costurile operatorilor cu peste 10%, iar anul acesta se doreste marirea Tarifului de Utilizare al Infrastructurii cu aproximativ 15%, actiuni ce sunt contrare acestui obiectiv asumat.

"Daca Guvernul ar lua masurile necesare pentru eficientizarea activitatii CFR Marfa, motivele invocate pentru înfiintarea Carpatica Feroviar nu ar mai avea fundament. Actuala companie de stat ar putea îndeplini toate obiectivele trasate de Ministerul Transporturilor în Nota de fundamentare", precizeaza organizatia.

Totodata, operatorii de marfa privati se întreaba care sunt rezultatele studiului de impact asupra mediului concurential care a stat la baza deciziei Guvernului.

"Membrii OPSFPR considera ca este nevoie de transparenta în ceea ce priveste rezultatele studiului privind impactul asupra mediului concurential si al impactului asupra mediului de afaceri, dar si al testului investitorului privat prudent în economie, în baza carora s-a luat decizia înfiintarii Carpatica Feroviar", se mentioneaza în document.