

Dispute Garoseanu – Stoica privind electrificarea operatorilor pe acest an

31 Martie 2023



Subiectul contractelor de alimentare cu energie electrică, semnate de operatorii feroviari de marfă cu Electrificare CFR, au aprins spiritele între operatorii de transport feroviar de marfă, mai precis între acționarii GFR și cei ai Vest Trans Rail. Dispute Garoseanu – Stoica privind electrificarea operatorilor pe acest an.

Reunite sub umbrela Organizației Patronatelor Societăților Feroviare Private din România (OPSFPR) companiile transportatoare de mărfuri par a avea uneori tendințe centrifuge față de celelalte dând naștere întrebării: are sectorul feroviar nevoie de un astfel de patronat când unii operatori par a lua pe cont propriu decizii ce afectează toată firmele? O dispută în acest sens a avut loc zilele trecute între Gruia Stoica, principalul acționar GFR și Ion Garoseanu, acționarul Vest Trans Rail.

Subiectul care a dus la dispută a fost cel al alimentării cu energie electrică în acest an, pe anii care vin și a unor noi contracte mult mai „aerisite” decât vechiul contract, valabil până la 1 aprilie, plin însă de acte adiționale.

Dispute Garoseanu – Stoica

În afirmații privite ca neinspirate, Garoseanu a sugerat că a avut discuții „și cu alți operatori”, în urma cărora s-a decis semnarea contractului în forma trimisă de Electrificare CFR SA. Aceasta ar fi doar o măsură tranzitorie, necesară asigurării în continuare a energiei de tracțiune pe acest an, urmând ca de la 1 ianuarie 2024 să intre în vigoare o nouă formă de contract.

Ideea existenței unor discuții purtate oarecum pe grupulețe l-a iritat însă pe Gruia Stoica, el formulând public întrebarea dacă nu cumva astfel de discuții separate, fără o asumare directă a tuturor argumentele pentru semnarea în forma transmisă de Electrificare CFR SA face ca Patronatul să devină o instituție inutilă.

Răspunsul împăciuitor, venit de la Garoseanu, a fost că nu au existat discuții în privat cu nimeni și că menținerea actualului contract s-a decis în comun la ședința avută cu Electrificare CFR a operatorilor.

Discuțiile au demarat după ce conducerea OPSFPR a cerut operatorilor să aprobe o prelungire a actualului contract cu trei luni. Aceasta deoarece furnizorul nu dorește să ia în seamă niciuna din observațiile și propunerile transmise sau făcute direct în cadrul ședinței de negocieri convocată de acesta. Subiectele, după cum am arătat, au dus la dispute Garoseanu – Stoica.

Cauza disputelor operatori – Electrificare CFR SA

Există mai multe **aspecte contestate** de OPSFPR privind proiectul de contract pe care Electrificare CFR SA îl promovează.

Operatorii privați de transport feroviar de marfă acuză Electrificare CFR că firma de stat plătește energia cumpărată cu banii percepuți operatorilor în avans. Mai mult, aceasta și-ar aplica cota de profit nu doar pe propriile cheltuieli, ci pe întregul preț.

Într-o analiză remisă recent Club Feroviar, Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România (OPSFPR) detaliază obiecții pe care le are privind propunerile de contract înaintate recent de Electrificare CFR SA pe acest an.

Modelul de contract propus (de Electrificare CFR SA operatorilor – n.red.) nu ar urmări un format standard minimal care să aibă ca obiect serviciul de furnizare al energiei electrice, de către SC Electrificare CFR SA operatorilor de transport feroviar (OTF). Se propune un contract tripartit în care este parte și administratorul legal al infrastructurii feroviare publice, inclusiv al rețelelor electrice feroviare, C.N.C.F. CFR S.A. desemnat în această calitate conform Legii 202/2016 cu modificările și completările ulterioare și care face practic transportul și distribuția energiei electrice în rețeaua feroviară.

Obiectul contractului propus care se dorește a fi încheiat între SC Electrificare CFR SA și OTF trebuie să fie numai acela de furnizare de energie electrică, deci trebuie să fie diferit de cel al transportului/distribuției de energie electrică, spun operatorii privați.

Referitor la nivelul “tarifului de furnizare” propus pentru serviciile prestate pentru operatorii de transport feroviar, acesta nu poate face obiectul unor discuții/consultări/negocieri bi sau multipartite, după cum nu poate face nici obiectul unor impuneri, altele decât cele prevăzute de Legea 202/2016.

Noțiunile introduse de furnizor, respectiv “cheltuieli de furnizare” și “cota de profit” nu se regăsesc nici în structura de tarifyare stabilită de OUG 27/2022, dar nici în legea specificată mai sus, care reglementează toate activitățile care se desfășoară pe calea ferată, inclusiv tarifyarea pentru serviciile conexe.

Conform legislației în vigoare, “tariful de furnizare” trebuie să fie unic pe întreg lanțul de intermediere de la producător la consumatorul final, să fie transparent și să se regăsească doar în factura finală emisă de SC Electrificare CFR către OTF.

Referitor la politicile de achiziție a energiei electrice din piețe, din moment ce prețul de achiziție se regăsește integral în facturile finale plătite de operatorii de transport feroviar, OPSFPR cere ca oportună introducerea unor prevederi contractuale legate de transparență în formarea prețului.

Garoseanu, fost director CFR Marfă și fost angajat GFR

Interesant e faptul că cei doi membri OPSFPR sunt cunoștințe vechi. După plecarea sa din funcțiile de director CFR SA și CFR Marfă, Ion Garoseanu a fost angajat al GFR, după care și-a înființat propriile firme.

În 2015, DNA a informat public că fostul șef al CFR București, Ion Garoseanu o sponsoriza pe Estrella Ștefănescu, șefa Serviciului Urmărire Transporturi din CFR, pentru obținerea de informații pentru favorizarea firmelor lui.

Anchetatorii DNA arătau, în referatul prin care au cerut arestarea preventivă a Estrellei Ștefănescu, că între persoanele de la care femeia a cerut bunuri pentru a pune la dispoziție informații din cadrul instituției în care lucra se numără și fostul șef al CFR București Ion Garoseanu.

„Ștefănescu Estrella beneficiază de foloase necuvenite din partea lui Garoseanu Ion (fost director general CFR București, care controla la acel moment grupul de firme Ferest Logistics din care faceau parte societățile: Rail Management SRL Ploiești, Ferocargo Eurotrans Ploiești, Ferest Logistics București ș.a.), în schimbul obținerii de informații de interes economic nedestinate publicității, fiind incidente dispozițiile privind infracțiunea de permitere a accesului unor persoane neautorizate la informații care nu sunt destinate publicității în scopul obținerii unor foloase pentru altul”, se arăta în documentul citat.

Sursa: <https://clubferoviar.ro/>