



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 13.12.2017  
C(2017) 8790 final

VERSIUNE PUBLICĂ

Acest document este pus la dispoziție  
numai în scop informativ.

**Obiect:** Ajutorul de stat SA.49631 – România  
Prelungirea schemei de ajutor pentru transportul combinat tip  
RO-LA în perioada 2018-2020

Stimate Domnule Ministru,

**1. PROCEDURĂ**

- (1) La 23 noiembrie 2017, autoritățile române i-au notificat Comisiei, în conformitate cu articolul 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), intenția de a prelungi schema de ajutor existentă pentru transportul combinat tip RO-LA<sup>1</sup>. Obiectivul acestei scheme este sprijinirea întreprinderilor feroviare în demersul acestora de încurajare a trecerii de la transportul rutier de marfă la cel feroviar.
- (2) Schema de ajutor inițială a fost aprobată de Comisie în 2015 pentru perioada 2015-2017 (denumită în continuare „decizia din 2015”)<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Transport de tip RO-LA înseamnă transportul camioanelor pe calea ferată în vagoane cu platformă joasă; camioanele urcă pe platformă la începutul călătoriei pe calea ferată și coboară de pe platformă la sfârșitul călătoriei.

<sup>2</sup> Decizia Comisiei din 22.4.2015, ajutorul de stat SA.39883 (2014/N), JO C 219 din 3.7.2015, p. 1.

Dlul Teodor-Viorel Meleşcanu  
Ministrul Afacerilor Externe  
Aleea Alexandru nr. 31, Sector 1  
RO-011822 București

## **2. DESCRIEREA MĂSURII DE AJUTOR**

### **2.1. Principalele caracteristici și obiectivele măsurii de ajutor**

- (3) Schema este prezentată în considerentele 2-8 din decizia din 2015. Caracteristicile schemei și obiectivul acesteia rămân neschimbate, în afară de prelungirea duratei.
- (4) Obiectivul schemei este de a reduce impactul negativ al transportului rutier asupra mediului, prin atragerea mărfurilor către sistemul de transport combinat de tip RO-LA.

### **2.2. Beneficiari**

- (5) Schema de ajutor se aplică întreprinderilor feroviare a căror activitate se încadrează la codul 49.20 — „Transport feroviar de marfă” în conformitate cu nomenclatorul statistic al activităților economice – NACE, a doua revizuire.
- (6) Numărul estimat de beneficiari variază de la 11 la 20 de întreprinderi.
- (7) România a confirmat faptul că ajutorul nu va fi acordat întreprinderilor care se confruntă cu dificultăți financiare, astfel cum sunt definite în „Orientările privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate”<sup>3</sup>.
- (8) În plus, entitățile care primesc sau au primit un ajutor de stat care face obiectul unei proceduri de recuperare întrucât ajutorul a fost declarat ilegal și incompatibil cu piața internă nu pot beneficia de sprijin în temeiul prezentei decizii. Dacă un solicitant a beneficiat un astfel de ajutor, datoria pe care o are în temeiul deciziei de recuperare trebuie să fi fost recuperată în întregime înainte ca ajutorul care face obiectul prezentei decizii să poată fi acordat.

### **2.3. Forma ajutorului, costurile eligibile și intensitatea ajutorului**

- (9) Ajutorul se acordă sub forma unei subvenții nerambursabile, care poate ajunge până la 60 % din costurile totale aferente transportului pe calea ferată din călătoria combinată de tip RO-LA.
- (10) Cheltuielile eligibile sunt prezentate în detaliu în considerentele 6-8 și 24-34 din decizia din 2015.
- (11) Intensitatea ajutorului este prezentată în detaliu în considerentul 41 din decizia din 2015.
- (12) Cererile de finanțare se vor efectua în urma unei decizii a președintelui Administrației Fondului pentru mediu în acest sens și vor cuprinde bugetul și perioada pentru care se pot depune cererile de finanțare. Deciziile președintelui se publică pe pagina web a Administrației Fondului pentru mediu, cu cel puțin 10 zile înainte de lansarea cererii de propuneri în cauză. Procedura este detaliată în considerentele 12 și 13 din decizia din 2015.

---

<sup>3</sup> JO C 249, 31 iulie 2014, p. 1.

## 2.4. Temei juridic

(13) Temeiul juridic al schemei prelungite sunt:

- Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 196/22.12.2005 privind Fondul pentru mediu<sup>4</sup>, cu modificările ulterioare.

## 2.5. Buget și durată

- (14) Bugetul inițial estimat al schemei a fost de 115 milioane RON (aproximativ 25 milioane EUR<sup>5</sup>) pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2015 și 31 decembrie 2017.
- (15) În perioada 2015-2016 nu a fost lansată nicio cerere de propuneri, iar în 2017 a fost lansată o singură cerere în valoare de 10 milioane RON. Nu a fost înregistrată încă nicio cheltuială în cadrul cererii de propuneri din 2017. Bugetul pentru întreaga durată de aplicare a schemei, din 2015 până în 2020, rămâne aceeași ca și în cazul schemei inițiale, și anume 115 milioane RON (aproximativ 25 milioane EUR).

**Tabelul 1:** *Bugetul schemei în milioane RON*

2017	2018	2019	2020	Total
10	50	30	25	115

- (16) Schema se prelungește pentru o perioadă de trei ani, de la 1 ianuarie 2018 până la 31 decembrie 2020.

## 2.6. Cumularea

- (17) Ajutorul poate fi cumulat cu ajutoare din cadrul altor scheme locale, regionale, naționale sau ale Uniunii Europene, acordate pentru acoperirea aceluiași cheltuieli eligibile, cu condiția ca intensitățile maxime aplicabile ale ajutoarelor să fie respectate.

## 2.7. Evaluare

- (18) Comisia ia act de faptul că schema de ajutor existentă nu a fost pusă în aplicare din cauza lipsei resurselor financiare.

# 3. EVALUAREA MĂSURII

## 3.1. Existența ajutorului în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE

- (19) Comisia ia act de faptul că toate elementele schemei ce urmează să fie prelungită rămân neschimbate în raport cu schema inițială.
- (20) În decizia din 2015, Comisia a concluzionat că măsura constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE<sup>6</sup>. Notificarea nu modifică această evaluare în ceea ce privește prelungirea schemei de ajutoare.

<sup>4</sup> Monitorul Oficial nr. 1.193 din 30 decembrie 2005.

<sup>5</sup> Rata de schimb din 5 decembrie 2017.

### 3.2. Compatibilitatea ajutorului

- (21) În decizia din 2015, după ce a evaluat caracterul adecvat, necesitatea și proporționalitatea schemei pe baza Liniilor directe comunitare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare („Liniile directe referitoare la întreprinderile feroviare”)<sup>7</sup>, Comisia a constatat că schema este compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 93 din TFUE.
- (22) Articolul 93 din TFUE prevede că sunt compatibile cu piața internă ajutoarele de stat care *răspund necesităților de coordonare a transporturilor*. Noțiunea de ajutor care răspunde necesităților de coordonare a transporturilor se referă la necesitatea intervenției guvernului în lipsa unei piețe concurențiale sau în caz de eșec al pieței. În acest sens, Comisia observă că pot fi necesare măsuri de coordonare a transporturilor atunci când anumite moduri de transport nu preiau costurile efectelor externe negative pe care le impun societății. Noțiunea de coordonare a transporturilor implică, așadar, o intervenție a autorităților publice în vederea orientării evoluției sectorului transporturilor în interesul comun.
- (23) Punctul 97 din Liniile directe referitoare la întreprinderile feroviare prevede că, având în vedere evoluția rapidă a sectorului transporturilor, Comisia trebuie să reexamineze ajutoarele și cererea de reînnoire în lumina rezultatelor obținute prin schema de ajutor existentă.
- (24) În conformitate cu o practică decizională constantă<sup>8</sup> și cu secțiunea 6.2 a Liniilor directe referitoare la întreprinderile feroviare, ajutoarele pentru coordonarea transporturilor vor fi considerate compatibile cu piața internă în temeiul articolului 93 din TFUE în cazul în care sunt îndeplinite următoarele condiții:
- Ajutorul trebuie să contribuie la un obiectiv de interes comun bine definit;
  - Ajutorul trebuie să fie necesar, să aibă un efect stimulator și să fie proporțional cu obiectivul urmărit;
  - Accesul la ajutorul în cauză trebuie să fie accesibil tuturor utilizatorilor, în condiții nediscriminatorii;
  - Ajutorul nu trebuie să conducă la denaturarea concurenței într-o măsură care să contravină interesului comun.
- (25) Comisia observă că schema de ajutor inițială nu a fost pusă în aplicare din cauza lipsei resurselor financiare și că, prin urmare, nu pot fi evaluate eficacitatea și impactul schemei inițiale.
- (26) Comisia remarcă faptul că schema are ca scop încurajarea unui transfer modal în transportul de marfă de la transportul rutier la cel feroviar, sprijinindu-se

---

<sup>6</sup> A se vedea considerentul 16 din decizia din 2015.

<sup>7</sup> Comunicarea 2008/C 184/07 a Comisiei, JO C 184 din 22.7.2008, p. 1.

<sup>8</sup> Decizia Comisiei din 21.12.2016 în cazul SA.46720 – Germania – Orientări privind construirea, extinderea și repunerea în exploatare a unor linii de cale ferată private, JO C 20, 20.1.2017, p. 14; Decizia Comisiei din 13.1.2009, N 415/2008 – Austria – Orientări pentru Programul de ajutor dedicat metodelor inovatoare de transport combinat, OJ C 53, 6.3.2009, p. 2; Decizia Comisiei din 15.6.2011 în cazul SA.32224, Țările de Jos – Dezvoltarea Alblaserdam Container Transferium, JO C 215, 21.7.2011, p. 22.

transportul feroviar sub formă de transport combinat însoțit prin compensarea costurilor suplimentare aferente transportului feroviar, dar nu transportului rutier. Comisia observă, de asemenea, că măsura de ajutor are ca scop reducerea efectelor negative ale transportului rutier asupra mediului. Nu există niciun motiv de abatere de la evaluarea din decizia inițială potrivit căreia schema contribuie la o trecere de la transportul rutier la cel feroviar și, în consecință, la reducerea costurilor externe (a se vedea considerentele 46 și 47 din decizia din 2015). Prin urmare, Comisia concluzionează că reînnoirea schemei pentru o perioadă de trei ani este în concordanță cu punctul 97 din Liniile directoare referitoare la întreprinderile feroviare.

- (27) În decizia din 2015, Comisia a concluzionat, pe baza articolului 93 din TFUE și a secțiunilor 6.2 și 6.3 din Liniile directoare referitoare la întreprinderile feroviare, că schema inițială era compatibilă cu piața internă. Rămâne valabil raționamentul expus în decizia respectivă privind necesitatea și proporționalitatea (a se vedea considerentele 25-44 din decizia din 2015) și limitarea efectelor de denaturare asupra concurenței (a se vedea considerentul 51 din decizia din 2015).
- (28) Comisia observă că schema de ajutor este deschisă în mod nediscriminatoriu tuturor întreprinderilor feroviare care oferă servicii de transport de marfă.
- (29) Comisia ia notă, de asemenea, după cum se prevede în considerentul 12, că suma alocată fiecărei sesiuni de finanțare va fi publicată odată cu anunțarea deschiderii sesiunii de depunere a cererilor de finanțare, prin dispoziție a președintelui Administrației Fondului pentru mediu. Dispozițiile se publică pe pagina web a autorității finanțatoare<sup>9</sup>, cu cel puțin zece zile înainte de data deschiderii sesiunii de finanțare. Astfel, este de așteptat ca potențialii parteneri de afaceri ai beneficiarilor să solicite în negocierile comerciale să participe la avantajul acordat beneficiarilor, ceea ce îi va încuraja, la rândul lor, în concordanță cu punctul 110 din Liniile directoare referitoare la întreprinderile feroviare, să aleagă mai degrabă transportul feroviar decât alte moduri de transport mai poluante, precum cel rutier.
- (30) Prin urmare, Comisia concluzionează că ajutorul are un efect de stimulare pentru transferul modal către transportul feroviar și, prin urmare, oferă un efect de stimulare și respectă punctul 110 din Liniile directoare referitoare la întreprinderile feroviare.
- (31) Pentru motivele expuse mai sus și astfel cum s-a demonstrat în considerentele 18-51 din decizia din 2015, care rămân relevante pentru evaluarea prelungirii notificate, Comisia consideră că schema de ajutor care urmează să fie prelungită este compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 93 din TFUE, astfel cum a fost pus în aplicare prin Liniile directoare referitoare la întreprinderile feroviare.

---

<sup>9</sup> [www.afm.ro](http://www.afm.ro)

#### **4. HOTĂRÂREA**

În consecință, Comisia a decis să nu ridice obiecții cu privire la prelungirea schemei de ajutor pe motiv că aceasta este compatibilă cu piața internă, întrucât răspunde nevoilor de coordonare a transporturilor în conformitate cu articolul 93 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Cu deosebită considerație,  
Pentru Comisie,

Margrethe VESTAGER  
Membră a Comisiei

**COPIE CONFORMĂ CU ORIGINALUL**  
Pentru Secretarul general,

**Jordi AYET PUIGARNAU**  
Director Grefă  
**COMISIA EUROPEANA**