



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles,  
C(2015) 2584 final

<p>În versiunea publicată a prezentei decizii, unele informații au fost omise, în temeiul articolelor 24 și 25 din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE, cu privire la nedivulgarea informațiilor cu caracter de secret profesional. Omisiunile sunt indicate astfel [...].</p>	<p>VERSIUNE PUBLICĂ</p> <p>Acest document este pus la dispoziție numai în scop informativ.</p>
--	--

**Obiect:**           **Ajutor de stat SA. 39883 (2014/N) – România**  
**Schema de ajutor de stat pentru transportul combinat de tip Ro-La**

Stimate domnule ministru,

## **1. PROCEDURA**

- (1) La 14 noiembrie 2014, România a notificat, în conformitate cu articolul 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, o schemă de ajutor de stat pentru transportul combinat de tip Ro-La<sup>1</sup>. Prin scrisoarea din 13 ianuarie 2015, Comisia a solicitat informații suplimentare, care au fost transmise de autoritățile române prin scrisoarea din 9 februarie 2015.

---

1 Transportul 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.

Bogdan AURESCU  
Ministrul Afacerilor Externe  
Aleea Alexandru nr. 31, Sector 1  
RO - 011822- BUCUREȘTI

## **2. DESCRIEREA DETALIATĂ A MĂSURII**

### **2.1. Obiectiv**

- (2) Obiectivul schemei este reducerea efectelor negative produse de transportul rutier asupra mediului, prin atragerea mărfurilor către sistemul de transport combinat de tip Ro-La și, în consecință, prin transferul permanent al unui segment al transportului de marfă dinspre infrastructura rutieră către calea ferată, în conformitate cu Strategia Europa 2020 care prevede reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> provenite de la vehiculele rutiere.

### **2.2. Temei juridic**

- (3) Următoarele acte constituie temeiul juridic al schemei de ajutor notificate:
- Hotărârea Comitetului de Avizare al Administrației Fondului pentru Mediu nr. 11 din 4 noiembrie 2014 privind Schema de ajutor de stat pentru transportul combinat de tip RO-LA;
  - Ordonanța de urgență nr. 196 din 22 decembrie 2005 privind Fondul pentru Mediu, cu modificările și completările ulterioare;
  - Ordonanța de urgență nr. 117 din 21 decembrie 2006 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 137/2007;
  - Comunicarea Comisiei intitulată „Liniile directoare comunitare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare” (denumită în continuare „Liniile directoare referitoare la întreprinderile feroviare”)<sup>2</sup>.

### **2.3. Beneficiari**

- (4) Această schemă se aplică operatorilor de transport feroviar care au activitatea specifică nr. 4920 „Transport de marfă pe calea ferată”, conform Clasificării statistice a activităților economice din Comunitatea Europeană (NACE), Revizia 2.
- (5) Numărul estimat de beneficiari variază de la 11 la 20 de întreprinderi.

### **2.4. Costurile eligibile și intensitatea ajutorului**

- (6) Costurile eligibile în cadrul schemei notificate sunt cheltuielile necesare pentru transportul de tip Ro-La pe teritoriul României.
- (7) Costurile eligibile nu includ:
- cheltuielile efectuate pentru achiziționarea de vehicule rutiere și de vagoane de tip Ro-La;
  - costurile suportate înainte de depunerea unei cereri scrise pentru primirea subvenției;
  - costurile suportate pentru elaborarea proiectului înainte de execuția contractului de alocare a subvenției;

---

<sup>2</sup> JO C 184, 22.7.2008, p. 13.

- taxele și comisioanele bancare, precum și alte costuri nespecificate care nu sunt direct legate de elaborarea și punerea în aplicare a proiectului eligibil;
  - taxa pe valoarea adăugată și costurile de investiții;
  - proiectele de infrastructură ori de cercetare sau studiile.
- (8) Finanțarea în cadrul schemei notificate se acordă sub formă de granturi nerambursabile în cuantum de până la 60 % din costul total al transportului pe calea ferată inclus în transportul combinat de tip Ro-La.

## **2.5. Cumulul de ajutoare**

- (9) Ajutorul poate fi cumulat cu ajutoarele din cadrul altor scheme locale, regionale, naționale sau ale Uniunii, acordate pentru acoperirea acelorași cheltuieli eligibile, atât timp cât intensitățile maxime aplicabile ale ajutoarelor sunt respectate.

## **2.6. Efecte și beneficii preconizate**

- (10) Conform autorităților române, ajutorul va reduce efectele negative produse de transportul rutier asupra mediului<sup>3</sup>, va sprijini intermodalitatea și va contribui în viitor la dezvoltarea unui sistem de transport eficient și sustenabil.

## **2.7. Buget și durată**

- (11) Bugetul estimat al schemei este de 115 milioane RON. Schema se aplică de la 1 ianuarie 2015 până la 31 decembrie 2017.

## **2.8. Procedură**

- (12) Schema este finanțată din veniturile Fondului pentru Mediu.
- (13) Ajutorul va fi acordat sub formă de subvenție, în mai multe tranșe nerambursabile a căror valoare va fi stabilită în cadrul unor sesiuni anuale în conformitate cu bugetul Fondului pentru Mediu, pentru o perioadă de trei ani. Suma alocată pentru fiecare sesiune 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 de internet a autorității finanțatoare<sup>4</sup>, cu cel puțin zece zile înainte de data deschiderii sesiunii de finanțare. Procedura de alocare și criteriile de evaluare și de selecție sunt stabilite în liniile directoare privind finanțarea schemei.

# **3. EVALUAREA SCHEMEI DE AJUTOR**

## **3.1. Existența unui ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat**

- (14) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din tratat, „sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea

---

3 Ajutorul va conduce la reducerea poluării atmosferice și a poluării fonice produse de camioane.

4 [www.afm.ro](http://www.afm.ro)

anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.

- (15) Prin urmare, pentru ca o măsură să fie calificată drept ajutor în sensul acestei dispoziții, este necesar ca toate condițiile următoare să fie îndeplinite: (i) măsura trebuie să fie imputabilă statului și să fie finanțată din resurse de stat; (ii) măsura trebuie să confere beneficiarului un avantaj; (iii) acest avantaj trebuie să fie selectiv și (iv) măsura trebuie să denatureze concurența sau să constituie o amenințare de denaturare a concurenței și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.
- (16) Schema notificată: (i) este finanțată din bugetul de stat al României; (ii) conferă un avantaj financiar prin subvenționarea costurilor suportate de operatorii de transport feroviar care oferă sistemul de transport combinat de tip Ro-La; (iii) are un caracter selectiv, deoarece se referă numai la anumite segmente ale pieței serviciilor de transport, și anume la transportul feroviar de marfă; și (iv) are potențialul de a denatura concurența și schimburile comerciale dintre statele membre, întrucât se aplică pe piețe care au fost liberalizate. Prin urmare, schema notificată constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.
- (17) Comisia observă că autoritățile române au respectat obligația prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE de a notifica schema înainte de punerea sa în aplicare.

### **3.2. Compatibilitatea cu piața internă**

- (18) După intrarea în vigoare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și 1107/70 ale Consiliului<sup>5</sup>, articolul 93 din TFUE a devenit direct aplicabil ca temei juridic pentru stabilirea compatibilității ajutoarelor care nu intră sub incidența regulamentului respectiv și, în special, a ajutoarelor pentru coordonarea transportului de marfă. Întrucât schema notificată nu intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, compatibilitatea acesteia va fi direct evaluată în conformitate cu articolul 93 din TFUE.
- (19) Articolul 93 din TFUE prevede că *„Sunt compatibile cu tratatele ajutoarele 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 măsurile de coordonare a transporturilor pot fi necesare atunci când anumite moduri de transport nu preiau costurile efectelor externe negative, pe care le impun societății.
- (20) Cartea albă a Comisiei privind Spațiul european al transporturilor<sup>6</sup> precizează că, în conformitate cu principiul fundamental privind tarificarea utilizării infrastructurii,

---

<sup>5</sup> JO L 315, 3.12.2007, p. 1.

<sup>6</sup> Cartea albă a Comisiei Europene: Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor, COM(2011) 144, 28.3.2011.

tariful de utilizare a infrastructurii trebuie să acopere nu numai costurile infrastructurii, ci și costurile externe, și anume cele legate de accidente, poluarea aerului, zgomot și congestie. Această abordare a fost aplicată în ultimii ani într-o serie de decizii<sup>7</sup>. Abordarea reflectă și faptul că, având în vedere articolele 3, 6 și 191 din TFUE<sup>8</sup>, la îndeplinirea obiectivelor de mediu prevăzute de tratat trebuie să contribuie, printre altele, și politica comună în domeniul transporturilor.

- (21) În ceea ce privește întreprinderile feroviare, regulile de interpretare a articolului 93 din TFUE au fost stabilite în secțiunea 6 din Comunicarea Comisiei intitulată „Liniile directe comunitare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare” (denumită în continuare „Liniile directe referitoare la întreprinderile feroviare”)<sup>9</sup>. Întrucât schema notificată se referă la un transfer modal dinspre infrastructura rutieră către calea ferată, iar beneficiarii schemei sunt operatorii de transport feroviar, evaluarea compatibilității se va efectua conform criteriilor prevăzute în capitolele 6.2 și 6.3 din Liniile directe referitoare la întreprinderile feroviare.
- (22) În conformitate cu punctul 95 din Liniile directe referitoare la întreprinderile feroviare, ajutoarele care răspund necesităților de coordonare a transporturilor sunt considerate compatibile cu tratatul. Conform punctului 96 din Liniile directe referitoare la întreprinderile feroviare, se poate considera că o anumită măsură de ajutor „răspunde necesităților” de coordonare a transporturilor, dacă aceasta este necesară și proporțională cu obiectivul vizat. În plus, denaturarea concurenței, care este inerentă ajutorului, nu trebuie să aducă prejudicii intereselor generale ale Comunității.
- (23) Conform Liniilor directe referitoare la întreprinderile feroviare, în cazul concret al sectorului feroviar, ajutoarele pentru coordonarea transporturilor pot lua mai multe forme. Una dintre aceste forme este ajutorul pentru reducerea costurilor externe, al cărui scop este încurajarea transferului modal al transportului de marfă către calea ferată, deoarece transportul feroviar generează costuri externe mai scăzute, atât în ceea ce privește accidentele, cât și poluarea aerului, decât alte moduri de transport, cum ar fi cel rutier [punctul 98 litera (b) din Liniile directe referitoare la întreprinderile feroviare].
- (24) În ceea ce privește ajutorul pentru reducerea costurilor externe, costurile eligibile reprezintă partea din costurile externe care poate fi evitată în transportul feroviar, în comparație cu modurile de transport concurente (punctul 103 din Liniile directe referitoare la întreprinderile feroviare).
- (25) În conformitate cu punctul 107 din Liniile directe referitoare la întreprinderile feroviare, Comisia consideră că există o prezumție de necesitate și de proporționalitate a ajutorului:

---

7 A se vedea, de exemplu: N 588/98 DK, N 219/01 AUT, N 638/01 IT, N 287/02 DK, N 335/03 IT, N 810/02 IT, N 64/03 IT, N 551/03 IT, N 249/04 BE, N 496/03 IT, N 427/06 UK, N 720/06 BE, NN46B/2006, SA.33417 (2011/N) HU.

8 Până la 30 noiembrie 2009 – articolele 2, 6 și 174 din Tratatul CE.

9 JO C 184, 22.7.2008, p. 13.

- pentru utilizarea infrastructurii feroviare: sub intensitatea de 30 % din costul total al transportului feroviar și în limita a 100 % din costurile eligibile.
  - pentru reducerea costurilor externe: sub intensitatea de 30 % din costul total al transportului feroviar și în limita a 50 % din costurile eligibile.
- (26) Autoritățile române au transmis calcule complete pentru determinarea costurilor eligibile ale transportului combinat însoțit din România, respectiv a costurilor de utilizare a infrastructurii și a costurilor externe ale transportului combinat însoțit, precum și a cuantumurilor maxime ale ajutoarelor pentru schema de ajutor preconizată.
- (27) În ceea ce privește costurile transportului Ro-La, autoritățile române au furnizat defalcarea costurilor pentru transportul cu trenuri de tip Ro-La pe cinci rute, prezentate în tabelul 1, pe care este fezabilă circulația de tip Ro-La:
- București Progresu - Glogovăț (Arad);
  - București Progresu - Constanța Ferry-Boat;
  - București Progresu - Dornești (Suceava);
  - Constanța Ferry-Boat - Glogovăț (Arad);
  - Constanța Ferry-Boat - Dornești (Suceava).

**Tabelul 1: Costurile transportului Ro-La**

<b>Ruta</b>	<b>București Progresu - Glogovăț</b>	<b>București Progresu - Constanța Ferry-Boat</b>	<b>București Progresu - Dornești</b>	<b>Constanța Ferry-Boat - Glogovăț</b>	<b>Constanța Ferry-Boat - Dornești</b>
Distanța (km)	611	247,3	497,5	825,3	568,8
Numărul de vagoane/trenuri Ro-La	22	22	22	22	22
Gradul de încărcare al trenului	80 %	80 %	80 %	80 %	80 %
Numărul de camioane/tren	17	17	17	17	17
Masa brută a camionului (t)	20	20	20	20	20
TUI [EUR/camion]	[...]*	[...]	[...]	[...]	[...]
Tracțiunea [EUR/camion]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Personalul trenului [EUR/camion]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Vagoane Ro-La [EUR/camion]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Alte vagoane (cușete și locomotivă) [EUR/camion]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Procesele tehnologice la livrare, în tranzit și la destinație [EUR/camion]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cheltuieli cu terminalele [EUR/camion]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Riscul comercial [EUR/camion]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cheltuieli directe [EUR/camion]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costuri indirecte (20 % din costurile directe) [EUR/camion]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

\* Sub incidența obligației de păstrare a secretului profesional

<b>COSTUL [EUR/camion]</b>	<b>TOTAL</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
--------------------------------	--------------	-------	-------	-------	-------	-------

(28) În plus, au fost furnizate calcule pentru diferența de cost dintre transportul combinat însoțit și transportul rutier, după cum se arată în tabelul 2.

**Tabelul 2: Costurile transportului combinat însoțit**

Ruta	Distanța în km	Transport combinat însoțit					
		Ruta Ro-La	Costul transportului rutier [EUR/camion]	Costul transportului feroviar [EUR/camion]	COSTUL TOTAL [EUR/camion]	Costul transportului rutier [EUR/camion]	Diferența de cost <sup>10</sup>
București - Arad	553	București Progresu - Glogovăț	[...]	[...]	[...]	[...]	47,5 %
București - Timișoara	538,00		[...]	[...]	[...]	[...]	50,0 %
București - Oradea	586,00		[...]	[...]	[...]	[...]	47,0 %
Giurgiu - Nădlac	646,00		[...]	[...]	[...]	[...]	38,8 %
București - Suceava	434,00	București Progresu - Dornești	[...]	[...]	[...]	[...]	54,4 %
București - Botoșani	442,00		[...]	[...]	[...]	[...]	54,6 %
București - Siret	475,00		[...]	[...]	[...]	[...]	44,9 %
Giurgiu - Siret	548,00		[...]	[...]	[...]	[...]	40,0 %
București - Constanța	250,00	București Progresu - Constanța Ferry-Boat	[...]	[...]	[...]	[...]	46,2 %
Constanța - Arad	804,00	Constanța Ferry-Boat - Glogovăț	[...]	[...]	[...]	[...]	38,1 %
Constanța - Timișoara	790,00		[...]	[...]	[...]	[...]	40,8 %

10 Dintre costul total al transportului combinat însoțit și costul transportului rutier.



Constanța - Nădlac	833,00	Constanța Ferry-Boat - Dornești	[...]	[...]	[...]	[...]	37,4 %
Constanța - Oradea	836,00		[...]	[...]	[...]	[...]	38,6 %
Constanța - Suceava	518,00		[...]	[...]	[...]	[...]	47,1 %
Constanța - Botoșani	515,00		[...]	[...]	[...]	[...]	48,3 %
Constanța - Siret	559,00		[...]	[...]	[...]	[...]	40,5 %

- (29) Costurile din tabelul 1 și tabelul 2 pot fi considerate costuri de referință, valabile pentru orice operator implicat în transportul de mărfuri pe calea ferată în România.
- (30) Costurile aferente trenurilor Ro-La sunt calculate ținând seama de următoarele elemente: legislația privind impozitarea infrastructurii feroviare și deprecierea activelor fixe; prețurile de catalog ale vagoanelor și locomotivelor; prețurile practicate pe piață pentru întreținerea și repararea vagoanelor și locomotivelor; normele și prețurile aferente consumului de energie electrică și de motorină pentru tractarea trenurilor și manevre; reglementările feroviare elaborate de Autoritatea Feroviară Română și puse în aplicare prin ordin al ministrului Transporturilor, care prevăd desfășurarea anumitor activități specifice implicând utilizarea de resurse umane și materiale; salariile practicate pe piața transportului feroviar de marfă. În plus, costurile sunt calculate pentru trenuri compuse din 22 de vagoane Ro-La cu un grad de încărcare de 80 %, respectiv 17 camioane per tren, și vehicule rutiere încărcate la sarcină maximă sau medie. În ceea ce privește costurile aferente transportului combinat însoțit, se ține seama de costurile transportului rutier pe segmentul rutier inițial și pe cel final, precum și de cheltuielile suportate de transportatori în perioada în care camioanele se află în trenurile Ro-La.
- (31) În ceea ce privește costurile legate de transportul rutier, acestea sunt calculate pentru fiecare rută ținând seama de distanță, durată, amortizarea vehiculelor, costurile de întreținere, taxele de drum, taxele de trecere a podurilor, cheltuielile cu combustibilul și cu forța de muncă, diurnele șoferilor și costurile de asigurare.
- (32) Costul total al transportului combinat însoțit variază între 403 și 1 020 EUR per camion și este, în medie, cu 45 % mai ridicat decât costul transportului rutier pe aceeași rută.
- (33) În cazul ajutorului pentru reducerea costurilor externe, costurile eligibile reprezintă partea din costurile externe care este evitată prin utilizarea transportului feroviar în locul altei forme de transport mai poluante. Punctul 105 din Liniile directe referitoare la întreprinderile feroviare prevede efectuarea unei analize comparative transparente, motivate și cuantificate a costurilor transportului feroviar în raport cu costurile opțiunilor alternative, bazate pe alte moduri de transport.

(34) Costurile eligibile în cazul reducerii costurilor externe, transmise de autoritățile române, au fost calculate utilizând metodologia Programului Marco Polo al Uniunii Europene<sup>11</sup>. Acestea reprezintă diferența dintre costurile externe totale ale transportului rutier de marfă și costurile externe totale ale transportului feroviar de marfă. Aceste costuri sunt:

- costurile suportate în caz de accidente, respectiv costurile accidentelor evitate prin îndepărtarea camioanelor de pe șosele. Acestea includ costurile fizice, de exemplu, deteriorarea șoselei sau asistența medicală și costurile imputabile companiei în caz de dezastru/accident.
- costurile legate de poluarea fonică, respectiv costurile atribuite companiei pentru reducerea zgomotului produs de camioanele care circulă pe șosele;
- poluarea este reprezentată de scăderea mortalității și a efectelor bolilor neletale, prin reducerea traficului rutier;
- schimbările climatice sunt reprezentate de reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>.

**Tabelul 3: Reducerile costurilor externe**

Ruta	Ruta Ro-La	Reducerile costurilor externe			
		EUR/rută	EUR/tren	EUR/camion	EUR/tkm
București - Arad	București Progresu - Glogovăț	1690,47	5489,81	338,09	0,0325
București - Timișoara		1414,87		282,97	0,0302
București - Oradea		579,52		289,76	0,0286
Giurgiu - Nădlac		1804,95		360,99	0,0296
București - Suceava	București Progresu - Dornești	1183,56	3095,78	236,71	0,0306
București - Botoșani		427,63		213,82	0,0288
București - Siret		1484,60		296,92	0,0324
Giurgiu - Siret		1603,32		320,66	0,0298

11 [http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/files/calls/docs/2011/guidance\\_note\\_calculator\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/files/calls/docs/2011/guidance_note_calculator_en.pdf)

București - Constanța	București Progresu - Constanța Ferry-Boat	2208,06	2208,06	129,89	0,0286
Constanța - Arad	Constanța Ferry-Boat - Glogovăț	2728,81	8700,46	545,76	0,0344
Constanța - Timișoara		2372,65		474,53	0,0318
Constanța - Nădlac		2639,77		527,95	0,0325
Constanța - Oradea		959,24		479,62	0,0305
Constanța - Suceava	Constanța Ferry-Boat - Dornești	2135,22	5480,64	305,03	0,0317
Constanța - Botoșani		818,42		272,81	0,0300
Constanța - Siret		2527,00		361,00	0,0330

- (35) După cum se arată în tabelul 3, reducerile costurilor externe se ridică, în medie, la 340 EUR per camion, 5 000 EUR per tren și 0,03 EUR pe tkm.
- (36) Comisia consideră că autoritățile române au transmis o analiză comparativă transparentă, motivată și cuantificată a costurilor transportului feroviar în raport cu costurile opțiunilor alternative, bazate pe alte moduri de transport. În consecință, cerințele punctului 105 din Liniile directe referitoare la întreprinderile feroviare sunt îndeplinite.
- (37) Studiile transmise de autoritățile române<sup>12</sup> au arătat că transportatorii pot fi atrași către serviciile de transport Ro-La numai dacă li se oferă prețuri mai mici și perioade de transport mai scurte decât actualele costuri și perioade din transportul rutier. Din acest punct de vedere, condițiile de pe piața din România sunt în prezent nefavorabile. Autoritățile române au furnizat dovezi ale existenței unor probleme structurale, tehnice, operaționale și sistemice cu care se confruntă operatorii feroviari de marfă din România și care conduc la creșterea costurilor. După cum se arată în tabelul 2, costurile totale ale transportului combinat însoțit, și anume ale transportului Ro-La, depășesc cu 45 % costurile reale ale transportului rutier. Diferența semnificativă dintre costul total al transportului combinat și costul total al transportului rutier nu se datorează numai diferenței dintre costurile de utilizare a infrastructurii și lipsei unor măsuri alternative de sprijin public, ci și altor elemente de cost, cum ar fi costul vagonului-platformă de tip Ro-La cu roți de diametru mic, costul operațiunilor efectuate la terminale și costul altor procese tehnologice feroviare impuse de reglementările feroviare. În afară de costurile ridicate, un alt motiv pentru care în România serviciile de transport Ro-La sunt mai puțin atractive pentru transportatorii rutieri este durata transportului, mai lungă decât durata serviciilor de transport rutier „din poartă în poartă”.

<sup>12</sup> Studii elaborate de către Serviciul de Studii în domeniul Transporturilor, Drumurilor și Amenajării Drumurilor (SETRA) de pe lângă Ministerul Ecologiei, Dezvoltării Durabile, Transporturilor și Locuințelor din Franța și de către Universitatea din Trieste, Italia.

- (38) Autoritățile române susțin că, după aderarea României la Uniune la 1 ianuarie 2007, cererea pentru transportul cu trenuri Ro-La a dispărut complet. Acest lucru a fost cauzat de dispariția următorilor factori favorabili: i) necesitatea de a se supune procedurilor vamale și perioadele lungi de așteptare pentru îndeplinirea acestor proceduri care au fost eliminate în urma aderării; și ii) lipsa autorizațiilor de tranzit pentru statele membre ale Uniunii. După 1 ianuarie 2007, transportatorii români și bulgari au beneficiat de liberalizarea transportului rutier în toate celelalte state membre și, în consecință, aceștia nu au mai avut nevoie de autorizații de tranzit pentru a efectua servicii de transport rutier către țările respective.
- (39) Pentru a reactiva transportul Ro-La, autoritățile române susțin că sunt necesare subvenții cu intensități ale ajutorului mai mari decât cele prevăzute la punctul 107 din Liniile directe referitoare la întreprinderile feroviare. Punctul 108 din Liniile directe referitoare la întreprinderile feroviare prevede că, în cazul ajutorului pentru reducerea costurilor externe, pragurile de 30 % și de 50 % pot fi depășite, cu condiția ca necesitatea și proporționalitatea măsurilor să fie demonstrate.
- (40) Autoritățile române consideră că transportatorii rutieri pot fi atrași către serviciile Ro-La numai prin fixarea tarifelor pentru serviciile de transport feroviar Ro-La la un nivel comparabil cu costurile transportului rutier și prin compensarea creșterii duratei de transport ca urmare a utilizării trenurilor Ro-La. În plus, reducerea semnificativă a costurilor externe asigurată de transportul feroviar și de transportul combinat însoțit în comparație cu transportul rutier de mărfuri poate fi obținută numai prin intensități ridicate ale ajutoarelor.
- (41) Autoritățile române au furnizat calcule în care compară intensitățile ajutorului permise de punctul 107 din Liniile directe referitoare la întreprinderile feroviare cu subvenția necesară pentru a asigura un transfer modal dinspre șosea către calea ferată conform schemei notificate. Analiza arată că intensitățile ajutorului permise de punctul 107 din liniile directe, și anume 30 % din costul total al transportului feroviar, în limita a 50 % din costurile eligibile, nu sunt suficiente pentru ca schema să devină atractivă pentru operatorii feroviari, deoarece aceștia nu vor putea fixa tarife acceptabile pentru transportatorii rutieri. După cum se arată în tabelul 4, costurile transportului rutier de marfă sunt semnificativ mai mici decât costurile transportului combinat de tip Ro-La (și anume, costul transportului cu trenuri Ro-La și costul transportului pe primul și ultimul segment rutier). Pentru a convinge transportatorii rutieri să utilizeze transportul combinat Ro-La în locul transportului rutier, prețul transportului Ro-La ar trebui să fie mai mic sau cel mult egal cu diferența dintre costurile totale ale transportului rutier și costurile transportului pe primul și ultimul segment rutier al transportului combinat Ro-La. În consecință, intensitatea ajutorului necesară pentru acoperirea acestei diferențe se ridică la 60 % din costurile transportului Ro-La.

**Tabelul 4: Intensitatea necesară a ajutoarelor**

<b>Ruta Ro-La</b>	<b>Costul transportu lui rutier</b> EUR/camion	<b>Costul transportu lui cu trenuri Ro-La</b> EUR/camion	<b>Costul transportu lui pe primul și ultimul segment rutier</b> EUR/camion	<b>Subvenția necesară<sup>13</sup></b> EUR/camion	<b>Reducerea costurilor externe</b>	<b>Intensitatea necesară a ajutoarelor<sup>14</sup></b>
București Progresu - Glogovăț	443,82	[...]	[...]	[...]	[...]	56,3 %
București Progresu - Dornești	379,75	[...]	[...]	[...]	[...]	58,8 %
București Progresu - Constanța Ferry-Boat	217,10	[...]	[...]	[...]	[...]	59,98 %
Constanța Ferry-Boat - Glogovăț	601,7	[...]	[...]	[...]	[...]	45,0 %
Constanța Ferry-Boat - Dornești	403,02	[...]	[...]	[...]	[...]	52,8 %

(42) Trebuie să se observe, de asemenea, că subvenția necesară va fi întotdeauna mai mică decât reducerea costurilor externe obținută pe fiecare rută Ro-La, după cum se arată în tabelul 4.

(43) În consecință, Comisia consideră că intensitatea ajutorului pentru transportul Ro-La propusă de autoritățile române (60 % din costurile totale ale operatorului de transport feroviar Ro-La) în cadrul schemei notificate este necesară pentru încurajarea trecerii de la transportul rutier la transportul feroviar și reducerea costurilor externe. În același timp, obiectivul de interes comun al schemei va fi atins numai dacă costurile externe pot fi evitate prin reducerea poluării și a accidentelor generate de traficul rutier.

(44) Prin urmare, pe baza calculelor prezentate în tabelul 4 și a argumentelor menționate în considerentele (37)-(43), Comisia concluzionează că schema notificată este necesară și proporțională din perspectiva atingerii obiectivului prevăzut, și anume determinarea unui transfer modal dinspre transportul rutier către transportul feroviar.

<sup>13</sup> Prețul ponderat acceptat de transportatorii rutieri, calculat ca diferența dintre costul total al transportului rutier și costul transportului pe primul și ultimul segment rutier, în cazul utilizării opțiunii combinate Ro-La.

<sup>14</sup> Prețul ponderat acceptat, exprimat ca procent din costurile transportului Ro-La.

- (45) Comisia observă, de asemenea, că în cazul ajutorului pentru reducerea costurilor externe, cuantumul trebuie să se limiteze strict la compensarea costurilor de oportunitate legate de utilizarea transportului feroviar în locul unui mod de transport mai poluant, după cum prevede punctul 109 din Liniile directoare referitoare la întreprinderile feroviare.
- (46) Punctul 110 din Liniile directoare referitoare la întreprinderile feroviare precizează că *„dacă beneficiarul ajutorului este o întreprindere feroviară, trebuie demonstrat faptul că ajutorul are într-adevăr un efect stimulat pentru transferul modal către calea ferată. De aceea, ajutorul ar trebui să se reflecte în principiu în prețul cerut călătorilor sau expeditorilor, deoarece la acest nivel se efectuează alegerea între calea ferată și modurile de transport mai poluante, precum cel rutier.”* Comisia observă în acest sens că schema de ajutor notificată nu prevede obligația explicită a beneficiarilor de a transfera ajutorul către utilizatorii finali. Cu toate acestea, autoritățile române susțin că, în cursul procedurii de atribuire, autoritatea finanțatoare va verifica dacă proiectele îndeplinesc următoarele cerințe: i) beneficiarii demonstrează că există perspective reale de menținere a traficului transferat către calea ferată și ii) beneficiarii demonstrează că ajutorul conduce efectiv la transferul modal dinspre transportul rutier către transportul feroviar. În sfârșit, având în vedere că piața de transport feroviar de marfă din România este deschisă concurenței și că transportul rutier exercită o presiune concurențială asupra serviciilor de transport Ro-La, alegerea între transportul rutier și transportul combinat Ro-La va depinde în cele din urmă de prețurile cerute de beneficiari transportatorilor rutieri, care vor trebui să reflecte întreaga valoare a ajutorului, pentru a putea atrage transportatorii rutieri către transportul combinat Ro-La. Având în vedere toate aceste motive și ținând seama de observațiile transmise de Guvernul României, Comisia concluzionează că cerințele punctului 110 din Liniile directoare referitoare la întreprinderile feroviare sunt îndeplinite.
- (47) Punctul 111 din Liniile directoare referitoare la întreprinderile feroviare precizează că, în ceea ce privește ajutorul pentru reducerea costurilor externe, trebuie să existe perspective realiste de menținere a traficului transferat către calea ferată, pentru ca ajutorul să conducă la un transfer durabil de trafic. Potrivit autorităților române, în lipsa ajutorului, cererea de transport de marfă s-ar concentra în continuare asupra sectorului rutier. Această evoluție ar fi contrară obiectivelor prevăzute de politicile românești și de cele ale Uniunii în domeniul transporturilor și al mediului. Schema de ajutor notificată urmărește îmbunătățirea acestei situații și stimularea unui transfer modal către transportul feroviar de marfă. Comisia observă că schema de ajutor notificată conduce la perspective realiste de creștere a traficului transferat către calea ferată. Prin urmare, schema notificată respectă punctul 111 din Liniile directoare referitoare la întreprinderile feroviare.
- (48) Liniile directoare referitoare la întreprinderile feroviare nu interzic cumularea ajutorului pentru utilizarea infrastructurii cu ajutorul pentru reducerea costurilor externe. În acest sens, printr-o cerință prevăzută în legile naționale aplicabile, autoritățile române asigură respectarea intensităților maxime aplicabile ale ajutorului în cazul fiecărui beneficiar al schemei notificate.

- (49) Schema este transparentă - condițiile care trebuie îndeplinite pentru a beneficia de ajutor vor fi precizate în mod clar în temeiul juridic. În plus, textul schemei de ajutor și textul actului legislativ care aprobă această schemă se vor publica integral pe site-ul de internet al autorității finanțatoare, și anume Administrația Fondului pentru Mediu<sup>15</sup>.
- (50) După cum s-a menționat în considerentul (11), schema de ajutor este limitată în timp, fiind aplicată pentru o perioadă de trei ani calendaristici, 2015-2017, după aprobarea sa de către Comisie. Această perioadă respectă limitarea temporală impusă de punctul 97 din Liniile directe referitoare la întreprinderile feroviare.
- (51) În sfârșit, în ceea ce privește impactul schemei asupra concurenței dintre diferitele moduri de transport din România, măsura se limitează la reducerea dezechilibrelor dintre transportul feroviar și cel rutier. Prin urmare, Comisia concluzionează că, astfel cum prevede punctul 96 din Liniile directe referitoare la întreprinderile feroviare, schema de ajutor în cauză nu conduce la denaturarea concurenței într-o măsură care să contravină interesului comun.

#### **4. CONCLUZIE**

În consecință, Comisia decide:

- să nu ridice obiecții cu privire la ajutor, deoarece acesta este compatibil cu piața internă, în conformitate cu articolul 93 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene

Dacă în prezenta scrisoare există fragmente care intră sub incidența obligației de păstrare a secretului profesional, în conformitate cu Comunicarea Comisiei privind păstrarea secretului profesional, și nu trebuie publicate, vă rugăm să informați Comisia în termen de cincisprezece zile lucrătoare de la notificarea prezentei scrisori. În cazul în care Comisia nu primește în acest termen o solicitare motivată, se va considera că România este de acord cu publicarea textului integral al prezentei scrisori. Dacă România dorește ca anumite informații să intre sub incidența obligației de păstrare a secretului profesional, vă rugăm să indicați fragmentele respective și să furnizați câte o justificare pentru fiecare fragment a cărui nedivulgare o solicitați.

Solicitarea dumneavoastră trebuie trimisă pe cale electronică, în conformitate cu articolul 3 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei, la următoarea adresă:

Direction générale de la concurrence

Greffe des aides d'État

B-1049 Bruxelles

Fax: +32 2 29 61242

---

15 [www.afm.ro](http://www.afm.ro)

Cu deosebită considerație,  
Pentru Comisie

Margrethe VESTAGER  
Membru al Comisiei