

**Comunicare a Comisiei cu privire la orientările privind ajutoarele de stat complementare finanțării comunitare pentru lansarea autostrăzilor maritime**

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2008/C 317/08)

**INTRODUCERE**

1. Cartea albă „Politica europeană a transporturilor în perspectiva anului 2010: momentul deciziilor” din 2001 <sup>(1)</sup> a introdus conceptul de „autostrăzi maritime” desemnând serviciile de transport de înaltă calitate bazate pe transportul maritim pe distanțe scurte. Autostrăzile maritime cuprind infrastructura, facilitățile și serviciile a cel puțin două state membre. Obiectivul acestora este transferarea unei părți semnificative a transportului de marfă de la calea rutieră la cea maritimă. Aplicarea cu succes a conceptului va contribui la realizarea a două obiective principale ale politicii europene a transporturilor, respectiv reducerea congestiei căilor rutiere și reducerea impactului transportului de marfă asupra mediului. Evaluarea intermediară a Cărții albe <sup>(2)</sup> evidențiază accentuarea problemei congestiei rutiere, care costă Comunitatea aproximativ 1 % din PIB, precum și amenințarea reprezentată de emisiile de gaze cu efect de seră provenind din transporturi pentru atingerea obiectivelor Kyoto, reconfirmând importanța autostrăzilor maritime.

**AJUTOARE DE STAT COMPLEMENTARE PENTRU PROIECTELE DE „AUTOSTRĂZI MARITIME” DIN CADRUL PROGRAMULUI MARCO POLO II**

2. Capitolul 10 din Orientările comunitare privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim <sup>(3)</sup> autorizează, în anumite condiții, ajutoarele inițiale pentru serviciile noi sau îmbunătățite de transport maritim pe distanțe scurte, cu o durată maximă de trei ani și o intensitate maximă de 30 % din costurile operaționale și de 10 % din costurile de investiții.
3. Cel de-al doilea program „Marco Polo” (denumit în continuare Marco Polo II) instituit prin Regulamentul (CE) nr. 1692/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 octombrie 2006 de stabilire a celui de-al doilea program „Marco Polo” de acordare a asistenței financiare comunitare pentru îmbunătățirea performanțelor de mediu ale sistemului de transport de mărfuri (Marco Polo II) și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1382/2003 <sup>(4)</sup> este unul din cele două instrumente de finanțare comunitare care sprijină direct și explicit autostrăzile maritime, ca una din cele cinci acțiuni destinate evitării sau transferării traficului rutier către alte căi de transport. Marco Polo II este destinat în principal sprijinirii serviciilor aferente autostrăzilor maritime. Acest sprijin este acordat prin intermediul cererilor anuale de propuneri adresate reprezentanților sectorului. Sprijinul financiar alocat este limitat la subvențiile disponibile în cadrul programului Marco Polo. Finanțarea autostrăzilor maritime poate fi asigurată, de asemenea, prin intermediul Politicii regionale.
4. În conformitate cu articolul 5 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 1692/2006, în cadrul programului Marco Polo II, „acțiunile în favoarea autostrăzilor maritime” sunt eligibile, în anumite condiții, pentru asistența financiară comunitară având o intensitate maximă de 35 % din costurile totale pentru înființarea și exploatarea serviciului de transport și o durată maximă de 60 de luni, astfel cum se prevede în coloana B punctul 1 litera (a) și punctul 2 litera (a) din anexa I.
5. Articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 1692/2006 prevede că: *Asistența financiară comunitară pentru acțiunile reglementate de program nu exclude acordarea de ajutoare de stat acestor acțiuni la nivel național, regional sau local, în măsura în care respectivele ajutoare sunt compatibile cu regimul ajutoarelor de stat stabilit de tratat și în limitele cumulative stabilite pentru fiecare tip de acțiune în anexa I.*
6. Prin urmare, în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 1692/2006, autoritățile statelor membre pot completa finanțarea comunitară alocând resurse financiare proprii proiectelor selectate în conformitate cu criteriile și procedurile stabilite în respectivul regulament și în limita plafoanelor indicate în regulament. Articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 1692/2006 are scopul de a permite întreprinderilor interesate de un proiect să conteze pe o valoare predeterminată a finanțării publice, indiferent de

<sup>(1)</sup> COM(2001) 370.

<sup>(2)</sup> COM(2006) 314 final: Comunicarea Comisiei către Consiliu și Parlamentul European „Pentru o Europă în mișcare — Mobilitate durabilă pentru continentul nostru — Evaluarea intermediară a Cărții albe privind transporturile, publicată de Comisia Europeană în 2001”.

<sup>(3)</sup> Comunicarea Comisiei C(2004) 43 (JO C 13, 17.1.2004, p. 3).

<sup>(4)</sup> JO L 328, 24.11.2006, p. 1.

originea acesteia. De fapt, este posibil ca resursele financiare comunitare alocate prin Regulamentul (CE) nr. 1692/2006 să nu fie suficiente pentru a acorda sprijinul maxim posibil tuturor proiectelor selectate. Într-adevăr, dacă în cursul unui an este prezentat un număr mare de proiecte valide, unora dintre acestea li se poate acorda finanțare comunitară limitată. Deși un număr mare de proiecte selectate ar reprezenta un indiciu al succesului pentru Marco Polo II, acest succes ar fi amenințat dacă întreprinderile implicate și-ar retrage proiectele propuse sau ar fi descurajate să propună proiecte viitoare din cauza lipsei finanțării publice necesare pentru înființarea serviciilor respective. Mai mult, stabilirea unei valori predeterminate a finanțării publice, pe care se poate conta, este esențială pentru participanții potențiali la licitație.

7. În acest context, Comisia a observat că părțile implicate și autoritățile statelor membre au dubii în privința posibilității ca acestea din urmă să acorde proiectelor Marco Polo II ajutoare de stat complementare care să depășească valoarea permisă pentru transportul maritim pe distanțe scurte în cadrul capitolului 10 din Orientările comunitare privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim. Într-adevăr, condițiile de eligibilitate pentru schemele de ajutoare acordate în conformitate cu Orientările comunitare privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim diferă ușor de cele aplicabile pentru Marco Polo II. Orientările prevăd o intensitate maximă de 30 % din costurile operaționale (față de 35 % din cheltuielile totale în cazul Marco Polo II) și o durată maximă de trei ani (în comparație cu cinci ani în cazul Marco Polo II). Astfel de diferențe i-au derutat probabil pe participanții potențiali la licitațiile pentru acțiunile în favoarea autostrăzilor maritime.
8. Din motivele de mai sus, Comisia consideră că durata și intensitatea maxime ale ajutoarelor de stat și ale finanțării comunitare pentru proiectele selectate în conformitate cu regulamentul trebuie să fie aceleași. Prin urmare, în temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (c) din tratat, în lipsa finanțării comunitare sau în măsura în care nu sunt acoperite prin finanțare comunitară, Comisia va autoriza ajutoarele de stat inițiale pentru proiectele Marco Polo II de „autostrăzi maritime”, având o intensitate maximă de 35 % din costurile operaționale și o durată maximă de 5 ani <sup>(1)</sup>. Același principiu se va aplica proiectelor selectate în conformitate cu Marco Polo II dar pentru care finanțarea este în final asigurată prin Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR) <sup>(2)</sup> sau prin Fondul de coeziune <sup>(3)</sup>.
9. Ajutoarele inițiale pentru costurile operaționale nu pot depăși durata și intensitatea menționate mai sus, indiferent de sursa de finanțare. Ajutoarele nu pot fi cumulate cu compensarea pentru serviciu public. Comisia reamintește, de asemenea, că aceleași costuri eligibile nu pot beneficia de două instrumente financiare comunitare.
10. Statele membre vor trebui să notifice Comisiei ajutoarele de stat pe care intenționează să le acorde în temeiul prezentei comunicări proiectelor selectate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1692/2006.

#### **AJUTOARE DE STAT COMPLEMENTARE PENTRU PROIECTELE DE „AUTOSTRĂZI MARITIME” DIN CADRUL REȚELEI TRANSEUROPENE DE TRANSPORT**

11. Articolul 12a din Decizia nr. 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport <sup>(4)</sup> prevede înființarea „autostrăzilor maritime” care vizează concentrarea fluxului transportului de mărfuri pe rutele logistice maritime de așa manieră încât să se îmbunătățească legăturile maritime existente sau să se stabilească noi legături maritime viabile, regulate și frecvente pentru transportul de mărfuri între statele membre, pentru a reduce aglomerația și/sau pentru a îmbunătăți accesul la regiunile și statele periferice și insulare. Rețeaua transeuropeană de autostrăzi maritime trebuie să cuprindă facilitățile și infrastructura a cel puțin două porturi situate în două state membre diferite.
12. Orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport privesc sprijinul comunitar pentru dezvoltarea infrastructurii, inclusiv în cazul autostrăzilor maritime. Cu toate acestea, articolul 12a alineatul (5) a doua liniuță din Decizia nr. 1692/96/CE prevede o posibilitate de acordare a sprijinului

<sup>(1)</sup> Trebuie observată aplicarea clauzei conținute în anexa I punctul 2 litera (b) din regulamentul referitor la Marco Polo II (privind limitele finanțării bazate pe transportul de marfă efectiv transferat de pe calea rutieră) în cazul finanțării comunitare dar nu și în cazul ajutoarelor de stat complementare care fac obiectul prezentei comunicări.

<sup>(2)</sup> Regulamentul (CE) nr. 1080/2006 din 5 iulie 2006 (JO L 210, 31.7.2006, p. 1).

<sup>(3)</sup> Regulamentul (CE) nr. 1084/2006 din 11 iulie 2006 (JO L 210, 31.7.2006, p. 79).

<sup>(4)</sup> JO L 228, 9.9.1996, p. 1.

comunitar pentru ajutorul inițial unui proiect, fără a aduce atingere articolelor 87 și 88 din tratat. Acesta poate fi acordat în măsura în care *se consideră că pentru viabilitatea financiară a proiectului este necesar sprijin public*. De fapt, este posibil ca, în perioada de lansare a serviciilor autostrăzilor maritime, consorțiul de porturi și operatori care propus proiectul să înregistreze pierderi inițiale.

13. Ajutorul inițial acordat în conformitate cu Orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și considerat ajutor pentru investiții este limitat la „costurile de capital justificate în mod corespunzător”. Acestea pot include deprecierea vaselor care asigură serviciul <sup>(1)</sup>. În conformitate cu Orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, ajutorul inițial este limitat la doi ani și are o intensitate maximă de 30 %.
14. În cadrul proiectelor RTE-T, statele membre pot alocă resurse financiare în măsura în care finanțarea comunitară nu este disponibilă. Cu toate acestea, în cazul ajutorului inițial pentru serviciile de transport maritim, articolul 12a alineatul (5) a doua liniuță din Decizia nr. 1692/96/CE face trimitere la prevederile din Tratat privind ajutoarele de stat. Prin urmare, statele membre pot acorda ajutoare complementare în măsura în care finanțarea comunitară nu este disponibilă, dar trebuie să respecte normele privind ajutoarele de stat. Deoarece în ceea ce privește ajutoarele pentru transportul maritim pe distanțe scurte, indicațiile privind aplicarea normelor referitoare la ajutoarele de stat au fost furnizate în capitolul 10 din Orientările privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim, acestea din urmă se aplică ajutoarelor de stat complementare. Cu toate acestea, Orientările comunitare privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim autorizează ajutoarele pentru investiții având o intensitate maximă de 10 % pe o perioadă de trei ani. Ca urmare, dacă un proiect de autostradă maritimă este selectat ca proiect RTE-T dar nu i se acordă ajutorul comunitar maxim pentru investiții, respectiv 30 % pe o perioadă de doi ani, este posibil ca sprijinul public să nu atingă valoarea maximă posibilă în condițiile în care ajutoarele de stat naționale nu pot depăși 10 % pe o perioadă de trei ani în conformitate cu Orientările comunitare privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim. În plus, diferența dintre duratele maxime ale celor două scheme de ajutoare (doi ani în conformitate cu Decizia nr. 1692/96/CE și trei ani în conformitate cu Orientările comunitare privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim) poate provoca incertitudine și confuzie. În interesul clarității și pentru a asigura un sprijin public predeterminat pentru întreprinderile care participă la un proiect de autostradă maritimă în cadrul RTE-T, intensitatea și durata maxime ale ajutoarelor de stat complementare acordate de statele membre trebuie să fie aceleași cu intensitatea și durata maxime ale finanțării comunitare.
15. Din motivele de mai sus, în temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (c) din tratat, în lipsa finanțării Comunitare pentru ajutorul inițial sau pentru partea neacoperită de finanțarea comunitară, Comisia va autoriza ajutoarele de stat pentru investiții având o intensitate maximă de 30 % și o durată maximă de doi ani pentru proiectele care respectă dispozițiile articolului 12a din Decizia nr. 1692/96/CE și care sunt selectate în conformitate cu procedura stabilită în Regulamentul (CE) nr. 680/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 de stabilire a normelor generale pentru acordarea asistenței financiare comunitare în domeniul rețelelor transeuropene de transport și energetice <sup>(2)</sup>. Același principiu se aplică în cazul în care statele membre decid să finanțeze proiectul prin intermediul Fondului European de Dezvoltare Regională sau al Fondului de coeziune.
16. Ajutoarele inițiale pentru investiții nu pot depăși durata și intensitatea menționate la acest punct, indiferent de sursa de finanțare. Ajutoarele nu pot fi cumulate cu compensarea pentru serviciu public. Comisia reamintește, și în acest caz, că aceleași costuri eligibile nu pot beneficia de două instrumente financiare comunitare.
17. Statele membre vor trebui să notifice Comisiei ajutoarele de stat pe care intenționează să le acorde în temeiul prezentei comunicări proiectelor selectate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 680/2007.

#### APLICARE

18. Comisia va aplica orientările prevăzute în prezenta comunicare începând din ziua următoare datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial.

---

<sup>(1)</sup> Vademecum din 28 februarie 2005 publicat împreună cu cererea de propuneri pentru RTE-T 2005; alineatul (4) paragraful 3 (Ajutor inițial privind costurile de capital).

<sup>(2)</sup> JO L 162, 22.6.2007, p. 1.