



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 18.6.2024
C(2024) 3948 final

ANNEX

ANEXĂ

la

COMUNICAREA COMISIEI

**Aprobarea conținutului unui proiect de
COMUNICARE A COMISIEI**

Orientări privind ajutoarele de stat pentru transportul terestru și multimodal

ANEXĂ

COMUNICAREA COMISIEI

Orientări privind ajutoarele de stat pentru transportul terestru și multimodal

PROIECT

CUPRINS

1.	Introducere	3
1.1	Contextul general	3
1.2	Obiectivul prezentelor orientări.....	6
1.2.1	Sectorul feroviar	9
1.2.2	Sectorul transportului pe căile navigabile interioare	12
1.2.3	Sectorul transportului multimodal.....	13
2.	Domeniu de aplicare și definiții	15
2.1	Domeniul de aplicare.....	15
2.2	Definiții	18
2.3	Structura orientărilor	23
3.	Măsuri care nu fac obiectul notificării	24
4.	Ajutoare care răspund necesităților de coordonare a transporturilor	25
4.1	Condiții generale de compatibilitate.....	25
4.1.1	Principalele condiții de compatibilitate	25
4.1.2	Respectarea altor dispoziții ale dreptului Uniunii	28
4.1.3	Cumulul	28
4.1.4	Transparența	29
4.2	Condiții de compatibilitate pentru categorii specifice de ajutoare pentru coordonarea transporturilor	30
4.2.1	Ajutoare de exploatare.....	30
4.2.2	Ajutoare pentru investiții.....	37
5.	Ajutoare care reprezintă compensarea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public în sectorul transportului feroviar de marfă	57
5.1	Dispoziții generale.....	57
5.2	Serviciul autentic de interes economic general	58
5.3	Necesitatea unui act de atribuire care să precizeze obligațiile de serviciu public și metodele de calculare a compensației.....	59
5.4	Durata perioadei de valabilitate a actului de atribuire.....	60

5.5	Conformitatea cu Directiva privind spațiul feroviar unic european și cu Directiva privind transparența	60
5.6	Respectarea normelor UE privind achizițiile publice.....	60
5.7	Absența discriminării	61
5.8	Valoarea compensației	61
5.9	Cerințe suplimentare care ar putea fi necesare pentru a se asigura că ajutoarele nu aduc atingere intereselor generale ale UE	61
5.10	Transparența	62
5.11	Condițiile și obligațiile atașate la deciziile Comisiei	62
6.	Fluxurile financiare ale întreprinderilor feroviare integrate vertical.....	62
7.	Planul de evaluare <i>ex post</i>	64
8.	Raportare și monitorizare	65
9.	Aplicabilitatea	66
10.	Revizuire	66
Anexa I		68
Anexa II.....		71

1. INTRODUCERE

1.1 Contextul general

1. Crearea unei piețe comune a transporturilor este un vechi obiectiv al Uniunii Europene (UE), promovat prin liberalizare. În special, în UE, serviciile de transport pe căile navigabile interioare au fost complet liberalizate începând cu anii 1990 ⁽¹⁾, iar serviciile de transport feroviar au fost, de asemenea, liberalizate treptat în ultimele decenii ⁽²⁾.
2. Între 2001 și 2016, colegiitorii Uniunii au adoptat patru pachete legislative privind serviciile de transport feroviar, cu scopul de a deschide treptat piețele serviciilor de transport feroviar către concurență, atât pentru transportul de marfă, cât și pentru transportul de călători. Piața transportului feroviar de marfă a fost deschisă concurenței la 15 martie 2003 pe rețeaua transeuropeană de transport feroviar de marfă ⁽³⁾, la 1 ianuarie 2006 pentru transportul feroviar de marfă internațional pe întreaga rețea la nivel european ⁽⁴⁾ și la 1 ianuarie 2007 pentru cabotajul feroviar de marfă ⁽⁵⁾. Piața transportului feroviar de călători a fost deschisă concurenței în 2010 numai pentru transportul internațional ⁽⁶⁾ și apoi integral în 2019, în urma adoptării „celui de al patrulea pachet feroviar” ⁽⁷⁾ destinat finalizării spațiului feroviar unic european instituit prin Directiva 2012/34/UE (denumită în continuare „Directiva privind spațiul feroviar unic european”) ⁽⁸⁾. Al patrulea pachet feroviar a introdus mai multe măsuri, printre care dreptul general al întreprinderilor feroviare ⁽⁹⁾ stabilite într-un stat membru de a opera toate tipurile de servicii de transport de persoane în Uniunea Europeană (cu unele

⁽¹⁾ Regulamentul (CEE) nr. 3921/91 al Consiliului din 16 decembrie 1991 de stabilire a condițiilor în care transportatorii nerezidenți pot transporta mărfuri sau călători pe căile navigabile interioare în interiorul unui stat membru (JO L 373, 31.12.1991, p. 1), aplicabil de la 5 ianuarie 1992, se bazează pe principiile generale ale egalității de tratament și libertății de a presta servicii, conform cărora transportatorii nerezidenți ar trebui să poată presta servicii naționale de transport („cabotaj”) pe căile navigabile interioare din Uniunea Europeană. Regulamentul (CEE) nr. 3921/91 al Consiliului din 16 decembrie 1991 de stabilire a condițiilor în care transportatorii nerezidenți pot transporta mărfuri sau călători pe căile navigabile interioare în interiorul unui stat membru (JO L 373, 31.12.1991, p. 1), aplicabil de la 2 august 1996, a introdus norme comune care reglementează libertatea de a presta servicii pe căile navigabile interioare internaționale.

⁽²⁾ Prima inițiativă legislativă de la începutul anilor '90 a dus la adoptarea Directivei 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare (JO L 237, 24.8.1991, p. 25), pe care statele membre au avut obligația să o transpună până la 1 ianuarie 1993.

⁽³⁾ Articolul 10 alineatul (3) din Directiva 2001/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 februarie 2001 de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea rețelei ferate comunitare (JO L 75, 15.3.2001, p. 1).

⁽⁴⁾ Articolul 1 alineatul (2) litera (a) din Directiva 2004/51/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea căilor ferate comunitare (JO L 164, 30.4.2004, p. 164).

⁽⁵⁾ A se vedea nota de subsol (4).

⁽⁶⁾ Directiva 2007/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea căilor ferate comunitare și a Directivei 2001/14/CE privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tariful utilizării infrastructurii feroviare (JO L 315, 3.12.2007, p. 44) a deschis concurenței transportul feroviar internațional de călători, cu efect de la 1 ianuarie 2010.

⁽⁷⁾ Cel de al patrulea pachet feroviar este un set de șase texte legislative menite să finalizeze piața unică a serviciilor feroviare. A se vedea https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_en.

⁽⁸⁾ Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (JO L 343, 14 decembrie 2012, p. 32) de consolidare și abrogare, cu efect de la 17 iunie 2015, a Directivei 91/440/CEE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2001/12/CE și Directiva 2004/51/CE, și a Directivei 2007/58/CE cu efect de la 17 iunie 2015.

⁽⁹⁾ Astfel cum sunt definite la articolul 3 alineatul (1) punctul 1 din Directiva privind spațiul feroviar unic european, a se vedea nota de subsol (8).

limitări)⁽¹⁰⁾ și principiul licitației obligatorii pentru contractele de servicii publice în domeniul feroviar⁽¹¹⁾.

3. Deschiderea pieței feroviare necesită condiții de concurență echitabile, în special între întreprinderile private și cele publice, pentru a conduce la o concurență efectivă. Atunci când operatorii feroviari tradiționali sunt integrați vertical și deținuți de stat, refinanțarea intragrup în alte condiții decât cele de piață poate denatura concurența, inclusiv pentru că acest lucru descurajează intrarea pe piață. Prin urmare, cadrul juridic care reglementează tranzacțiile financiare în întreprinderile publice și integrate vertical din sectorul feroviar trebuie să fie respectat și aplicat în mod corespunzător.
4. De asemenea, este necesar să se asigure condiții de concurență echitabile pentru a promova concurența între diferitele moduri de transport, luând în considerare nivelul diferit al externalităților (pozitive și negative) ale diferitelor moduri de transport⁽¹²⁾. Un sector al transporturilor durabil este esențial pentru asigurarea conectivității în întreaga Europă, pentru promovarea coeziunii economice, sociale și teritoriale în conformitate cu articolele 170 și 174 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („tratatul”) și pentru realizarea obiectivelor climatice ale UE.
5. În Cartea albă din 2011 privind transporturile⁽¹³⁾, Comisia a stabilit un obiectiv de reducere cu 20 % a emisiilor cauzate de transporturi între 2008 și 2030⁽¹⁴⁾ și cu cel puțin 60 % între 1990 și 2050. În comunicarea sa din 2016 intitulată *O strategie europeană pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon*⁽¹⁵⁾, Comisia a propus măsuri de accelerare a decarbonizării transporturilor europene. Pactul verde european, prezentat de Comisie în 2019⁽¹⁶⁾, a avut drept scop transformarea UE într-o societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor și competitivă, fără emisii nete de gaze cu efect de seră până în 2050⁽¹⁷⁾. În acest scop, Comisia a stabilit obiectivul de reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % până în 2030, comparativ cu nivelurile din 1990⁽¹⁸⁾.

⁽¹⁰⁾ Directiva (UE) 2016/2370 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernarea infrastructurii feroviare (JO L 352, 23.12.2016, p. 1) a acordat întreprinderilor feroviare acces la rețelele feroviare naționale începând cu 1 ianuarie 2019, la timp pentru graficul de circulație care a început la 14 decembrie 2020.

⁽¹¹⁾ Regulamentul (UE) 2016/2338 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători (JO L 354, 23.12.2016, p. 22) a introdus obligația de a atribui contracte de servicii publice în mod competitiv începând cu 3 decembrie 2019, cu o perioadă de tranziție care s-a încheiat la 24 decembrie 2023.

⁽¹²⁾ Politica comună în domeniul transporturilor trebuie, de asemenea, să urmărească obiectivele de mediu stabilite prin Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („tratatul”). Articolul 11 din tratat prevede: „Cerințele de protecție a mediului trebuie integrate în definirea și punerea în aplicare a politicilor și acțiunilor Uniunii, în special pentru promovarea dezvoltării durabile”.

⁽¹³⁾ *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 final, 28.3.2011, punctul 6.

⁽¹⁴⁾ Cu excepția transportului maritim internațional, pentru care a urmărit o reducere cu 40 % a emisiilor între 2005 și 2050.

⁽¹⁵⁾ COM(2016) 501 final din 20.7.2016.

⁽¹⁶⁾ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor *Pactul verde european*, COM(2019) 640 final, 11.12.2019.

⁽¹⁷⁾ A se vedea nota de subsol 16.

⁽¹⁸⁾ Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, *Stabilirea unui obiectiv mai ambițios în materie de climă pentru Europa în perspectiva anului 2030 – Investirea într-un viitor neutru din punct de vedere climatic, în interesul cetățenilor*, COM(2020) 562 final, 17.9.2020.

6. În decembrie 2020, în urma publicării evaluării Cărții albe „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”⁽¹⁹⁾, Comisia și-a prezentat Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă – „SSMS”⁽²⁰⁾. Această strategie a stabilit o foaie de parcurs pentru a înscrie transporturile europene pe calea cea bună pentru un viitor durabil și inteligent, pe baza concluziilor din Cartea albă din 2011 privind transporturile. Scenariile care stau la baza strategiei și care le reflectă pe cele care sprijină planul privind obiectivele climatice pentru 2030 demonstrează că, prin combinarea măsurilor de politică propuse, se poate obține o reducere cu 90 % a emisiilor generate de sectorul transporturilor până în 2050. Pachetul de propuneri legislative „Pregătiți pentru 55”⁽²¹⁾ este menit să sprijine realizarea acestor obiective prin promovarea, printre altele, a unor forme mai curate de transport și de combustibili pentru transport, pentru a plasa UE pe calea către neutralitatea climatică până în 2050⁽²²⁾.
7. Obiectivul UE de a atinge neutralitatea climatică până în 2050 nu poate fi realizat fără o transformare verde și digitală fundamentală a tuturor modurilor din sectorul european al transporturilor.
8. Sectorul transporturilor este responsabil pentru aproximativ un sfert din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră generate de activitatea umană în UE și este una dintre principalele cauze ale poluării aerului. Transportul creează și alte externalități negative (cum ar fi poluarea fonică, accidentele și congestionarea traficului) care sunt insuficient luate în considerare în costurile utilizatorilor transporturilor, de exemplu, în special pentru transportul rutier și aerian. Prin urmare, sunt necesare acțiuni decisive pentru a transfera mai mult traficul către forme de transport mai durabile și pentru a optimiza performanța lanțurilor logistice multimodale⁽²³⁾. Înverzirea sectorului transporturilor este sprijinită de mai multe inițiative de reglementare, în special de inițiative care vizează crearea unei rețele transeuropene de transport globale⁽²⁴⁾, facilitarea transportului pe căile navigabile interioare⁽²⁵⁾ și revizuirea Directivei privind transporturile combinate⁽²⁶⁾. Pentru a îndeplini aceste obiective de înverzire, sunt necesare investiții majore. Politica în domeniul concurenței, în special normele privind ajutoarele de stat, joacă un rol important în a permite UE să își îndeplinească obiectivele de politică prevăzute în Pactul verde atunci când piața nu dispune singură de mijloace sau stimulente suficiente pentru a îndeplini aceste obiective [a se vedea punctul (13)], deoarece orientează acțiunile statelor membre pentru a remedia disfuncționalitățile relevante ale pieței, asigurându-se, în

⁽¹⁹⁾ SWD(2020) 0410 final, 10.12.2020.

⁽²⁰⁾ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, „Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului”, COM(2020) 789 final, 9.12.2020.

⁽²¹⁾ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor „Pregătiți pentru 55”: îndeplinirea obiectivului climatic al UE pentru 2030 pe calea spre atingerea obiectivului de neutralitate climatică, COM(2021) 550 final, 14.7.2021.

⁽²²⁾ Secțiunea 2.2.2. din comunicarea menționată în nota de subsol (21).

⁽²³⁾ A se vedea nota de subsol (20).

⁽²⁴⁾ Politica în domeniul rețelei transeuropene de transport („politica TEN-T”) se bazează pe Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1). Acest regulament este în curs de revizuire pentru ca rețeaua să devină mai sigură, mai durabilă, mai rapidă și mai convenabilă pentru utilizatorii săi.

⁽²⁵⁾ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, *NAIADES III: Promovarea unui transport european pe căile navigabile interioare adaptat exigențelor viitorului* [COM(2021) 324 final, 24.6.2021].

⁽²⁶⁾ Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre (JO L 368, 17.12.1992, p. 38).

același timp, că sprijinul financiar public nu afectează în mod nejustificat funcționarea pieței interne.

9. Asigurarea circulației neîntrerupte a mărfurilor și călătorilor între rețelele și modurile de transport naționale („interoperabilitate”) este un obiectiv general al politicii UE în domeniul transporturilor, care contribuie la realizarea obiectivelor majore ale UE ⁽²⁷⁾. Transportul a devenit global, atât în ceea ce privește rețelele utilizate de călători și mărfuri, care sunt din ce în ce mai transfrontaliere, cât și în ceea ce privește modurile de transport implicate, deoarece călătoriile combină din ce în ce mai mult soluții de transport multiple. Cu toate acestea, conectarea rețelor și a modurilor de transport în întreaga Uniune Europeană este încă împiedicată de bariere tehnice și de reglementare. Sunt necesare investiții majore în interoperabilitate pentru a finaliza spațiul european unic al transporturilor și pentru a permite cetățenilor și întreprinderilor din UE să beneficieze pe deplin de un spațiu al transporturilor interconectat. Sunt necesare, de asemenea, investiții substanțiale pentru implementarea infrastructurilor digitale, în special o acoperire neîntreruptă cu o infrastructură de conectivitate 5G de-a lungul principalelor coridoare de transport din Europa, care să sprijine o gamă largă de servicii și niveluri mai ridicate de automatizare în cadrul diferitelor aplicații de mobilitate ⁽²⁸⁾. Acesta este un obiectiv important al SMDI pentru o transformare digitală reușită a Uniunii Europene până în 2030.

1.2 Obiectivul prezentelor orientări

10. Pentru a evita ca ajutoarele de stat să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența pe piața internă și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre, articolul 107 alineatul (1) din tratat prevede principiul interzicerii ajutoarelor de stat. În mod excepțional, în sectorul transportului terestru ⁽²⁹⁾, articolul 93 din tratat prevede că sunt compatibile cu tratatele ajutoarele pentru coordonarea transporturilor terestre și pentru îndeplinirea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public.
11. Curtea de Justiție a hotărât că articolul 93 din tratat recunoaște compatibilitatea cu tratatul a ajutoarelor pentru transporturi numai în cazuri bine determinate și care nu aduc atingere intereselor generale ale UE ⁽³⁰⁾.
12. În ceea ce privește ajutoarele pentru coordonarea transporturilor terestre, Comisia consideră că noțiunea de „coordonare a transporturilor” utilizată la articolul 93 din tratat are o semnificație care depășește simplul fapt de a facilita dezvoltarea unei activități economice. Această noțiune implică o intervenție a autorităților publice în vederea orientării evoluției sectorului transporturilor în interesul comun.

⁽²⁷⁾ Printre acestea se numără buna funcționare a pieței interne, consolidarea coeziunii economice, sociale și teritoriale, precum și competitivitatea și siguranța rețelor europene de transport.

⁽²⁸⁾ Astfel cum se indică în Planul de acțiune privind 5G pentru 2016 [COM(2021) 118] și în programul de politică pentru 2030 privind deceniul digital, care pune bazele pentru instituirea unui proiect multinațional pentru implementarea la nivel paneuropean a coridoarelor 5G [Decizia (UE) 2022/2481 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 de instituire a programului de politică pentru 2030 privind deceniul digital]. Actul privind infrastructura gigabit [Regulamentul (UE) 2024/1309 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2024 privind măsurile de reducere a costului instalării rețelor gigabit de comunicații electronice, de modificare a Regulamentului (UE) 2015/2120 și de abrogare a Directivei 2014/61/UE (JO L, 2024/1309, 8.5.2024)] se aplică solicitărilor rezonabile de acces la infrastructura fizică formulate pentru instalarea unor elemente ale rețelor de foarte mare capacitate.

⁽²⁹⁾ În conformitate cu articolul 100 din tratat, titlul VI „Transporturile” din tratat se aplică, în principiu, numai transporturilor feroviare, rutiere și pe căi navigabile interioare. Aceste trei tipuri de transport sunt denumite în general „transport terestru”, spre deosebire de transportul maritim și cel aerian.

⁽³⁰⁾ Hotărârea Curții din 12 octombrie 1978, Comisia/Belgia, 156/77, EU:C:1978:180, punctul 10.

13. Diverse disfuncționalități ale pieței pot justifica intervenția autorităților publice în sectorul transportului terestru. În primul rând, sectorul transporturilor presupune externalități negative importante, de exemplu congestionarea traficului sau poluare. Este dificil să se ia în considerare aceste externalități în tarifarea accesului la infrastructurile de transport. Din aceasta decurg posibile disparități de prețuri între diversele moduri de transport, care ar putea fi corectate prin sprijinul public al modurilor de transport care generează cele mai mici costuri externe. În al doilea rând, în sectorul transporturilor pot apărea dificultăți de coordonare în sensul economic al termenului, de exemplu în ceea ce privește adoptarea unui standard de interoperabilitate comun pentru căile ferate sau conexiunile dintre diferitele rețele de transport. În al treilea rând, sectorul transporturilor este, de asemenea, afectat de dezavantajele primului venit, care împiedică dezvoltarea acelor moduri de transport care au cele mai mici costuri externe, dar care nu atrag investiții suficiente, deoarece investițiile în aceste moduri de transport nu sunt suficient de profitabile. În sfârșit, anumiți operatori din sectorul transporturilor se pot confrunta cu dificultăți în accesarea finanțării din cauza poziției lor pe piață, care îi face să nu dispună de informații suficiente.
14. În ceea ce privește ajutoarele pentru îndeplinirea anumitor obligații inerente conceptului de serviciu public, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 ⁽³¹⁾ stabilește condițiile în care serviciile publice de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine (tramvai, metrou), precum și de transport rutier (autobuz) [și pe căile navigabile interioare în cazul în care statele membre decid să aplice Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 acestor servicii ⁽³²⁾] pot fi organizate și finanțate începând cu 2 decembrie 2009 ⁽³³⁾. În ceea ce privește transportul de mărfuri, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 a prevăzut o perioadă de tranziție de trei ani începând cu 3 decembrie 2009, în care Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 ⁽³⁴⁾ a continuat să se aplice serviciilor de transport de marfă. Prin urmare, compatibilitatea ajutoarelor plătite începând cu 3 decembrie 2012 pentru furnizarea de servicii de transport de mărfuri feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare a fost evaluată de Comisie în mod direct până în prezent în temeiul articolului 93 din tratat ⁽³⁵⁾.
15. În temeiul articolului 93 din tratat, statele membre pot impune, în anumite cazuri, obligații specifice pentru a asigura furnizarea unor servicii de transport adecvate. Politicile Comisiei menționate la punctul 5 au subliniat necesitatea de a asigura furnizarea unor servicii de transport decarbonizate adecvate. Întrucât situația ofertei în sectorul transporturilor și nevoile Uniunii arată că poate exista un deficit de servicii viabile din punct de vedere comercial în sectorul transportului feroviar de marfă, Comisia recunoaște

⁽³¹⁾ Regulamentul (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 nr. 1107/70 ale Consiliului (JO L 315, 3.12.2007, p. 1).

⁽³²⁾ Articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, a se vedea nota de subsol (31).

⁽³³⁾ Condițiile includ definirea obligațiilor de serviciu public, domeniul de aplicare al contractelor de servicii publice, procedura de atribuire a acestor contracte și calcularea compensației plătite operatorilor de transport public. În cazul în care sunt respectate dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, compensația este considerată compatibilă cu piața internă și este exceptată de la obligația de notificare prealabilă a Comisiei în temeiul articolului 108 alineatul (3) din tratat.

⁽³⁴⁾ Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 al Consiliului din 26 iunie 1969 privind acțiunea statelor membre în ceea ce privește obligațiile inerente noțiunii de serviciu public în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare [JO, Ediție specială în limba engleză, 1969(I), p. 276], astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CEE) nr. 1893/91 al Consiliului din 20 iunie 1991 (JO L 169, 26 iunie 1991, p. 1).

⁽³⁵⁾ A se vedea Decizia Comisiei din 24 noiembrie 2023 în cazul SA.32953, Italia, *Măsuri de ajutor de stat pentru Trenitalia SpA* (nepublicată încă în JO).

că serviciile de transport feroviar de marfă pot fi în interesul întregii societăți ⁽³⁶⁾, înțelegându-se că statul membru în cauză trebuie, în orice caz, să demonstreze că acestea au caracteristici speciale în comparație cu cele ale serviciilor comerciale de transport de marfă, în cazul în care pe piață există astfel de servicii ⁽³⁷⁾. Comisia observă că serviciile de transport feroviar de marfă nu pot fi întotdeauna exploatate pe bază comercială și, în circumstanțe excepționale, pot necesita sprijin financiar public sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public. Statelor membre le revine sarcina de a identifica nevoile de conectivitate ale utilizatorilor lor de transporturi și sprijinul care ar putea fi necesar, dacă este cazul. Cu toate acestea, înainte de a lua în considerare instituirea unor obligații de serviciu public pentru transportul feroviar de marfă, statele membre ar trebui să depună toate eforturile pentru a institui condiții-cadru economice și de reglementare favorabile pentru serviciile de transport feroviar de marfă pentru care există cerere, care să fie furnizate pe bază comercială. Caracterul adecvat al serviciilor de transport trebuie evaluat în raport cu situația cererii și ofertei din sectorul transporturilor și cu nevoile comunității. În același timp, compensația financiară pentru aceste obligații ar trebui să facă obiectul unor condiții care să reducă la minimum denaturările pieței interne. Prin urmare, este necesară clarificarea condițiilor în care compensația pentru obligația de serviciu public trebuie considerată compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 93 din tratat.

16. Liniile directoare pentru sectorul feroviar adoptate de Comisie în 2008 privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare ⁽³⁸⁾ (denumite în continuare „Liniile directoare din 2008 pentru sectorul feroviar”) au codificat practica Comisiei privind aplicarea articolului 93 din tratat în cazul întreprinderilor feroviare. Liniile directoare din 2008 pentru sectorul feroviar au inclus, de asemenea, stimulente pentru creșterea ponderii transportului feroviar. Liniile directoare din 2008 pentru sectorul feroviar au urmărit să însoțească liberalizarea sectorului feroviar și să realizeze piața feroviară unică europeană cu interoperabilitate deplină. Liniile directoare din 2008 pentru sectorul feroviar nu au o dată de expirare, dar verificarea adecvării efectuată de Comisie în 2020 ⁽³⁹⁾ a concluzionat că Liniile directoare din 2008 trebuie revizuite pentru a reflecta practica decizională a Comisiei dezvoltată în ceea ce privește ajutoarele de stat evaluate direct în temeiul articolului 93 din tratat, evoluțiile pieței și obiectivele de politică urmărite de Pactul verde european.
17. Prin publicarea prezentelor orientări, Comisia: (i) înlocuiește Liniile directoare din 2008 pentru sectorul feroviar, (ii) codifică practica sa decizională în ceea ce privește aplicarea ajutoarelor de stat pentru coordonarea transporturilor în temeiul articolului 93 din tratat (nu numai în cazul transportului feroviar, ci și al transportului pe căile navigabile interioare și transportului multimodal), (iii) oferă orientări cu privire la normele privind ajutoarele de stat aplicabile serviciilor publice de transport feroviar de marfă, (iv) reiterează normele aplicabile întreprinderilor feroviare integrate vertical și (v) clarifică obligațiile de raportare ale statelor membre.

⁽³⁶⁾ A se vedea Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general (JO C 8, 11.1.2012, p. 4), punctul 50.

⁽³⁷⁾ A se vedea Comunicarea Comisiei referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători (JO C 92, 29.3.2014, p. 1), punctul 2.1.3.

⁽³⁸⁾ Comunicarea Comisiei – *Linii directoare comunitare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare* (JO C 184, 22.7.2008, p. 13).

⁽³⁹⁾ Documentul de lucru al serviciilor Comisiei din 30 octombrie 2020, *Verificarea adecvării pachetului de modernizare a ajutoarelor de stat din 2012, a liniilor directoare pentru sectorul feroviar și a comunicării privind asigurările de credit la export pe termen scurt*, SWD(2020) 257 final.

18. Scopul acestei revizuirii este de a contribui la realizarea tranziției către neutralitatea climatică urmărită de Pactul verde european, asigurând, în același timp, condiții de concurență echitabile în sectorul transportului feroviar, al transportului pe căile navigabile interioare și al transportului multimodal. Prezentele orientări și regulamentul recent adoptat al Comisiei de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în temeiul articolelor 93, 107 și 108 din tratat (denumit Regulamentul de exceptare pe categorii în sectorul transporturilor – „TBER”) ⁽⁴⁰⁾ sunt concepute pentru a stimula formele durabile de transport prin orientarea acțiunilor statelor membre către tipurile de ajutor care în mod potențial generează într-o mai mică măsură denaturări în sectorul transportului terestru.

1.2.1 Sectorul feroviar

19. Sectorul feroviar are o importanță strategică pentru UE. Transportul feroviar transportă aproximativ 1,6 miliarde de tone de mărfuri și 9 miliarde de călători în fiecare an în UE și contribuie în mod semnificativ la mixul de transport terestru al UE ⁽⁴¹⁾, asigurând un transport curat și un nivel ridicat de eficiență în ceea ce privește numărul de călători transportați per vehicul-călătorie. Având în vedere valoarea sa ca cel mai durabil și mai ecologic mod de transport motorizat, transportul feroviar este esențial pentru atingerea obiectivelor Pactului verde european. Cu toate acestea, după cum a confirmat un studiu comandat de Comisie în vederea revizuirii Liniilor directe din 2008 pentru sectorul feroviar ⁽⁴²⁾, sectorul feroviar suferă în continuare de mai multe dezavantaje care plasează piața în imposibilitatea de a atinge obiectivele Pactului verde al UE. Nu numai că numărul și capacitatea actuale ale infrastructurilor de transport feroviar nu ar putea susține creșterea de trafic dorită, ci rețeaua feroviară din întreaga UE este încă în mare parte inadecvată din cauza lipsei conexiunilor dintre terminalele de transport și a lipsei de coordonare între sistemele de transport feroviar din diferite state membre. În plus, o parte semnificativă a parcului de material rulant al UE se apropie de sfârșitul duratei de viață utilă, iar reînnoirea acestuia nu poate fi considerată drept o problemă rezolvată, având în vedere că este posibil ca întreprinderile feroviare mai mici să nu poată susține investițiile financiare necesare fără sprijin public.
20. Astfel cum s-a subliniat în Verificarea adecvării efectuată de Comisie în 2020 ⁽⁴³⁾, mai multe aspecte ale Liniilor directe din 2008 pentru sectorul feroviar au devenit caduce și nu se mai aplică *de facto*. De exemplu, condițiile de anulare a datoriei istorice direct legate de activitatea de transport feroviar au devenit caduce ⁽⁴⁴⁾, la fel ca și condițiile

⁽⁴⁰⁾ [A se introduce trimiterea după adoptare].

⁽⁴¹⁾ În 2019, înainte de izbucnirea pandemiei de COVID-19, volumele traficului de călători din UE atinseseră 414 miliarde de călători-kilometri dintr-un total de aproximativ 6 mii de miliarde de călători-kilometri înregistrate în sectorul transportului terestru. Pentru a preveni răspândirea pandemiei de COVID-19, în martie 2020, țările au luat măsuri restrictive, care au avut un impact semnificativ asupra transportului feroviar de călători. În pofida unei redresări constante a volumului traficului, comparativ cu 2019, în 2021 numărul călătorilor din transportul feroviar din statele membre era în continuare cu 37 % mai mic decât în 2019. În 2018, volumele traficului de marfă din UE atinseseră 400 de miliarde de tone-kilometri dintr-un total de 2,5 mii de miliarde de tone-kilometri înregistrate în sectorul transportului terestru. Restricțiile legate de pandemia de COVID-19 au avut, de asemenea, un impact semnificativ asupra transportului feroviar de marfă, deși la un nivel mai scăzut decât în cazul transportului feroviar de călători. În 2021, volumele traficului din UE aproape au atins nivelul maxim din 2018, și anume 399 de miliarde de tone-kilometri (Sursa: [Eurostat](#)).

⁽⁴²⁾ *Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings* (Studiu de sprijin pentru evaluarea impactului în vederea reexaminării Liniilor directe comunitare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare) [E.CA Economics et al. (2022)].

⁽⁴³⁾ A se vedea nota de subsol (39).

⁽⁴⁴⁾ Capitolul 4 din Liniile directe din 2008 pentru sectorul feroviar, a se vedea nota de subsol (38). Punctul 56 din Liniile directe din 2008 pentru sectorul feroviar se referă la ajutoarele care servesc la compensarea

specifice pentru restructurarea ramurilor de transport de marfă ale întreprinderilor feroviare, care erau aplicabile numai până la 1 ianuarie 2010 ⁽⁴⁵⁾, și secțiunea privind eliminarea garanțiilor de stat nelimitate ⁽⁴⁶⁾. Prezentele orientări nu mai includ aceste elemente.

21. În mod similar, criteriile de compatibilitate aplicabile ajutoarelor pentru achiziționarea și reînnoirea materialului rulant stabilite în Liniile directe din 2008 pentru sectorul feroviar ⁽⁴⁷⁾ au făcut trimitere la alte orientări privind ajutoarele de stat care au expirat sau au fost înlocuite între timp ⁽⁴⁸⁾. Prezentele orientări elimină aceste condiții și stabilesc noi condiții care reglementează ajutoarele pentru achiziționarea de material rulant pentru a facilita intrarea pe piață și/sau extinderea actorilor noi (a se vedea secțiunea 4.2.2.3). La elaborarea noilor condiții, Comisia a ținut seama de faptul că parcul de material rulant este, în general, aproape de durata de viață utilă preconizată ⁽⁴⁹⁾ sau a depășit-o deja, că lipsa standardizării tehnice între statele membre împiedică schimbul de material rulant între statele membre ⁽⁵⁰⁾ și că întreprinderile feroviare mici și mijlocii („IMM-uri”) și întreprinderile nou-întrate întâmpină dificultăți în reînnoirea sau sporirea parcurilor lor din cauza costurilor ridicate de investiții pentru achiziționarea de material rulant și a dificultăților în ceea ce privește accesul la finanțare ⁽⁵¹⁾.
22. În ceea ce privește ajutoarele pentru coordonarea transporturilor, prezentele orientări introduc noutățile descrise la punctele 23-26.
23. Spre deosebire de Liniile directe din 2008 pentru sectorul feroviar, prezentele orientări se aplică nu numai întreprinderilor feroviare, ci și altor operatori feroviari ⁽⁵²⁾. Ele se aplică, de asemenea, întreprinderilor care își desfășoară activitatea pe partea de cerere a

unor datorii stabilite și individualizate în mod clar contractate înainte de 15 martie 2001 sau de data ulterioară a aderării statului membru în cauză la Uniunea Europeană.

- ⁽⁴⁵⁾ Capitolul 5 din Liniile directe din 2008 pentru sectorul feroviar, a se vedea nota de subsol (38).
- ⁽⁴⁶⁾ Capitolul 7 din Liniile directe din 2008 pentru sectorul feroviar, a se vedea nota de subsol (38). În conformitate cu punctul 4.1 din Comunicarea Comisiei cu privire la aplicarea articolelor 87 și 88 din Tratatul CE privind ajutoarele de stat sub formă de garanții (JO C 155, 20.6.2008, p. 10), în principiu, garanțiile nelimitate sunt incompatibile cu tratatul. Acest lucru este valabil pentru toate sectoarele economice, inclusiv sectorului transporturilor.
- ⁽⁴⁷⁾ Capitolul 3 din Liniile directe din 2008 pentru sectorul feroviar, a se vedea nota de subsol (38).
- ⁽⁴⁸⁾ Și anume *Liniile directe comunitare privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate* (JO C 244, 1.10.2004, p. 2), *Liniile directe generale privind ajutorul de stat pentru protecția mediului* (JO C 82, 1.4.2008, p. 1), *Linii directe privind ajutoarele de stat regionale pentru perioada 2007-2013* (JO C 54, 4.3.2006, p. 13), Regulamentul (CE) nr. 70/2001 al Comisiei din 12 ianuarie 2001 privind aplicarea articolelor 87 și 88 din Tratatul CE la ajutoare de stat pentru întreprinderile mici și mijlocii (JO L 10, 13.1.2001, p. 33) și Regulamentul nr. 1191/69 (CEE) [menționat la nota de subsol (34)], care nu mai sunt în vigoare.
- ⁽⁴⁹⁾ Deși există diferențe între statele membre, în ritmul actual de reînnoire (după cum s-a observat în ultimii 10 ani), dimensiunea parcului de material rulant din UE, în special trenurile de călători, va scădea în următorii 10 ani.
- ⁽⁵⁰⁾ Lipsa standardizării tehnice este rezultatul diferențelor dintre infrastructurile feroviare ale diferitelor state membre în ceea ce privește sistemele de semnalizare, sistemele de electrificare și de tensiune, precum și ecartamentul (care, în anumite state membre, de exemplu Spania, Portugalia, Irlanda, Finlanda, este diferit de ecartamentul standard de 1 435 mm predominant în UE).
- ⁽⁵¹⁾ Accesul la materialul rulant de ocazie nu poate fi considerat o alternativă reală la achiziționarea sau închirierea de material rulant nou din cauza dezvoltării limitate a piețelor de material rulant de ocazie.
- ⁽⁵²⁾ Termenul „operator feroviar” include nu numai „întreprinderile feroviare” în sensul Directivei privind spațiul feroviar unic european, a se vedea nota de subsol (8) (și anume orice întreprindere privată sau publică a cărei activitate principală constă în furnizarea serviciilor pentru transportul feroviar de mărfuri și/sau călători, cu obligativitatea ca întreprinderea să asigure tracțiunea), ci și alte întreprinderi feroviare care furnizează servicii de transport feroviar, dar nu și servicii de tracțiune (și anume atunci când trebuie să închirieze locomotive pentru a funcționa).

sectorului transportului feroviar, și anume organizatorilor de transporturi (și anume întreprinderi de logistică, agenți de expediție, operatori de transport multimodal), în măsura în care aceștia aleg să utilizeze transportul feroviar în locul celui rutier.

24. În ceea ce privește ajutoarele de exploatare, criteriile de compatibilitate prevăzute în Liniile directoare din 2008 pentru sectorul feroviar aplicabile ajutoarelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare și ajutoarelor pentru reducerea costurilor externe ⁽⁵³⁾ au trebuit să fie actualizate. Experiența dobândită de Comisie în evaluarea ajutoarelor în temeiul Liniilor directoare din 2008 pentru sectorul feroviar a arătat că aceste norme trebuiau simplificate și raționalizate pentru a soluționa disfuncționalitatea specifică a pieței pe care au fost concepute să o remedieze. Deși prezentele orientări nu includ o secțiune privind ajutoarele pentru utilizarea infrastructurii, care a fost inclusă la punctul 98 litera (a) din Liniile directoare din 2008 pentru sectorul feroviar, statele membre pot utiliza ajutoarele pentru a reduce costurile externe ale transporturilor, pe baza metodologiei costurilor externe, pentru a acoperi în continuare costurile legate de utilizarea infrastructurii (a se vedea secțiunea 4.2.1.1). În plus, pentru a facilita și mai mult dezvoltarea de noi conexiuni feroviare comerciale, prezentele orientări reglementează, de asemenea, ajutoarele de exploatare pentru lansarea de noi conexiuni feroviare comerciale de marfă și de noi legături feroviare comerciale de călători în ceea ce privește serviciile de transport feroviar transfrontalier de călători sau serviciile de transport feroviar de călători pe distanțe lungi (a se vedea secțiunea 4.2.1.2).
25. Pe baza experienței dobândite în cadrul Liniilor directoare din 2008 pentru sectorul feroviar în ceea ce privește ajutoarele pentru interoperabilitate și având în vedere diferitele tipuri de beneficii care stau la baza investițiilor în sistemele de gestionare a traficului ⁽⁵⁴⁾, prezentele orientări fac distincție între ajutoarele pentru interoperabilitate (secțiunea 4.2.2.4) și ajutoarele pentru adaptarea tehnică și modernizarea materialului rulant (secțiunea 4.2.2.5). De fapt, investițiile în interoperabilitate (cum ar fi investițiile necesare pentru armonizarea transfrontalieră a sistemelor de gestionare a traficului) sunt supuse unui grad mai ridicat de disfuncționalități ale pieței, în special deficiențe de coordonare și dezavantaje ale primului venit pentru operatorii de pe piață ⁽⁵⁵⁾. Comisia va evalua ajutoarele care vizează promovarea digitalizării pentru a facilita gestionarea traficului, fluxurile neîntrerupte de trafic și/sau siguranța operațiunilor feroviare în temeiul secțiunilor din prezentele orientări privind ajutoarele pentru interoperabilitate (secțiunea 4.2.2.4) și ajutoarele pentru adaptare tehnică și modernizare (secțiunea 4.2.2.5).
26. Spre deosebire de Liniile directoare din 2008 pentru sectorul feroviar ⁽⁵⁶⁾, care nu acopereau ajutoarele pentru instalațiile de transport feroviar, prezentele orientări prevăd norme detaliate de compatibilitate privind ajutoarele pentru investiții pentru construirea, modernizarea și reînnoirea instalațiilor de transport feroviar (secțiunile 4.2.2.1 și 4.2.2.2).

⁽⁵³⁾ Capitolul 6 din Liniile directoare din 2008 pentru sectorul feroviar, a se vedea nota de subsol (38).

⁽⁵⁴⁾ Dimensiunea europeană puternică a transportului feroviar face ca acesta să fie foarte sensibil la lipsa interoperabilității și a coordonării între rețelele feroviare naționale, ceea ce îi poate afecta competitivitatea. Acest lucru este valabil în special în cazul transportului feroviar de marfă, din care aproximativ jumătate este transfrontalier. Până în prezent, traficul feroviar de călători a fost în principal intern, doar mai puțin de 10 % dintre călători traversând frontierele în 2021 (sursa: [Eurostat](#)), însă are un potențial transfrontalier ridicat, în special în ceea ce privește transportul transfrontalier pe timp de noapte.

⁽⁵⁵⁾ *Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings* (Studiu de sprijin pentru evaluarea impactului în vederea reexaminării Liniilor directoare comunitare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare), a se vedea nota de subsol (42), secțiunile 4.7 și 5.5.

⁽⁵⁶⁾ Capitolul 2 din Liniile directoare din 2008 pentru sectorul feroviar (a se vedea nota de subsol 38) a inclus numai efectele finanțării publice a infrastructurilor asupra întreprinderilor feroviare.

Aceste norme țin seama de practica decizională elaborată de Comisie pentru a evalua compatibilitatea ajutoarelor de stat în sectorul transportului terestru în temeiul articolului 93 din tratat.

27. Prezentele orientări includ un capitol specific privind compatibilitatea ajutoarelor pentru compensarea anumitor obligații ale operatorilor, inerente furnizării unui serviciu public în sectorul transportului feroviar de marfă (capitolul 5).
28. În cele din urmă, prezentele orientări includ un capitol specific care reiterează normele aplicabile fluxurilor financiare ale întreprinderilor feroviare integrate vertical (capitolul 6).

1.2.2 Sectorul transportului pe căile navigabile interioare

29. Rețeaua de căi navigabile interioare a UE acoperă peste 25 de state membre și cuprinde aproximativ 41 000 de kilometri de căi navigabile interioare. În fiecare an, acestea servesc la transportul a aproximativ 150 de miliarde de tone-kilometri de mărfuri transportate de aproximativ 15 000 de nave cargo, fiind în exploatare aproximativ 3 000 de nave de pasageri pentru voiaje de zi și 430 de nave de croazieră (nave cu o capacitate de peste 12 pasageri)⁽⁵⁷⁾. Există un potențial semnificativ de creștere a ponderii modale a transportului pe căile navigabile interioare, ceea ce ar reduce emisiile de gaze cu efect de seră. Totuși, în acest scop, transportul pe căile navigabile interioare trebuie să poată concura în condiții de concurență echitabile cu alte moduri de transport.
30. Liniile directe din 2008 pentru sectorul feroviar nu se aplică sectorului transportului pe căile navigabile interioare. În ultimii ani, Comisia a autorizat ajutoare de stat pentru promovarea coordonării transporturilor în sectorul transportului pe căile navigabile interioare în mod direct în temeiul articolului 93 din tratat. Prezentele orientări codifică practica decizională în această privință și stabilesc criterii clare care reglementează compatibilitatea ajutoarelor pentru sprijinirea operațiunilor pe căile navigabile interioare. În conformitate cu abordarea adoptată pentru sectorul feroviar, prezentele orientări se aplică operatorilor activi atât din perspectiva ofertei (și anume ajutoarele pentru operatorii de transport pe căile navigabile interioare), cât și din perspectiva cererii (și anume organizatorii de transporturi, cum ar fi întreprinderile de logistică, agenții de expediție, operatorii de transport multimodal, în măsura în care aceștia aleg să treacă de la transportul rutier la cel pe căile navigabile interioare).
31. Prezentele orientări stabilesc condițiile de compatibilitate pentru ajutoarele de exploatare și ajutoarele pentru investiții în sectorul transportului pe căile navigabile interioare. În ceea ce privește ajutoarele de exploatare, normele care reglementează ajutoarele pentru reducerea costurilor externe ale transporturilor pentru transportul feroviar și pentru lansarea de noi conexiuni comerciale se aplică și transportului pe căile navigabile interioare (a se vedea secțiunea 4.2.1.1 și secțiunea 4.2.1.2). În ceea ce privește ajutoarele pentru investiții, prezentele orientări se referă atât la ajutoarele pentru construirea, modernizarea și reînnoirea infrastructurii din sectorul transportului pe căile navigabile interioare (a se vedea secțiunea 4.2.2.1), cât și la ajutoarele pentru achiziționarea de nave de navigație interioară în vederea facilitării accesului la finanțare pentru investiții în flotă (a se vedea secțiunea 4.2.2.3). În ceea ce privește modernizarea navelor de navigație interioară, în conformitate cu abordarea adoptată în sectorul feroviar, prezentele orientări fac distincție între ajutoarele pentru investiții în interoperabilitate (secțiunea 4.2.2.4) și ajutoarele pentru adaptarea tehnică și modernizarea navelor (secțiunea 4.2.2.5). În

⁽⁵⁷⁾ A se vedea nota de subsol (25).

temeiul acestor două secțiuni ale orientărilor, Comisia va evalua ajutoarele care vizează promovarea digitalizării pentru a facilita gestionarea traficului, fluxurile neîntrerupte de trafic și/sau siguranța operațiunilor pe căile navigabile interioare.

32. Sectorul european al transportului pe căile navigabile interioare are o flotă relativ veche și, în general, sectorul pare să se confrunte cu dificultăți în a-și spori cota de trafic în comparație cu alte moduri de transport. Între 2014 și 2020, numărul operatorilor de transport pe căile navigabile interioare care își desfășurau activitatea atât în sectorul transportului de mărfuri, cât și al transportului de călători a scăzut, iar capacitatea de încărcare disponibilă a scăzut, de asemenea, în mod continuu din 2011. La elaborarea acestor noi norme, Comisia a ținut seama de aceste aspecte și de faptul că sectorul transportului pe căile navigabile interioare este format în principal din IMM-uri, întreprinderi familiale și porturi mai mici, ceea ce le îngreunează posibilitatea de a se angaja în investiții costisitoare pentru a atinge obiectivele Pactului verde european⁽⁵⁸⁾. Majoritatea operatorilor din sectorul transportului pe căile navigabile interioare sunt IMM-uri, care adesea nu își pot reînnoi sau mări flota din cauza dificultăților legate de accesul la finanțarea bazată pe piață. Prin urmare, în temeiul prezentelor orientări, IMM-urile sunt singurii beneficiari posibili ai ajutoarelor pentru achiziționarea de nave de navigație interioară. Acest lucru permite canalizarea acestui tip de ajutor acolo unde este cel mai necesar pentru a stimula dezvoltarea sectorului transportului pe căile navigabile interioare.

1.2.3 Sectorul transportului multimodal

33. Transportul multimodal, și anume transportul de mărfuri sau de călători cu cel puțin două moduri de transport diferite, este esențial pentru adoptarea pe scară mai largă a transportului feroviar și pe căile navigabile interioare, deoarece acestea oferă rareori soluții de transport „de la poartă la poartă”. Transportul multimodal durabil, care oferă conexiuni „pe ultimul kilometru”, „de la poartă la poartă”, combină performanța de mediu și eficiența energetică mai bune ale transportului nerutier cu accesibilitatea și flexibilitatea transportului rutier. Prin urmare, el este esențial pentru atingerea obiectivelor SMDI și ale Pactului verde european.
34. Deși volumul transportului multimodal de mărfuri a crescut substanțial în ultimii 30 de ani, transportul rutier domină în continuare transportul de mărfuri în UE. Adesea, transportul multimodal de mărfuri nu este competitiv în raport cu transportul exclusiv rutier din cauza deficiențelor în materie de performanță în ceea ce privește disponibilitatea, fiabilitatea, punctualitatea și viteza în diferite etape ale lanțului (și anume în ceea ce privește serviciile furnizate de transportul feroviar și naval, terminalele de transbordare și transportul rutier pe „ultimul kilometru”) și a faptului că externalitățile negative ale transportului rutier sunt insuficient luate în considerare.
35. Atunci când transportul multimodal de mărfuri constă doar în deplasarea de mărfuri în aceeași unitate de încărcare sau în același vehicul prin moduri de transport succesive (fără ca mărfurile însele să fie manipulate la schimbarea modurilor de transport), acesta este cunoscut ca „transport intermodal”⁽⁵⁹⁾. „Transportul combinat” este o subcategorie a transportului intermodal, reglementat în mod expres la nivelul UE de Directiva privind transporturile combinate⁽⁶⁰⁾. Directiva privind transporturile combinate este singurul

⁽⁵⁸⁾ Parlamentul European, *Către un transport pe căile navigabile interioare adaptat la cerințele viitorului în Europa* (P9_TA(2021)0367), https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367_RO.html.

⁽⁵⁹⁾ Faptul că unitatea intermodală și/sau vehiculul rămân aceleași atunci când se schimbă modurile de transport reduce manipularea încărcăturilor, ceea ce duce la un risc mai scăzut de deteriorare sau pierdere a mărfurilor.

⁽⁶⁰⁾ A se vedea nota de subsol (26).

instrument juridic al UE care sprijină în prezent în mod direct transportul intermodal și stimulează tranziția de la transportul rutier de mărfuri la moduri de transport cu emisii mai scăzute (transport pe căi navigabile interioare, transport maritim și transport feroviar). Directiva privind transporturile combinate a fost adoptată în 1975 ⁽⁶¹⁾ și a fost modificată de mai multe ori pentru a se aplica unui set mai larg de operațiuni. La *[data – a se include după adoptare]*, în urma unei propuneri prezentate de Comisie la 7 noiembrie 2023 ⁽⁶²⁾, Parlamentul European și Consiliul au adoptat o directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei privind transporturile combinate.

36. Obiectivul Directivei privind transporturile combinate este de a îmbunătăți performanța de mediu a transporturilor prin stabilirea unor condiții economice și de reglementare mai favorabile pentru operațiuni de transport de marfă mai ecologice, astfel cum sunt identificate în directiva respectivă. Obiectivul final este de a reduce costurile pentru utilizatorul final – și anume organizatorul de transporturi – pentru ca transportul combinat să devină competitiv în raport cu transportul exclusiv rutier. Din motive de claritate, sprijinul financiar acordat de statele membre operațiunilor de transport combinat care respectă condițiile Directivei privind transporturile combinate ar putea constitui ajutor de stat. Orice ajutor de stat acordat de statele membre în conformitate cu Directiva privind transporturile combinate ar trebui să îndeplinească și condițiile de compatibilitate aplicabile stabilite în TBER, în prezentele orientări privind transportul multimodal durabil sau în orice alt instrument relevant din legislația privind ajutoarele de stat (a se vedea capitolul 3).
37. Prezentele orientări stabilesc condițiile de compatibilitate pentru ajutoarele de exploatare și ajutoarele pentru investiții în sectorul transportului multimodal pentru a stimula transportul multimodal durabil. În temeiul prezentelor orientări, transportul multimodal este considerat „durabil” dacă cel puțin una dintre metodele de transport utilizate este transportul feroviar sau cel pe căile navigabile interioare ori transportul rutier dacă este combinat cu transportul maritim pe distanțe scurte. Din motive de claritate, în temeiul prezentelor orientări, se pot acorda ajutoare pentru transportul maritim pe distanțe scurte numai dacă acesta este combinat cu transportul terestru (și anume cu transportul feroviar, transportul pe căile navigabile interioare sau transportul rutier).
38. În ceea ce privește ajutoarele de exploatare, normele privind ajutoarele pentru reducerea costurilor externe ale transporturilor care se aplică transportului feroviar se aplică și transportului multimodal durabil (secțiunea 4.2.1.1). Spre deosebire de Liniile directe din 2008 pentru sectorul feroviar, care nu se refereau la lansarea de noi conexiuni comerciale, prezentele orientări stabilesc condiții specifice pentru acordarea acestui tip de ajutor prin codificarea practicii decizionale elaborate de Comisie (secțiunea 4.2.1.2).
39. În ceea ce privește ajutoarele pentru investiții, prezentele orientări se referă la ajutoarele pentru infrastructura de transport multimodal și ajutoarele pentru modernizarea echipamentelor pentru transportul multimodal durabil. Ajutoarele pentru această infrastructură de transport multimodal se limitează la ajutoarele destinate investițiilor în infrastructuri de transport feroviar și pe căile navigabile interioare multimodal (secțiunea 4.2.2.1). Din motive de claritate, prezentele orientări se aplică, de asemenea,

⁽⁶¹⁾ Directiva 75/130/CEE a Consiliului din 17 februarie 1975 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri pe cale ferată și pe cale rutieră între state membre (JO L 48, 22.2.1975, p. 31).

⁽⁶²⁾ Propunere de Directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 92/106/CEE a Consiliului în ceea ce privește un cadru de sprijin pentru transportul intermodal de mărfuri și a Regulamentului (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește calcularea economiilor de costuri externe și generarea de date agregate, COM/2023/702 final, 7.11.2023.

ajutoarelor de stat pentru infrastructura de transport multimodal aflată în porturi maritime și care are conexiuni de transport feroviar și pe căi navigabile interioare. Pentru modernizarea echipamentelor pentru transportul multimodal durabil, în conformitate cu abordarea adoptată în sectorul transportului feroviar și în cel al transportului pe căile navigabile interioare, prezentele orientări fac distincția între ajutoarele pentru investiții în interoperabilitate (secțiunea 4.2.2.4) și ajutoarele pentru adaptarea tehnică și modernizarea echipamentelor pentru transportul multimodal durabil (secțiunea 4.2.2.5). Din motive de claritate, prezentele orientări nu reglementează ajutoarele pentru achiziționarea de echipamente pentru transportul multimodal durabil. Aceste ajutoare intră sub incidența TBER dacă se referă la unități de încărcare intermodale și/sau la macarale de la bordul navelor și sunt acordate de statele membre sub formă de scheme de ajutoare în condiții foarte specifice. Pe lângă aceste cazuri, Comisia consideră că ajutoarele pentru achiziționarea de echipamente pentru transportul multimodal durabil (de exemplu, semiremorci care pot fi ridicate cu macaraua) pot fi autorizate doar în mod excepțional și, prin urmare, le va evalua direct în temeiul articolului 93 din tratat.

2. DOMENIU DE APLICARE ȘI DEFINIȚII

2.1 Domeniul de aplicare

40. Prezentele orientări se aplică măsurilor de ajutor de stat ⁽⁶³⁾ acordate întreprinderilor din sectorul transportului feroviar, al transportului pe căile navigabile interioare și al transportului multimodal durabil ⁽⁶⁴⁾, în condițiile în care măsurile de ajutor intră în domeniul de aplicare al capitolului 4 sau al capitolului 5 din prezentele orientări.
41. Prezentele orientări stabilesc criteriile de compatibilitate, în temeiul articolului 93 din tratat, a următoarelor ajutoare:
 - a) ajutoare în sectorul transportului feroviar, al transportului pe căile navigabile interioare și al transportului multimodal care răspund necesităților de coordonare a transporturilor (capitolul 4);
 - b) ajutoare în sectorul transportului feroviar de marfă pentru compensarea anumitor obligații ale întreprinderilor, inerente noțiunii de serviciu public (capitolul 5).
42. În ceea ce privește ajutoarele pentru coordonarea transporturilor în sectorul transportului feroviar, al transportului pe căile navigabile interioare și al transportului multimodal, prezentele orientări se aplică, de asemenea, întreprinderilor care transportă călători și/sau mărfuri în sectorul transportului pe căile navigabile interioare și al transportului

⁽⁶³⁾ Articolul 107 alineatul (1) din tratat definește ajutoarele de stat ca fiind „ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”. Intervențiile statelor care nu îndeplinesc una dintre condițiile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din tratat nu constituie ajutoare de stat. În consecință, ele nu se supun evaluării compatibilității, stabilite în prezentele orientări. În special, finanțarea din partea UE care este gestionată la nivel central de instituții, de agenții, de întreprinderi comune sau de alte organisme ale UE și care nu se află în mod direct sau indirect sub controlul statelor membre nu constituie ajutor de stat. Acest lucru se aplică, de exemplu, finanțării acordate de către UE în cadrul Regulamentului (UE) 2021/1153 al Parlamentului European și al Consiliului din 7 iulie 2021 de instituire a Mecanismului pentru interconectarea Europei și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1316/2013 și (UE) nr. 283/2014 (JO L 249, 14.7.2021, p. 38).

⁽⁶⁴⁾ Din motive de claritate, serviciile de transport multimodal durabil care combină un segment de transport terestru cu un segment de transport maritim pe distanțe scurte sunt, de asemenea, reglementate integral de prezentele orientări și evaluate în temeiul articolului 93 din tratat.

multimodal, precum și întreprinderilor care își desfășoară activitatea din perspectiva cererii în cadrul sectorului transportului terestru, și anume organizatorilor de transporturi ⁽⁶⁵⁾, care sunt cei care efectuează alegerea între metodele de transport. Experiența a arătat că întreprinderile feroviare sunt doar unii dintre actorii-cheie care contribuie la transferul modal către un transport terestru durabil. În plus, Comisia a stabilit o practică decizională în aplicarea principiilor Liniilor directe din 2008 pentru sectorul feroviar în cazul măsurilor de ajutor ai căror beneficiari direcți sunt mai degrabă întreprinderi de logistică utilizatoare de servicii de transport feroviar, decât întreprinderi feroviare ⁽⁶⁶⁾. Acest lucru se datorează faptului că principiile enunțate în liniile directe menționate erau, de asemenea, adecvate pentru a examina compatibilitatea ajutoarelor pentru care întreprinderile feroviare sunt doar beneficiari indirecți.

43. Următoarele tipuri de ajutoare care răspund necesităților de coordonare a transporturilor, astfel cum sunt detaliate în secțiunile 4.2.1 și 4.2.2, intră sub incidența prezentelor orientări: (i) ajutoare pentru reducerea costurilor externe ale transporturilor, (ii) ajutoare pentru lansarea de noi conexiuni comerciale, (iii) ajutoare pentru construirea, modernizarea și reînnoirea infrastructurii de transport feroviar și pe căile navigabile interioare unimodal și multimodal, (iv) ajutoare pentru construirea, modernizarea și/sau reînnoirea liniilor de garare private, (v) ajutoare pentru achiziționarea de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare, (vi) ajutoare pentru interoperabilitate și (vii) ajutoare pentru adaptare tehnică și modernizare.
44. Astfel cum s-a menționat la punctul 39, prezentele orientări nu reglementează ajutoarele pentru investiții pentru achiziționarea de echipamente pentru transportul multimodal durabil. Aceste ajutoare intră sub incidența TBER dacă se referă la unități de încărcare intermodale și/sau la macarale de la bordul navelor și sunt acordate de statele membre sub formă de scheme de ajutoare în condiții foarte specifice. Pe lângă aceste cazuri, Comisia consideră că ajutoarele pentru achiziționarea de echipamente pentru transportul multimodal durabil pot fi autorizate doar în mod excepțional și le va evalua direct în temeiul tratatului.
45. Prezentele orientări nu se referă la ajutoarele de stat pentru infrastructura portuară ⁽⁶⁷⁾. Comisia va continua să evalueze ajutoarele de stat pentru infrastructura portuară în mod direct în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat, în cazul în care acestea nu beneficiază de exceptare pe categorii în temeiul Regulamentului (UE) nr. 651/2014 al

⁽⁶⁵⁾ De exemplu, întreprinderi de logistică, agenți de expediție, operatori de transport multimodal.

⁽⁶⁶⁾ De exemplu, Decizia Comisiei din 24 octombrie 2022, în cazul SA.100463, Țările de Jos, *Schemă de ajutoare pentru promovarea transferului modal de la transportul rutier la transportul feroviar și pe căile navigabile interioare*, considerentul 49 (JO C 461, 2.12.2022, p. 1); Decizia Comisiei din 15 mai 2020, în cazul SA.53615, Italia, *Intervenții în favoarea orașului Genova*, considerentul 55 (JO C 206, 19.6.2020, p. 1); Decizia Comisiei din 20 decembrie 2018 în cazul SA.50115, Italia, *Transportul feroviar intermodal de plăci din fier în regiunea FVG*, considerentul 58 (JO C 90, 8.3.2019, p. 2); Decizia Comisiei din 6 decembrie 2017 în cazul SA.48858, Italia, *Schemă de ajutoare de sprijinire a transportului combinat în provincia Bolzano*, considerentul 53 (JO C 158, 4.5.2018, p. 6); Decizia Comisiei din 25 iulie 2017 în cazul SA.46806, Italia, *Ajutoare pentru transportul combinat în provincia Trento*, considerentul 46 (JO C 442, 22.12.2017, p. 2); Decizia Comisiei din 29 aprilie 2016 în cazul SA.41033, Italia, *Schema de transport integrat în provincia Trento*, considerentul 44 (JO C 220, 17.6.2016, p. 2); Decizia Comisiei din 13 iunie 2014 în cazul SA.38152, Italia, *Ajutoare în favoarea transportului feroviar de marfă în regiunea Emilia Romagna*, considerentul 27 (JO C 282, 22.8.2014, p. 23); Decizia Comisiei din 16 decembrie 2011, în cazul SA.32603, Italia, *Schema de subvenții „Ferrobonus” pentru transportul combinat*, considerentul 26 (JO C 88, 24.3.2012, p. 1).

⁽⁶⁷⁾ Astfel cum sunt definiți în Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat (JO L 187, 26.6.2014, p. 1).

Comisiei ⁽⁶⁸⁾ sau, în cazul în care infrastructura portuară este necesară pentru furnizarea unui serviciu de interes economic general („SIEG”) și nu este exceptată pe categorii în temeiul Deciziei 2012/21/UE a Comisiei ⁽⁶⁹⁾, în temeiul normelor prevăzute în Comunicarea Comisiei privind cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public („Cadrul privind SIEG”) ⁽⁷⁰⁾, în temeiul articolului 106 alineatul (2) din tratat. Pentru a evita orice îndoială, astfel cum se menționează la punctul 39 și după cum s-a clarificat la punctul 123, prezentele orientări reglementează, de asemenea, ajutoarele pentru investiții pentru infrastructura de transport multimodal aflată în porturi maritime și care are conexiuni de transport feroviar și pe căi navigabile interioare.

46. Ajutoarele de stat pentru climă, protecția mediului și energie fac obiectul normelor stabilite în *Orientările Comisiei din 2022 privind ajutoarele de stat pentru climă, protecția mediului și energie* ⁽⁷¹⁾. Prin urmare, în ceea ce privește transportul feroviar, transportul pe căile navigabile interioare și transportul multimodal, Comisia va continua să evalueze compatibilitatea ajutoarelor pentru investiții în vehicule nepoluante și în echipamente terminale mobile nepoluante, în temeiul *Orientărilor Comisiei din 2022 privind ajutoarele de stat pentru climă, protecția mediului și energie* ⁽⁷²⁾. În aceeași ordine de idei, ajutoarele pentru investiții pentru reducerea zgomotului generat de transportul feroviar nu fac obiectul prezentelor orientări, dar sunt reglementate de *Orientările Comisiei din 2022 privind ajutoarele de stat pentru climă, protecția mediului și energie* ⁽⁷³⁾ (cu norme specifice privind ajutoarele pentru prevenirea sau reducerea poluării, altele decât gazele cu efect de seră).
47. În ceea ce privește ajutoarele din sectorul feroviar care reprezintă compensarea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 ⁽⁷⁴⁾ creează un cadru juridic specific pentru serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători [și pe căi navigabile interioare, în cazul în care statele membre decid să aplice Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 în cazul serviciilor respective ⁽⁷⁵⁾]. Prin urmare, în ceea ce privește serviciile de transport public, prezentele orientări reglementează numai compensația pentru obligația de serviciu public pentru furnizarea serviciilor de transport feroviar de marfă. Comisia va continua să evalueze compensația pentru obligația de serviciu public plătită pentru furnizarea de servicii de transport de mărfuri pe căile navigabile interioare [și de servicii de transport de călători pe căile navigabile interioare dacă nu intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 1370/2007] în mod direct în temeiul articolului 93 din tratat.
48. Prezentele orientări clarifică condițiile pentru evaluarea, în temeiul articolului 93 din tratat, a ajutoarelor în sectorul transportului feroviar de marfă pentru compensarea

⁽⁶⁸⁾ A se vedea nota de subsol (67).

⁽⁶⁹⁾ Decizia 2012/21/UE a Comisiei din 20 decembrie 2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (JO L 7, 11.1.2012, p. 3).

⁽⁷⁰⁾ Comunicarea Comisiei – *Cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public* (2011) (JO C 8, 11.1.2012, p. 15).

⁽⁷¹⁾ Comunicarea Comisiei, *Orientările din 2022 privind ajutoarele de stat pentru climă, protecția mediului și energie* (JO C 80, 18.2.2022, p. 1).

⁽⁷²⁾ A se vedea nota de subsol (71).

⁽⁷³⁾ A se vedea nota de subsol (71).

⁽⁷⁴⁾ A se vedea nota de subsol (31).

⁽⁷⁵⁾ A se vedea articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, a se vedea nota de subsol (31).

anumitor obligații ale întreprinderilor, inerente furnizării unui serviciu public ⁽⁷⁶⁾. Condițiile reflectă principiile stabilite de Comisie în cadrul său privind SIEG ⁽⁷⁷⁾, care, spre deosebire de Comunicarea privind aplicarea normelor UE în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general (SIEG) („Comunicarea privind SIEG”) ⁽⁷⁸⁾, nu se aplică în mod direct serviciilor de transport feroviar de marfă, deoarece exclude în mod expres transportul terestru din domeniul său de aplicare. Prezentele orientări oferă, de asemenea, clarificările specifice necesare ca urmare a nevoilor specifice ale sectorului transportului terestru.

49. Prezentele orientări (capitolul 6) reiterează, de asemenea, principiile aplicabile fluxurilor financiare din cadrul întreprinderilor feroviare integrate vertical.
50. Condițiile prevăzute în prezentele orientări se aplică schemelor de ajutoare și ajutoarelor individuale, indiferent dacă se bazează pe o schemă de ajutoare sau sunt acordate ad-hoc, cu excepția cazului în care se prevede altfel.
51. Prezentele orientări se aplică întreprinderilor de orice dimensiune, cu excepția cazului în care se prevede altfel.
52. Întreprinderile aflate în dificultate, astfel cum sunt definite în *Orientările Comisiei privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate* ⁽⁷⁹⁾, nu pot primi ajutoare în temeiul prezentelor orientări, deoarece ajutoarele acordate unei întreprinderi aflate în dificultate nu reprezintă, în principiu, un mijloc adecvat pentru a răspunde necesităților de coordonare a transporturilor sau pentru a asigura furnizarea unui serviciu public. *Orientările Comisiei privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate* stabilesc criteriile de compatibilitate a ajutoarelor pentru salvare și restructurare acordate în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat tuturor întreprinderilor considerate drept întreprinderi aflate în dificultate, inclusiv întreprinderilor din sectorul transportului terestru, în absența unor orientări specifice ale Comisiei pentru întreprinderile aflate în dificultate din sectorul respectiv ⁽⁸⁰⁾.
53. Pentru evaluarea ajutoarelor în favoarea unei întreprinderi care face obiectul unui ordin de recuperare neexecutat în urma unei decizii anterioare a Comisiei de declarare a unui ajutor ca fiind ilegal și incompatibil cu piața internă, Comisia va lua în considerare valoarea ajutorului care a rămas de recuperat ⁽⁸¹⁾.

2.2 Definiții

54. În sensul prezentelor orientări, se aplică următoarele definiții:

⁽⁷⁶⁾ Din motive de claritate, Comisia va continua să evalueze compatibilitatea ajutoarelor în sectorul transportului de mărfuri pe căile navigabile interioare pentru compensarea anumitor obligații ale întreprinderilor, inerente furnizării unui serviciu public în mod direct în temeiul articolului 93 din tratat.

⁽⁷⁷⁾ A se vedea nota de subsol (70).

⁽⁷⁸⁾ A se vedea nota de subsol (36).

⁽⁷⁹⁾ Comunicare a Comisiei, *Orientări privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate* (JO C 249, 31.7.2014, p. 1).

⁽⁸⁰⁾ Liniile directe din 2008 pentru sectorul feroviar [a se vedea nota de subsol (38)] prevedeau derogări de la normele aplicabile întreprinderilor aflate în dificultate în sectorul transportului feroviar de marfă, care au expirat la 31 decembrie 2009. De atunci, *Orientările Comisiei privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate*, a se vedea nota de subsol (79), se aplică integral întregului sector feroviar.

⁽⁸¹⁾ A se vedea Hotărârea din 15 mai 1997, TWD/Comisia, C-355/95 P, EU:C:1997:241, punctele 25-27.

- a) „infrastructură de acces” înseamnă orice tip de infrastructură necesară pentru a asigura accesul și intrarea utilizatorilor într-o infrastructură de transport feroviar sau pe căile navigabile interioare multimodal sau într-o infrastructură de transport feroviar sau pe căile navigabile interioare unimodal de pe uscat, de pe mare sau de pe un curs de apă, cum ar fi drumurile de acces, șinele de cale ferată, șenalele de acces și ecluzele;
- b) „ajutor ad-hoc” înseamnă ajutorul care nu se acordă pe baza unei scheme de ajutoare;
- c) „intensitatea ajutorului” înseamnă valoarea brută a ajutorului calculată per beneficiar și exprimată ca procent din costurile eligibile. Toate cifrele utilizate trebuie să fie cele cărora nu li s-au aplicat deduceri de impozite sau de alte taxe;
- d) „schemă de ajutoare” înseamnă orice act pe baza căruia, fără să fie nevoie de măsuri de punere în aplicare suplimentare, pot fi acordate ajutoare individuale întreprinderilor definite în cadrul actului într-un mod general și abstract, precum și orice act pe baza căruia pot fi acordate ajutoare care nu sunt legate de un proiect specific, uneia sau mai multor întreprinderi, pentru o perioadă nedefinită de timp și/sau pentru o valoare nedefinită;
- e) „transport combinat” înseamnă tipul de transport intermodal care îndeplinește condițiile stabilite pentru transportul combinat din Directiva privind transporturile combinate ⁽⁸²⁾;
- f) „infrastructură specifică” înseamnă o infrastructură care este construită pentru o întreprindere (întreprinderi) identificabilă(e) *ex ante* și adaptată la nevoile acesteia (acestora);
- g) „echipamente pentru transportul multimodal durabil” înseamnă echipamente utilizate în serviciile de transbordare conexe transportului multimodal durabil, cum ar fi semiremorcile care pot fi ridicate cu macaraua, cu excepția echipamentelor terminale mobile;
- h) „registru european al vehiculelor” înseamnă un registru în temeiul articolului 47 alineatul (5) din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (reformare) ⁽⁸³⁾ și al articolului 19 din Directiva (UE) 2016/1629 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 septembrie 2016 de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară ⁽⁸⁴⁾;
- i) „plan de evaluare” înseamnă un document care cuprinde una sau mai multe scheme de ajutoare și care conține cel puțin următoarele elemente: obiectivele schemei de ajutoare care urmează a fi evaluată, întrebările evaluării, indicatorii de rezultat, metodologia avută în vedere pentru efectuarea evaluării, cerințele privind colectarea datelor, calendarul propus al evaluării care să includă data prezentării rapoartelor de evaluare intermediară și finală, descrierea organismului independent care efectuează

⁽⁸²⁾ A se vedea nota de subsol (26).

⁽⁸³⁾ Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (reformare) (JO L 138, 26.5.2016, p. 44).

⁽⁸⁴⁾ Directiva (UE) 2016/1629 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 septembrie 2016 de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară, de modificare a Directivei 2009/100/CE și de abrogare a Directivei 2006/87/CE (JO L 252, 16.9.2016, p. 118).

evaluarea sau a criteriilor utilizate pentru selectare și modalitățile prin care se asigură că evaluarea devine publică;

- j) „costurile externe ale transporturilor” înseamnă costurile generate de utilizatorii transporturilor și care nu sunt suportate de aceștia, ci de societate în ansamblu, în special costurile legate de emisiile de gaze cu efect de seră, de poluarea aerului, de vătămări corporale și decese, de zgomot și de congestionarea traficului;
- k) „ajutor individual” înseamnă un ajutor ad-hoc și acordarea de ajutoare unor beneficiari individuali pe baza unei scheme de ajutoare;
- l) „infrastructură de transport pe căile navigabile interioare” înseamnă orice infrastructură de servicii (de exemplu, un terminal sau o infrastructură de întreținere sau de depozitare) și infrastructura de acces la aceasta (inclusiv echipamentele fizice sau digitale necesare pentru funcționarea sa) care este situată în UE și utilizată pentru a efectua transporturi pe căile navigabile interioare, cu excepția infrastructurii sau a echipamentelor care sunt necesare pentru desfășurarea de activități care nu sunt legate de transporturi;
- m) „navă de navigație interioară” înseamnă o navă pentru transportul de călători sau de marfă destinată exclusiv sau în principal navigației pe căi navigabile interioare sau în apele din interiorul sau din imediata apropiere a apelor protejate;
- n) „transport intermodal” înseamnă deplasarea de mărfuri (în aceeași unitate de încărcare sau în același vehicul) prin moduri de transport succesive, fără ca mărfurile însele să fie manipulate la schimbarea modurilor de transport;
- o) „unitate de încărcare intermodală” înseamnă un container, o cutie mobilă sau o semiremorcă/un autovehicul pentru transportul rutier de mărfuri sau o combinație de vehicule utilizate pentru transportul intermodal;
- p) „interoperabilitate” înseamnă fluxuri neîntrerupte de trafic de mărfuri sau de călători, în special între statele membre sau moduri de transport;
- q) „transport terestru” înseamnă transportul feroviar, transportul pe căile navigabile interioare și transportul rutier ⁽⁸⁵⁾;
- r) „echipamente terminale mobile” înseamnă echipamente utilizate pentru încărcarea, descărcarea și transbordarea mărfurilor și a unităților de încărcare intermodale, precum și pentru deplasarea mărfurilor în interiorul unei zone terminale;
- s) „transport multimodal” înseamnă transportul mărfurilor sau al călătorilor cu cel puțin două moduri diferite de transport;
- t) „registru național” înseamnă un registru ținut de un stat membru în temeiul articolului 47 din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁸⁶⁾ sau al articolului 17 din Directiva (UE) 2016/1629 a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁸⁷⁾;

⁽⁸⁵⁾ În conformitate cu articolul 100 din tratat, titlul VI „Transporturile” din tratat se aplică, în principiu, numai transporturilor feroviare, rutiere și pe căi navigabile interioare. Aceste trei tipuri de transport sunt denumite în general „transport terestru”, spre deosebire de transportul maritim și cel aerian.

⁽⁸⁶⁾ A se vedea nota de subsol (83).

⁽⁸⁷⁾ A se vedea nota de subsol (84).

- u) „conexiune comercială nouă de transport de marfă pe căile navigabile interioare” înseamnă o conexiune comercială care se referă la noi operațiuni regulate de transport de marfă pe căile navigabile interioare între cel puțin două terminale care nu au fost conectate prin servicii regulate de transport de marfă timp de cel puțin cinci ani înainte de începerea operațiunilor pe conexiunea respectivă;
- v) „conexiune comercială nouă de transport feroviar de marfă” înseamnă o conexiune comercială care se referă la noi operațiuni regulate de transport feroviar de marfă între cel puțin două terminale care nu au fost conectate prin servicii regulate de transport de marfă timp de cel puțin cinci ani înainte de începerea operațiunilor pe conexiunea respectivă;
- w) „conexiune comercială nouă de transport feroviar de călători” înseamnă o conexiune comercială care se referă la noi operațiuni regulate de transport feroviar de călători între cel puțin două terminale care nu au fost conectate prin servicii regulate de transport de călători timp de cel puțin cinci ani înainte de începerea operațiunilor pe conexiunea respectivă;
- x) „întreprindere nou-intrată” în sectorul feroviar înseamnă o întreprindere feroviară, astfel cum este definită la articolul 3 punctul 1 din Directiva privind spațiul feroviar unic european ⁽⁸⁸⁾, care îndeplinește următoarele două condiții:
 - (i) a primit o licență în temeiul articolului 17 alineatul (3) din Directiva privind spațiul feroviar unic european pentru segmentul de piață relevant cu mai puțin de 20 de ani înainte de acordarea ajutorului și
 - (ii) nu este legată, în sensul articolului 3 alineatul (3) din anexa I la TBER, de o întreprindere feroviară care a obținut o licență, în sensul articolului 3 punctul 14 din Directiva privind spațiul feroviar unic european, înainte de 1 ianuarie 2010;
- y) „activități care nu sunt legate de transporturi” înseamnă serviciile comerciale oferite întreprinderilor de transport sau altor utilizatori de infrastructuri care nu au legătură cu transportul feroviar și pe căile navigabile interioare unimodal sau multimodal, inclusiv serviciile auxiliare pentru călători, agenții de expediție sau alți prestatori de servicii, cum ar fi închirierea de birouri, magazine și hoteluri;
- z) „linie de garare privată” înseamnă o porțiune de infrastructură feroviară privată exploatată (inclusiv liniile de cale ferată și orice altă infrastructură sau alte echipamente necesare pentru ca aceasta să devină funcțională), care conectează la rețeaua feroviară publică infrastructurile de încărcare care nu se califică drept infrastructuri de servicii în temeiul anexei II la Directiva privind spațiul feroviar unic european ⁽⁸⁹⁾, precum și orice infrastructură specifică ce deservește o porțiune de infrastructură feroviară privată exploatată;
- aa) „terminal multimodal de marfă pe calea ferată și/sau pe căile navigabile interioare” înseamnă o structură echipată pentru transbordarea între două sisteme feroviare diferite sau între cel puțin două moduri de transport (dintre care unul este pe calea ferată sau pe căile navigabile interioare), cum ar fi terminalele din porturile

⁽⁸⁸⁾ A se vedea nota de subsol (8).

⁽⁸⁹⁾ A se vedea nota de subsol (8).

interioare sau maritime, terminalele aflate de-a lungul căilor navigabile interioare, terminalele din aeroporturi și platforme logistice multimodale;

- bb) „infrastructură de transport feroviar și/sau pe căile navigabile interioare multimodal” înseamnă o infrastructură de servicii și infrastructura sa de acces (inclusiv echipamentele fizice sau digitale necesare pentru funcționarea sa) situate în Uniune și necesare pentru furnizarea de servicii de transport feroviar și/sau pe căile navigabile interioare în combinație cu alte moduri de transport, cu excepția infrastructurii sau a echipamentelor necesare pentru activități care nu sunt legate de transporturi. Această definiție include terminalele multimodale de marfă pe calea ferată și pe căile navigabile interioare;
- cc) „infrastructură de transport feroviar” înseamnă orice infrastructură de servicii (de exemplu, terminale de marfă sau o infrastructură de întreținere sau de depozitare) și infrastructura de acces la aceasta (inclusiv echipamentele fizice sau digitale necesare pentru funcționarea sa) situată în UE, menționată în anexa II la Directiva privind spațiul feroviar unic european ⁽⁹⁰⁾, cu excepția infrastructurii sau a echipamentelor necesare pentru desfășurarea de activități care nu sunt legate de transporturi;
- dd) „întreprindere feroviară” înseamnă orice întreprindere publică sau privată menționată la articolul 3 alineatul (1) punctul 1 din Directiva privind spațiul feroviar unic european ⁽⁹¹⁾;
- ee) „material rulant” înseamnă oricare dintre următoarele:
- (i) locomotivele și materialul rulant pentru trenurile de călători, inclusiv unitățile de tracțiune termică sau electrică, trenurile de călători autopropulsate cu motoare termice sau electrice și vagoanele de călători;
 - (ii) vagoanele de marfă, inclusiv vehiculele cu platformă joasă destinate întregii rețele și vehiculele destinate transportului de camioane;
- ff) „transport maritim pe distanțe scurte” înseamnă deplasarea de mărfuri și de pasageri pe mare între porturi situate în Europa geografică sau între aceste porturi și porturi situate în țările din afara Europei care au un țărm la mările închise de la granițele Europei ⁽⁹²⁾;
- gg) „întreprindere mică și mijlocie” („IMM”) înseamnă o întreprindere care îndeplinește condițiile prevăzute în anexa I la TBER;
- hh) „demararea lucrărilor” înseamnă fie demararea lucrărilor de construcții în cadrul investiției, fie primul angajament cu caracter juridic obligatoriu de comandă pentru echipamente sau oricare alt angajament prin care investiția devine ireversibilă, în funcție de care are loc primul. Cumpărarea de terenuri și lucrările pregătitoare, cum ar fi obținerea permiselor și realizarea studiilor de fezabilitate, nu sunt considerate drept demarare a lucrărilor. În cazul preluărilor de întreprinderi, „demararea lucrărilor” corespunde datei dobândirii activelor direct legate de unitatea preluată;

⁽⁹⁰⁾ A se vedea nota de subsol (8).

⁽⁹¹⁾ A se vedea nota de subsol (8).

⁽⁹²⁾ Comunicarea Comisiei către Consiliu, Parlamentul European, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – „Dezvoltarea transportului maritim pe distanțe scurte în Europa: o alternativă dinamică în cadrul unui lanț de transport durabil – Al doilea raport biennial privind progresele înregistrate, COM(1999) 317 final, 29.6.1999.

- ii) „transport terestru durabil” înseamnă transportul de mărfuri sau de călători pe calea ferată, pe căile navigabile interioare sau transportul multimodal durabil, în cazul în care există o alternativă pentru același transport care ar genera costuri externe mai ridicate;
- jj) „transport multimodal durabil” înseamnă transportul de mărfuri sau de călători cu cel puțin două moduri de transport diferite, în cazul în care cel puțin unul dintre modurile de transport utilizate este feroviar sau pe căi navigabile interioare sau rutier, dacă acesta din urmă este combinat cu transportul maritim pe distanțe scurte;
- kk) „aplicații telematice” înseamnă oricare dintre următoarele aplicații:
 - (i) aplicații pentru serviciile destinate călătorilor, cum ar fi sistemele care oferă călătorilor informații înainte și în cursul călătoriei, sistemele de rezervare și plată, gestionarea bagajelor și gestionarea legăturilor între trenuri și cu alte moduri de transport;
 - (ii) aplicații pentru servicii de transport de marfă, cum ar fi sisteme de informare (monitorizarea în timp real a mărfurilor și a trenurilor), sisteme de selectare și de alocare, sisteme de rezervare, plată și facturare, gestionarea legăturilor cu alte moduri de transport și eliberarea documentelor electronice însoțitoare;
- ll) „operator de transport” înseamnă orice întreprindere care transportă călători și/sau mărfuri în sectorul transportului feroviar, al transportului pe căile navigabile interioare și/sau al transportului multimodal;
- mm) „organizator de transporturi” înseamnă orice întreprindere care organizează transportul de mărfuri, făcând astfel alegerea între modurile de transport (cum ar fi întreprinderile de logistică, agenții de expediție, operatorii de transport multimodal);
- nn) „vehicul pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare” înseamnă o navă de navigație interioară sau material rulant.

2.3 Structura orientărilor

- 55. Capitolul 3 clarifică măsurile din sectorul transportului terestru care nu trebuie notificate Comisiei înainte de punerea lor în aplicare.
- 56. Capitolul 4 stabilește măsurile reglementate de prezentele orientări în temeiul articolului 93 din tratat. Secțiunea 4.1 stabilește condițiile de compatibilitate care se aplică în general ajutoarelor care răspund necesităților de coordonare a transporturilor. Secțiunea 4.2 stabilește condițiile specifice de compatibilitate care se aplică diferitelor tipuri de măsuri de ajutor care răspund necesităților de coordonare a transporturilor. Capitolul 5 clarifică condițiile de compatibilitate care se aplică măsurilor de ajutor pentru compensarea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public. Capitolul 6 reamintește principiile aplicabile fluxurilor financiare din cadrul întreprinderilor feroviare integrate vertical.
- 57. Capitolul 7 stabilește condițiile în care Comisia va solicita evaluarea *ex post* a schemelor notificate în temeiul articolului 93 din tratat.
- 58. Capitolul 8 prezintă obligațiile de raportare și monitorizare ale statelor membre care acordă ajutoare în temeiul articolului 93 din tratat.

59. Capitolele 9 și 10 se referă la durata prezentelor orientări și la calendarul revizuirii acestora.

3. MĂSURI CARE NU FAC OBIECTUL NOTIFICĂRII

60. Atunci când o intervenție a statului îndeplinește criteriile pentru a fi considerată ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat⁽⁹³⁾, statele membre trebuie, în principiu, să o notifice Comisiei în temeiul articolului 108 alineatul (3) din tratat.
61. Ajutoarele de stat în sectorul transportului terestru nu fac obiectul obligației de notificare în temeiul articolului 108 alineatul (3) din tratat dacă îndeplinesc condițiile prevăzute într-un regulament de exceptare pe categorii adoptat de Comisie, fie în temeiul articolului 1 din Regulamentul (UE) 2022/2586 al Consiliului⁽⁹⁴⁾, fie în temeiul articolului 1 din Regulamentul (UE) 2015/1588 al Consiliului⁽⁹⁵⁾.
62. În acest sens, TBER reglementează anumite categorii de ajutoare de stat care răspund necesităților de coordonare a transporturilor în sectorul transportului terestru. Astfel de măsuri de ajutor, în cazul în care sunt acordate în conformitate cu condițiile de compatibilitate aplicabile prevăzute în TBER, nu generează nicio denaturare semnificativă a concurenței și a schimburilor comerciale și, prin urmare, sunt considerate compatibile cu piața internă în temeiul articolului 93 din tratat și nu fac obiectul obligației de notificare.
63. În plus, Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei⁽⁹⁶⁾ conține dispoziții care ar putea excepta ajutoarele din sectorul transportului terestru de la obligația de notificare. De exemplu, ajutoarele destinate porturilor interioare pot beneficia de exceptare pe categorii în temeiul articolului 56c din regulamentul respectiv. Atât timp cât aceste ajutoare nu sunt concepute în principal pentru a răspunde necesităților de coordonare a transporturilor, ci pentru a facilita dezvoltarea anumitor activități economice sau a anumitor regiuni economice și sunt acordate în conformitate cu condițiile de compatibilitate aplicabile prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 651/2014⁽⁹⁷⁾, astfel de măsuri de ajutor sunt considerate compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat, deoarece nu generează nicio denaturare semnificativă a concurenței și a schimburilor comerciale.

⁽⁹³⁾ În ceea ce privește noțiunea de ajutor de stat, Comisia face trimitere la Comunicarea sa privind noțiunea de „ajutor de stat” menționată la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, C/2016/2946 (JO C 262, 19.7.2016, p. 1). Astfel cum se indică la punctul 211 din comunicarea menționată, un efect asupra schimburilor comerciale dintre statele membre sau denaturarea concurenței este, în mod normal, exclusă în ceea ce privește construcția de infrastructuri în cazurile în care, în același timp (i) o infrastructură nu se confruntă în mod normal cu o concurență directă, (ii) finanțarea privată este nesemnificativă în sectorul și în statul membru în cauză și (iii) infrastructura nu este concepută pentru a favoriza în mod selectiv o întreprindere sau un sector anume, ci să ofere beneficii pentru societate în general.

⁽⁹⁴⁾ Regulamentul (UE) 2022/2586 al Consiliului din 19 decembrie 2022 privind aplicarea articolelor 93, 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene anumitor categorii de ajutoare de stat în sectorul transportului feroviar, al transportului pe căile navigabile interioare și al transportului multimodal (JO L 338, 30.12.2022, p. 35).

⁽⁹⁵⁾ Regulamentul (UE) 2015/1588 al Consiliului din 13 iulie 2015 privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene anumitor categorii de ajutoare de stat orizontale (JO L 248, 24.9.2015, p. 1).

⁽⁹⁶⁾ A se vedea nota de subsol (67).

⁽⁹⁷⁾ A se vedea nota de subsol (67).

64. Regulamentul (UE) nr. 2023/2831 ⁽⁹⁸⁾ al Comisiei se aplică, de asemenea, transportului terestru. În mod similar, compensațiile acordate întreprinderilor care furnizează SIEG (serviciu de interes economic general) în sectorul transportului terestru intră sub incidența Regulamentului (UE) 2023/2832 al Comisiei ⁽⁹⁹⁾. Se consideră că măsurile care îndeplinesc criteriile prevăzute în regulamentele menționate nu au niciun impact asupra concurenței și a schimburilor comerciale de pe piața internă. Aceste măsuri *de minimis* nu fac obiectul unei cerințe de notificare, deoarece se consideră că nu îndeplinesc toate criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din tratat.

4. AJUTOARE CARE RĂSPUND NECESITĂȚILOR DE COORDONARE A TRANSPORTURILOR

4.1 Condiții generale de compatibilitate

65. Prezenta secțiune prezintă condițiile generale de compatibilitate aplicabile categoriilor de ajutoare detaliate în secțiunea 4.2. Atunci când evaluează dacă măsurile de ajutor din sectorul transportului feroviar, al transportului pe căile navigabile interioare și al transportului multimodal durabil răspund necesităților de coordonare a transporturilor în temeiul articolului 93 din tratat, Comisia va analiza conformitatea cu principiile prezentate în prezenta secțiune (punctele 66-86). Condițiile prevăzute în secțiunea 4.2 pentru fiecare categorie specifică de ajutor oferă clarificări cu privire la unele dintre condițiile generale de compatibilitate prezentate în prezenta secțiune, în special în secțiunea 4.1.1 (Principalele condiții de compatibilitate).

4.1.1 Principalele condiții de compatibilitate

Contribuția la necesitățile de coordonare a transporturilor

66. Ajutoarele trebuie să contribuie la dezvoltarea sectorului transportului terestru în direcția unui transport terestru durabil și/sau la realizarea unei piețe integrate a UE în care să fie asigurate fluxurile neîntrerupte de trafic de mărfuri și de călători între rețelele și modurile de transport naționale, răspunzând astfel necesităților de coordonare a transporturilor.

Necesitatea ajutorului

67. Ajutorul trebuie să fie necesar pentru îndeplinirea obiectivului de coordonare a transporturilor identificat de măsura specifică în conformitate cu punctul 66. Acest lucru este valabil, de exemplu, atunci când ajutorul vizează o disfuncționalitate specifică a pieței (și anume o situație în care poate determina o dezvoltare semnificativă a sectorului transportului terestru pe care piața nu o poate asigura ca atare, de exemplu, în direcția unui transport terestru durabil și/sau a realizării unei piețe integrate a UE în care să fie asigurate fluxurile neîntrerupte de trafic de mărfuri și de călători între rețelele și modurile de transport naționale). Disfuncționalitățile pieței care subminează transferul către forme durabile de transport terestru pot apărea, de exemplu, atunci când există (i) diferențe de preț între diferite forme de transport din cauza externalităților negative care nu sunt luate în considerare, (ii) dificultăți cu care se confruntă operatorii de pe piață în ceea ce privește accesul la finanțarea bazată pe piață din cauza asimetriilor informaționale, (iii) deficiențe

⁽⁹⁸⁾ Regulamentul (UE) nr. 2023/2831 al Comisiei din 13 decembrie 2023 privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ajutoarelor de minimis (JO L 2023/2831, 15.12.2023, p. 1).

⁽⁹⁹⁾ Regulamentul (UE) nr. 2023/2832 al Comisiei din 13 decembrie 2023 privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de minimis acordate întreprinderilor care prestează servicii de interes economic general (JO L 2023/2832, 15.12.2023, p. 1).

de coordonare între actorii de pe piață sau, în general, (iv) investiții care implică externalități pozitive, dar care nu sunt suficient de profitabile pentru beneficiarul potențial.

Caracterul adecvat al ajutorului

68. Ajutorul trebuie să fie adecvat pentru îndeplinirea obiectivului identificat de coordonare a transporturilor. În principiu, ajutorul nu este considerat adecvat dacă același rezultat poate fi obținut printr-un instrument de politică ce generează într-o mai mică măsură denaturări (cum ar fi instrumentele bazate pe piață sau instrumentele de reglementare) sau printr-o formă de instrument de ajutor ce generează într-o mai mică măsură denaturări (cum ar fi garanțiile sau avansurile rambursabile) decât prin furnizarea de instrumente nerambursabile, cum ar fi granturile directe.

Efectul stimulat al ajutorului

69. Ajutorul trebuie să determine beneficiarul să își modifice comportamentul sau să se implice într-o activitate economică suplimentară, pe care, în absența ajutorului, nu ar desfășura-o sau pe care ar desfășura-o într-o măsură mai mică sau diferită. Demonstrarea unui efect stimulat presupune identificarea scenariului factual și a scenariului contrafactual probabil în absența ajutorului ⁽¹⁰⁰⁾.
70. În plus, în ceea ce privește în special ajutoarele pentru investiții, acestea nu au un efect stimulat în cazul în care începerea lucrărilor la proiect are loc înainte de depunerea de către beneficiar a unei cereri de ajutor scrise la autoritățile publice relevante ⁽¹⁰¹⁾. Atunci când beneficiarul începe lucrările la un proiect înainte de a solicita ajutorul, orice ajutor acordat pentru proiectul respectiv nu va fi considerat compatibil cu piața internă. Ajutoarele acordate pentru acoperirea costurilor legate de respectarea standardelor UE nu au, în principiu, niciun efect stimulat. Ca regulă generală, numai ajutoarele destinate atingerii unor standarde mai stricte decât cele ale UE pot avea un efect stimulat. Totuși, în cazurile în care standardul relevant al UE a fost deja adoptat, dar nu este încă în vigoare, ajutorul poate avea un efect stimulat dacă stimulează implementarea și finalizarea investiției cu cel puțin 12 luni înainte de intrarea în vigoare a standardului, cu excepția cazului în care se indică altfel în secțiunile 4.2.2.1-4.2.2.5. Pentru a nu descuraja statele membre de la a impune standarde naționale obligatorii mai stricte sau mai ambițioase decât standardele corespunzătoare ale UE, măsurile de ajutor pot avea un efect stimulat indiferent de existența unor astfel de standarde naționale obligatorii. Același lucru este valabil și în cazul ajutoarelor acordate în prezența unor standarde naționale obligatorii adoptate în absența standardelor UE.

Proportionalitatea ajutorului.

⁽¹⁰⁰⁾ Acest scenariu trebuie să fie credibil, autentic și raportat la factori de decizie prevalenți la data luării de către beneficiar a deciziei cu privire la proiect. Statele membre se pot baza pe documente oficiale emise de conducerea întreprinderii, pe evaluări ale riscurilor, pe rapoarte financiare, pe planuri interne de afaceri, pe avize ale experților și pe alte studii privind proiectul în cauză. Documentele care conțin informații despre previziunile privind cererea, previziunile costurilor, previziunile financiare, documentele prezentate unui comitet de investiții și care dezvoltă scenariile de investiție/exploatare sau documentele furnizate instituțiilor financiare ar putea ajuta statele membre să demonstreze efectul stimulat. Aceste documente trebuie să fie contemporane cu procesul decizional privind proiectul sau activitatea.

⁽¹⁰¹⁾ Cererea de ajutor poate lua diverse forme, inclusiv, de exemplu, o ofertă în cadrul unei proceduri de ofertare concurențiale pentru atribuirea activității subvenționate. Cererea trebuie să includă cel puțin numele solicitantului, o descriere a proiectului sau a activității, inclusiv locul unde se desfășoară acesta, precum și cuantumul ajutorului necesar pentru realizarea acestuia.

71. Valoarea ajutorului per beneficiar ar trebui să se limiteze la minimul necesar pentru a stimula beneficiarul să realizeze proiectul sau activitatea care beneficiază de ajutor. Acest minim poate fi identificat ca procent din costurile eligibile ale proiectului sau activității care beneficiază de ajutor, astfel cum se specifică la fiecare categorie specifică din secțiunea 4.2. În timp ce evaluarea proporționalității se realizează, în general, dintr-o perspectivă *ex ante*, în cazurile excepționale în care evoluțiile viitoare ale costurilor și veniturilor sunt supuse unui grad ridicat de incertitudine și există o asimetrie puternică a informațiilor, poate fi foarte dificil să se definească valoarea necesară a ajutorului de stat pe o bază complet *ex ante*; în astfel de cazuri, pe lângă o cuantificare *ex ante*, statele membre pot introduce mecanisme *ex post*, cum ar fi recuperarea sau monitorizarea costurilor, pentru a asigura proporționalitatea, menținând în același timp stimulentele pentru ca beneficiarii să își reducă la minimum costurile și să își dezvolte activitatea într-un mod mai eficient în timp.
72. În ceea ce privește ajutoarele pentru investiții, dacă nu se specifică altfel pentru categoriile specifice de ajutoare detaliate în secțiunea 4.2.2, ajutorul este considerat proporțional dacă corespunde costului suplimentar net necesar pentru îndeplinirea obiectivului măsurii de ajutor, comparativ cu scenariul contrafactual în absența ajutorului („deficit de finanțare”). Pentru a calcula deficitul de finanțare, este necesar să se calculeze:
- a) veniturile și costurile estimate, inclusiv valoarea investițională, operațională și finală a proiectului („scenariul factual”), și cele aferente proiectului alternativ pe care beneficiarul ajutorului le-ar realiza în mod credibil în absența ajutorului („scenariul contrafactual”);
 - b) costul mediu ponderat al capitalului („CMPC”) estimat al beneficiarului pentru actualizarea fluxurilor de numerar viitoare;
 - c) valoarea actualizată netă („VAN”) pentru scenariul factual și cel contrafactual, pe întreaga durată de viață a proiectului.
73. Pe baza elementelor enumerate la literele (a)-(c), deficitul de finanțare este diferența dintre VAN-urile proiectului în scenariul factual și în scenariul contrafactual, pe întreaga durată de viață a proiectului, actualizată la nivelul CMPC. Toate ipotezele și opțiunile metodologice care stau la baza calculării deficitului de finanțare trebuie explicate și justificate. Analiza atât a scenariului factual, cât și a celui contrafactual trebuie să țină seama de orice măsură de ajutor de stat existentă sau planificată, cum ar fi ajutoarele de exploatare și/sau un alt tip de ajutor pentru investiții relevant care afectează analiza deficitului de finanțare.
74. Un exemplu de scenariu contrafactual este faptul că beneficiarul nu realizează o activitate sau o investiție sau își continuă activitatea fără modificări. În cazul în care dovezile susțin că acesta este un scenariu contrafactual credibil, deficitul de finanțare poate fi aproximat prin nivelul VAN negativ a proiectului în scenariul factual fără ajutor pe întreaga durată a proiectului (presupunând implicit că VAN a scenariului contrafactual este zero) ⁽¹⁰²⁾.

⁽¹⁰²⁾ În absența unui proiect alternativ, Comisia se va asigura că valoarea ajutorului nu depășește minimul necesar pentru ca proiectul care beneficiază de ajutor să fie suficient de profitabil, de exemplu prin crearea posibilității de a atinge o rată internă de rentabilitate (RIR) care să corespundă valorii de referință sau pragului minim acceptabil specifice sectorului sau întreprinderii. Pot fi, de asemenea, utilizate în acest scop ratele normale de rentabilitate cerute de întreprinderea beneficiară în alte proiecte similare, costul de capital al întreprinderii în ansamblu sau valorile rentabilității observate în mod obișnuit în sectorul în cauză. Toate costurile și beneficiile relevante preconizate trebuie să fie calculate pe întreaga durată de viață a proiectului.

75. Denaturarea concurenței, inherentă ajutorului, nu trebuie să aducă prejudicii intereselor generale ale UE ⁽¹⁰³⁾. Atunci când evaluează dacă efectele negative ale măsurii asupra concurenței și a schimburilor comerciale sunt limitate, Comisia poate lua în considerare impactul previzibil pe care măsura de ajutor, în special dacă constă în ajutor ad-hoc, îl poate avea asupra concurenței dintre întreprinderile care își desfășoară activitatea pe piața (piețele) de transport în cauză, inclusiv pe piețele din amonte sau din aval, precum și riscul de creare a unei supracapacități.
76. În principiu, Comisia consideră că este mai puțin probabil ca schemele de ajutoare să aibă un efect negativ asupra concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre decât ajutoarele ad-hoc. În orice caz, pentru a limita orice efect negativ asupra concurenței și a schimburilor comerciale, Comisia va aproba doar schemele de ajutoare de exploatare pe o durată maximă de 5 ani și schemele de ajutoare pentru investiții pe o durată maximă de 10 ani ⁽¹⁰⁴⁾. În cazul în care un stat membru dorește să prelungească o schemă de ajutoare după expirarea acestor durate, acesta ar trebui să prezinte o nouă notificare pentru a permite Comisiei să o reexamineze în funcție de rezultatele obținute și, după caz, să autorizeze reînnoirea acesteia.

4.1.2 Respectarea altor dispoziții ale dreptului Uniunii

77. Ajutorul de stat nu poate fi declarat compatibil cu piața internă în cazul în care ajutorul sau modalitățile care sunt atât de indisolubil legate de obiectul ajutorului încât nu ar fi posibil să fie analizate în mod izolat (inclusiv metoda de finanțare atunci când face parte integrantă din măsură) implică o încălcare a dreptului Uniunii ⁽¹⁰⁵⁾. Acest lucru se poate întâmpla, de exemplu, atunci când, pentru a primi ajutorul, beneficiarul are obligația de a-și avea sediul în statul membru în cauză sau de a fi stabilit în principal în statul membru respectiv sau beneficiarul are obligația de a utiliza mărfuri produse la nivel național sau servicii naționale.

4.1.3 Cumulul

78. Ajutoarele pot fi acordate simultan în cadrul mai multor scheme de ajutoare sau pot fi cumulate cu ajutoare ad-hoc sau *de minimis* care acoperă aceleași costuri eligibile, cu condiția ca valoarea totală a ajutoarelor pentru aceleași costuri eligibile să nu conducă la supracompensare sau să nu depășească valoarea maximă a ajutorului permisă în temeiul prezentelor orientări. În cazul în care statul membru permite cumularea ajutoarelor acordate în cadrul unei măsuri cu ajutoarele acordate în cadrul altor măsuri pentru aceleași

⁽¹⁰³⁾ Deși articolul 93 din tratat nu conține niciun echivalent cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) a doua teză din tratat, în temeiul căruia ajutorul poate fi declarat compatibil cu piața internă numai în cazul în care nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a precizat deja că, atunci când evaluează o măsură de ajutor în temeiul articolului 93 din tratat, Comisia trebuie să verifice dacă ajutorul nu pune în pericol interesele generale ale UE, a se vedea hotărârea din 12 octombrie 1978, *Comisia/Belgia*, 156/77, menționată la nota de subsol 30, punctul 10.

⁽¹⁰⁴⁾ Aceasta înseamnă că ajutoarele ar putea fi acordate în cadrul schemelor aprobate în termen de maximum 5 ani (în cazul schemelor de ajutoare de exploatare) sau 10 ani (în cazul schemelor de ajutoare pentru investiții) de la data notificării deciziei Comisiei prin care ajutoarele sunt declarate compatibile.

⁽¹⁰⁵⁾ A se vedea Hotărârea din 22 martie 1977, *Iannelli și Volpi SpA*, 74/76, EU:C:1977:51, punctul 14, Hotărârea din 15 iunie 1993, *Matra SA/Comisia*, C-225/91, EU:C:1993:239, punctul 41, și Hotărârea din 31 ianuarie 2023, *Comisia/Braesch și alții*, C-284/21 P, EU:C:2023:58, punctele 96-99.

costuri eligibile, acesta trebuie să specifice, pentru fiecare măsură, metoda utilizată pentru a asigura respectarea acestei condiții.

79. Finanțările din partea UE gestionate la nivel central care nu sunt controlate în mod direct sau indirect de statul membru nu constituie ajutoare de stat. În cazul în care finanțarea din partea Uniunii este combinată cu un ajutor de stat, statul membru trebuie să se asigure că cuantumul total al finanțării publice acordate pentru aceleași costuri eligibile nu conduce la supracompensare.

4.1.4 Transparența

80. Ajutoarele trebuie să se acorde în mod transparent.
81. În cazul în care ajutoarele se acordă sub altă formă decât cea a unui grant, valoarea ajutoarelor trebuie convertită în echivalent subvenție brută. Ajutoarele care pot fi plătite în mai multe tranșe trebuie calculate la valoarea lor în momentul acordării. Rata dobânzii care urmează să fie aplicată la actualizare și la calcularea valorii ajutoarelor în cadrul unui credit preferențial⁽¹⁰⁶⁾ este rata de referință aplicabilă la data acordării, stabilită în conformitate cu Comunicarea Comisiei privind revizuirea metodei de stabilire a ratelor de referință și de scont⁽¹⁰⁷⁾.
82. Pentru a reduce efectele negative ale ajutoarelor prin asigurarea accesului concurenților la informațiile relevante cu privire la activitățile care beneficiază de sprijin, statul membru în cauză trebuie să se asigure că următoarele informații sunt publicate în Modulul Comisiei privind transparența ajutoarelor de stat⁽¹⁰⁸⁾ sau pe un site cuprinzător privind ajutoarele de stat, la nivel național sau regional:
- a) textul integral al deciziei de acordare a unui ajutor individual sau al schemei de ajutoare aprobate și dispozițiile de punere în aplicare a acestora sau un link către textul respectiv;
 - b) informații privind fiecare ajutor individual care depășește 100 000 EUR, utilizând structura din anexa II la prezentele orientări⁽¹⁰⁹⁾.
83. Statele membre trebuie să se asigure că site-urile lor cuprinzătoare privind ajutoarele de stat, astfel cum se menționează la punctul 82, sunt concepute astfel încât să ofere un acces facil la informații. Ele trebuie să publice informațiile sub formă de foi de calcul cu date fără drepturi de proprietate, care să permită căutarea, extragerea și descărcarea eficientă, precum și partajarea cu ușurință a datelor pe internet, de exemplu în format CSV sau XML. Publicul larg trebuie să aibă acces la site fără restricții, inclusiv fără înregistrarea prealabilă a utilizatorului.
84. Pentru schemele sub formă de avantaje fiscale, condițiile stabilite la punctul 82 litera (b)) se vor considera îndeplinite dacă statele membre publică informațiile necesare privind valorile ajutorului individual conform următoarelor intervale (în milioane EUR):

⁽¹⁰⁶⁾ Un împrumut cu o rată a dobânzii sub nivelul pieței.

⁽¹⁰⁷⁾ JO C 14, 19.1.2008, p. 6.

⁽¹⁰⁸⁾ Căutare publică în baza de date privind transparența ajutoarelor de stat, disponibilă la adresa: <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=ro>.

⁽¹⁰⁹⁾ La cererea motivată a unui stat membru, se poate renunța la această cerință în cazul în care publicarea detaliată integrală ar aduce atingere concurenței în procedurile ulterioare de alocare, permițând, de exemplu, prezentarea de oferte strategice.

0,1-0,5,
0,5-1,
1-2,
2-5,
5-10,
10-30,
30-60,
60-100,
100-250 și
250 și mai mult.

85. Statele membre trebuie să publice informațiile menționate la punctul 82 litera (b)) în termen de șase luni de la data acordării ajutorului sau, în cazul ajutoarelor sub formă de avantaje fiscale, în termen de un an de la data la care trebuie depusă declarația fiscală ⁽¹¹⁰⁾. În cazul ajutoarelor ilegale, dar care ulterior sunt considerate compatibile, statele membre trebuie să publice aceste informații în termen de șase luni de la data deciziei Comisiei prin care ajutorul este declarat compatibil. Pentru a permite aplicarea normelor privind ajutoarele de stat prevăzute de tratat, informațiile trebuie să fie disponibile timp de cel puțin 10 ani de la data acordării ajutorului.
86. Comisia va publica pe site-ul său linkuri către site-urile privind ajutoarele de stat menționate la punctul 82 litera (b)).

4.2 Condiții de compatibilitate pentru categorii specifice de ajutoare pentru coordonarea transporturilor

87. Prezenta secțiune prezintă clarificări cu privire la anumite aspecte ale principalelor condiții de compatibilitate prevăzute în secțiunea 4.1.1 pentru fiecare tip de ajutor pentru coordonarea transporturilor reglementat de prezentele orientări.

4.2.1 Ajutoare de exploatare

4.2.1.1 Ajutoare pentru reducerea costurilor externe ale transporturilor

88. Prezentele orientări prevăd norme privind ajutoarele pentru reducerea costurilor externe ale transporturilor care pot fi acordate operatorilor de transport și/sau organizatorilor de transporturi care aleg soluții durabile de transport terestru.
89. Ajutoarele pentru reducerea costurilor externe ale transporturilor pot viza transportul feroviar, transportul pe căile navigabile interioare și/sau operațiunile de transport multimodal durabil (și anume cele care includ cel puțin un segment de transport feroviar, de transport pe căile navigabile interioare sau de transport maritim pe distanțe scurte).
90. Pentru a fi considerate compatibile cu piața internă, ajutoarele pentru reducerea costurilor externe ale transporturilor trebuie să îndeplinească condițiile de compatibilitate stabilite în prezenta secțiune și în secțiunea 4.1.

⁽¹¹⁰⁾ În cazul în care nu există o cerință formală pentru o declarație anuală, data acordării în scopul codificării va fi data de 31 decembrie a anului pentru care s-a acordat ajutorul.

Contribuția la necesitățile de coordonare a transporturilor

91. În conformitate cu principiile generale stabilite la punctul 66, Comisia consideră că ajutoarele de exploatare pentru reducerea costurilor externe ale transporturilor pot promova un transfer modal către un transport terestru durabil, cu condiția să abordeze diferențele de preț dintre diferitele moduri de transport terestru și să convingă utilizatorii transporturilor să aleagă moduri durabile de transport terestru. Diferențele de preț apar atunci când externalitățile negative nu sunt suficient luate în considerare în prețul serviciului de transport terestru.

Necesitatea ajutorului

92. În această etapă a dezvoltării pieței transporturilor, costurile externe ale transporturilor nu sunt suficient luate în considerare în prețul serviciilor de transport. Acest lucru are drept rezultat faptul că prețul serviciilor respective nu reflectă pe deplin costul societal al modului de transport subiacent. În SMDI s-a indicat că, pentru a se asigura o tarificare echitabilă și eficientă pentru toate modurile de transport, este necesar un set cuprinzător de măsuri ⁽¹¹¹⁾. Această tarificare ar face ca poluatorii și utilizatorii să își asume întreaga responsabilitate pentru costurile pe care le generează și ar ajuta utilizatorii să facă alegeri în funcție de ce este mai bine pentru societate. Strategia se așteaptă ca costurile externe să fie luate în considerare pe deplin în UE până în 2050. Prin urmare, ajutoarele pentru reducerea acestor costuri externe înainte de data respectivă pot fi necesare pentru îndeplinirea obiectivelor Pactului verde european.
93. Adesea, serviciile de transport terestru durabil nu sunt competitive cu alternative mai poluante, cum ar fi serviciile de transport exclusiv rutier. Atât timp cât prețul serviciilor concurente mai poluante nu reflectă pe deplin costul acestora pentru societate, este puțin probabil ca piața să asigure, în sine, un nivel de implementare a modurilor de transport terestru durabile, în conformitate cu obiectivele urmărite de Pactul verde european. Având în vedere principiile generale enunțate la punctul 67, Comisia consideră că, în prezența externalităților negative asociate modurilor de transport concurente, cum ar fi transportul rutier și aviația, ajutoarele de exploatare pentru reducerea costurilor externe ale transporturilor sunt necesare pentru a sprijini un transfer modal către transportul feroviar, transportul pe căile navigabile interioare și transportul multimodal durabil.

Caracterul adecvat al ajutorului

94. În conformitate cu principiile generale enunțate la punctul 68, Comisia consideră că ajutoarele pentru reducerea costurilor externe ale transporturilor reprezintă un instrument adecvat ⁽¹¹²⁾ pentru a menține sau a intensifica transferul către moduri de transport terestru durabile în cazul în care abordează diferențele de preț dintre diferitele moduri de transport care se datorează externalităților negative și îi convinge pe utilizatorii transporturilor să aleagă moduri durabile de transport terestru.

⁽¹¹¹⁾ A se vedea punctul 47 din SMDI menționat la nota de subsol (20).

⁽¹¹²⁾ În ceea ce privește forma ajutoarelor, în practica sa decizională anterioară privind ajutoarele care răspund necesităților de coordonare a transporturilor, Comisia nu a ridicat obiecții cu privire la ajutoarele sub formă de granturi directe [a se vedea *ex multis* Decizia Comisiei din 21 mai 2024 în cazul SA.108800, Germania, *Sprijin pentru transportul feroviar de marfă (transport cu vagoane izolate și cu grup de vagoane)*] (nepublicată încă în JO); Decizia Comisiei din 11 decembrie 2023 în cazul SA.109142, Franța, *Aide à l'investissement pour la création d'un terminal multimodal marchandises (autoroute ferroviaire) à Bayonne-Mouguerre* (nepublicată încă în JO) și Decizia Comisiei din 30 mai 2023 în cazul SA.104156, Italia, *Stimulentul Sea Modal Shift* (JO C 203, 9.6.2023, p. 16).

Efectul stimulativ al ajutorului

95. Ajutoarele ar trebui să stimuleze menținerea sau intensificarea transferului către moduri de transport terestru durabile, în conformitate cu principiile generale stabilite la punctul 69. Pentru a respecta aceste principii generale și pentru a se asigura că ajutoarele determină o modificare a comportamentului beneficiarului și stimulează un transfer modal, ar trebui îndeplinite următoarele condiții.
96. În primul rând, ajutoarele ar trebui acordate numai în cazul în care un mod de transport concurent mai poluant este o alternativă viabilă din punct de vedere comercial la modul de transport care beneficiază de ajutor. Această viabilitate depinde de costurile de exploatare, de disponibilitatea și accesibilitatea terminalelor, rețelelor și conexiunilor adecvate, precum și de alți factori, cum ar fi diferențele în ceea ce privește timpul de tranzit. Comisia consideră că, pentru serviciile de transport de călători, există întotdeauna o alternativă mai poluantă, viabilă din punct de vedere comercial, la transportul pe calea ferată sau pe căi navigabile interioare. În sectorul transportului de marfă, în care competitivitatea depinde de distanța parcursă de operațiunile de transport⁽¹¹³⁾, concurența cu transportul exclusiv rutier poate fi, în general, presupusă:
- a) în cazurile de transport multimodal în care distanța parcursă de modul de transport care beneficiază de ajutor este mai mică de:
 - (i) 800 de kilometri pentru transportul feroviar;
 - (ii) 375 de kilometri pentru transportul pe căile navigabile interioare;
 - (iii) 750 de kilometri pentru transportul maritim pe distanțe scurte și
 - b) în cazurile de transport unimodal în care distanța parcursă de modul de transport care beneficiază de ajutor este mai mică de:
 - (i) 350 de kilometri pentru transportul feroviar⁽¹¹⁴⁾;
 - (ii) 375 de kilometri pentru transportul pe căile navigabile interioare.
97. În cazul operațiunilor din sectorul transportului de marfă care depășesc distanțele specificate la punctul 96, statul membru trebuie să demonstreze că un mod de transport concurent mai poluant decât cel care beneficiază de ajutor (de exemplu, transportul exclusiv rutier) este o alternativă viabilă din punct de vedere comercial la operațiunile care beneficiază de ajutor și să stabilească distanța la care modul de transport concurent mai poluant devine necompetitiv din punctul de vedere al costurilor și, prin urmare, nu este viabil din punct de vedere comercial pentru tipul de operațiuni care beneficiază de ajutor.
98. În al doilea rând, în principiu, nu se pot acorda ajutoare pentru transportul pe rute pe care s-au instituit restricții de capacitate care ar împiedica intensificarea sau menținerea transferului modal. Această condiție urmărește să asigure faptul că perspectivele de

⁽¹¹³⁾ *Impact assessment support study on amendment of Combined Transport Directive* (Studiu de sprijin pentru evaluarea impactului privind modificarea Directivei privind transporturile combinate) [Ricardo et al. (2023)].

⁽¹¹⁴⁾ Acest prag nu se aplică în cazul transportului feroviar unimodal, care este organizat sub formă de operațiuni cu vagoane izolate, deoarece acest tip de transport feroviar unimodal este mai puțin profitabil decât transportul exclusiv rutier, indiferent de distanța parcursă, din cauza costurilor de colectare și agregare a vagoanelor diferiților clienți.

menținere sau de intensificare a transferului modal sunt realiste. În cazul în care statul membru intenționează să sprijine transportul pe rute pe care s-au instituit restricții de capacitate, statul membru va trebui să explice ce alte măsuri vor fi luate pentru a elimina sau a reduce aceste restricții. În cazul schemelor de ajutoare, aceasta înseamnă că statul membru trebuie să se angajeze să se asigure că ajutoarele nu vor fi acordate în cazul în care există restricții de capacitate semnificative care ar afecta operațiunile de transport și, în cele din urmă, ar împiedica menținerea sau intensificarea transferului la un mod de transport mai durabil. În cazul în care există restricții de capacitate reale sau preconizate, statul membru ar trebui să se asigure că sunt puse în aplicare soluții pentru eliminarea sau reducerea acestor restricții, astfel încât să se poată realiza transferul modal preconizat care rezultă din ajutor.

99. În al treilea rând, întreprinderile feroviare, operatorii de transport pe căile navigabile interioare și operatorii de transport maritim pe distanțe scurte trebuie să pună la dispoziția publicului toate informațiile relevante privind ajutorul primit ⁽¹¹⁵⁾. Publicitatea urmărește să sensibilizeze publicul cu privire la măsurile disponibile pentru a reduce decalajul în materie de competitivitate dintre modurile de transport terestru durabile și alternativele concurente mai poluante și, astfel, să sporească cererea de servicii de transport terestru durabil care este necesară pentru a declanșa un transfer modal.
100. În cele din urmă, pentru a se asigura că ajutoarele se acordă numai pentru serviciile de transport terestru durabil furnizate efectiv, ajutoarele ar trebui să se acorde pe baza unităților efective de servicii de transport furnizate ⁽¹¹⁶⁾, și nu pe baza unei sume forfetare.
101. Comisia consideră că ajutoarele au un efect stimulat dacă statul membru respectă principiile generale prevăzute la punctul 69, astfel cum se clarifică la punctele 97-100.

Proportionalitate

102. În conformitate cu principiile generale prevăzute la punctul 71, ajutoarele pot ajunge până la 75 % din costurile eligibile.
103. Costurile eligibile reprezintă partea din costurile externe ale transporturilor care sunt evitate prin utilizarea unimodală sau multimodală a transportului feroviar și/sau a transportului pe căile navigabile interioare și/sau prin utilizarea transportului maritim pe distanțe scurte în contextul transportului multimodal durabil, în comparație cu modurile de transport concurente mai poluante (și anume costurile externe ale transporturilor evitate) ⁽¹¹⁷⁾. Dacă există mai multe soluții alternative concurente care produc niveluri de poluare mai ridicate, limita corespunde diferenței de costuri celei mai ridicate dintre aceste soluții.
104. Statul membru trebuie să furnizeze o analiză comparativă transparentă, motivată și cuantificată a costurilor externe între modul de transport care beneficiază de ajutor (feroviar, pe căi navigabile interioare și/sau transport multimodal durabil, inclusiv cel puțin un segment de transport feroviar, de transport pe căile navigabile interioare sau de transport maritim pe distanțe scurte) și opțiunea alternativă, mai poluantă. Statul membru ar trebui, în principiu, să facă trimitere la *Manualul Comisiei privind costurile externe ale*

⁽¹¹⁵⁾ Inclusiv cel puțin următoarele informații: autoritatea care acordă ajutorul, data acordării ajutorului, valorile ajutorului primit, perioada și operațiunile care fac obiectul ajutorului.

⁽¹¹⁶⁾ De exemplu, călători-km pentru serviciile de transport de călători, număr de tone-km sau număr de vehicule-km pentru serviciile de transport de mărfuri sau, mai general, unitatea de producție a serviciului de transport.

⁽¹¹⁷⁾ Statele membre pot utiliza metodologia costurilor externe pentru a acoperi orice costuri de exploatare, inclusiv costurile de exploatare legate de utilizarea infrastructurii.

transportului ⁽¹¹⁸⁾, astfel cum a fost modificat sau înlocuit, pentru a compara costurile externe între diferite moduri de transport, cu excepția cazului în care prezintă dovezi adecvate pentru a justifica o metodologie diferită pentru estimarea costurilor externe reale. Metodologia utilizată și calculele efectuate trebuie făcute publice.

Evitarea efectelor negative nedorite asupra concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre

105. Pentru a se asigura că ajutoarele nu aduc atingere intereselor generale ale Uniunii prin crearea unor denaturări nejustificate ale concurenței și ale schimburilor comerciale, ajutoarele de exploatare pentru reducerea costurilor externe ale transporturilor trebuie acordate în conformitate cu principiile generale stabilite la punctele 75 și 76.
106. Ajutoarele ar trebui, în principiu, să fie acordate sub formă de scheme de ajutoare, deoarece este probabil ca acestea să aibă un efect de denaturare mai limitat asupra concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre decât ajutoarele ad-hoc.

4.2.1.2 Ajutoare pentru lansarea de noi conexiuni comerciale

107. Prezentele orientări prevăd norme specifice privind ajutoarele pentru lansarea de:
 - a) noi conexiuni comerciale de transport feroviar de marfă și de transport de marfă pe căile navigabile interioare de către întreprinderile feroviare și/sau organizatorii de transporturi care colectează date privind cererea și organizează operațiuni regulate de transport de marfă între terminalele de transport;
 - b) noi conexiuni comerciale de transport feroviar de călători de către întreprinderile feroviare care organizează servicii regulate de transport de călători între terminalele de transport situate fie în state membre diferite („servicii de transport feroviar transfrontalier de călători”), fie la distanțe de peste 400 de kilometri unul de celălalt („servicii de transport feroviar de călători pe distanțe lungi”).
108. Pentru a fi considerate compatibile cu piața internă, ajutoarele pentru lansarea de noi conexiuni comerciale trebuie să îndeplinească condițiile de compatibilitate stabilite în prezenta secțiune și în secțiunea 4.1.

Contribuția la necesitățile de coordonare a transporturilor

109. În conformitate cu principiile generale stabilite la punctul 66, Comisia consideră că ajutoarele pentru lansarea de noi conexiuni comerciale pot promova un transfer modal către un transport terestru durabil, prin faptul că asigură existența unui număr suficient de servicii de transport care conectează terminalele de transport. Stabilirea de noi conexiuni comerciale de transport feroviar de marfă și de transport de marfă pe căile navigabile interioare, precum și de noi conexiuni transfrontaliere și/sau pe distanțe lungi de transport feroviar de călători este esențială pentru dezvoltarea transportului feroviar și pe căile navigabile interioare și este esențială pentru facilitarea unui transport multimodal durabil.

⁽¹¹⁸⁾ Comisia Europeană, Direcția Generală Mobilitate și Transporturi, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. et al., *Handbook on the external costs of transport* (Ghid privind costurile externe ale transporturilor) – versiunea 2019 – 1.1, Oficiul pentru Publicații, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

Necesitatea ajutorului

110. SMDI include printre obiectivele sale dezvoltarea conexiunilor de transport feroviar și pe căi navigabile interioare ⁽¹¹⁹⁾. În ceea ce privește transportul de mărfuri, implementarea completă a transportului feroviar este afectată de absența unor legături esențiale între terminalele de transport ⁽¹²⁰⁾ și sunt necesare acțiuni pentru a valorifica potențialul neexploatat al transportului pe căile navigabile interioare ⁽¹²¹⁾, în special pentru a conecta cât mai mult posibil rețeaua căilor de navigație europene la alte moduri de transport ⁽¹²²⁾. În ceea ce privește transportul de călători, transportul feroviar nu este utilizat la întregul său potențial, în special nu ca mijloc de transport pe distanțe lungi și/sau transfrontalier, mai ales în timpul nopții ⁽¹²³⁾.
111. Pentru a dezvolta în continuare conexiunile de transport feroviar și pe căi navigabile interioare, este posibil ca statele membre să fie nevoite să acorde ajutoare pentru a sprijini lansarea de noi conexiuni comerciale de transport feroviar de marfă și de transport de marfă pe căile navigabile interioare, precum și de noi conexiuni transfrontaliere și/sau pe distanțe lungi de transport feroviar de călători. Acest lucru se datorează faptului că doar forțele pieței nu determină întotdeauna operatorii de transport și organizatorii de transporturi să investească în noi conexiuni de transport feroviar sau pe căi navigabile interioare, deoarece aceste conexiuni pot fi predispuse la deficiențe de coordonare. În special, operatorii pot suporta costuri fixe semnificative pentru demararea de noi conexiuni, iar aceste conexiuni pot deveni profitabile numai dacă le utilizează un volum suficient de clienți. În lipsa unui astfel de volum minim, operatorul nu ar putea obține, pe termen scurt, profituri suficiente pentru a compensa pierderile din exploatare suferite în primii ani de exploatare a noii conexiuni comerciale și, prin urmare, nu ar dezvolta-o. Ajutoarele pentru lansarea de noi conexiuni comerciale pot reduce bariera la intrarea pe piață pentru lansarea de noi conexiuni prin reducerea pierderilor anuale din exploatare suportate de operatorii de transport și de organizatorii de transporturi în primii ani de exploatare a noii conexiuni.
112. Având în vedere principiile generale stabilite la punctul 67, Comisia consideră că ajutoarele pentru lansarea de noi conexiuni comerciale de transport feroviar de marfă și de transport de marfă pe căile navigabile interioare și/sau de noi conexiuni transfrontaliere și/sau pe distanțe lungi de transport feroviar de călători pot fi necesare pentru a răspunde necesităților de coordonare a transporturilor, în cazul în care vizează în mod eficient această disfuncționalitate a pieței, ținând seama, în același timp, de orice altă politică și măsură deja în vigoare pentru a remedia aceeași disfuncționalitate a pieței. Prin urmare, statul membru trebuie să stabilească faptul că, la momentul acordării ajutorului, chiar dacă există toate celelalte forme de sprijin pentru transportul terestru durabil, niciun operator nu intenționează să dezvolte din punct de vedere comercial noua conexiune comercială în cauză.

Caracterul adecvat al ajutorului

113. Este posibil ca cererea de noi servicii comerciale în primii ani de exploatare să nu fie suficientă pentru a garanta că aceste servicii devin profitabile. Prin urmare, în conformitate cu principiile generale stabilite la punctul 68, Comisia consideră că ajutorul

⁽¹¹⁹⁾ A se vedea punctele 33 și 42 din SMDI menționate la nota de subsol (20)

⁽¹²⁰⁾ A se vedea punctul 43 din SMDI menționat la nota de subsol (20).

⁽¹²¹⁾ A se vedea punctul 44 din SMDI menționat la nota de subsol (20).

⁽¹²²⁾ A se vedea nota de subsol (25), punctul 2.1.2.

⁽¹²³⁾ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European și Consiliu, *Plan de acțiune pentru stimularea transportului feroviar transfrontalier de călători de lung parcurs*, COM(2021) 810 final, 14.12.2021.

pentru lansarea de noi conexiuni comerciale este un instrument adecvat ⁽¹²⁴⁾ pentru sprijinirea întreprinderilor feroviare și/sau a organizatorilor de transporturi care doresc să investească într-o nouă conexiune de transport feroviar sau pe căi navigabile interioare sau în noi conexiuni transfrontaliere și/sau pe distanțe lungi de transport feroviar de călători. Cu toate acestea, ajutorul trebuie să se limiteze la sprijinirea operațiunilor pentru o perioadă de maximum cinci ani de la lansarea noii conexiuni (și anume de la data la care beneficiarul începe să exploateze noua conexiune).

Efectul stimulativ al ajutorului

114. Ajutoarele ar trebui să stimuleze operatorii de transport și/sau organizatorii de transporturi să lanseze noi conexiuni de transport feroviar de marfă sau de transport de marfă pe căile navigabile interioare sau noi conexiuni transfrontaliere și/sau pe distanțe lungi de transport feroviar de călători. Comisia consideră că ajutoarele pentru lansarea de noi conexiuni au un efect stimulativ dacă beneficiarul a solicitat ajutorul în scris înainte de lansarea noilor conexiuni comerciale. Calendarul cererii scrise de ajutor este o indicație valoroasă a scenariului contrafactual probabil în absența ajutorului. În cazul în care o întreprindere nu începe să exploateze noua conexiune înainte de a solicita ajutor, acest lucru indică faptul că scenariul contrafactual probabil fără ajutor ar fi absența unei conexiuni noi, având în vedere că întreprinderea respectivă are nevoie de ajutor pentru a acoperi pierderile din exploatare inițiale pentru lansarea noii conexiuni comerciale.
115. Comisia consideră că ajutoarele au un efect stimulativ dacă principiile generale prevăzute la punctul 69, astfel cum se clarifică la punctul 114, sunt respectate și dacă există dovezi ale pierderilor din exploatare preconizate.

Proportionalitate

116. În conformitate cu principiile generale stabilite la punctul 71, ajutoarele pentru lansarea de noi conexiuni comerciale sunt considerate proporționale dacă nu depășesc următorul procent din costurile eligibile: 80 % în primul an de exploatare a noii conexiuni comerciale, 70 % în al doilea an, 60 % în al treilea an, 50 % în al patrulea an și 40 % în al cincilea an.
117. Costurile eligibile sunt pierderile din exploatare suportate în legătură cu exploatarea noii conexiuni, pe o perioadă de maximum cinci ani de la data la care beneficiarul începe să exploateze conexiunea în cauză. Pierderile din exploatare înseamnă o diferență negativă între veniturile și costurile de exploatare în primii ani de exploatare a noii conexiuni (până la cinci ani) ⁽¹²⁵⁾.

⁽¹²⁴⁾ În ceea ce privește forma ajutoarelor, în practica sa decizională anterioară privind ajutoarele care răspund necesităților de coordonare a transporturilor, Comisia nu a ridicat obiecții cu privire la ajutoarele sub formă de granturi directe (a se vedea Decizia Comisiei din 5 octombrie 2011 în cazul SA.31981, Țările de Jos, *Ajutoare adresate start-up-urilor pentru noi servicii de transport combinat bazate pe rețeaua feroviară Twin Hub*) (JO C 361, 10.12.2011, p. 1). În ceea ce privește în special ajutoarele pentru lansarea de noi conexiuni comerciale, Comisia recunoaște că granturile directe permit întreprinderilor feroviare și organizatorilor de transporturi care doresc să investească într-o nouă conexiune comercială să își reducă pierderile din exploatare inițiale în primii ani de exploatare a noii conexiuni comerciale și, prin urmare, să îmbunătățească rentabilitatea acestor servicii. Din acest motiv, în cazul ajutoarelor pentru lansarea de noi conexiuni comerciale, granturile directe pot fi adecvate chiar dacă sunt plătite în avans, cu condiția ca plata în avans să fie efectuată periodic, cel puțin o dată pe an (și nu cu o singură plată în avans care să acopere întreaga perioadă care poate fi finanțată prin ajutor).

⁽¹²⁵⁾ Din motive de claritate, acestea pot include și costurile de exploatare legate de lansarea noii conexiuni și anterioare acesteia. Costurile menționate pot fi luate în considerare în cuantificarea costurilor eligibile aferente primului an de exploatare a noii conexiuni comerciale.

118. Costurile alocate noii conexiuni comerciale pot acoperi toate costurile directe de exploatare suportate pentru exploatarea noii conexiuni comerciale și o contribuție adecvată la costurile de exploatare comune atât pentru noua conexiune comercială, cât și pentru alte activități. Veniturile care urmează să fie luate în considerare trebuie să cuprindă totalitatea veniturilor obținute din noua conexiune comercială.
119. În cazul în care ajutoarele sunt plătite în avans, ar trebui îndeplinite următoarele condiții cumulative suplimentare:
- a) pierderile din exploatare trebuie estimate *ex ante*, pe baza unor estimări rezonabile;
 - b) pierderile din exploatare trebuie actualizate la valoarea lor în momentul acordării;
 - c) statul membru trebuie să instituie un mecanism de monitorizare și de recuperare adecvat pentru a se asigura că ajutoarele nu depășesc intensitatea permisă a ajutoarelor;
 - d) plățile în avans nu trebuie să acopere o perioadă mai mare de un an.
- Evitarea efectelor negative nedorite asupra concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre
120. Pentru a se asigura că ajutoarele nu aduc atingere intereselor generale ale Uniunii prin crearea unor denaturări nejustificate ale concurenței și ale schimburilor comerciale, ajutoarele de exploatare pentru lansarea de noi conexiuni comerciale trebuie acordate în conformitate cu principiile generale stabilite la punctele 75 și 76. În plus, ajutoarele ar trebui să se limiteze la acoperirea costurilor suportate de beneficiar pentru o perioadă de maximum cinci ani de la lansarea noii conexiuni comerciale.
121. Ajutoarele ar trebui, în principiu, să fie acordate sub formă de scheme de ajutoare, deoarece este probabil ca acestea să aibă un efect de denaturare mai limitat asupra concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre decât ajutoarele ad-hoc.

4.2.2 Ajutoare pentru investiții

4.2.2.1 Ajutoare pentru construirea, modernizarea și reînnoirea infrastructurii de transport feroviar și pe căile navigabile interioare unimodal și multimodal

122. Prezentele orientări prevăd norme specifice privind ajutoarele pentru investiții pentru construirea, modernizarea și reînnoirea (inclusiv înlocuirea) infrastructurii de transport feroviar, a infrastructurii de transport pe căile navigabile interioare, a infrastructurii de transport feroviar și pe căile navigabile interioare multimodal.
123. Transportul multimodal utilizează, de asemenea, infrastructuri de transport multimodal pentru transportul combinat rutier și maritim. Infrastructurile respective, atunci când sunt situate în porturi maritime, intră în domeniul de aplicare al prezentelor orientări dacă au și conexiuni de transport feroviar sau pe căi navigabile interioare și, prin urmare, se califică drept infrastructură de transport feroviar sau pe căile navigabile interioare multimodal ⁽¹²⁶⁾.

⁽¹²⁶⁾ A se vedea definiția termenului „infrastructură de transport feroviar și/sau pe căile navigabile interioare multimodal” prevăzută la punctul 54bb).

124. Ajutoarele pentru construirea, modernizarea și/sau reînnoirea infrastructurii de transport feroviar, a infrastructurii de transport pe căile navigabile interioare, a infrastructurii de transport feroviar și pe căile navigabile interioare multimodal trebuie să asigure faptul că: (a) un sit poate fi utilizat ca infrastructură care sprijină un transfer modal pentru prima dată (construcție); (b) o infrastructură existentă poate gestiona un trafic mai mare sau poate deveni mai atractivă pentru utilizatori, de exemplu prin manipularea unui tip de trafic care nu era gestionat înainte (modernizare) sau (c) o infrastructură care altfel s-ar confrunta cu o încetinire a activității fără ajutor își poate continua operațiunile (reînnoire).
125. Pentru a fi considerate compatibile cu piața internă, ajutoarele pentru construirea, modernizarea și/sau reînnoirea infrastructurii de transport feroviar, a infrastructurii de transport pe căile navigabile interioare, precum și a infrastructurii de transport feroviar și pe căile navigabile interioare multimodal trebuie să îndeplinească condițiile de compatibilitate stabilite în prezenta secțiune și în secțiunea 4.1.

Contribuția la necesitățile de coordonare a transporturilor

126. În conformitate cu principiile generale stabilite la punctul 66, Comisia consideră că ajutoarele pentru construirea, modernizarea și/sau reînnoirea infrastructurii de transport feroviar, a infrastructurii de transport pe căile navigabile interioare, precum și a infrastructurii de transport feroviar și pe căile navigabile interioare multimodal pot promova un transfer modal către un transport terestru durabil. Ajutoarele pot sprijini investițiile în infrastructuri care deservește transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare, în mod independent sau în combinație cu alte moduri de transport ⁽¹²⁷⁾. O mai mare disponibilitate a acestor infrastructuri sau o creștere a capacității, a calității și/sau a eficienței acestora este o condiție prealabilă pentru buna funcționare a transportului feroviar și pe căile navigabile interioare. În plus, aceste îmbunătățiri vor conduce, în cele din urmă, la costuri mai mici pentru întreprinderile de logistică și de transport care își desfășoară activitatea în sectorul transportului feroviar, al transportului pe căile navigabile interioare și al transportului multimodal, precum și la servicii de mai bună calitate.

Necesitatea ajutorului

127. Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă a evidențiat un deficit de infrastructuri de transbordare, în special de terminale multimodale interne, și a solicitat investiții pentru a elimina cu maximă prioritate lacunele din infrastructura multimodală ⁽¹²⁸⁾. Disponibilitatea unei infrastructuri de transport feroviar, a unei infrastructuri de transport pe căile navigabile interioare, precum și a unei infrastructuri de transport feroviar și pe căile navigabile interioare multimodal, suficiente și adecvate, este esențială pentru lanțul valoric al transportului terestru durabil. În special, aceste infrastructuri contribuie la dezvoltarea transportului multimodal, cu scopul de a canaliza toate modurile de transport împreună prin intermediul terminalelor multimodale.
128. Ajutoarele pentru infrastructurile care deservește transportul feroviar și pe căile navigabile interioare sunt esențiale pentru valorificarea întregului potențial al transportului terestru durabil. Astfel de ajutoare pot contribui la ruperea cercului vicios al transferului modal și

⁽¹²⁷⁾ În pofida lipsei de informații cuprinzătoare despre infrastructura de transport multimodal și infrastructura de transport feroviar și pe căile navigabile interioare din UE, există indicii clare cu privire la un deficit de infrastructură adecvată, disponibilă și accesibilă pentru un transport terestru durabil. În special, sunt necesare investiții în ceea ce privește infrastructura de transport feroviar și pe căile navigabile interioare și terminalele multimodale de marfă.

⁽¹²⁸⁾ A se vedea punctul 42 din SMDI menționat la nota de subsol (20).

al disponibilității infrastructurilor. Pe de o parte, infrastructurile adecvate reprezintă o condiție prealabilă pentru orice creștere a utilizării transportului terestru durabil. Pe de altă parte, pe măsură ce mai mulți utilizatori trec la aceste moduri de transport, sunt necesare infrastructuri suplimentare pentru a sprijini această creștere. Cu toate acestea, în lipsa ajutorului, stimulentele pentru operatorii privați de a investi în infrastructuri pot fi insuficiente. Acest lucru se întâmplă deoarece aceștia nu iau în considerare beneficiile reducerii costurilor externe care rezultă dintr-un transfer modal devenit posibil ca urmare a investiției. În plus, ar putea fi nevoie de timp pentru ca numărul și calitatea infrastructurilor de servicii să se adapteze la cererea tot mai mare de transport terestru durabil. Prin urmare, sprijinul de stat pentru infrastructuri poate contribui la realizarea transferului modal dorit într-un mod mai eficient și mai rapid ⁽¹²⁹⁾.

129. Având în vedere principiile generale stabilite la punctul 67, Comisia consideră că ajutoarele pentru investiții în infrastructură pot fi necesare pentru a răspunde necesităților de coordonare a transporturilor în prezența disfuncționalității pieței menționate la punctele 127 și 128. Acest sprijin este justificat dacă este probabil să se utilizeze noua capacitate, contribuind astfel la creșterea gradului de utilizare a transportului terestru durabil în comparație cu modurile de transport concurente mai poluante. Acesta este cazul în care un stat membru demonstrează, pe baza unor previziuni solide privind traficul incluse într-un plan de afaceri ex ante, că cererea potențială de capacitate, cel puțin pe termen mediu, depășește capacitatea combinată actuală a instalației care beneficiază de ajutor și a altor instalații existente sau deja planificate care ar putea servi în mod rezonabil ca alternativă la orice cerere viitoare de capacitate a instalației care beneficiază de ajutor.

Caracterul adecvat al ajutorului

130. Dezvoltarea transportului terestru durabil este împiedicată de deficitul de infrastructură de transport feroviar, de infrastructură de transport pe căile navigabile interioare, precum și de infrastructură de transport feroviar și pe căile navigabile interioare multimodal în UE. Prin urmare, având în vedere principiile generale stabilite la punctul 68, Comisia consideră că ajutoarele pentru investiții pentru construirea, modernizarea și reînnoirea acestor infrastructuri reprezintă un instrument adecvat ⁽¹³⁰⁾ pentru a însoți transferul modal către un transport terestru durabil.

Efectul stimulat al ajutorului

131. Ajutoarele ar trebui să stimuleze construirea, modernizarea sau reînnoirea infrastructurii de transport feroviar, a infrastructurii de transport pe căile navigabile interioare, precum și a infrastructurii de transport feroviar și pe căile navigabile interioare multimodal. Comisia consideră că ajutoarele au un efect stimulat dacă principiile generale stabilite la punctele 69 și 70 sunt respectate, iar proiectul care beneficiază de ajutor ar avea un deficit de finanțare în absența ajutorului.

⁽¹²⁹⁾ Ținând seama de timpul considerabil necesar pentru construirea, modernizarea sau reînnoirea acestor infrastructuri (de la început până la finalizare), poate fi necesar să se acorde ajutor pentru a se asigura că disponibilitatea acestora este în acord cu extinderea transportului terestru durabil, în special având în vedere caracterul urgent al obiectivelor Pactului verde și ale SMDI.

⁽¹³⁰⁾ În ceea ce privește forma ajutoarelor, în practica sa decizională anterioară privind ajutoarele care răspund necesităților de coordonare a transporturilor, Comisia nu a ridicat obiecții cu privire la ajutoarele sub formă de granturi directe (a se vedea *ex multis* Decizia Comisiei din 26 martie 2024 în cazul SA.109124, Polonia, MRR: Ajutoarele pentru investiții destinate infrastructurii, echipamentelor și materialului rulant de transport intermodal) (nepublicată încă în JO) și Decizia Comisiei din 9 februarie 2022, în cazul SA.64546, Slovacia, *Ateliere pentru întreținerea ușoară a trenurilor de călători în Kosice și Zilina* (JO C 169, 22.4.2022, p. 1).

Proportionalitate

132. În conformitate cu principiile generale stabilite la punctele 71-74, ajutoarele pentru investiții în infrastructură de transport feroviar, în infrastructură de transport pe căile navigabile interioare, precum și în infrastructură de transport feroviar și pe căile navigabile interioare multimodal sunt considerate proporționale dacă valoarea ajutoarelor nu depășește cea mai mică dintre următoarele valori: (a) deficitul de finanțare al proiectului în comparație cu scenariul contrafactual în absența ajutorului și (b) costurile eligibile ale investiției.
133. Pentru a calcula deficitul de finanțare, este necesar să se facă distincția între activitățile de transport finanțate în cadrul proiectului și activitățile care nu sunt legate de transporturi. Veniturile relevante includ nu numai veniturile generate de activitățile de transport finanțate în cadrul proiectului, ci și profiturile nete marginale din exploatare generate de activitățile care nu sunt legate de transporturi asociate respectivelor activități de transport (cum ar fi închirierea de spații comerciale aflate în infrastructura finanțată). Costurile relevante includ atât costurile de exploatare, cât și costurile de investiții legate de activitățile de transport finanțate în cadrul proiectului. În schimb, costurile de investiții legate de activități care nu sunt legate de transporturi ar trebui excluse. În plus, orice măsură de ajutor de stat existentă sau preconizată, cum ar fi ajutoarele de exploatare și/sau un alt tip de ajutor pentru investiții care afectează analiza deficitului de finanțare, ar trebui luată în considerare atunci când se estimează cererea preconizată de infrastructură.
134. Costurile eligibile constau în costurile de investiții în active corporale (fixe și mobile) și necorporale legate direct de construirea, modernizarea sau reînnoirea infrastructurii relevante. Costurile eligibile pot include:
- a) amenajări de suprafață (cum ar fi cele destinate depozitării), echipamente fixe (cum ar fi depozite și terminale) și echipamente terminale mobile (cum ar fi stivuitoare telescopice) aflate în infrastructură pentru furnizarea de servicii legate de transport;
 - b) studii preliminare conexe, cum ar fi studiile de fezabilitate și cele topologice și
 - c) costuri de planificare și instalare.
135. În ceea ce privește schemele de ajutoare, statele membre ar trebui să se angajeze să efectueze analiza deficitului de finanțare prevăzută la punctele 71-74, astfel cum se clarifică la punctele 133 și 134 pentru fiecare proiect care beneficiază de sprijin în cadrul schemei. În acest scop, în notificarea oricărei scheme de ajutoare planificate, statele membre trebuie să descrie cel puțin categoriile de proiecte care beneficiază de ajutor, categoriile specifice de costuri eligibile acceptate [cum ar fi costurile de achiziție de active corporale (fixe și mobile) și necorporale], metodologia de calculare a deficitului de finanțare și CMPC maxim aplicat.
136. În cazul ajutoarelor ad-hoc, deficitul de finanțare este determinat prin compararea rentabilității proiectului în scenariul factual și cel contrafactual, în conformitate cu principiile generale stabilite la punctele 72-74, astfel cum se clarifică la punctul 133. Statele membre trebuie să prezinte calculele și estimările menționate la punctul 72 din planul de afaceri detaliat al proiectului.
137. Atunci când ajutoarele se referă la infrastructuri care sunt propuse și identificate în prealabil de un stat membru, nu este necesară o evaluare a deficitului de finanțare dacă valoarea ajutoarelor este stabilită printr-o procedură de ofertare concurențială. În astfel

de cazuri, Comisia consideră că valoarea ajutoarelor corespunde ajutorului minim solicitat de potențialii beneficiari și, prin urmare, ajutorul este considerat proporțional dacă sunt îndeplinite criteriile cumulative de mai jos:

- a) procedura de ofertare este concurențială, ceea ce înseamnă că este deschisă, clară, transparentă și nediscriminatorie ⁽¹³¹⁾. Aceasta se bazează pe criterii obiective, stabilite în prealabil și în conformitate cu obiectivul măsurii, reducând la minimum riscul de prezentare a unor oferte strategice. Ca regulă generală, criteriile de selecție utilizate pentru stabilirea clasamentului ofertelor și, în cele din urmă, pentru alocarea ajutorului în cadrul procedurii de ofertare concurențiale ar trebui să stabilească o legătură directă sau indirectă între contribuția la obiectivele principale ale măsurii și valoarea ajutorului cerut de solicitant. Acest lucru poate fi exprimat, de exemplu, în termeni de ajutor pe unitate de capacitate de transbordare creată;
- b) criteriile sunt publicate cu suficient timp înainte de termenul de depunere a candidaturilor, pentru a permite o concurență efectivă;
- c) numărul estimat de ofertanți este suficient pentru a asigura o concurență efectivă;
- d) sunt evitate ajustările *ex post* ale rezultatului procedurii de ofertare (cum ar fi negocierile ulterioare privind rezultatele ofertării), deoarece acestea pot submina eficiența rezultatului procedurii.

evitarea efectelor negative nedorite asupra concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre

- 138. Pentru a se asigura că ajutoarele nu aduc atingere intereselor generale ale Uniunii prin crearea unor denaturări nejustificate ale concurenței și ale schimburilor comerciale, ajutoarele pentru investiții pentru construirea, modernizarea și reînnoirea infrastructurii de transport feroviar, a infrastructurii de transport pe căile navigabile interioare, precum și a infrastructurii de transport feroviar și pe căile navigabile interioare multimodal trebuie acordate în conformitate cu principiile generale stabilite la punctele 75 și 76.
- 139. În plus, pentru orice infrastructură de transport care beneficiază de ajutor, statul membru trebuie să demonstreze că măsura de ajutor asigură accesul nediscriminatoriu, deschis și transparent la infrastructură pentru toți utilizatorii interesați, în conformitate cu legislația sectorială, inclusiv cu Directiva privind spațiul feroviar unic european ⁽¹³²⁾.
- 140. În cazul în care proprietarul, operatorul și utilizatorul final preconizat al infrastructurii de transport care beneficiază de ajutor fac parte din aceeași întreprindere sau sunt întreprinderi afiliate, astfel cum se prevede în anexa I la TBER, exploatarea infrastructurii se atribuie pe baza unei proceduri deschise, concurențiale, transparente și nediscriminatorii ⁽¹³³⁾. Acest lucru asigură faptul că operatorul primește o rată a rentabilității în conformitate cu condițiile pieței și atenuează orice potențial conflict de interese.
- 141. Comisia consideră că este probabil ca schemele de ajutoare să aibă un efect de denaturare mai limitat asupra concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre decât

⁽¹³¹⁾ Niciun ofertant nu ar trebui să dispună de informații privilegiate sau alte avantaje, de exemplu, deoarece a dezvoltat în prealabil sau deține situl infrastructurii. În acest caz, statul membru trebuie să pună aceste informații relevante la dispoziția tuturor ofertanților potențiali.

⁽¹³²⁾ A se vedea nota de subsol (8).

⁽¹³³⁾ Întreprinderile care constituie întreprinderi afiliate pot participa la procedură.

ajutoarele ad-hoc. Din acest motiv, evaluarea Comisiei va ține seama de elementele de mai jos.

- a) În cazul schemelor, absența efectelor negative nejustificate asupra concurenței și a schimburilor comerciale poate fi presupusă dacă sunt respectate condițiile prevăzute la punctele 138-140. În plus, atunci când notifică schema, statul membru ar trebui, de asemenea, să se angajeze să verifice, înainte de a acorda un ajutor individual unei infrastructuri, dacă infrastructura care beneficiază de ajutor nu denaturează în mod nejustificat concurența și schimburile comerciale cu infrastructurile existente și/sau deja planificate. În acest scop, statul membru trebuie să se angajeze să identifice perspectivele pe termen mediu pentru utilizarea infrastructurii care beneficiază de ajutor pe baza unor previziuni solide referitoare la trafic incluse într-un plan de afaceri *ex ante*. Statul membru ar trebui, de asemenea, să se angajeze să verifice dacă investiția nu va avea efecte de denaturare nejustificate asupra utilizării infrastructurilor existente și/sau deja planificate care pot servi în mod rezonabil drept alternative pentru oricare dintre cererile viitoare de capacitate a infrastructurii care beneficiază de ajutor.
- b) În cazul ajutoarelor ad-hoc, statul membru, pe lângă respectarea condițiilor prevăzute la punctele 138-140, trebuie, de asemenea, să demonstreze că infrastructura care beneficiază de ajutor nu denaturează în mod nejustificat concurența și schimburile comerciale cu infrastructurile existente și/sau deja planificate. În acest scop, statul membru trebuie să identifice perspectivele pe termen mediu pentru utilizarea infrastructurii care beneficiază de ajutor pe baza unor previziuni solide referitoare la trafic incluse într-un plan de afaceri *ex ante*. Statul membru trebuie, de asemenea, să demonstreze că investiția nu va avea efecte de denaturare nejustificate asupra utilizării infrastructurilor existente și/sau deja planificate care pot servi în mod rezonabil drept alternative pentru oricare dintre cererile viitoare de capacitate a infrastructurii care beneficiază de ajutor ⁽¹³⁴⁾. În principiu, investiția care beneficiază de ajutor nu are efecte de denaturare nejustificate în cazul în care cererea preconizată este de așa natură încât noua infrastructură nu va devia cererea de la infrastructurile existente și/sau deja planificate. În orice caz, având în vedere structura diversă a pieței în diferite domenii, moduri de transport și infrastructuri, Comisia va evalua dacă orice infrastructură existentă și/sau deja planificată ar fi afectată în mod nejustificat de la caz la caz. În cadrul acestei evaluări, Comisia ar putea lua în considerare, ca fiind cele mai relevante criterii, rata de utilizare a infrastructurilor din apropiere, tipurile de mărfuri, călători sau material rulant tratate în infrastructurile respective, tehnologia aplicată și avantajele unei anumite localizări geografice.

4.2.2.2 Ajutoare pentru construirea, modernizarea și/sau reînnoirea liniilor de garare private

- 142. Prezentele orientări prevăd norme specifice de promovare a investițiilor în construirea, modernizarea și/sau reînnoirea (inclusiv înlocuirea) liniilor de garare private.
- 143. Ajutoarele pentru construirea, modernizarea și/sau reînnoirea liniilor de garare private trebuie să asigure că: (a) un sit poate fi accesat direct prin intermediul unei linii de cale ferată pentru prima dată (construcție); (b) un volum mai mare de trafic feroviar poate ajunge la sit sau traficul feroviar va fi mai puțin poluant prin electrificarea liniei de garare

⁽¹³⁴⁾ În orice caz, infrastructurile respective ar trebui, de asemenea, să fie identificate pentru a evalua necesitatea ajutorului (a se vedea punctul 129).

(modernizare) sau (c) o linie de garare privată care, în absența ajutorului, ar fi fost abandonată, poate continua să funcționeze (reînnoire).

144. Pentru a fi considerate compatibile cu piața internă, ajutoarele pentru construirea, modernizarea și/sau reînnoirea liniilor de garare private trebuie să îndeplinească condițiile de compatibilitate stabilite în prezenta secțiune și în secțiunea 4.1.

Contribuția la necesitățile de coordonare a transporturilor

145. Liniile de garare private joacă un rol esențial în reducerea nevoii de transport rutier de mărfuri pe primul/ultimul kilometru. Acest lucru se întâmplă deoarece mărfurile transportate utilizând moduri de transport terestru durabile pot ajunge la siturile industriale ale clientului sau pot pleca de la acestea numai dacă sunt transbordate pe camioane pentru primul/ultimul kilometru (transport multimodal) sau dacă situl clientului este conectat direct la rețeaua feroviară.
146. În conformitate cu principiile generale stabilite la punctul 66, Comisia consideră că ajutoarele pentru construirea, modernizarea și/sau reînnoirea liniilor de garare private pot promova un transfer modal către un transport terestru durabil. Acest lucru se poate realiza prin stimularea segmentului principal al operațiunii de transport ⁽¹³⁵⁾ care urmează să fie efectuată pe calea ferată și prin permiterea evitării costurilor externe ale transportului pe primul/ultimul kilometru cu moduri de transport mai poluante prin transferul transportului de la transportul rutier la cel feroviar.

Necesitatea ajutorului

147. Liniile de garare private sunt esențiale pentru un transport durabil de mărfuri pe primul/ultimul kilometru. Cu toate acestea, s-a înregistrat o scădere generală a numărului de linii de garare private în UE ⁽¹³⁶⁾. Se preconizează că această scădere va continua în absența unor stimulente suficiente pentru ca întreprinderile să suporte costurile și riscurile asociate cu construirea, modernizarea și reînnoirea liniilor de garare private. Într-adevăr, decizia de a construi o linie de garare privată poate fi influențată de mai mulți factori, cum ar fi volumul și tipul de mărfuri transportate, numărul de întreprinderi producătoare din regiune sau nivelul de dezvoltare a infrastructurii feroviare. Comisia observă că oricare dintre acești factori poate descuraja o întreprindere să investească în construirea, modernizarea și/sau reînnoirea liniilor de garare private.
148. Piața tinde să recurgă în mod implicit la soluții de transport mai puțin costisitoare – dar mai puțin durabile – pentru ca mărfurile să fie livrate la/expediate de pe siturile industriale ⁽¹³⁷⁾. Prin urmare, având în vedere principiile generale stabilite la punctul 67,

⁽¹³⁵⁾ Un „segment” este o secțiune a unei călătorii care este deservită de un mod de transport. El este identificat în ceea ce privește punctul de origine și punctul de destinație deservite de același transportator. „Segmentul principal” este secțiunea cea mai lungă a călătoriei relevante.

⁽¹³⁶⁾ *Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings* (Studiu de sprijin pentru evaluarea impactului în vederea reexaminării Liniilor directe comunitare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare), a se vedea nota de subsol (42), secțiunea 2.5.

⁽¹³⁷⁾ Atunci când decide să investească într-o linie de garare privată, o întreprindere trebuie să analizeze dacă, pentru transportul pe primul/ultimul kilometru de la/să situl său, dorește să utilizeze transportul rutier de mărfuri sau transportul feroviar prin intermediul unei linii de garare private. Primul este mai puțin costisitor până la o anumită amploare, iar investițiile în conexiunile rutiere sunt realizate și plătite de autoritățile publice. În schimb, pentru cel din urmă, întreprinderile suportă cea mai mare parte a costurilor de construcție (care includ adesea un studiu de fezabilitate care ia în considerare topografia) și plătesc pentru exploatare și întreținere. În plus, investiția are o durată lungă de viață, ceea ce reprezintă un risc suplimentar, întrucât există evenimente în afara controlului întreprinderii care ar putea împiedica utilizarea viitoare a liniei de

Comisia consideră că ajutoarele pentru construirea, modernizarea și/sau reînnoirea liniilor de garare private sunt necesare pentru a răspunde necesităților de coordonare a transporturilor.

Caracterul adecvat al ajutorului

149. Dezvoltarea transportului feroviar este împiedicată de lipsa unor stimulente de piață suficiente pentru ca întreprinderile să suporte costurile și riscurile asociate cu construirea, modernizarea și/sau reînnoirea liniilor de garare private. Prin urmare, având în vedere principiile generale stabilite la punctul 68, Comisia consideră că ajutoarele pentru investiții pentru construirea, modernizarea și/sau reînnoirea liniilor de garare private reprezintă un instrument adecvat ⁽¹³⁸⁾ pentru a spori transferul modal prin conexiuni pe primul/ultimul kilometru prin intermediul liniilor de garare private.

Efectul stimulat al ajutorului

150. Ajutoarele ar trebui să stimuleze construirea, modernizarea și/sau reînnoirea liniilor de garare private. Comisia consideră că ajutoarele au un efect stimulat dacă principiile generale stabilite la punctele 69 și 70 sunt respectate, iar proiectul care beneficiază de ajutor ar avea un deficit de finanțare în absența ajutorului.

Proportionalitate

151. În conformitate cu principiile generale stabilite la punctele 71-74, ajutoarele pentru investiții în linii de garare private sunt considerate proporționale dacă valoarea ajutoarelor nu depășește cea mai mică dintre următoarele valori: (i) deficitul de finanțare al proiectului, în comparație cu scenariul contrafactual în absența ajutorului ⁽¹³⁹⁾ (care, în absența unor dovezi contrare, se presupune că este transportul rutier) și (ii) costurile eligibile ale investiției.
152. Costurile eligibile constau în costurile de investiții în active corporale (fixe și mobile) și necorporale legate direct de construirea, modernizarea și/sau reînnoirea liniei de garare private pentru ca aceasta să devină operațională sau pentru a o menține în funcțiune. Costurile eligibile pot include studiile pregătitoare conexe, cum ar fi studiile de fezabilitate și cele topologice, precum și costurile de planificare și instalare. Platformele de încărcare/descărcare și echipamentele utilizate pentru încărcarea/descărcarea trenurilor pe situl utilizatorului (utilizatorilor) dedicat (dedicați) nu se pot include în costurile eligibile.
153. În ceea ce privește schemele de ajutoare, statele membre ar trebui să se angajeze să efectueze analiza deficitului de finanțare prevăzută la punctele 71-74 pentru fiecare proiect care beneficiază de sprijin în cadrul schemei. În acest scop, în notificarea oricărei scheme de ajutoare planificate, statul membru trebuie să descrie cel puțin categoriile de proiecte care beneficiază de ajutor, categoriile specifice de costuri eligibile acceptate

garare private. Acest lucru ar putea fi valabil, de exemplu, în cazul în care întreprinderile feroviare întrerup serviciile de legătură relevante în zona în care se află întreprinderea.

⁽¹³⁸⁾ În ceea ce privește forma ajutoarelor, în practica sa decizională anterioară privind ajutoarele care răspund necesităților de coordonare a transporturilor, Comisia nu a ridicat obiecții cu privire la ajutoarele sub formă de granturi directe (a se vedea Decizia Comisiei din 17 decembrie 2020 în cazul SA.58570, Germania, *Orientări privind construirea, extinderea, reactivarea și înlocuirea căilor ferate de garare și a infrastructurii conexe*) (JO C 25, 22.1.2021, p. 1).

⁽¹³⁹⁾ Pentru analiza deficitului de finanțare, orice măsură de ajutor de stat existentă sau preconizată, cum ar fi ajutoarele de exploatare și/sau alte tipuri de ajutoare pentru investiții, ar trebui luată în considerare pentru a estima deficitul de finanțare.

[cum ar fi costurile de achiziție de active corporale (fixe și mobile) și necorporale], metodologia de calculare a deficitului de finanțare și CMPC maxim care trebuie aplicat.

154. În cazul ajutoarelor ad-hoc ⁽¹⁴⁰⁾, în conformitate cu principiile generale stabilite la punctele 71-74, statul membru trebuie întotdeauna: (a) să furnizeze o cuantificare detaliată a deficitului de finanțare la nivel de proiect, susținută de documentația internă a beneficiarului contemporană cu procesul decizional, de exemplu, prezentări ale conducerii sau planuri de afaceri interne și (b) să aplice un mecanism de monitorizare și de recuperare *ex post* adecvat pentru a se asigura că ajutoarele nu depășesc limitele prevăzute la punctul 151.

Evitarea efectelor negative nedorite asupra concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre

155. Pentru a se asigura că ajutoarele nu aduc atingere intereselor generale ale Uniunii prin crearea unor denaturări nejustificate ale concurenței și ale schimburilor comerciale, ajutoarele pentru investiții pentru construirea, modernizarea și reînnoirea liniilor de garare private trebuie acordate în conformitate cu principiile generale stabilite la punctele 75 și 76.
156. Ajutoarele ar trebui, în principiu, să fie acordate sub formă de scheme de ajutoare, deoarece este probabil ca acestea să aibă un efect de denaturare mai limitat asupra concurenței și a schimburilor comerciale decât ajutoarele ad-hoc.
157. În cazuri excepționale justificate în mod corespunzător, Comisia poate să constate că ajutoarele ad-hoc pentru liniile de garare private nu denaturează în mod nejustificat concurența și schimburile comerciale. În cadrul justificării unui caz excepțional, un stat membru trebuie să furnizeze cel puțin următoarele două elemente:
- a) calcule care indică o reducere semnificativ mai mare a costurilor externe pe unitate de ajutor prin intermediul ajutoarelor ad-hoc decât în cadrul unei scheme de ajutoare, însoțite de o explicație detaliată a motivelor pentru această reducere a costurilor externe, furnizând surse pentru toate datele și ipotezele subiacente;
 - b) o demonstrație, susținută de documente precum studii și rapoarte sectoriale, a faptului că o anumită disfuncționalitate a pieței afectează beneficiarul ales, dar nu afectează deloc sau afectează doar într-o măsură mult mai limitată alte întreprinderi din statul membru.

4.2.2.3 Ajutoare pentru achiziționarea de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare

158. Prezentele orientări prevăd norme specifice privind ajutoarele pentru sprijinirea investițiilor pentru achiziționarea de vehicule (noi sau rulate) pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare, în vederea promovării transferului modal către transportul feroviar și transportul pe căile navigabile interioare.
159. Pentru a se asigura că ajutorul este direcționat către operatorii care au cea mai mare nevoie de el pentru a se stabili pe piață, ajutoarele prevăzute în prezenta secțiune pot fi acordate

⁽¹⁴⁰⁾ În cazuri excepționale justificate în mod corespunzător, în care ajutoarele ad-hoc pentru o linie de garare privată pot fi considerate compatibile cu piața internă în conformitate cu punctul 157.

numai noilor operatori din sectorul feroviar ⁽¹⁴¹⁾, întreprinderilor feroviare care se califică drept IMM-uri, IMM-urilor din sectorul căilor navigabile interioare și operatorilor de leasing din sectorul feroviar și/sau al căilor navigabile interioare, atât timp cât se califică drept IMM-uri.

160. Ajutoarele trebuie să se acorde sub forma unei garanții publice. Garanțiile se pot acorda direct beneficiarilor finali (și anume operatorilor menționați la punctul 159) sau instituțiilor de credit și altor instituții financiare în calitate de intermediari financiari (atât timp cât beneficiarul își păstrează libertatea de alegere a intermediarului financiar). Intermediarul financiar trebuie să fie în măsură să demonstreze statului membru relevant că utilizează un mecanism prin care se asigură că avantajele sunt transferate în cea mai mare măsură posibilă beneficiarilor finali sub forma unor volume mai mari de finanțare, a unor portofolii mai riscante, a unor cerințe mai reduse în materie de garanții reale sau a unor rate ale dobânzii mai scăzute decât în absența unor astfel de garanții publice.
161. Pentru a fi considerate compatibile cu piața internă, ajutoarele pentru achiziționarea de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare trebuie să îndeplinească condițiile de compatibilitate stabilite în prezenta secțiune și în secțiunea 4.1.

Contribuția la necesitățile de coordonare a transporturilor

162. Astfel cum s-a menționat la punctele 21 și 32, atât sectorul transportului feroviar, cât și cel al transportului pe căile navigabile interioare sunt afectate de un nivel scăzut de investiții în vehicule, ceea ce împiedică dezvoltarea deplină a acestor sectoare. În conformitate cu principiile generale stabilite la punctul 66, Comisia consideră că ajutoarele pentru achiziționarea de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare pot promova un transfer modal către un transport terestru durabil, oferind IMM-urilor și întreprinderilor nou-intrate în sectorul feroviar un acces mai convenabil la finanțare pentru achiziționarea de vehicule.
163. Comisia va continua să evalueze compatibilitatea ajutoarelor pentru investiții pentru achiziționarea de vehicule nepoluante (material rulant și nave de navigație interioară) în temeiul *Orientărilor Comisiei din 2022 privind ajutoarele de stat pentru climă, protecția mediului și energie* ⁽¹⁴²⁾.

Necesitatea ajutorului

164. Existența unor parcuri adecvate este necesară pentru a menține competitivitatea transportului feroviar și pe căile navigabile interioare în raport cu alte moduri de transport și, astfel, pentru a promova transferul către moduri de transport terestru durabile. Cu toate acestea, accesul la finanțare pentru achiziționarea de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare reprezintă în prezent o barieră majoră în calea intrării pe piață și/sau a extinderii pentru IMM-urile din sectorul transportului feroviar și al transportului pe căile navigabile interioare pentru întreprinderile nou-intrate în sectorul feroviar.
165. În ceea ce privește transportul feroviar, constrângerile în ceea ce privește capacitatea întreprinderilor feroviare de a achiziționa material rulant sunt în principal financiare, iar

⁽¹⁴¹⁾ Din motive de claritate, întreprinderile nou-intrate în sectorul feroviar pot fi eligibile pentru ajutor pentru achiziționarea de material rulant, chiar dacă nu se califică drept IMM-uri.

⁽¹⁴²⁾ A se vedea nota de subsol (71).

IMM-urile, în special, ar putea să nu aibă acces la credite în condiții concurențiale ⁽¹⁴³⁾. Acest lucru se întâmplă deoarece IMM-urile și întreprinderile nou-intrate se confruntă cu condiții de finanțare mai nefavorabile decât cele puse la dispoziția operatorilor tradiționali, care beneficiază de poziția lor pe piață și, în special atunci când sunt deținute de stat, ar putea să își demonstreze mai ușor bonitatea financiară în fața investitorilor și a băncilor. În mod similar, sectorul transportului pe căile navigabile interioare se confruntă cu o capacitate financiară limitată din cauza faptului că sectorul este format în principal din IMM-uri și întreprinderi familiale, ceea ce le îngreunează angajarea în investiții costisitoare ⁽¹⁴⁴⁾. În acest context, costul tot mai mare al navelor de navigație interioară ⁽¹⁴⁵⁾ reprezintă o barieră semnificativă în calea intrării și/sau a extinderii pe piața transportului pe căile navigabile interioare, în special având în vedere necesitatea unor nave specializate pentru diferite tipuri de mărfuri și rute ⁽¹⁴⁶⁾.

166. Având în vedere principiile generale stabilite la punctul 67, Comisia consideră că ajutoarele pentru achiziționarea de material rulant și de nave sunt necesare pentru a răspunde necesităților de coordonare a transporturilor. Acest lucru se întâmplă deoarece piața nu este în măsură să asigure, în sine, accesul adecvat al IMM-urilor din sectorul transportului feroviar și al transportului pe căile navigabile interioare și al întreprinderilor nou-intrate în sectorul feroviar la finanțare pentru achiziționarea de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare.

Caracterul adecvat al ajutorului

167. În conformitate cu principiile generale stabilite la punctul 68, Comisia consideră că ajutoarele pentru investiții pentru achiziționarea de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare pot fi, în principiu, un instrument adecvat dacă iau forma unor garanții publice. Garanțiile publice pentru împrumuturi pentru o perioadă limitată sunt cel mai adecvat instrument de ajutor pentru restabilirea condițiilor de concurență echitabile între IMM-uri și întreprinderile nou-intrate, pe de o parte, și marii operatori tradiționali, pe de altă parte, în ceea ce privește accesul la finanțare pentru achiziționarea de vehicule. Astfel de garanții sunt menite să permită beneficiarilor lor să beneficieze de condiții de creditare pe piață mai asemănătoare cu cele de care beneficiază în mod normal operatorii tradiționali.
168. Comisia consideră că ajutoarele pentru investiții pentru achiziționarea de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare sub formă de garanții publice sunt adecvate pentru a ajuta IMM-urile și întreprinderile nou-intrate în sectorul feroviar să finanțeze costul ridicat al achiziționării de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare, dacă sunt respectate principiile generale stabilite la punctul 68, astfel cum se clarifică la punctul 167.

⁽¹⁴³⁾ *Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings* (Studiu de sprijin pentru evaluarea impactului în vederea reexaminării Liniilor directe comunitare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare), a se vedea nota de subsol (42), secțiunea 4.3.2.

⁽¹⁴⁴⁾ A se vedea nota de subsol (58).

⁽¹⁴⁵⁾ Ca urmare a tendințelor inflaționiste, prețurile oțelului și prețurile altor materiale necesare în domeniul construcțiilor navale au crescut puternic în ultimii ani. Sursă: CCNR Market Observation [Raportul anual pe 2023, 109].

⁽¹⁴⁶⁾ Flota de nave de navigație interioară este formată din trei categorii principale de nave, în funcție de tipul de marfă transportată: nave pentru transportul mărfurilor solide, nave pentru marfă lichidă și împingătoare și remorhere. Fiecare categorie include diferite tipuri de nave, în funcție de clasa de căi navigabile și de condițiile de transport. Sursă: CCNR Market Observation, a se vedea nota de subsol (145).

Efectul stimulativ al ajutorului

169. Ajutoarele ar trebui să stimuleze achiziționarea de vehicule noi sau rulate pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare. Comisia consideră că ajutoarele au un efect stimulativ dacă sunt respectate principiile generale stabilite la punctele 69-70.

Proportionalitate

170. În conformitate cu principiile generale stabilite la punctele 71-74, ajutoarele sub formă de garanții publice pentru achiziționarea de nave de navigație interioară de către IMM-uri și de material rulant de către IMM-uri și/sau de către întreprinderile nou-intrate în sectorul feroviar pot fi considerate transparente și proporționale dacă sunt îndeplinite condițiile cumulative de mai jos:

- a) Garanția se acordă pentru noi împrumuturi individuale în vederea achiziționării de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare.
- b) Valoarea nominală a împrumutului subiacent nu depășește costurile eligibile ale achiziției care beneficiază de ajutor, care includ toate costurile legate de achiziționarea de vehicule noi sau rulate pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare, inclusiv prețul vehiculului, costurile de livrare și costurile studiilor de proiectare, consultanță sau inginerie, cu condiția ca acestea să fie legate de investiție și să facă parte din aceasta.
- c) Acoperirea garanției nu depășește 90 % din împrumutul subiacent.
- d) Garanția se acordă contra unui comision de cel puțin 50 de puncte de bază în cazul în care ratingul de credit suveran al statului membru care acordă garanția este egal cu AAA-A. În caz contrar, statele membre sunt libere să aplice un comision mai mic.
- e) Durata garanției este limitată la maximum 15 ani.

171. Ajutoarele pentru achiziționarea de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare pot fi cumulate cu ajutoare pentru interoperabilitate și/sau ajutoare pentru adaptare tehnică și modernizare, în cazul în care costurile suplimentare nete pentru investițiile în interoperabilitate și/sau investițiile în adaptare tehnică și modernizare sunt excluse din costurile eligibile prevăzute la punctul 170 litera (b)). Costurile suplimentare nete pentru investițiile în interoperabilitate și/sau investițiile în adaptare tehnică și modernizare se calculează ca diferență între, pe de o parte, costul total al achiziționării vehiculului planificat a fi achiziționat și care este echipat cu astfel de investiții și, pe de altă parte, costul total de achiziție în scenariul contrafactual, și anume al unui vehicul care nu este echipat cu investiții în interoperabilitate sau care necesită adaptare tehnică și modernizare.

Evitarea efectelor negative nedorite asupra concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre

172. Pentru a se asigura că ajutoarele nu aduc atingere intereselor generale ale Uniunii prin crearea unor denaturări nejustificate ale concurenței și ale schimburilor comerciale, ajutoarele pentru investiții pentru achiziționarea de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare trebuie acordate în conformitate cu principiile generale stabilite la punctele 75 și 76.

173. Ajutoarele ar trebui, în principiu, să fie acordate sub formă de scheme de ajutoare, deoarece este probabil ca acestea să aibă un efect de denaturare mai limitat asupra concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre decât ajutoarele ad-hoc.
174. Atunci când ajutoarele se referă la achiziționarea de material rulant utilizat pentru prestarea de servicii publice în sectorul transportului feroviar de marfă, statele membre ar trebui să se asigure că:
- a) materialul rulant finanțat din fonduri publice este utilizat numai pe anumite linii deservite în temeiul obligațiilor de serviciu public sau în anumite regiuni, fie pe durata contractului de servicii publice, fie pe o perioadă de cel puțin 10 ani (luându-se în considerare perioada mai lungă);
 - b) în cazul unui transfer al contractului de servicii publice către un alt operator, materialul rulant finanțat din fonduri publice este transferat noului operator la prețul pieței, luând în considerare orice finanțare publică primită de operatorul care iese, pentru achiziționarea respectivului material rulant.

4.2.2.4 Ajutoare pentru interoperabilitate

175. Prezentele orientări prevăd norme specifice privind ajutoarele destinate să promoveze investițiile în tehnologii care asigură fluxuri neîntrerupte de trafic de mărfuri și de călători între rețelele naționale și modurile de transport („ajutoare pentru interoperabilitate”).
176. Ajutoarele pentru interoperabilitate pot sprijini investițiile în active corporale și necorporale, inclusiv studiile de fezabilitate ⁽¹⁴⁷⁾, care contribuie la fluxuri neîntrerupte de trafic („investiții în interoperabilitate”). Investițiile în interoperabilitate pot viza, în special, următoarele tehnologii și activități:
- a) Sistemul european de control al trenurilor (ETCS), viitorul sistem de comunicații mobile feroviare (FRMCS) și conducerea automată a trenurilor (ATO) în cadrul Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS), astfel cum se descrie în legislația secundară a Uniunii ⁽¹⁴⁸⁾;
 - b) cuplarea automată digitală (DAC) ⁽¹⁴⁹⁾;

⁽¹⁴⁷⁾ Studii care vizează evaluarea fezabilității unui transfer modal sau a unui transport multimodal durabil pentru mărfuri sau călători pe rute pentru care o întreprindere recurge în prezent la transportul rutier.

⁽¹⁴⁸⁾ ERTMS este un sistem european unic de semnalizare și control al vitezei, care asigură interoperabilitatea sistemelor feroviare naționale, reducând costurile de achiziționare și întreținere a sistemelor de semnalizare și mărin d viteza trenurilor, capacitatea infrastructurii și nivelul de siguranță în transportul feroviar. ERTMS este alcătuit din ETCS (și anume un sistem de semnalizare în cabină care integrează un sistem de protecție automată a trenurilor), radioul mobil feroviar (RMR), conducerea automată a trenurilor (ATO) și normele de exploatare. A se vedea Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1695 al Comisiei din 10 august 2023 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemele control-comandă și semnalizare ale sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de abrogare a Regulamentului (UE) 2016/919 (JO L 222, 8.9.2023, p. 380). Sistemul RMR utilizat în prezent pentru operațiuni feroviare, și anume Sistemul global de comunicații mobile – căi ferate (GSM-R), se bazează pe specificații care au fost finalizate în urmă cu 20 de ani. Din cauza uzurii tehnologice, este puțin probabil ca sprijinul industrial pentru GSM-R să fie asigurat mult după 2030. FRMCS va succeda GSM-R ca una dintre componentele esențiale ale ERTMS. Acesta va sprijini digitalizarea în sectorul feroviar și inovarea în domeniul serviciilor. [A se introduce trimiterea la legislația secundară relevantă a UE după adoptare].

⁽¹⁴⁹⁾ DAC este o componentă interoperabilă pentru cuplarea și decuplarea automată a materialului rulant într-un tren de marfă atât fizic (de exemplu, conexiune mecanică și linie aeriană pentru frânare), cât și digital (de exemplu, energie electrică și conexiune de date). DAC este un factor care permite crearea unui transport feroviar de marfă european modern și digital. Acest factor este menit să sporească eficiența datorită

- c) adaptarea materialului rulant la diferite sisteme electrice;
 - d) adaptarea materialului rulant la ecartamente diferite;
 - e) adaptarea navelor de navigație interioară pentru a deservi porturile maritime;
 - f) adaptarea navelor de navigație interioară la condițiile de navigație schimbătoare, inclusiv la nivelul scăzut al apelor;
 - g) automatizarea materialului rulant și a navelor de navigație interioară;
 - h) adaptarea vehiculelor pentru transportul unităților de încărcare intermodale;
 - i) tehnologiile-cheie necesare pentru punerea în aplicare a serviciilor de informații fluviale (RIS), cum ar fi platforma privind serviciile de informații fluviale („platforma RIS”) ⁽¹⁵⁰⁾, sistemul de afișare a hărților electronice și de informații pentru navigația interioară („ECDIS interior”), notificările adresate comandanților de nave, sistemul automat de identificare interior („AIS interior”) și raportarea electronică internațională (ERI);
 - j) aplicații telematice și alte programe informatice, în măsura în care acestea contribuie la fluxuri neîntrerupte de trafic, în special sisteme intermodale de identificare, urmărire și trasabilitate, precum și platforme intermodale de schimb de date.
177. Timp de cel puțin cinci ani de la acordarea ajutorului, acordurile contractuale pentru transferul sau utilizarea în schimbul plății activelor finanțate prin ajutorul pentru interoperabilitate ⁽¹⁵¹⁾ trebuie să includă o clauză care să precizeze că investiția care asigură interoperabilitatea activului în cauză a fost finanțată prin ajutor de stat. De asemenea, ele trebuie să menționeze obligațiile corespunzătoare prevăzute la punctul 193 și să indice valoarea ajutorului.
178. Pentru a fi considerate compatibile cu piața internă, ajutoarele pentru interoperabilitate trebuie să îndeplinească condițiile de compatibilitate stabilite în prezenta secțiune și în secțiunea 4.1.

Contribuția la necesitățile de coordonare a transporturilor

179. În conformitate cu principiile generale stabilite la punctul 66, Comisia consideră că ajutoarele pentru interoperabilitate pot promova un transfer modal către un transport terestru durabil prin asigurarea unor fluxuri neîntrerupte de trafic de călători și de mărfuri între rețelele statelor membre și între diferitele moduri de transport. Interconectarea armonioasă a rețelelor și modurilor de transport în întreaga UE permite: (a) transportului feroviar și pe căile navigabile interioare să facă față creșterii traficului vizate de SMDI prin optimizarea utilizării capacității limitate a infrastructurilor de transport feroviar și pe căile navigabile interioare; (b) transportului multimodal să concureze cu adevărat cu modurile de transport unimodale poluante, deoarece permite integrarea armonioasă a lanțurilor de transport și sinergiile dintre diferitele moduri de transport în ceea ce privește

proceselor de automatizare, dar și să asigure o alimentare suficientă cu energie pentru aplicațiile telematice, precum și o comunicare sigură a datelor în întregul tren. *[A se introduce trimiterea la legislația secundară relevantă a UE după adoptare].*

⁽¹⁵⁰⁾ Articolul 1 alineatul (3) litera (hh) din Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2005/44/CE privind serviciile de informații fluviale (RIS) armonizate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul Comunității, COM/2024/33 final, 26.1.2024.

⁽¹⁵¹⁾ Cum ar fi contractele de leasing de material rulant.

infrastructura, fluxurile de informații și procedurile și (c) creșterea traficului transfrontalier.

Necesitatea ajutorului

180. Comisia observă că instalarea și modernizarea sistemelor de interoperabilitate joacă un rol semnificativ în dezvoltarea unor moduri de transport terestru durabile. Cu toate acestea, este un proces costisitor, cu mai multe beneficii publice în comparație cu beneficiile private pentru întreprinderi, în special în faza inițială de implementare. Prin urmare, există puține stimulente pentru investițiile private. Această situație poate fi cauzată, în special, de: (a) implementarea pe scară largă necesară înainte ca beneficiile anumitor tehnologii să se materializeze („dezavantajul primului venit”) ⁽¹⁵²⁾, (b) necesitatea unor investiții paralele din partea diferiților actori (de exemplu, administratorul infrastructurii și întreprinderile feroviare) și la nivel transfrontalier și (c) beneficiile private limitate care rezultă din investiții în comparație cu beneficiile publice (de exemplu, siguranța).
181. Având în vedere principiile generale stabilite la punctul 67, Comisia consideră că ajutoarele pentru interoperabilitate sunt necesare pentru a răspunde necesităților de coordonare a transporturilor. Acest lucru se întâmplă deoarece piața nu este în măsură să implementeze, în sine, în mod suficient, tehnologii care să contribuie la fluxuri neîntrerupte de trafic ⁽¹⁵³⁾.

Caracterul adecvat al ajutorului

182. În conformitate cu principiile generale enunțate la punctul 68, Comisia consideră că ajutoarele pentru interoperabilitate pot fi, în principiu, un instrument adecvat ⁽¹⁵⁴⁾ pentru promovarea tehnologiilor care permit fluxuri neîntrerupte de trafic de mărfuri și/sau de călători între rețelele naționale și/sau modurile de transport, în special în absența unor măsuri de reglementare care să impună introducerea aceluiași tehnologii. Ajutoarele pentru interoperabilitate nu sunt adecvate în cazul în care există măsuri de reglementare care impun introducerea aceluiași tehnologii într-un moment similar cu cel planificat a fi realizat prin utilizarea acestor ajutoare.

⁽¹⁵²⁾ Majoritatea tehnologiilor și activităților menționate la punctul 176 se caracterizează prin faptul că beneficiile lor pot fi obținute pe deplin numai dacă se atinge un nivel critic de implementare sincronizată. Din cauza costurilor de investiții inițiale ridicate, costurile directe sunt în prezent mai mari pentru operatori decât economiile realizate în urma tranziției către aceste tehnologii.

⁽¹⁵³⁾ *Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings* (Studiu de sprijin pentru evaluarea impactului în vederea reexaminării Liniilor directoare comunitare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare), a se vedea nota de subsol (42), secțiunea 4.5.4.

⁽¹⁵⁴⁾ În ceea ce privește forma ajutoarelor, în practica sa decizională anterioară privind ajutoarele care răspund necesităților de coordonare a transporturilor, Comisia nu a ridicat obiecții cu privire la ajutoarele sub formă de granturi directe (a se vedea *ex multis* Decizia Comisiei din 26 mai 2023 în cazul SA.102707, Italia, *Schema italiană de sprijinire a modernizării materialului rulant cu echipamente ERTMS*) (JO C 266, 28.7.2023, p. 4); și Decizia Comisiei din 5 noiembrie 2019 în cazul SA.55451, Țările de Jos, *Sprijin pentru modernizarea ERTMS* (JO C 59, 21.2.2020, p. 1). Ajutoarele sub formă de granturi directe le permit beneficiarilor să își reducă costurile de investiții inițiale (costuri aferente prototipurilor, pierderi de venituri în timpul imobilizării materialului rulant, investiția în interoperabilitate în sine) care, în condiții normale de piață, sunt dificil de recuperat, în special atunci când investiția devine profitabilă numai sub rezerva unei implementări pe scară largă a acestor tehnologii, care poate dura mai mult decât durata de viață a activului.

Efectul stimulativ al ajutorului

183. Ajutoarele ar trebui să stimuleze investițiile în tehnologii care asigură fluxuri neîntrerupte de trafic de mărfuri și de călători între rețele naționale diferite și moduri de transport diferite. În conformitate cu principiile generale stabilite la punctele 69 și 70, pentru ca ajutoarele pentru interoperabilitate să aibă un efect stimulativ, trebuie îndeplinite condițiile cumulative de mai jos:
- a) beneficiarul a solicitat ajutorul înainte de începerea lucrărilor la proiectul de investiție;
 - b) lucrările la proiectul de investiție trebuie să fie finalizate cu cel puțin un an înainte de data la care investiția care beneficiază de sprijin devine obligatorie la nivelul UE.
184. Comisia consideră că ajutoarele au un efect stimulativ dacă sunt respectate principiile generale stabilite la punctele 69 și 70, astfel cum se clarifică la punctul 183. Ajutoarele acordate pentru acoperirea costurilor legate de respectarea standardelor UE nu au, în principiu, niciun efect stimulativ.

Proporționalitate

185. În conformitate cu principiile generale stabilite la punctele 71-74, în principiu, ajutoarele pot fi considerate proporționale dacă nu depășesc 50 % din costurile eligibile.
186. Costurile eligibile sunt:
- a) toate costurile necesare sau auxiliare realizării investițiilor în interoperabilitate; în funcție de tipul de investiție, aceste costuri pot include costurile de achiziționare și instalare a tehnologiei relevante⁽¹⁵⁵⁾, costurile de gestionare a proiectului și costurile de livrare⁽¹⁵⁶⁾;
 - b) costurile aferente studiilor, testării și aprobării, precum și instalațiilor-pilot și prototipurilor și
 - c) costurile legate de modernizarea unei tehnologii instalate anterior.
187. În ceea ce privește investițiile pentru interoperabilitate legate de ERTMS, astfel cum este definit la punctul 176 litera (a)), costurile legate de integrarea funcțiilor Sistemului Global de Navigație prin Satelit European (EGNSS) în ERTMS ar trebui să fie eligibile pentru sprijin. Costurile legate de GSM-R nu sunt eligibile pentru sprijin.
188. În ceea ce privește investițiile în interoperabilitate în vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare a căror achiziție este planificată, costurile eligibile trebuie să se limiteze la costurile suplimentare nete pentru interoperabilitate⁽¹⁵⁷⁾. Aceste costuri se calculează ca diferență între, pe de o parte, costul total al achiziționării vehiculului pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare a cărui achiziție este planificată și care este echipat cu astfel de investiții și, pe de altă parte, costul total al achiziționării aceluiași vehicul sau a unuia similar fără investiții în interoperabilitate în scenariul contrafactual.

⁽¹⁵⁵⁾ Tehnologia relevantă poate fi achiziționată nouă sau folosită.

⁽¹⁵⁶⁾ Din motive de claritate, costurile de întreținere nu sunt eligibile pentru sprijin.

⁽¹⁵⁷⁾ Cu condiția ca acestea să nu fie deja acoperite de o altă formă de ajutor, în special de ajutoarele prevăzute în secțiunea 4.2.2.3.

189. În mod excepțional, ajutoarele pentru tehnologiile enumerate la punctul 176 literele (a) și (b)) pot fi considerate proporționale dacă nu depășesc 80 % din costurile eligibile. Acest lucru se datorează faptului că tehnologiile respective sunt afectate în special de probleme de coordonare în etapa de implementare și produc beneficii externe semnificative care nu pot fi internalizate.
190. În funcție de caracteristicile specifice ale măsurii, statul membru poate demonstra, de asemenea, pe baza unei analize a deficitului de finanțare în conformitate cu principiile generale prevăzute la punctele 71-74, că este necesară o intensitate mai mare a ajutorului. În acest caz, Comisia va considera că ajutorul este proporțional dacă valoarea ajutorului per beneficiar este limitată la minimumul necesar pentru realizarea investiției (și anume dacă ajutorul corespunde deficitului de finanțare necesar pentru îndeplinirea obiectivului măsurii de ajutor, în comparație cu scenariul contrafactual în absența ajutorului). În orice caz, ajutorul nu poate depăși 100 % din costurile eligibile.

evitarea efectelor negative nedorite asupra concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre

191. Pentru a se asigura că ajutoarele nu aduc atingere intereselor generale ale Uniunii prin crearea unor denaturări nejustificate ale concurenței și ale schimburilor comerciale, ajutoarele pentru interoperabilitate trebuie acordate în conformitate cu principiile generale stabilite la punctele 75 și 76.
192. Ajutoarele ar trebui, în principiu, să fie acordate sub formă de scheme de ajutoare, deoarece este probabil ca acestea să aibă un efect de denaturare mai limitat asupra concurenței și a schimburilor comerciale decât ajutoarele ad-hoc.
193. În plus, în ceea ce privește materialul rulant și navele de navigație interioară, beneficiarul ajutoarelor, precum și orice proprietar sau deținător ulterior al materialului rulant sau al navei de navigație interioară care beneficiază de investiția sprijinită trebuie să le mențină înregistrate în registrul național relevant al oricărui stat membru și/sau într-un registru european al vehiculelor relevant timp de cinci ani de la realizarea investiției.

4.2.2.5 Ajutoare pentru adaptare tehnică și modernizare

194. Prezentele orientări prevăd norme specifice pentru sprijinirea investițiilor în active corporale și necorporale pentru adaptarea tehnică sau modernizarea materialului rulant, a navelor de navigație interioară și a echipamentelor pentru transportul multimodal durabil.
195. Ar putea fi sprijinite, în special, următoarele activități și tehnologii:
- a) modernizarea și/sau recondiționarea materialului rulant;
 - b) modernizarea și/sau recondiționarea navelor de navigație interioară, de exemplu, pentru a îmbunătăți hidrodinamica și eficiența;
 - c) modernizarea și/sau recondiționarea echipamentelor pentru transportul multimodal durabil;
 - d) adaptarea tehnică a navelor de navigație interioară la noile tipuri de mărfuri;
 - e) aplicațiile telematice și alte programe informatice care nu intră sub incidența secțiunii 4.2.2.4 din prezentele orientări, cum ar fi sistemele care furnizează

călătorilor informații exclusiv în cadrul unui singur mod de transport sau sistemele digitale de rezervare și plată care nu contribuie la fluxuri neîntrerupte de trafic;

- f) sisteme logistice, cum ar fi programele informatice de optimizare a încărcăturii;
 - g) programe informatice de prognoză a traficului (ora estimată a plecării/ora estimată a sosirii) și programe informatice de optimizare a rutelor.
196. Timp de cel puțin cinci ani de la acordarea ajutorului, acordurile contractuale pentru transferul sau utilizarea în schimbul unei plăți a activelor finanțate prin ajutorul pentru adaptarea tehnică și modernizarea materialului rulant, a navelor de navigație interioară și a echipamentelor pentru transportul multimodal durabil ⁽¹⁵⁸⁾ trebuie să includă o clauză care să precizeze că adaptarea sau modernizarea activului în cauză a fost finanțată prin ajutor de stat și care să indice valoarea ajutorului.
197. Pentru a fi considerate compatibile cu piața internă, ajutoarele pentru adaptarea tehnică și modernizarea materialului rulant, a navelor de navigație interioară și a echipamentelor pentru transportul multimodal durabil trebuie să îndeplinească condițiile de compatibilitate stabilite în prezenta secțiune și în secțiunea 4.1.

Contribuția la necesitățile de coordonare a transporturilor

198. În conformitate cu principiile generale stabilite la punctul 66, Comisia consideră că ajutoarele pentru adaptarea tehnică și modernizarea materialului rulant, a navelor de navigație interioară și a echipamentelor pentru transportul multimodal durabil pot promova un transfer modal către un transport terestru durabil. Adaptarea tehnică permite ca transportul terestru durabil să se adapteze la cererea de noi tipuri de servicii de transport de călători și de mărfuri și să se dezvolte în domeniile în care acesta are cel mai mare potențial de creștere, cum ar fi transportul de mărfuri supradimensionate, grele sau periculoase și transportul de călători peste noapte. În schimb, modernizarea sporește siguranța, securitatea, fiabilitatea și calitatea transportului terestru durabil. Adaptarea tehnică și modernizarea contribuie, de asemenea, la utilizarea optimă și eficientă din punctul de vedere al costurilor a materialului rulant, a navelor de navigație interioară și a echipamentelor existente pentru un transport multimodal durabil.
199. Comisia va continua să evalueze compatibilitatea ajutoarelor pentru investiții în vehicule nepoluante (material rulant și nave de navigație interioară) în temeiul *Orientărilor Comisiei din 2022 privind ajutoarele de stat pentru climă, protecția mediului și energie* ⁽¹⁵⁹⁾. În aceeași ordine de idei, ajutoarele pentru investiții pentru reducerea zgomotului generat de transportul feroviar nu fac obiectul prezentelor orientări, dar sunt reglementate de *Orientările din 2022 privind ajutoarele de stat pentru climă, protecția mediului și energie* (cu norme specifice privind ajutoarele pentru prevenirea sau reducerea poluării, altele decât gazele cu efect de seră).

Necesitatea ajutorului

200. Adaptarea tehnică și modernizarea materialului rulant, a navelor de navigație interioară și a echipamentelor pentru transportul multimodal durabil permite acestor produse să își păstreze cel mai înalt nivel de valoare și utilitate. Aceste tipuri de investiții nu numai că sprijină competitivitatea transportului terestru durabil, ci permit și dezvoltarea unei piețe de ocazie, contribuind la promovarea transferului către moduri de transport terestru

⁽¹⁵⁸⁾ Cum ar fi contractele de leasing de material rulant.

⁽¹⁵⁹⁾ A se vedea nota de subsol (71).

durabile. Adaptarea tehnică și modernizarea ar putea fi foarte costisitoare, deoarece materialul rulant, navele de navigație interioară și echipamentele pentru transportul multimodal durabil nu pot fi utilizate pe durata intervenției, ceea ce duce la reduceri semnificative ale veniturilor. În plus, unele tipuri de investiții în adaptare tehnică și modernizare necesită dezvoltarea unui prototip pentru a înțelege schimbările structurale necesare pentru implementarea tehnologiei în funcție de tipul de vehicul sau de echipament pentru transportul multimodal durabil. Aceste costuri (costul prototipului și costul modernizării) depășesc adesea valoarea articolului modernizat ⁽¹⁶⁰⁾.

201. Având în vedere principiile generale stabilite la punctul 67, Comisia consideră că ajutoarele pentru adaptarea tehnică și modernizarea materialului rulant, a navelor de navigație interioară și a echipamentelor pentru transportul multimodal durabil pot fi necesare pentru a răspunde necesităților de coordonare a transporturilor, în măsura în care piața nu asigură, în sine, un nivel suficient de investiții în adaptarea tehnică și modernizarea în sprijinul competitivității transportului terestru durabil.

Caracterul adecvat al ajutorului

202. În conformitate cu principiile generale stabilite la punctul 68, Comisia consideră că ajutoarele pentru investiții pentru adaptarea tehnică și modernizarea materialului rulant, a navelor de navigație interioară și a echipamentelor pentru transportul multimodal durabil pot fi, în principiu, un instrument adecvat ⁽¹⁶¹⁾. Aceste ajutoare asigură un nivel adecvat de investiții în adaptare tehnică și modernizare în sprijinul competitivității transportului terestru durabil, în special în absența unor măsuri de reglementare care să impună introducerea aceluiași tehnologii. Ajutoarele pentru adaptare tehnică și modernizare nu sunt adecvate pentru punerea în aplicare a măsurilor de reglementare care impun introducerea aceluiași tehnologii într-un moment similar cu cel prevăzut a fi realizat prin utilizarea acestor ajutoare.

Efectul stimulat al ajutorului

203. Ajutoarele ar trebui să stimuleze investițiile în adaptarea tehnică și modernizarea materialului rulant, a navelor de navigație interioară și a echipamentelor pentru transportul multimodal durabil. Pentru a avea un efect stimulat, ajutoarele nu trebuie să finanțeze investiții care sunt necesare pentru respectarea unui standard al UE sau trebuie să finanțeze investiții care permit respectarea unui standard al UE cu mult înainte de data intrării în vigoare obligatorii a standardului la nivelul UE. În conformitate cu principiile generale stabilite la punctele 69 și 70, pentru ca ajutoarele să aibă un efect stimulat, trebuie îndeplinite condițiile cumulative de mai jos:

- a) beneficiarul a solicitat ajutorul înainte de începerea lucrărilor la proiectul de investiție;

⁽¹⁶⁰⁾ *Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings* (Studiu de sprijin pentru evaluarea impactului în vederea reexaminării Liniilor directe comunitare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare), a se vedea nota de subsol (42), secțiunea 3.5.

⁽¹⁶¹⁾ În ceea ce privește forma ajutoarelor, în practica sa decizională anterioară privind ajutoarele care răspund necesităților de coordonare a transporturilor, Comisia nu a ridicat obiecții cu privire la ajutoarele sub formă de granturi directe (a se vedea Decizia Comisiei din 1 iulie 2021 în cazul SA.57137, Germania, *Schemă de ajutoare de stat pentru modernizarea flotei de nave de navigație interioară*) (JO C 317, 6.8.2021, p. 1). Ajutoarele sub formă de granturi directe le permit beneficiarilor să își reducă costurile de investiții inițiale (costuri aferente prototipurilor, pierderi de venituri în timpul imobilizării materialului rulant, investiția în interoperabilitate în sine) care, în condiții normale de piață, sunt dificil de recuperat.

- b) lucrările la proiectul de investiție trebuie să fie finalizate cu cel puțin un an înainte de data la care investiția care beneficiază de sprijin devine obligatorie la nivelul UE.
204. Comisia consideră că ajutoarele au un efect stimulator dacă sunt respectate principiile generale stabilite la punctele 69 și 70, astfel cum se clarifică la punctul 203.

Proportionalitate

205. În conformitate cu principiile generale stabilite la punctele 71-74, în principiu, ajutoarele pot fi considerate proporționale dacă nu depășesc 20 % din costurile eligibile.
206. Costurile eligibile sunt:
- a) toate costurile necesare sau auxiliare realizării investițiilor eligibile; în funcție de tipul de investiție, aceste costuri pot include costurile necesare pentru achiziționarea și instalarea tehnologiei relevante, costurile de gestionare a proiectului și costurile de livrare ⁽¹⁶²⁾;
 - b) costurile aferente studiilor, testării și aprobării, precum și instalațiilor-pilot și prototipurilor și
 - c) costurile legate de modernizarea unei tehnologii instalate anterior.
207. În funcție de caracteristicile specifice ale măsurii, statul membru poate demonstra, de asemenea, pe baza unei analize a deficitului de finanțare, astfel cum se prevede la punctele 71-74, că este necesară o intensitate mai mare a ajutorului. În acest caz, Comisia va considera că ajutorul este proporțional dacă valoarea ajutorului per beneficiar este limitată la suma necesară pentru realizarea investiției (și anume dacă ajutorul corespunde deficitului de finanțare necesar pentru îndeplinirea obiectivului măsurii de ajutor, în comparație cu scenariul contrafactual în absența ajutorului). În orice caz, ajutorul nu poate depăși 100 % din costurile eligibile.
208. În ceea ce privește investițiile în adaptarea tehnică și modernizarea vehiculelor pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare a căror achiziție este planificată, costurile eligibile trebuie să se limiteze la costurile suplimentare nete pentru adaptare tehnică și modernizare ⁽¹⁶³⁾. Aceste costuri se calculează ca diferență între, pe de o parte, costul total al achiziționării vehiculului pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare a cărui achiziție este planificată și care este echipat cu astfel de investiții și, pe de altă parte, costul total al achiziționării aceluiași vehicul sau a unui similar fără investiții în adaptare tehnică și modernizare în scenariul contrafactual.

Evitarea efectelor negative nedorite asupra concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre

209. Pentru a se asigura că ajutoarele nu aduc atingere intereselor generale ale Uniunii prin crearea unor denaturări nejustificate ale concurenței și ale schimburilor comerciale, ajutoarele pentru investiții pentru adaptare tehnică și modernizare trebuie acordate în conformitate cu principiile generale stabilite la punctele 75 și 76.

⁽¹⁶²⁾ Din motive de claritate, costurile de întreținere nu sunt eligibile pentru sprijin.

⁽¹⁶³⁾ Cu condiția ca acestea să nu fie deja acoperite de o altă formă de ajutor, în special de ajutoarele prevăzute în secțiunea 4.2.2.3.

210. Ajutoarele ar trebui, în principiu, să fie acordate sub formă de scheme de ajutoare, deoarece este probabil ca acestea să aibă un efect de denaturare mai limitat asupra concurenței decât ajutoarele ad-hoc.

5. AJUTOARE CARE REPREZINTĂ COMPENSAREA ANUMITOR OBLIGAȚII INERENTE NOȚIUNII DE SERVICIU PUBLIC ÎN SECTORUL TRANSPORTULUI FEROVIAR DE MARFĂ

5.1 Dispoziții generale

211. Articolul 93 din TFUE prevede compatibilitatea ajutoarelor de stat care reprezintă compensarea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public. În acest context, articolul 14 din tratat și Protocolul nr. 26 privind SIEG, anexat la tratat, stabilesc principiile generale ale modului în care statele membre definesc și furnizează SIEG. În conformitate cu Protocolul nr. 26, autoritățile naționale, regionale și locale joacă un rol esențial și dețin ample competențe discreționare în ceea ce privește furnizarea, punerea în funcțiune și organizarea serviciilor de interes economic general, într-un mod care să răspundă cât mai bine nevoilor utilizatorilor. Specificarea unei obligații de serviciu public poate fi repusă în discuție de Comisie numai în cazul unei erori vădite în exercitarea puterii de apreciere a statelor membre ⁽¹⁶⁴⁾. Cu toate acestea, competența statelor membre de a defini SIEG nu este nelimitată și nu poate fi exercitată în mod arbitrar în scopul exclusiv de a sustrage un sector anume de la aplicarea normelor de concurență ⁽¹⁶⁵⁾.
212. În Comunicarea privind SIEG ⁽¹⁶⁶⁾, care se aplică și sectorului transportului feroviar de marfă, Comisia a clarificat condițiile în care compensația pentru obligația de serviciu public trebuie considerată ajutor de stat.
213. În plus, Regulamentul privind aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat în cazul ajutoarelor *de minimis* acordate întreprinderilor care prestează SIEG ⁽¹⁶⁷⁾ se aplică și sectorului transportului feroviar de marfă. În regulamentul, Comisia a stabilit condițiile în care se consideră că sumele mici ale compensației pentru obligația de serviciu public nu afectează schimburile comerciale dintre statele membre și/sau nu denaturează sau amenință să denatureze concurența. În aceste condiții, compensația nu intră în domeniul de aplicare al articolului 107 alineatul (1) din tratat.
214. În cazul în care statele membre doresc să stabilească măsuri care reprezintă compensarea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public în sectorul transportului feroviar de marfă care nu îndeplinesc condițiile stabilite în hotărârea *Altmark* ⁽¹⁶⁸⁾ și constituie ajutor de stat, acestea trebuie să notifice măsurile respective Comisiei în conformitate cu articolul 108 alineatul (3) din tratat.
215. Prezentele orientări stabilesc condițiile în care ajutorul de stat care reprezintă compensarea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public în sectorul transportului feroviar de marfă poate fi considerat compatibil cu piața internă în temeiul

⁽¹⁶⁴⁾ Hotărârea din 29 noiembrie 2018, ARFEA/Comisia Europeană, T-720/16, EU:T:2018:853, punctul 88; Hotărârea din 24 noiembrie 2020, Viasat Broadcasting UK Ltd, C-445/19, EU:C:2020:952, punctul 33.

⁽¹⁶⁵⁾ Hotărârea din 12 februarie 2008, BUPA și alții/Comisia Europeană, T-289/03, EU:T:2008:29, punctul 168.

⁽¹⁶⁶⁾ A se vedea nota de subsol (36).

⁽¹⁶⁷⁾ A se vedea nota de subsol (99).

⁽¹⁶⁸⁾ Hotărârea din 24 iulie 2003, *Altmark Trans*, C-280/00, EU:C:2003:415. A se vedea punctul 42 și următoarele din Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general [a se vedea nota de subsol (36)].

articolului 93 din tratat ⁽¹⁶⁹⁾). Deși Cadrul privind SIEG ⁽¹⁷⁰⁾ nu se aplică sectorului transportului terestru, în evaluarea compatibilității, Comisia va ține seama de condițiile prevăzute în secțiunile 2.2-2.10 din Cadrul privind SIEG ⁽¹⁷¹⁾, adaptate la particularitățile sectorului transportului feroviar de marfă, astfel cum se prevede în prezentul capitol.

5.2 Serviciul autentic de interes economic general

216. Ajutoarele trebuie să se acorde pentru un SIEG autentic și corect definit. Aceasta înseamnă că serviciile de transport de mărfuri pot fi calificate drept SIEG numai atunci când statul membru în cauză stabilește că există o nevoie reală de astfel de servicii și că această nevoie reală nu este satisfăcută de piață sau nu este satisfăcută suficient.
217. În ceea ce privește definiția unui SIEG autentic, statul membru în cauză trebuie să stabilească faptul că serviciul de transport feroviar de marfă are caracteristici speciale în comparație cu cele ale serviciilor comerciale, în cazul în care astfel de servicii există pe piață. În această privință, Comisia a clarificat faptul că statele membre nu pot impune obligații specifice de serviciu public serviciilor care sunt deja furnizate sau care pot fi furnizate în mod satisfăcător de întreprinderi care își desfășoară activitatea în condiții normale de piață și în condiții – precum prețul, caracteristicile obiective privind calitatea, continuitatea și accesul la serviciu – compatibile cu interesul public, astfel cum este definit de statul membru ⁽¹⁷²⁾.
218. Statele membre ar trebui să demonstreze că serviciul specific este în interesul societății în ansamblu ⁽¹⁷³⁾ și că au acordat o atenție corespunzătoare necesităților de serviciu public sprijinite, printr-o consultare publică sau prin alte instrumente adecvate, pentru a ține seama de interesele utilizatorilor și ale furnizorilor ⁽¹⁷⁴⁾. Potrivit instanțelor UE, lipsa unor dovezi, furnizate de statul membru, care să ateste că aceste criterii sunt îndeplinite (și anume că domeniul de aplicare al obligației de serviciu public este necesar și proporțional cu o nevoie reală de serviciu public) sau nerespectarea acestora ar putea constitui o eroare vădită de apreciere pe care Comisia trebuie să o ia în considerare ⁽¹⁷⁵⁾.
219. Având în vedere cele de mai sus, atunci când verifică dacă domeniul de aplicare al obligației de serviciu public este necesar și proporțional cu o nevoie reală de serviciu public în sectorul transportului feroviar de marfă, Comisia va verifica dacă autoritatea competentă a evaluat cumulativ: (i) nevoile de transport în cauză pe baza obiectivului public urmărit de statul membru în cauză (și anume existența unei nevoi reale de serviciu public), (ii) măsura în care forțele pieței ar putea satisface singure aceste nevoi (și anume existența unei disfuncționalități a pieței) și (iii) măsurile alternative care ar putea răspunde aceluiași nevoi, dar care denaturează mai puțin concurența și schimburile comerciale.

⁽¹⁶⁹⁾ Articolul 93 din tratat nu conține niciun echivalent al articolului 106 alineatul (2) a doua teză din tratat, în temeiul căruia dezvoltarea schimburilor comerciale nu trebuie să fie afectată într-o măsură care contravine intereselor UE. Cu toate acestea, Curtea a precizat deja că, atunci când evaluează o măsură de ajutor în temeiul articolului 93 din tratat, Comisia trebuie să verifice dacă ajutorul nu pune în pericol interesele generale ale UE; a se vedea Hotărârea din 12 octombrie 1978, *Comisia/Belgia*, 156/77, menționată la nota de subsol (30), punctul 10.

⁽¹⁷⁰⁾ A se vedea nota de subsol (70).

⁽¹⁷¹⁾ A se vedea nota de subsol (70).

⁽¹⁷²⁾ Punctul 13 din Cadrul privind SIEG, a se vedea nota de subsol (70).

⁽¹⁷³⁾ A se vedea Decizia Comisiei din 24 noiembrie 2023 în cazul SA.32953, Italia, *Măsuri de ajutor de stat pentru Trenitalia SpA* (nepublicată încă în JO), considerentele 443-445.

⁽¹⁷⁴⁾ Punctul 14 din Cadrul privind SIEG, a se vedea nota de subsol (70).

⁽¹⁷⁵⁾ Hotărârea din 1 martie 2017, *Franța/Comisia*, T-366/13, EU:T:2017:135, punctul 105.

220. Atunci când evaluează cererea de transport, autoritățile competente pot lua în considerare nu numai cererea existentă, ci și cererea potențială din partea utilizatorilor (în special atunci când cererea preconizată respectivă poate rezulta în mod rezonabil din urmărirea obiectivelor de politică, precum promovarea conectivității transportului durabil sau coeziunea socială). Evaluarea *ex ante* a cererii pentru un serviciu de transport public poate fi efectuată prin diferite metode, cum ar fi, de exemplu, utilizarea datelor istorice, sondaje reprezentative sau consultarea publică a utilizatorilor pentru a identifica așteptările acestora din partea serviciilor publice.
221. Evaluarea ofertei de pe piață ar trebui, în principiu, să includă consultarea operatorilor cu privire la interesul lor de a oferi serviciile relevante prin intermediul serviciilor cu acces liber și evaluarea rezultatelor acestora. Operatorii de pe piață pot fi consultați, de exemplu, cu privire la natura, volumul și frecvența serviciilor pe care le prestează deja sau pe care intenționează să le presteze în zona geografică în cauză sau cu privire la nivelul tarifelor pe care le aplică sau intenționează să le aplice. În cazul în care un operator de pe piață prestează servicii comerciale sau preconizează ori anunță că va lansa servicii comerciale într-un termen rezonabil de scurt [de exemplu, în sectorul feroviar, în cazul în care operatorul a informat organismul de reglementare și administratorul de infrastructură cu privire la intenția sa de a lansa serviciul în temeiul articolului 38 alineatul (4) din Directiva privind spațiul feroviar unic european ⁽¹⁷⁶⁾], autoritățile competente ar trebui să țină seama de aceste servicii atunci când definesc domeniul de aplicare al obligațiilor de serviciu public, cu excepția cazului în care există motive obiective pentru a nu face acest lucru. Pentru a preveni excluderea ofertei comerciale, serviciile pentru care nu există o disfuncționalitate demonstrată a pieței nu pot intra sub incidența obligației de serviciu public.
222. Atunci când analizează dacă obligațiile de serviciu public prevăzute într-un contract de servicii publice denaturează cel mai puțin concurența și schimburile comerciale, autoritatea competentă ar trebui să ia în considerare măsuri alternative în conformitate cu dreptul Uniunii. De exemplu, dacă principalul obiectiv de interes public urmărit de măsură este reducerea impactului transportului de mărfuri asupra mediului (de exemplu, deoarece piețele vizate de măsură sunt deja deservite de moduri de transport mai poluante), autoritatea competentă ar trebui să explice motivul pentru care același rezultat nu poate fi obținut prin măsuri de coordonare a transporturilor care denaturează mai puțin concurența (de exemplu, sub forma schemelor de ajutoare pentru investiții și/sau de exploatare).

5.3 Necesitatea unui act de atribuire care să precizeze obligațiile de serviciu public și metodele de calculare a compensației

223. Prestarea SIEG trebuie să fie încredințată întreprinderii în cauză prin unul sau mai multe acte, a căror formă poate fi stabilită de fiecare stat membru ⁽¹⁷⁷⁾.
224. Actul (actele) de atribuire ar trebui să precizeze, în special: (a) conținutul și durata obligațiilor de serviciu public; (b) întreprinderea și teritoriul în cauză; (c) natura drepturilor exclusive sau speciale acordate întreprinderii de către autoritatea care acordă aceste drepturi; (d) descrierea mecanismului de compensare, precum și parametrii de calculare, monitorizare și revizuire a compensației și (e) modalitățile de evitare și recuperare a eventualei supracompensații.

⁽¹⁷⁶⁾ A se vedea nota de subsol (8).

⁽¹⁷⁷⁾ Termenul „stat membru” se referă la autoritățile centrale, regionale și locale din statul membru respectiv.

5.4 Durata perioadei de valabilitate a actului de atribuire

225. Durata perioadei de valabilitate a actului de atribuire ar trebui să fie limitată la 15 ani. Cu toate acestea, în cazul în care activele cele mai semnificative necesare pentru furnizarea SIEG constau în material rulant care a fost finanțat integral sau parțial din fonduri publice, durata perioadei de atribuire nu ar trebui să depășească 10 ani ⁽¹⁷⁸⁾.

5.5 Conformitatea cu Directiva privind spațiul feroviar unic european și cu Directiva privind transparența

226. Ajutoarele care reprezintă compensarea obligațiilor de serviciu public în sectorul transportului feroviar de marfă sunt considerate compatibile cu piața internă în temeiul articolului 93 din tratat numai dacă sunt conforme cu dispozițiile relevante ale Directivei privind spațiul feroviar unic european ⁽¹⁷⁹⁾ și ale Directivei 2006/111/CE a Comisiei („Directiva privind transparența”) ⁽¹⁸⁰⁾, după caz.
227. Se consideră că ajutoarele care nu sunt conforme cu dispozițiile relevante ale directivelor respective, astfel cum se reamintește în secțiunea 6, afectează dezvoltarea schimburilor comerciale într-o măsură care ar aduce atingere intereselor generale ale UE.

5.6 Respectarea normelor UE privind achizițiile publice

228. Ajutoarele care reprezintă compensarea obligațiilor de serviciu public în sectorul transportului feroviar de marfă sunt considerate compatibile cu piața internă în temeiul articolului 93 din tratat numai în cazul în care autoritatea responsabilă, atunci când a încredințat prestarea serviciului întreprinderii în cauză prin intermediul unor contracte de achiziții publice de servicii ⁽¹⁸¹⁾ sau al unor contracte de concesiune ⁽¹⁸²⁾, a respectat sau se angajează să respecte normele aplicabile ale UE privind achizițiile publice. Aceasta include orice cerință privind transparența, tratamentul egal și nediscriminarea, care rezultă direct din tratat și, dacă este cazul, din legislația secundară a UE.

⁽¹⁷⁸⁾ La sfârșitul perioadei de atribuire, operatorul poate transfera respectivul material rulant noului operator sau autorității competente, cu condiția ca transferul să fie la prețul pieței și să ia în considerare orice finanțare publică primită pentru achiziționarea respectivului material rulant (a se vedea punctul 234).

⁽¹⁷⁹⁾ A se vedea nota de subsol (8).

⁽¹⁸⁰⁾ Directiva 2006/111/CE a Comisiei din 16 noiembrie 2006 privind transparența relațiilor financiare dintre statele membre și întreprinderile publice, precum și transparența relațiilor financiare din cadrul anumitor întreprinderi (JO L 318, 17.11.2006, p. 17).

⁽¹⁸¹⁾ Articolul 2 alineatul (1) punctele 1, 2 și 5 din Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale (JO L 94, 28.3.2014, p. 243) definește „contractele de achiziții de servicii” ca fiind contracte cu titlu oneros, încheiate în scris între una sau mai multe entități contractante, care desfășoară activitățile menționate la articolele 8-14 din directivă, și unul sau mai mulți operatori economici și care au ca obiect prestarea de servicii. Atunci când aceste contracte implică „autorități contractante”, în sensul articolului 2 alineatul (1) punctul 1 din Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice (JO L 94, 28.3.2014, p. 65), care nu desfășoară activitățile menționate la articolele 8-14 din Directiva 2014/25/UE, ele sunt considerate „contracte de achiziții publice de servicii” în conformitate cu articolul 2 alineatul (1) punctele 6 și 9 din Directiva 2014/24/UE.

⁽¹⁸²⁾ Articolul 5 punctul 1 litera (b) din Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune (JO L 94, 28.3.2014, p. 1) definește o „concesiune de servicii” ca fiind „un contract cu titlu oneros încheiat în scris prin care una sau mai multe autorități contractante sau entități contractante încredințează prestarea și gestionarea de servicii altele decât executarea de lucrări menționată la litera (a) unui sau mai multor operatori economici, în care contraprestația pentru servicii este reprezentată fie exclusiv de dreptul de a exploata serviciile care fac obiectul contractului, fie de acest drept însoțit de o plată”.

229. Se consideră că ajutoarele care nu respectă aceste norme și cerințe afectează dezvoltarea schimburilor comerciale într-o măsură care ar aduce atingere intereselor generale ale UE.

5.7 Absența discriminării

230. Atunci când o autoritate atribuie furnizarea aceluiași SIEG mai multor întreprinderi, compensația ar trebui calculată pe baza aceleiași metode pentru fiecare întreprindere.

5.8 Valoarea compensației

231. Valoarea compensației nu trebuie să depășească ceea ce este necesar pentru a se acoperi costurile nete ale îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, inclusiv un profit rezonabil.
232. În acest sens, Comisia va aplica criteriile prevăzute la punctele 21-50 din Cadrul privind SIEG ⁽¹⁸³⁾, sub rezerva următoarelor clarificări.
233. În primul rând, costul net necesar sau preconizat a fi necesar pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public poate fi determinat fie pe baza metodologiei costului net evitat, astfel cum este descrisă la punctele 25-27 din Cadrul privind SIEG ⁽¹⁸⁴⁾, fie pe baza metodologiei de alocare a costurilor, astfel cum este descrisă la punctele 28-31 din Cadrul privind SIEG ⁽¹⁸⁵⁾.
234. În al doilea rând, în ceea ce privește achiziționarea de material rulant utilizat pentru prestarea de servicii publice, statele membre ar trebui să se asigure că sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:
- a) ajutoarele de stat deja primite și aprobate, în special în temeiul prezentelor orientări (în temeiul secțiunii 4.2.2.3), în ceea ce privește materialul rulant care va fi utilizat pentru prestarea de servicii publice, sunt luate în considerare la calcularea compensației pentru obligația de serviciu public;
 - b) în cazul în care materialul rulant utilizat pentru prestarea de servicii publice este transferat la sfârșitul contractului către noul operator sau către autoritatea competentă, transferul ar trebui efectuat la prețul pieței și ar trebui să ia în considerare orice finanțare publică primită de operatorul care iese, pentru achiziționarea respectivului material rulant.

5.9 Cerințe suplimentare care ar putea fi necesare pentru a se asigura că ajutoarele nu aduc atingere intereselor generale ale UE

235. Comisia poate impune condiții sau poate solicita angajamente din partea statelor membre în circumstanțe excepționale în care cerințele menționate mai sus nu sunt suficiente pentru a remedia denaturările grave ale concurenței pe piața internă, iar ajutoarele ar putea afecta schimburile comerciale într-un mod care ar aduce atingere intereselor generale ale UE. În acest scop, Comisia va aplica criteriile prevăzute la punctele 51-59 din Cadrul privind SIEG ⁽¹⁸⁶⁾, cu ajustările necesare.
236. Comisia observă că disfuncționalitățile pieței identificate de statele membre (de exemplu, pentru transportul cu vagoane izolate) ar putea avea o dimensiune locală sau regională. Prin urmare, Comisia va evalua cu atenție dacă domeniul geografic de aplicare al oricărui

⁽¹⁸³⁾ A se vedea nota de subsol (70).

⁽¹⁸⁴⁾ A se vedea nota de subsol (70).

⁽¹⁸⁵⁾ A se vedea nota de subsol (70).

⁽¹⁸⁶⁾ A se vedea nota de subsol (70).

contract de achiziții publice de servicii este justificat în mod corespunzător. În această privință, Comisia nu consideră, în principiu, un contract de achiziții publice de servicii care acoperă întregul teritoriu sau întreaga rețea feroviară a unui stat membru ca fiind o modalitate proporțională de a remedia o potențială disfuncționalitate a pieței, având în vedere denaturarea potențială a concurenței care poate rezulta din atribuirea unui astfel de contract.

5.10 Transparența

237. Pentru compensația pentru obligația de serviciu public care intră în sfera de aplicare a prezentelor orientări, statul membru în cauză trebuie să publice următoarele informații pe internet sau prin alte mijloace corespunzătoare: (a) rezultatele consultării publice sau alte instrumente adecvate menționate la punctul 218; (b) conținutul și durata obligațiilor de serviciu public; (c) întreprinderea și, dacă este cazul, teritoriul în cauză și (d) suma reprezentând ajutorul acordat anual întreprinderii.

5.11 Condițiile și obligațiile atașate la deciziile Comisiei

238. În temeiul articolului 9 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului ⁽¹⁸⁷⁾, Comisia poate preciza într-o decizie pozitivă condițiile pe care trebuie să le îndeplinească un ajutor pentru a fi considerat compatibil cu piața internă și poate impune obligații pentru a permite monitorizarea respectării deciziei. Aceste condiții și obligații pot fi necesare pentru a se asigura că ajutoarele acordate întreprinderilor în cauză nu conduc la denaturări nejustificate ale concurenței și ale schimburilor comerciale pe piața internă. În acest context, pot fi necesare rapoarte periodice sau alte obligații în funcție de situația specifică a fiecărui SIEG.

6. FLUXURILE FINANCIARE ALE ÎNTEPRINDERILOR FERUVIARE INTEGRATE VERTICAL

239. Adoptarea pachetelor feroviare succesive menționate la punctul 2 din prezentele orientări a condus la deschiderea treptată către concurență a tuturor operațiunilor de transport feroviar. Acest proces a adus întreprinderile feroviare integrate vertical în situația în care unele dintre activitățile lor (în special gestionarea infrastructurii feroviare) pot beneficia în continuare de anumite drepturi exclusive și/sau speciale în anumite condiții, în timp ce activitățile de transport feroviar de marfă și de călători sunt în prezent supuse concurenței în condițiile stabilite în Directiva privind spațiul feroviar unic european ⁽¹⁸⁸⁾ și în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 ⁽¹⁸⁹⁾.
240. Astfel cum se menționează la punctul 3 din prezentele orientări, este esențial să se respecte și să se pună în aplicare în mod corespunzător cadrul juridic care reglementează tranzacțiile financiare ale întreprinderilor publice și integrate vertical din sectorul feroviar. Respectarea normelor aplicabile privind transparența financiară: (i) se asigură că ajutoarele acordate în temeiul prezentelor orientări nu sunt deturnate către alte activități decât cele pentru care sunt autorizate ajutoarele și (ii) atenuează riscul ca veniturile obținute din instrumentele financiare bazate pe piață (cum ar fi obligațiunile) utilizate de întreprinderile integrate vertical pentru a-și finanța operațiunile, investițiile, precum și întreținerea și dezvoltarea infrastructurii feroviare să fie utilizate pentru refinanțarea intragrup în detrimentul întreprinderilor nou-intrate și, în cele din urmă, al concurenței.

⁽¹⁸⁷⁾ Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 248, 24.9.2015, p. 9).

⁽¹⁸⁸⁾ A se vedea nota de subsol (8).

⁽¹⁸⁹⁾ A se vedea nota de subsol (31).

241. Prezentul capitol reamintește principiile care reglementează tranzacțiile financiare ale întreprinderilor feroviare publice și integrate vertical. Respectarea acestor principii este importantă nu numai pentru a asigura compatibilitatea cu piața internă a ajutoarelor pentru compensarea obligațiilor de serviciu public în sectorul transportului feroviar de marfă (a se vedea secțiunea 5.5). Conformitatea este, de asemenea, importantă, la un nivel mai general, pentru a asigura alocarea corectă a costurilor și a veniturilor către diferitele activități ale întreprinderilor publice și integrate vertical, evitând astfel subvențiile încrucișate.
242. Tranzacțiile financiare ale întreprinderilor publice și integrate vertical sunt reglementate de Directiva privind transparența. Această directivă se referă la orice întreprindere publică ⁽¹⁹⁰⁾ și la orice întreprindere căreia îi se solicită ținerea de înregistrări contabile separate, în special orice întreprindere căreia îi este încredințat un serviciu public ⁽¹⁹¹⁾. În temeiul articolului 1 alineatul (2) și al articolului 4 alineatul (1) din directivă, statele membre trebuie să se asigure că: (i) întreprinderile care intră în domeniul de aplicare al directivei țin înregistrări contabile separate pentru diferite activități, (ii) înregistrările contabile menționate identifică în mod clar costurile și veniturile asociate diferitelor activități și (iii) oferă detalii complete privind metoda prin care costurile și veniturile sunt atribuite sau alocate diferitelor activități.
243. În sectorul feroviar, obligația de mai sus a fost clarificată și detaliată în Directiva privind spațiul feroviar unic european ⁽¹⁹²⁾, care se aplică gestionării infrastructurii feroviare și activităților de transport feroviar ale întreprinderilor feroviare.
244. În temeiul articolului 6 din Directiva privind spațiul feroviar unic european ⁽¹⁹³⁾, separarea conturilor este obligatorie: (i) între furnizarea serviciilor de transport și activitățile legate de administrarea infrastructurii feroviare, (ii) între serviciile de transport de călători și de mărfuri și (iii) între serviciul public și activitățile comerciale. În plus, în ceea ce privește transparența financiară, articolul 7 litera (d) din Directiva privind spațiul feroviar unic european ⁽¹⁹⁴⁾ prevede în mod expres că:
- a) „[î]mprumuturile între entitățile juridice ale unei întreprinderi integrate vertical sunt acordate, plătite și rambursate la prețurile și în condițiile pieței, reflectând profilul de risc individual al entității în cauză” ⁽¹⁹⁵⁾;

⁽¹⁹⁰⁾ Definită la articolul 2 litera (b) din Directiva privind transparența ca fiind „orice întreprindere asupra căreia autoritățile publice pot exercita, direct sau indirect, o influență dominantă în temeiul dreptului de proprietate asupra acestora, a participației deținute de autorități în aceste întreprinderi sau în temeiul normelor care le reglementează. Se presupune că există o influență dominantă atunci când autoritățile, în mod direct sau indirect, în legătură cu întreprinderile publice: (i) dețin majoritatea capitalului subscris al întreprinderii respective sau (ii) controlează majoritatea voturilor aferente acțiunilor emise de întreprinderi sau (iii) pot numi mai mult de jumătate din membrii organului de administrație, de conducere sau de supraveghere”.

⁽¹⁹¹⁾ Definită la articolul 2 litera (d) din Directiva privind transparența ca fiind „orice întreprindere care se bucură de un drept special sau exclusiv acordat de un stat membru în conformitate cu articolul [106 alineatul (1)] din tratat sau căreia îi este încredințat un serviciu public de interes economic general în conformitate cu articolul [106 alineatul (2)] din tratat, care presupune obținerea unei compensații de orice tip în legătură cu acest serviciu și care desfășoară și alte activități”.

⁽¹⁹²⁾ A se vedea nota de subsol (8).

⁽¹⁹³⁾ A se vedea nota de subsol (8).

⁽¹⁹⁴⁾ A se vedea nota de subsol (8).

⁽¹⁹⁵⁾ Articolul 7d alineatul (4) din Directiva privind spațiul feroviar unic european, a se vedea nota de subsol (8).

- b) „[d]atoriile atribuite administratorului de infrastructură sunt separate în mod clar de datoriile atribuite altor entități juridice din cadrul întreprinderii integrate vertical. Aceste datorii sunt rambursate separat [...]” ⁽¹⁹⁶⁾; și
- c) „[î]n cadrul întreprinderilor integrate vertical, administratorul de infrastructură ține evidențe detaliate ale oricăror raporturi comerciale și financiare cu alte entități juridice din cadrul întreprinderii respective” ⁽¹⁹⁷⁾. Competența de a verifica respectarea acestor dispoziții le revine în primul rând organismelor naționale de reglementare ⁽¹⁹⁸⁾.
245. În ceea ce privește finanțarea administratorului de infrastructură, în temeiul articolului 8 din Directiva privind spațiul feroviar unic european ⁽¹⁹⁹⁾, administratorul de infrastructură ar trebui să adopte un plan de afaceri care să includă programele de investiții și de finanțare. Planul ar trebui să se întocmească astfel încât să asigure utilizarea, furnizarea și dezvoltarea optimă și eficientă a infrastructurii, concomitent cu asigurarea unui echilibru financiar și punerea la dispoziție a mijloacelor necesare pentru realizarea acestor obiective ⁽²⁰⁰⁾.

7. PLANUL DE EVALUARE *EX POST*

246. Pentru a se asigura într-o mai mare măsură că denaturarea concurenței și a schimburilor comerciale este limitată, Comisia poate solicita ca schemele identificate la punctul 247 să facă obiectul unei evaluări *ex post*. Aceasta va verifica: (a) eficacitatea măsurii de ajutor pe baza obiectivelor sale predefinite; (b) impactul măsurii de ajutor asupra concurenței și a schimburilor comerciale și (c) pe întreaga durată a schemei de ajutoare, să nu apară efecte de denaturare nejustificate care să contravină intereselor UE.
247. Este necesară o evaluare *ex post* pentru schemele care au un efect potențial deosebit de ridicat de denaturare a concurenței și a schimburilor comerciale, și anume schemele care riscă în mod semnificativ să restricționeze sau să denatureze concurența dacă implementarea nu este reexaminată în timp util. Este, de exemplu, cazul schemelor cu bugete mari, care cuprind caracteristici noi sau atunci când sunt prevăzute modificări semnificative ale pieței, ale tehnologiei sau ale reglementărilor. În orice caz, o evaluare *ex post* este necesară în cazul oricărei scheme cu un buget pentru ajutoare de stat sau cu cheltuieli contabilizate ca ajutoare de stat de peste 150 de milioane EUR în orice an dat sau de 750 de milioane EUR pe durata lor totală. Durata totală a schemei include durata combinată a schemei și a oricăror scheme predecesoare care au acoperit un obiectiv similar și o zonă geografică similară, începând cu data publicării prezentelor orientări. Având în vedere obiectivele evaluării și pentru a se evita o sarcină disproporționată asupra statelor membre, evaluările *ex post* sunt necesare numai pentru schemele de ajutoare a căror durată totală depășește trei ani, începând cu data publicării prezentelor orientări.

⁽¹⁹⁶⁾ Articolul 7d alineatul (7) din Directiva privind spațiul feroviar unic european, a se vedea nota de subsol (8).

⁽¹⁹⁷⁾ Articolul 7d alineatul (9) din Directiva privind spațiul feroviar unic european, a se vedea nota de subsol (8).

⁽¹⁹⁸⁾ În temeiul articolului 56 alineatul (12) din Directiva privind spațiul feroviar unic european, organismul național de reglementare are competența de a audita sau de a iniția audituri externe la administratorii de infrastructură, la operatorii de infrastructuri de servicii și, după caz, la întreprinderile feroviare, pentru a verifica conformitatea cu dispozițiile de separare contabilă prevăzute la articolul 6 din directivă și cu dispozițiile privind transparența financiară prevăzute la articolul 7d din directivă. În cazul întreprinderilor integrate vertical, aceste competențe se extind la toate entitățile juridice.

⁽¹⁹⁹⁾ A se vedea nota de subsol (8).

⁽²⁰⁰⁾ Articolul 8 alineatul (3) din Directiva privind spațiul feroviar unic european, a se vedea nota de subsol (8).

248. Se poate renunța la cerința evaluării *ex post* în cazul unei scheme de ajutoare care: (a) urmează direct unei scheme care a acoperit un obiectiv și o zonă geografică similare și a făcut obiectul unei evaluări și (b) a prezentat un raport de evaluare finală care este conform cu planul de evaluare aprobat de Comisie și care nu a generat constatări negative. În cazul în care raportul final de evaluare al unei scheme nu este conform cu planul de evaluare aprobat, respectiva schemă trebuie suspendată cu efect imediat.
249. În ceea ce privește schemele de ajutoare supuse cerinței de evaluare menționate la punctul 247, statele membre trebuie să notifice un proiect de plan de evaluare, care va face parte integrantă din evaluarea schemei efectuată de Comisie. Planul trebuie notificat:
- a) împreună cu schema de ajutoare, dacă bugetul pentru ajutoare de stat al schemei depășește 150 de milioane EUR în orice an dat sau 750 de milioane EUR pe durata sa totală;
 - b) în termen de 30 de zile lucrătoare de la orice modificare semnificativă care majorează bugetul schemei la peste 150 de milioane EUR în orice an dat sau 750 de milioane EUR pe durata totală a schemei;
 - c) pentru schemele care nu intră sub incidența literei (a) sau (b), în termen de 30 de zile lucrătoare de la contabilizarea oficială a unor cheltuieli efectuate în cadrul schemei de peste 150 de milioane EUR în orice an dat.
250. Proiectul de plan de evaluare trebuie să fie conform cu principiile metodologice comune indicate de Comisie ⁽²⁰¹⁾. Statele membre trebuie să publice planul de evaluare aprobat de Comisie.
251. Evaluarea *ex post* trebuie efectuată de către un expert independent de autoritatea care acordă ajutorul, pe baza planului de evaluare. Fiecare evaluare trebuie să includă cel puțin un raport de evaluare intermediar și un raport de evaluare final. Statele membre trebuie să publice ambele rapoarte.
252. Raportul final de evaluare trebuie prezentat Comisiei în timp util, astfel încât aceasta să poată evalua eventuala prelungire a schemei de ajutoare și cel târziu cu nouă luni înainte de expirarea schemei. Această perioadă poate fi redusă pentru schemele care declanșează aplicarea obligației de evaluare în ultimii doi ani de punere în aplicare. Domeniul de aplicare și modalitățile precise ale fiecărei evaluări vor fi definite în decizia de aprobare a schemei de ajutoare. Notificarea oricărei măsuri de ajutor ulterioară cu un obiectiv similar trebuie să descrie modul în care au fost luate în considerare rezultatele evaluării.

8. RAPORTARE ȘI MONITORIZARE

253. În temeiul Regulamentului (UE) 2015/1589 al Consiliului ⁽²⁰²⁾ și al Regulamentului (CE) nr. 794/2004 al Comisiei ⁽²⁰³⁾, statele membre au obligația de a prezenta Comisiei rapoarte anuale cu privire la fiecare măsură de ajutor aprobată în conformitate cu prezentele orientări.

⁽²⁰¹⁾ Documentul de lucru al serviciilor Comisiei, Metodologie comună pentru evaluarea ajutoarelor de stat, 28 mai 2014 [SWD(2014) 179 final] sau oricare dintre documentele ulterioare acestuia.

⁽²⁰²⁾ Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 248, 24.9.2015, p. 9).

⁽²⁰³⁾ Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 140, 30.4.2004, p. 1).

254. Statele membre trebuie să țină evidențe detaliate ale tuturor măsurilor de ajutor. Evidențele respective trebuie să conțină toate informațiile necesare pentru a se stabili dacă sunt îndeplinite toate condițiile de compatibilitate prevăzute în prezentele orientări. Statele membre trebuie să păstreze evidențele pe o perioadă de 10 ani de la data acordării ajutorului și trebuie să le pună la dispoziția Comisiei la cererea acesteia.
255. În plus, în ceea ce privește ajutoarele care reprezintă compensarea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public menționate în capitolul 5, Comisia va aplica, de asemenea, capitolul 3 din Cadrul privind SIEG ⁽²⁰⁴⁾ cu ajustările necesare (cu excepția punctului 62 ultima liniuță și a punctului 65).

9. APLICABILITATEA

256. Prezentele orientări înlocuiesc Liniile directoare din 2008 pentru sectorul feroviar ⁽²⁰⁵⁾.
257. Comisia va aplica prezentele orientări ajutoarelor notificate cu privire la care este invitată să ia o decizie după data publicării prezentelor orientări în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, chiar și în cazul în care ajutorul a fost notificat înainte de data respectivă.
258. În conformitate cu Comunicarea Comisiei privind stabilirea regulilor aplicabile pentru evaluarea ajutorului de stat ilegal ⁽²⁰⁶⁾, în cazul ajutoarelor ilegale, Comisia va aplica normele în vigoare la data acordării ajutoarelor. Comisia va aplica prezentele orientări în consecință în cazul în care ajutoarele ilegale sunt acordate după data publicării acestora.
259. Comisia propune statelor membre, în temeiul articolului 108 alineatul (1) din tratat, următoarele măsuri adecvate:
- a) statele membre modifică, dacă este necesar, schemele de ajutoare existente autorizate în temeiul Liniilor directoare din 2008 privind întreprinderile feroviare sau direct în temeiul articolului 93 din tratat, pentru a le alinia la prezentele orientări până cel târziu la [31 decembrie 2026];
 - b) statele membre își dau acordul explicit și necondiționat cu privire la măsurile adecvate propuse la punctul 259 litera (a)) în termen de două luni de la data publicării prezentelor orientări în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. În absența unui răspuns, Comisia va considera că statul membru în cauză nu este de acord cu măsurile propuse.

10. REVIZUIRE

260. Comisia poate decide să revizuiască sau să modifice oricând prezentele orientări în cazul în care acest lucru este necesar din motive legate de politica în materie de concurență, pentru a ține seama de alte politici sau angajamente internaționale ale UE sau din orice alt motiv justificat.

⁽²⁰⁴⁾ A se vedea nota de subsol (70).

⁽²⁰⁵⁾ A se vedea nota de subsol (38).

⁽²⁰⁶⁾ JO C 119, 22.5.2002, p. 22.

ANEXA I

Ajutoare care răspund necesităților de coordonare a transporturilor – măsurile reglementate de TBER și măsurile care trebuie notificate în temeiul prezentelor orientări

Obiectiv principal	TBER		Orientările privind TTM	
	Măsura	Intensitatea permisă	Măsura	Intensitatea permisă
Ajutoare de exploatare pentru reducerea costurilor externe ale transporturilor	Scheme de ajutoare	50 % din costurile eligibile [60] % din costurile eligibile pentru ajutoarele acordate pentru operațiunile de transport combinat	Ajutoare ad-hoc Scheme de ajutoare cu intensități mai mari decât cele autorizate în temeiul TBER Scheme de ajutoare care nu utilizează ghidul Comisiei	75 % din costurile eligibile
Ajutoare de exploatare pentru lansarea de noi conexiuni comerciale	Scheme de ajutoare Valoarea ajutoarelor individuale acordate în cadrul unei scheme pe proiect < 15 milioane EUR	80 % din costurile eligibile în primul an de exploatare, 70 % în al doilea an, 60 % în al treilea an, 50 % în al patrulea an și 40 % în al cincilea an	Ajutoare ad-hoc Valoarea ajutoarelor individuale acordate în cadrul unei scheme pe proiect ≥ 15 milioane EUR	80 % din costurile eligibile în primul an de exploatare, 70 % în al doilea an, 60 % în al treilea an, 50 % în al patrulea an și 40 % în al cincilea an
Ajutoare pentru investiții pentru construirea, modernizarea și reînnoirea infrastructurii de transport feroviar sau pe căile navigabile interioare unimodal sau multimodal	Scheme de ajutoare Valoarea ajutoarelor individuale acordate în cadrul unei scheme pe proiect < 20 milioane EUR Ajutoare ad-hoc pentru terminale de marfă multimodale durabile < 10 milioane EUR	50 % din costurile eligibile dacă ajutoarele < 3 milioane EUR pe proiect 50 % din costurile eligibile, dar în limita diferenței dintre costurile eligibile și profitul din exploatare aferent investiției pe durata sa de viață și valoarea finală, dacă ajutoarele	Ajutoare ad-hoc Ajutoare ad-hoc pentru terminale de marfă multimodale durabile ≥ 10 milioane EUR Valoarea ajutoarelor individuale acordate în cadrul unei scheme pe proiect ≥ 20 milioane EUR Scheme de ajutoare cu intensități mai mari decât cele autorizate în temeiul TBER	Deficit de finanțare limitat la 100 % din costurile eligibile Fără prag dacă ajutoarele ad-hoc se acordă prin intermediul unei proceduri de ofertare concurențiale

		≥ 3 milioane EUR pe proiect		
Ajutoare pentru investiții pentru construirea, modernizarea și reînnoirea liniilor de garare private	Scheme de ajutoare Valoarea ajutoarelor individuale acordate în cadrul unei scheme pe proiect < 2 milioane EUR	50 % din costurile eligibile dacă ajutoarele < 500 000 EUR pe proiect 50 % din costurile eligibile, dar în limita diferenței dintre costurile eligibile și profitul din exploatare aferent investiției pe durata sa de viață și valoarea finală, dacă ajutoarele ≥ 500 000 EUR pe proiect	Ajutoare ad-hoc Valoarea ajutoarelor individuale acordate în cadrul unei scheme pe proiect ≥ 2 milioane EUR Scheme de ajutoare cu intensități mai mari decât cele autorizate în temeiul TBER	Deficit de finanțare limitat la 100 % din costurile eligibile
Ajutoare pentru investiții pentru achiziționarea de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare	Scheme de ajutoare	Valoarea nominală a împrumutului subiacent ≤ costurile eligibile. Acoperirea garanției ≤ 80 % din împrumutul subiacent.	Ajutoare ad-hoc Scheme de ajutoare cu intensități mai mari decât cele autorizate în temeiul TBER	Valoarea nominală a împrumutului subiacent ≤ costurile eligibile. Acoperirea garanției ≤ 90 % din împrumutul subiacent.
Ajutoare pentru investiții pentru achiziționarea de unități de încărcare intermodale și de macarale la bordul navelor	Scheme de ajutoare	30 % din costurile eligibile (pentru unități de încărcare intermodale) 20 % din costurile eligibile (pentru macarale la bordul navelor)	nu se aplică	
Ajutoare pentru investiții pentru interoperabilitate	Scheme de ajutoare	50 % din costurile eligibile 80 % din costurile eligibile (pentru ERTMS și DAC)	Ajutoare ad-hoc Scheme de ajutoare cu intensități mai mari decât cele autorizate în temeiul TBER sau pentru investiții care nu sunt incluse în lista reglementată de TBER	50 % din costurile eligibile 80 % din costurile eligibile (pentru ERTMS și DAC)

				<i>Deficit de finanțare limitat la 100 % din costurile eligibile</i>
Ajutoare pentru investiții pentru adaptarea tehnică și modernizarea vehiculelor și a echipamentelor pentru transportul multimodal durabil	Scheme de ajutoare	<i>20 % din costurile eligibile</i>	Ajutoare ad-hoc Scheme de ajutoare cu intensități mai mari decât cele autorizate în temeiul TBER sau pentru investiții care nu sunt incluse în lista reglementată de TBER	<i>20 % din costurile eligibile</i> <i>Deficit de finanțare limitat la 100 % din costurile eligibile</i>

ANEXA II

Informațiile menționate la punctul 82(b)

Informațiile privind atribuirile individuale menționate la punctul 82(b) din prezentele orientări trebuie să includă următoarele:

- a) identitatea beneficiarului ajutorului individual ⁽²⁰⁷⁾:
 - denumirea;
 - identificatorul beneficiarului ajutorului;
- b) tipul de beneficiar al ajutorului la momentul depunerii cererii:
 - IMM;
 - întreprindere mare;
- c) regiunea în care este situat beneficiarul ajutorului (la nivelul NUTS II sau inferior);
- d) principalul sector sau principala activitate a beneficiarului ajutorului pentru ajutorul acordat, identificat(ă) prin grupa NACE (cod numeric din trei cifre) ⁽²⁰⁸⁾;
- e) elementul de ajutor, exprimat ca valoare întreagă în moneda națională;
- f) în cazul în care este diferită de elementul de ajutor, valoarea nominală a ajutorului, exprimată ca valoare întreagă în moneda națională ⁽²⁰⁹⁾;
- g) instrumentul de ajutor ⁽²¹⁰⁾:
 - grant, subvenționare a ratei dobânzii, anulare a datoriei;
 - împrumut, avansuri rambursabile, grant rambursabil;
 - garanție;
 - avantaj fiscal sau scutire fiscală;
 - finanțare de risc;

⁽²⁰⁷⁾ Cu excepția secretelor comerciale și a altor informații confidențiale în cazuri justificate în mod corespunzător și sub rezerva acordului Comisiei [Comunicarea Comisiei din 1.12.2003 privind secretul profesional în deciziile din domeniul ajutorului de stat, C(2003) 4582 (JO C 297, 9.12.2003, p. 6)].

⁽²⁰⁸⁾ Regulamentul (CE) nr. 1893/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 decembrie 2006 de stabilire a Nomenclatorului statistic al activităților economice NACE a doua revizuire și de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3037/90 al Consiliului, precum și a anumitor regulamente CE privind domenii statistice specifice (JO L 393, 30.12.2006, p. 1).

⁽²⁰⁹⁾ Echivalent subvenție brută sau, după caz, valoarea investiției. În cazul ajutoarelor de exploatare, se poate preciza valoarea anuală a ajutorului pe beneficiar. Pentru schemele fiscale, această sumă poate fi comunicată conform intervalelor de la punctul 84. Valoarea care trebuie publicată este valoarea maximă permisă a beneficiului fiscal, și nu valoarea dedusă în fiecare an (de exemplu, în cazul unui credit fiscal, trebuie să se publice valoarea maximă permisă a creditului fiscal, și nu valoarea efectivă, care poate depinde de veniturile impozabile și poate varia de la un an la altul).

⁽²¹⁰⁾ În cazul în care ajutorul se acordă prin intermediul mai multor instrumente de ajutor, valoarea ajutorului se specifică pentru fiecare instrument în parte.

- altele (specificați);
- h) data acordării și data publicării;
- i) obiectivul ajutorului;
- j) identitatea autorității sau a autorităților care acordă ajutorul;
- k) când este cazul, denumirea entității căreia i-a fost încredințată execuția și numele intermediarilor financiari selectați;
- l) referința măsurii de ajutor ⁽²¹¹⁾.

⁽²¹¹⁾ Astfel cum a fost indicată de Comisie în cadrul procedurii de notificare menționate în capitolul 3.