

Anexa I

Poziția României cu privire la proiectul de *Orientări privind ajutorul de stat pentru transportul terestru și multimodal* și la proiectul *Regulamentului de exceptare pe categorii de transport*

România salută inițiativa Comisiei Europene de a înlocui vechile *Orientări privind ajutorul de stat pentru întreprinderile feroviare* cu *Orientările privind ajutoarele de stat pentru transportul terestru și multimodal* și de a adopta un *Regulament de exceptare pe categorii de ajutoare în domeniul transportului feroviar, al transportului pe căile navigabile interioare și al transportului multimodal*, dorindu-se astfel relaxarea regulilor de ajutor de stat în aceste domenii.

În plus, ca răspuns la consultarea Comisiei cu privire la cele două proiecte de regulament, vă rugăm să găsiți mai jos propunerile și comentariile României:

A. Regulamentul de exceptare pe categorii a ajutoarelor de stat în domeniul transporturilor (TBER)

Deoarece TBER are în vedere introducerea de prevederi și pentru transportul pe căile navigabile interioare, propunem modificarea **pct. 21 din Preambul** după cum urmează:

„(21) Prezentul regulament consolidează experiența vastă dobândită de Comisie în evaluarea ajutoarelor de exploatare destinate reducerii costurilor externe ale transporturilor. Aceste ajutoare ar trebui să fie cuantificate pe baza costurilor externe evitate prin adoptarea unei soluții de transport mai verzi în comparație cu un mod de transport concurent mai poluant, cum ar fi transportul exclusiv rutier. Ajutoarele pot lua forma unei reduceri a tarifelor pe care întreprinderile feroviare și cele din domeniul transporturilor pe căile navigabile interioare le plătesc pentru a utiliza infrastructura rețelei feroviare, respectiv de transport pe căile navigabile interioare în comparație cu tarifele pe care operatorii de drumuri le plătesc pentru a utiliza infrastructura rutieră. (...). Astfel se garantează că ajutoarele sunt limitate strict la compensarea costurilor externe asociate cu utilizarea unui mod de transport mai durabil.”

Având în vedere definițiile de la Art. 2 lit. (kk) și lit. (ll) ale operatorilor de transport și organizatorilor de transport, considerăm că ar trebui introduse la **pct. 22 din Preambul** toate categoriile (întreprindere, operator, organizator) pentru a crea flexibilitate și o mai bună înțelegere a actului normativ. Astfel, propunem modificarea acestui punct după cum urmează:

”22. În plus, ajutoarele de exploatare pentru sprijinirea întreprinderilor feroviare, a operatorilor de transport sau a organizatorilor de transporturi la lansarea de noi conexiuni comerciale ar trebui să intre sub incidența prezentului regulament numai în cazul în care denaturările concurenței și ale schimburilor comerciale sunt limitate și sunt supuse unor condiții bine

definite.” Această completare trebuie introdusă și la Art. 11 pct. (2) lit. (a), pentru armonizarea textului.

Referitor la **Art. 2 – Definiții**, propunem introducerea definiției ”vagoanelor izolate”, menționate la art. 10 pct. 6 lit. b (i) și completarea definiției de la lit. (s) după cum urmează:

(s) „conexiune comercială nouă de transport de marfă/*pasageri* 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/*pasageri* timp de cel puțin cinci ani înainte de începerea operațiunilor pe conexiunea respectivă.

Propunem extinderea definiției, implicit a domeniului de aplicare a TBER, în conformitate cu spiritul acestei reglementări care se aplică transportului feroviar și transportului pe căile navigabile interioare atât pentru marfă cât și pentru pasageri. Această completare trebuie introdusă și la Art. 11 pct. (1) și pct. 2 lit. (a), pentru armonizarea textului.

Referitor la **Art. 10 – Ajutoare pentru reducerea costurilor externe ale transporturilor**, propunem modificarea pct. 2 după cum urmează:

”Operațiunile de transport feroviar, de transport pe căile navigabile interioare și/sau de transport multimodal durabil de călători și de mărfuri pot fi eligibile pentru sprijin. Ajutoarele se acordă operatorilor de transport și/sau organizatorilor de transporturi care aleg soluții durabile de transport terestru, *transport pe căile navigabile interioare și/sau transport multimodal*.”

Completarea aduce clarificări în privința soluțiilor durabile de transport și este în spiritul reglementării, prin includerea transportului pe căile navigabile interioare și a celui multimodal.

Cu privire la **Art. 11- Ajutoare pentru lansarea de noi conexiuni comerciale**, am dori să detaliați/exemplificați ce se înțelege prin ”întreprinderi feroviare și/sau organizatori de transporturi care colectează date privind cererea și organizează operațiuni regulate de transport de marfă între terminalele de transport” și la ce tipuri de date vă referiți.

Cu privire la **Art. 12 - Ajutoare pentru construirea, modernizarea și reînnoirea infrastructurii de transport feroviar și pe căile navigabile interioare unimodal și multimodal** și la **Art. 13 - Ajutoare pentru construirea, modernizarea și reînnoirea liniilor de garare private**, pct (5) lit. (b), respectiv pct 4 lit (b), propunem majorarea intensității la **70%**. Investițiile în infrastructura de transport feroviar și pe căile navigabile interioare unimodal și multimodal, precum și în liniile secundare private sunt foarte scumpe, generează profituri relativ mici și sunt greu finanțabile mai ales de către entitățile private.

Referitor la **Art. 14 - Ajutoare pentru achiziționarea de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare**, având în vedere costul ridicat al unor astfel de vehicule, propunem ca ajutorul de stat să se acorde pentru toate categoriile de întreprinderi (IMM și întreprinderi mari - multe fiind entități publice). Mai mult, este necesară creșterea capacității de

transport pe căile navigabile interioare, având în vedere că în ultimii ani astfel de investiții au avut un nivel foarte redus.

De asemenea, propunem extinderea perioadei de garanție, menționată la **Art. 14, pct. (6)**, de la 15 ani la 20 ani, având în vedere valoarea mare pe care o are o navă de transport marfă/pasageri pe căile navigabile interioare și pentru a permite rate mai reduse care vor fi plătite lunar/anual de către un armator care achiziționează vehicule pentru transportul pe căile navigabile interioare.

O altă propunere ar fi ca intensitatea ajutoarelor pentru toate categoriile de proiecte menționate la **Art. 16 - Ajutoare pentru interoperabilitate, pct. 3**, să fie **de 80%**, având în vedere că investițiile pentru interoperabilitate ar trebui făcută de multe ori pentru a asigura compatibilitatea echipamentelor din sectorul privat cu cele din sistemul public, faptul că tehnologia avansează rapid și toate aceste echipamente contribuie la siguranța transporturilor din domeniul feroviar și cel al transportului naval.

De asemenea, propunem creșterea intensității ajutorului de stat pentru investițiile menționate la **Art. 17 – Ajutoare pentru adaptarea tehnică și modernizarea vehiculelor pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare și a echipamentelor pentru transportul multimodal durabil, pct. 3, la 80%**, având în vedere că în ultimii ani nu s-au făcut astfel de investiții din lipsa de finanțare a armatorilor/operatorilor de transport. Mai mult, necesarul de capacitate de transport este sub cererea de transport.

De asemenea, vă rugăm să revizuiți traducerea în limba română a termenului ”private siding”. În accepțiunea noastră și având în vedere și definiția menționată la art. 2 lit. (y), acesta se traduce ca ”linii secundare private”.

B. Orientările privind ajutoarele de stat pentru transportul terestru și multimodal

România salută inițiativa introducerii măsurii constând în compensarea obligației de serviciu public în transportul feroviar de marfă, dar consideră că aceasta trebuie să se acorde doar după demonstrarea riguroasă a eșecului de piață.