

Comaniile feroviare publice, așteptate să vină cu propuneri de ajutor de stat

28 aprilie 2020

Ministerul Transporturilor lucrează la un pachet de ajutor de stat pentru susținerea sectorului feroviar, pachetul de măsuri urmând să fie prezentat Guvernului spre adoptare. Care sunt șansele de aprobare nu se știe, dat fiind faptul că ar fi vorba de resurse de la bugetul de stat, unul foarte sărac. Comaniile feroviare, CFR SA, CFR Marfă și, nu în ultimul rând, CFR Călători sunt așteptate să vină cu propuneri. Ajutor de stat pentru comaniile feroviare publice.



Ministerul Transporturilor lucrează la un pachet de ajutor de stat pentru susținerea sectorului feroviar, pachetul de măsuri urmând să fie prezentat Guvernului spre adoptare. Pachetul va fi propus Ministerului de Finanțe, dar și Consiliului Concurenței, astfel încât măsurile să se încadreze în anvelopa bugetară și cadrul european. Nu este vorba de o susținere financiară din fonduri europene, ci din resurse ale bugetului de stat.

Ajutor de stat pentru comaniile feroviare publice

Surse din domeniul feroviar au explicat pentru publicația noastră că ministerul, foarte activ în acest domeniu și dornic să beneficieze de măsurile de ajutorare permise inclusiv de către Comisia Europeană, are un rol centralizator și de reglementare a propunerilor venite de la comaniile de cale ferată. Se așteaptă ca acestea să vină cu explicații și justificări privind necesitatea ajutorului de stat cerut dar și cu propuneri concrete de ajutorare.

Până în prezent, operatorii feroviari au cerut înlésniri la CFR SA, precum micșorarea TUI în cazul staționării, acestea fiind refuzate de către gestionarul infrastructurii. În condițiile în care și CFR SA ar primi ajutor de stat, atunci gestionarul infrastructurii ar putea avea o abordare mai înțelegătoare față de operatori.

Ministerul se așteaptă ca operatorii de stat ce au propriile Consilii de Administrație să elaboreze și să aprobe planurile de ajutorare, acestea umând să fie prezentate Adunărilor Generale ale Acționarilor.

Nu este clar deocamdată care sunt măsurile de ajutorare, însă se știe că paleta poate fi una largă. Este vorba de alte măsuri față de cele stabilite de Guvern pentru IMM. Acestea vor fi și mai complicate căci afectează bugetele companiilor de cale ferată, avizate de către Finanțe și aprobate prin HG.

CFR SA și CFR Marfă confirmă preocupările

Club Feroviar a stat de vorbă cu directori ai companiilor de cale ferată privind pachetele de ajutor de stat. Cei abordați au confirmat existența discuțiilor, excepție făcând directorul general al CFR Călători, Dan Costescu, care nu a putut fi contactat telefonic.

„O să facem un material pe ramură și (ajutorul – n.red.) se va împărți conform cotei de piață. Avem o prognoză de 18% cădere și cerem un ajutor de stat, e mai facil acum, fără legătură cu fostul ajutor. Se va stabili pe întreaga ramură și se va împărți conform cotei de piață. A căzut transportul de combustibil, nu se mai transportă, cărbune nu, căci a fost iarnă ușoară, la sare nu am transportat un gram”, spune Traian Preoteasa, directorul CFR Marfă.

Ar putea fi vorba de o sumă ajutor în bani care să se împartă pe sector, mai spune el. Existența discuțiilor a fost confirmată și de Ioan Pinte, directorul general al CFR SA, acesta afirmând că o centralizare a măsurilor de ajutor a sectorului va fi făcută de Ministerul Transporturilor.

Dan Costescu nu a putut fi contactat telefonic, deși acesta se află într-o intensă campanie de imagine, cel puțin pentru CFR Călători.

Surse din domeniu au afirmat că operatorul feroviar de transport public de călători ar putea beneficia, dacă ar fi interesat, de un ajutor de stat de 500 milioane de euro, anume 100 de milioane de euro pentru acoperirea pierderilor și alți 400 de milioane de euro pentru dublarea numărului de vagoane în condițiile în care capacitățile de transport pot fi folosite pe jumătate, prin aplicarea principiului „un loc ocupat, un loc liber”. CFR Călători nu ar fi făcut până acum nicio propunere ministerului.

CE: Paletă largă de mijloace permise

Potrivit Organizației Patronale a Societăților Private de Cale ferată din România, Comisia Europeană permite o paletă largă de mijloace de ajutorare a sectorului.

Există posibilități de a sprijini sectorul feroviar cu ajutor de stat, spune Vasile Șeclăman, președinte al Patronatului amintit.

Reglementarea UE permite acest lucru în circumstanțele excepționale actuale. Comisia Europeană a trimis o scrisoare către întreaga industrie feroviară pentru a sublinia asta încă o dată.

“În acest moment al crizei COVID-19, transportul feroviar de marfă este esențial pentru a asigura fluxurile de bunuri și funcționarea continuă a lanțurilor de aprovizionare în Uniunea Europeană, dar suferă de o scădere importantă a volumelor transportate”, începe scrisoarea. „Întreprinderile feroviare se confruntă cu grave dificultăți financiare, unii operatori se confruntă cu perspectiva falimentului ca urmare a lipsei temporare de lichiditate.”

Cadrul temporar pentru măsurile de ajutor de stat

Pentru a rezolva deficiențele de lichiditate și alte daune economice cu care se confrunta societățile, sunt disponibile două instrumente de ajutor diferite, explică Comisia Europeană (CE).

Primul este cadrul temporar pentru măsurile de ajutor de stat, care a fost modificat la 3 aprilie 2020 pentru a acoperi măsurile suplimentare de ajutor și poate fi completat după necesități. Se referă la transport ca unul dintre cele mai afectate sectoare.

Legislația permite statelor membre „să ofere subvenții directe, avantaje fiscale, garanții de stat pentru împrumuturi și împrumuturi publice subvenționate. Pentru a răspunde nevoilor urgente de lichiditate, într-o manieră simplă, statele membre pot acorda, până la valoarea nominală de 800.000 de euro per companie, împrumuturi cu dobândă zero, garanții pentru împrumuturi care acoperă 100 la sută din risc sau furnizează capitaluri proprii. Aceasta poate fi combinată și cu așa-numitul ajutor de minimis (pentru a aduce ajutorul per companie la 1 milion de euro) și cu alte tipuri de ajutor.

De asemenea, sunt posibile măsuri generale ca subvenții salariale, suspendarea impozitelor pe profit și TVA sau a contribuțiilor sociale. ” Articolul 107 alineatul (2) litera (b) din această legislație permite, de asemenea, statelor membre să compenseze companiile pentru daunele cauzate de criza COVID-19, inclusiv pentru veniturile pierdute.

Reducerea costurilor

CE se referă în special la posibilitatea de a reduce costurile întreprinderilor feroviare, o măsură sugerată de Liniile Directoare Feroviare, a doua lege. „Mai mulți operatori

feroviari se confruntă cu probleme urgente de lichiditate. Este esențial să reducem „costurile fixe” ale companiilor”, scrie acesta.

În unele țări ale UE, administratorii de infrastructură au început deja să ia măsuri pentru a nu se percepe taxe de rezervare pentru anulările căilor de tren sau pentru modificările necesare ale căilor sau calendarului în contextul focarului COVID-19. Comisia Europeană salută aceste inițiative. „Înțelegem din partea sectorului că (...) adaptările regulilor de taxare pe perioada pandemiei ar oferi o anumită ușurare necesară urgent.”

Aceasta continuă să sugereze trei măsuri posibile pentru a oferi sprijin în acest sens:

- abandonarea taxelor de rezervare pentru anulări pe termen scurt, cu excepția cazului în care sunt justificate în mod specific;
- administratorii de infrastructură s-ar putea asigura că orice întârziere în această perioadă este clasificată sub forță majoră, astfel încât să neutralizeze efectele financiare ale schemei de performanță;
- facilitarea plății taxelor cu o amânare a termenelor de plată a solicitanților, astfel încât situațiile financiare să se poată recupera pe o perioadă mai lungă de timp.

Reducerea tarifelor de acces la calea ferată

În sfârșit, DG MOVE și DG Competition, două instituții ale UE, lucrează pentru a face posibilă o scădere suplimentară a tarifelor de infrastructură feroviară și a altor taxe de facilități (cum ar fi taxele de parcare) din cadrul ajutorului de stat.

“Dacă o astfel de măsură, acordată întreprinderilor feroviare, nu duce la denaturări de concurență în cadrul sectorului, ar putea constitui un ajutor compatibil în conformitate cu liniile directoare feroviare. Vă invităm să contactați DG Competition pentru a discuta planurile pe care le puteți avea. Astfel de măsuri vor fi tratate cu prioritate”, se scrie în scrisoare.

De asemenea, Comisia face referire la posibilele consecințe pe care le pot suporta managerii de infrastructură, care pot avea o scădere a veniturilor. „Recomandăm compensarea veniturilor anterioare prin subvenții naționale acordate acestora. DG Competition și DG MOVE sunt pregătiți să ofere consultanță cu privire la modul cel mai bun de a structura o astfel de măsură. În special, atunci când se percep impozitele în conformitate cu articolul 32 alineatul (1), acestea pot fi, de asemenea, percepute astfel încât utilizatorii infrastructurii feroviare să plătească taxe doar cu costuri directe nivel.”

Menținerea lanțurilor logistice

În scrisoare, comisia se referă, de asemenea, la măsuri pentru a asigura menținerea lanțurilor logistice, pentru a „asigura că opțiunile de transport sustenabile pentru mediu vor fi disponibile după încheierea crizei. Legea UE nu exclude posibilitatea impunerii obligațiilor de serviciu public/ încheierii contractelor de servicii publice pentru servicii de transport feroviar de mărfuri pentru a asigura continuitatea transportului de mărfuri. Cu toate acestea, măsura este puțin mai complicată, întrucât nu intră în sfera de aplicare a reglementării UE care se ocupă de transportul feroviar. „Atribuirea lor ar trebui să se conformeze directivelor privind achizițiile publice. Scopul unei astfel de proceduri de achiziții publice este de a asigura că orice compensație plătită constituie cel mai mic cost pentru comunitate și să asigure absența unei supracompensări. Dacă sunt respectate toate cerințele, inclusiv absența unei supracompensări, nu ar fi necesară nicio notificare în temeiul legii privind ajutorul de stat.”

Sursa: Club Feroviar