

# **Stat bogat, stat sărac. Germania ajută DB cu miliarde de euro, România cu nimic CFR**

13 mai 2020

**Nivelul ajutoarelor acordate de Germania propriilor companii a ajuns să scandalizeze oficiali europeni. Numai DB va încasa mai multe miliarde de euro, din acest ajutor. În România, în pofida întâlnirilor dintre patronatele feroviare și Guvern, companiile de cale ferată traversează criza pe propriilor lor picioare, fără sprijin. Aceasta deși Guvernul a simulat preocuparea și dorința de ajutorare a sectorului.**



Guvernul german plănuiește un pachet de salvare de mai multe miliarde de euro pentru compania națională feroviară Deutsche Bahn, care să ajute la compensarea efectelor coronavirusului, potrivit unui document văzut de AFP (Agenția France Presse) zilele trecute. Cererea de călătorie pe calea ferată în Germania a scăzut în ultimele săptămâni din cauza restricțiilor impuse pentru a încetini răspândirea virusului.

Cererea de călătorii pe distanțe lungi a scăzut cu 90% în aprilie, călătoriile locale fiind în scădere cu 80% și chiar traficul de marfă a scăzut cu 40%, potrivit documentului.

## **Germania ajută DB cu miliarde de euro**

Grupul Deutsche Bahn (deținut de stat și păstrat drept colos în condițiile în care în România companiile de cale ferată au fost fărâmițate sub pretextul reorganizării de piață) se așteaptă să piardă între 11-13.5 miliarde de euro între 2020 și 2024, doar rețeaua feroviară ar trebui să reprezinte 8,2-10,2 miliarde de euro din aceasta.

Compania speră să găsească jumătate din această sumă, respectiv 4,1-5,1 miliarde euro, prin măsuri de economisire a costurilor, cum ar fi angajarea personalului la ore mai scurte și bonusuri de casare.

Guvernul va asigura 75% din rest, cu o injecție de capital inițială de 4,5 miliarde de euro preconizată „în săptămânile următoare”, iar restul spre sfârșitul anului. Limita datoriei companiei va fi, de asemenea, majorată de la un plafon actual de 25,4 miliarde euro.

Planurile trebuie aprobate mai întâi de comitetul bugetar din Bundestag, camera inferioară a Parlamentului din Germania, precum și de Comisia Europeană.

Un purtător de cuvânt al Deutsche Bahn a refuzat să comenteze raportul, dar a indicat vineri o planificare a consiliului de supraveghere.

Informațiile privind ajutorul pe care Guvernul german este gata să îl acorde companiile sale trezește îngrijorare în Europa. Temerea este că din criza coronavirusului companiile germane și așa puternice față de concurențele lor europene vor ieși întărite în timp ce cele europene vor fi și mai slăbite. Cheia succesului pare a fi excedentele financiare înregistrate anterior crizei de bugetul național german. În condițiile în care majoritatea statelor membre UE au înregistrat deficite comerciale și de cont curent, Germania a avut în mod constant excedente. Importanța resurselor se vede acum.

### **Germania a acordat jumătate din ajutoarele date la nivel UE**

Germania cheltuiește sume mari pentru a-și susține campionii industriali afectați de criză, însă acest lucru provoacă nemulțumiri în rândul partenerilor europeni cu o putere financiară mai mică, îngrijorați de slăbirea concurenței în sânul UE, transmite AFP, preluată de Agerpres.

„La ora actuală, jumătate din ajutoarele de stat acordate companiilor europene au fost date de Germania”, a constatat șeful diplomației europene, Josep Borrell, cu prilejul unei întâlniri cu un grup de jurnaliști. „Ajutoarele sunt acordate de cei care pot face acest lucru. Dacă unul poate da mai mult decât altul vom prejudicia condițiile de concurență. Piața unică va fi puternic afectată de modul în care ajutoarele de stat vor fi acordate”, avertizează fostul ministru spaniol al Afacerilor Externe.

## **Ajutorul dat în România e verbal**

La aproape două luni de la declanșarea crizei, cu impact asupra industriei feroviare, în România nu s-a mișcat nimic la nivel de ajutor de stat și susținere dată sectorului, în pofida posibilităților legale avute și a porțișelor create de către Comisia Europeană.

În ultimele două luni patronatele și sindicatele feroviare au avut întâlniri cu premierul Ludovic Orban, ministrul Transporturilor, Lucian Bode, ministrul de Finanțe, Florin Cîțu, dar degeaba. Aceștia și-au exprimat verbal sprijinul dar măsurile concrete au lipsit.

Mai recent la nivelul ministerului Transporturilor s-a decis crearea unei scheme de sprijin pe baza propunerilor înaintate de CFR Călători, CFR Marfă, CFR SA, operatori privați care să fie înaintată spre aprobare Ministerului de Finanțe. Din informațiile noastre, până acum, nu s-a înregistrat niciun progres.

Totuși Comisia Europeană a încurajat susținerea sectorului feroviar. Există posibilități de a sprijini sectorul feroviar cu ajutor de stat, spune Vasile Șeclăman, președinte al Patronatului Societăților Private de Transport Feroviar din România.

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**