

## **Prezentare generală a normelor privind ajutoarele de stat aplicabile sectorului transportului terestru în timpul izbucnirii COVID-19**

Disclaimer: acesta este un document de lucru pregătit de serviciile Comisiei Europene cu titlu informativ și nu exprimă o poziție oficială a Comisiei și nici nu prejudiciază orice astfel de poziție. Nu aduce atingere interpretării dispozițiilor tratatului privind ajutoarele de stat de către instanțele Uniunii. În orice caz, serviciile Direcției generale pentru concurență și Direcția generală pentru transport și mobilitate sunt disponibile pentru a oferi îndrumări suplimentare privind necesitatea unei notificări formale. Aceste orientări pot fi oferite în cadrul unei proceduri de notificare prealabilă.

### **1. Introducere**

Epidemia de COVID-19 are un impact major asupra transporturilor și mobilității Europene. A produs, pe de o parte, șocuri negative masive ale cererii în transportul de pasageri cu trenul, autobuzul și tramvaiul, datorită măsurilor de izolare necesare, alături de eforturile voluntare de a practica distanțarea socială, de a minimiza naveta și de a evita călătoriile. Acestea duc la întreruperi ale lanțului de aprovizionare, reduceri abrupte ale turismului străin și intern și mobilitate redusă, inclusiv la nivel regional și local. Pe de altă parte, în timp ce transportul feroviar de marfă a suferit într-o anumită măsură o scădere a livrărilor continentale și intercontinentale, asigură un transport fiabil de mărfuri în toată Europa.

Măsurile de stopare a răspândirii introduse de statele membre au condus la o scădere a serviciilor de transport de pasageri între 50% și 90%. În același timp, statele membre se confruntă cu necesitatea de a asigura conectivitatea de bază în timpul epidemiei cu COVID-19 pentru a menține deschise liniile esențiale și pentru a planifica asigurarea conectivității în faza de recuperare. În special, este posibil ca statele membre să fie nevoite să instituie urgent servicii publice pentru a răspunde nevoilor specifice sau pentru a înlocui ofertele comerciale care devin indisponibile din cauza epidemiei de COVID-19. În domeniul transporturilor, aceste servicii publice ar putea include servicii menite să asigure nevoile de conectivitate de bază atât la nivel local cât și regional,

precum și să asigure securitatea aprovizionării cu produse esențiale (de exemplu, produse alimentare, medicamente, echipamente medicale).

Normele UE privind ajutorul de stat permit statelor membre să sprijine companiile afectate de epidemia de COVID-19, inclusiv cele din sectorul transporturilor. Obiectivul este de a sprijini economia, de a proteja și de a restabili conectivitatea ca pilon al liberei circulații a persoanelor și bunurilor, ținând cont, de asemenea, că o piață internă competitivă este cel mai bun atu al UE de a reveni puternic după aceea.

Orice intervenție publică în sectorul transporturilor ar trebui să fie concepută într-un mod care să evite denaturarea nejustificată a concurenței în timpul și după criză, pentru a păstra ecosistemele de transport eficiente și operaționale și, astfel, să permită sectorului transporturilor să iasă din criză cât mai repede posibil. În acest scop, toate întreprinderile active în transportul terestru, inclusiv operatorii de transport, furnizorii de servicii conexe și administratorii de infrastructură, ar trebui să aibă acces la sprijinul necesar pentru protejarea și restabilirea conectivității pentru cetățenii și întreprinderile europene și pentru a păstra integritatea și buna funcționare a aprovizionării. Sectorul feroviar este supus unui proces lung și lent de deschidere a pieței, ale cărui efecte pozitive abia încep să se desfășoare. Focarul COVID-19 nu ar trebui să inverseze acest proces și nici să îl oprească. Întreprinderile independente care operează pe căi de acces deschise sunt esențiale pentru a aduce concurență și servicii inovatoare în sectorul feroviar. Pentru a decarboniza transportul, este important să ne asigurăm că ajutorul de stat nu conduce inadvertent înapoi în ceea ce privește liberalizarea sau duce către modurile de transport mai poluante. După cum arată dovezile, concurența în domeniul feroviar conduce nu numai la o mai mare preluare a căilor ferate din cauza prețurilor mai mici și a serviciilor feroviare de mai bună calitate, dar reduce considerabil și costurile statului pentru furnizarea acestor servicii care, în aceste perioade de criză și presiune enormă la bugetele publice, pare a fi mai important ca niciodată.

Aceasta nota oferă îndrumări cu privire la diferitele măsuri de sprijin pe care statele membre le pot utiliza în conformitate cu normele UE privind ajutoarele de stat pentru a sprijini întreprinderile active în transportul terestru în timpul focarului COVID-19. Măsurile luate pentru a combate epidemia de COVID-19 pot avea consecințe de anvergură asupra peisajului viitor în sectorul transportului rutier.

*Secțiunea 2* acoperă toate serviciile de transport pe calea ferată, autobuz, tramvai și alte sisteme de transport bazate pe șine și descrie măsuri care nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE”) și, prin urmare, nu trebuie notificate Comisiei.

*Secțiunea 3* este dedicată acordării de urgență a contractelor de servicii publice.

Secțiunea 3.1 se referă la măsurile referitoare la serviciile de transport public de pasageri pe calea ferată, autobuz, tramvai și alte sisteme de transport bazate pe șine care constituie ajutor de stat, dar sunt scutite de la notificarea către Comisie, întrucât îndeplinesc cerințele Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile de transport public de călători pe calea ferată și rutieră.<sup>1</sup> Secțiunea 3.2 acoperă contractele de servicii publice pentru serviciile de transport public de călători cu autobuzul sau tramvaiul care sunt reglementate de directivele 2014/25 / UE<sup>2</sup> și 2014/24 / UE<sup>3</sup> („Directivele privind achizițiile publice”) și Directiva 2014/23 / UE<sup>4</sup> și care nu constituie Ajutor de Stat.

Secțiunea 3.2 se referă, de asemenea, la atribuirea contractelor de servicii publice de urgență pentru transportul feroviar de mărfuri în conformitate cu directivele privind achizițiile publice. *Secțiunea 4* descrie măsurile pe care statele membre le pot proiecta în mod special pentru a combate epidemia de COVID-19 pe sectoare și care constituie ajutor de stat și trebuie notificate Comisiei. *Secțiunea 5* explică ce măsuri de ajutor de stat pot fi considerate compatibile pentru sectorul feroviar în conformitate cu liniile directoare feroviare.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Regulamentul (CE) 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile de transport public de călători pe calea ferată și rutieră și de abrogare a Regulamentelor (CEE) 1191/69 și 1107/70 ale Consiliului, JO L 315 din 3 decembrie 2007, p.1, cu modificările ulterioare.

<sup>2</sup> Directiva 2014/25 / UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile de către entitățile care operează în sectoarele de apă, energie, transport și servicii poștale și de abrogare a Directivei 2004/17 / CE, JO L 94, din 28 martie 2014, p. 243, cu modificările ulterioare.

<sup>3</sup> Directiva 2014/24 / UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18 / CE, JO L 94, din 28 martie 2014, p. 65, cu modificările ulterioare.

<sup>4</sup> Directiva 2014/23 / UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune, JO L 94, din 28 martie 2014, p. 1.

<sup>5</sup> Comunicarea Comisiei – Orientari comunitare privind ajutorul de stat pentru întreprinderile feroviare, JO C 184 din 22 iulie 2008, p.13.

## **2. Măsuri care nu constituie ajutor**

### **2.1 Masuri Generale**

Statele membre pot dori să adopte măsuri care se aplică tuturor actorilor economici pentru a stabiliza economia, a preveni împiedicarea valurilor de șomaj și a oferi ajutor imediat în toate sectoarele. Măsurile generale aplicabile tuturor sectoarelor economice, cum ar fi subvențiile salariale, suspendarea impozitului pe profit și TVA sau a contribuțiilor sociale, nu constituie ajutor de stat și nu trebuie notificate Comisiei.<sup>6</sup>

### **2.2 Masuri de Remitere Publica**

În măsura în care activitățile de urgență legate de Covid-19 se încadrează în sfera de activitate publică, adică se referă la activitățile pe care statul le desfășoară în mod normal în exercitarea puterilor sale publice, finanțarea publică a acestor activități nu intră sub incidența normelor privind Ajutorul de Stat. Astfel de activități pot include transportul de persoane sau mărfuri din motive medicale.

Dacă beneficiarul nu desfășoară deloc activitate economică, normele privind ajutorul de stat nu impun niciun fel de control al nivelului de finanțare pe care îl primește pentru operațiuni de remitere publică (de exemplu, în cazul în care armata sau poliția efectuează astfel de operațiuni fără nici o implicare a întreprinderii). Cu toate acestea, dacă beneficiarul execută nu numai operațiuni de remitere publică, ci și activități economice, finanțarea publică nu trebuie să depășească ceea ce este necesar pentru a compensa costurile suplimentare legate de activitățile de remitere publică.

---

<sup>6</sup> A se vedea pct 40 și 42 din Cadru Temporal pentru măsurile de ajutor de stat pentru susținerea economiei în focarul actual COVID-19 (JO C 911, 20.3.2020, p. 1-9), modificat din când în când (Cadru temporal). Pentru cea mai recentă variantă consolidată, consultați: [https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/what\\_is\\_new/covid\\_19.html](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/covid_19.html).

### **2.3 Ajutor de minimis**

Finanțarea publică acordată unei întreprinderi care nu depășește 200 000 EUR pe parcursul a trei ani fiscali nu este considerată ajutor de stat, cu condiția să fie îndeplinite și celelalte condiții din Regulamentul de Minimis.<sup>7</sup>

## **3. Obligațiile de serviciu public și contractele de servicii publice care nu necesită notificare**

Statele membre pot dori să protejeze serviciile de transport terestru care, deși se află în afara atribuțiilor publice, au o importanță deosebită pentru cetățeni (de exemplu, asigurarea conectivității pe teritorii). Aceste servicii sunt calificate drept servicii de interes economic general („SGEI”). Compensarea serviciilor publice acordată pentru executarea SGEI poate fi calificată ca (i) fără ajutor, (ii) ajutor de stat scutit de la notificarea către Comisie sau (iii) ajutor de stat care trebuie notificat Comisiei.

Datorită focarului COVID-19, anumite servicii comerciale nu mai sunt disponibile. Pe de altă parte, cererea de servicii furnizate în cadrul contractelor de servicii publice existente a scăzut considerabil în multe cazuri, în timp ce nevoile speciale nu pot fi acoperite în cadrul contractelor existente. Prin urmare, ar putea deveni necesară modificarea contractelor de servicii publice existente sau introducerea celor noi pentru a răspunde nevoilor modificate în timpul focarei COVID-19.

Această secțiune explică diferitele reguli care se aplică în cazul unei întreruperi a serviciilor sau a riscului imediat al unei astfel de situații, la introducerea sau modificarea i) serviciilor publice prevăzute la articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 1370 / 2007 și ii) contractele de servicii publice a căror atribuire este acoperită de directivele privind achizițiile publice sau de Directiva 2014/23 / UE privind atribuirea contractelor de concesiune.

---

<sup>7</sup> Regulamentul (UE) nr. 1407/2013 al Comisiei din 18 Decembrie 2013 privind aplicarea articolelor 107 și 108 din TFUE Ajutorului de Minimis, JO L 352, 24.12.2013, p.1.

### **3.1 Serviciile publice care fac obiectul articolului 5 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007**

Contractele de servicii publice pentru serviciile de transport feroviar și metrou, precum și contractele de servicii publice sub formă de concesiuni pentru servicii de transport cu autobuzul sau tramvaiul se atribuie în conformitate cu articolul 5 alineatele (2) - (5) din Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007.<sup>8</sup>

Pentru aceste tipuri de contracte, Regulamentul (CE) nr.1370/2007 prevede în mod explicit o procedură de urgență: în conformitate cu articolul 5 alineatul (5), autoritatea competentă poate lua măsuri de urgență în cazul unei întreruperi a serviciilor sau a riscului imediat al unei astfel de situații. Aceste măsuri de urgență iau forma unei atribuții directe sau a unui acord formal de extindere a unui contract de servicii publice sau a unei cerințe de a asigura anumite obligații de serviciu public.

Serviciile Comisiei recunosc că reducerea severă a traficului de pasageri din cauza epidemiei de COVID-19 și pierderea ulterioară a veniturilor pot duce la astfel de perturbări ale serviciilor. Prin urmare, statele membre pot lua măsuri de urgență în temeiul articolului 5 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

Se pot distinge două scenarii diferite.

#### *Noi rute de servicii publice*

Autoritățile competente pot introduce un nou serviciu public care nu exista înainte de epidemia de COVID-19 pe o anumită linie. De asemenea, pot înlocui un serviciu comercial care nu mai este disponibil pentru unul public.

În aceste cazuri, autoritatea competentă poate atribui direct un contract de servicii publice, în derogare de la regula conform căreia, în principiu, contractele de servicii publice sunt atribuite pe baza unei proceduri de licitație competitivă.

Contractul de servicii publice trebuie să respecte prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, în special principiile prevăzute la articolul 4, în special în ceea ce privește definirea obligației de

---

<sup>8</sup> Vezi art. 5, alin (1)

serviciu public, stabilirea ex-ante a parametrilor pe baza căreia se calculează compensația și interzicerea supracompensării.

*Rute de servicii publice preexistente:*

Articolul 5 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se referă, de asemenea, la modificările sau suspendările, în conformitate cu legislația națională, a contractelor de servicii publice existente în situații de urgență, așa cum se întâmplă din cauza focarului Covid-19, dacă acestea sunt justificate de întreruperea serviciilor sau de riscul imediat al acestora. Serviciile Comisiei sunt conștiente de faptul că veniturile operatorilor de transport public din vânzările de bilete au scăzut semnificativ din cauza scăderii cererii, induse de epidemia de COVID-19. Acest lucru poate pune în pericol viabilitatea financiară a operatorilor, în special în cazul contractelor de servicii publice de tip concesiune sau a unui tip de contract de cost net, în care operatorii își asumă în principal riscurile de venituri.

În ciuda volumului redus de servicii, operatorii de transport public trebuie să continue să plătească salariile angajaților, precum și pentru întreținerea și amortizarea materialului rulant, care este utilizat pentru a furniza servicii de transport de călători. Despăgubirile pentru aceste cheltuieli pot fi necesare pentru a proteja viabilitatea financiară a operatorului și perspectivele sale de reluare a serviciului odată încheiată perioada de urgență (cu excepția cazului în care aceste costuri sunt deja îngrijite în cadrul sistemelor de ajutor orizontal).

Prin urmare, circumstanțele actuale ar putea solicita o suspendare temporară sau revizuirea temporară a contractelor de servicii publice, inclusiv, de exemplu, adaptarea volumelor de transport și a frecvențelor serviciilor publice la cererea scăzută sau introducerea de noi cerințe care devin necesare ca răspuns la epidemia de COVID-19. În momentul modificării contractelor existente, principiul general al faptului că furnizorii de servicii nu pot fi supracompensați, continuă să se aplice. Dacă autoritățile au un risc crescut, cum ar fi riscul de venituri în timpul epidemiei de COVID-19, care anterior a fost suportat de operator, profitul rezonabil acordat prin compensare trebuie revizuit în jos pentru a reflecta riscul mai mic de care se confruntă operatorul sau cu alte cuvinte, compensația trebuie să fie întotdeauna proporțională cu riscurile. Contractele de servicii publice atribuite în temeiul articolului 5 alineatul (5) ar trebui să includă, în general, un nivel de profit rezonabil mai mic decât în cadrul contractului inițial, întrucât statele membre își asumă financiar costurile întreruperilor.

În conformitate cu articolul 5 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, perioada pentru care un contract de servicii publice este atribuit, prelungit sau impus prin măsuri de urgență nu poate depăși perioada maximă de doi ani. Cu toate acestea, această perioadă nu ar trebui să fie epuizată dacă acest lucru nu este necesar în condițiile date. De asemenea, la modificarea unui contract existent, modificarea poate fi convenită sau impusă pe durata estimată a situației de criză, cu condiția ca durata să nu depășească doi ani. Dacă contractul inițial nu s-a încheiat încă la expirarea acestei durate, termenii inițiali ai contractului se pot aplica din nou pentru restul duratei inițiale a contractului.

În cele din urmă, în cazurile în care operatorul are un anumit risc de venituri și contractul existent nu este încă suspendat sau modificat, dar autoritatea competentă ordonă operatorului de servicii publice să reducă volumele de trafic din cauza cererii mai mici de servicii de transport public din cauza epidemiei de COVID-19, autoritatea în cauză poate întârzia temporar adaptarea valorii compensației. Cu toate acestea, între timp, condițiile contractuale ar trebui modificate și cel târziu la sfârșitul perioadei de referință (de exemplu, sfârșitul anului contractului sau mai târziu, dacă perioada de criză continuă), trebuie să aibă loc o recalculare a sumei de compensare bazată pe costurile reale suportate, pentru a evita supracompensarea, luând în considerare cerințele aplicabile din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, în special cele prevăzute la articolele 4 și 6. Trebuie menționat că articolul 5 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 nu poate fi invocat decât în măsura în care atribuirea directă este justificată de întreruperea serviciilor sau de riscul imediat al acestora. Statele membre ar trebui să se asigure întotdeauna că, chiar și în perioada de criză, respectă principiile necesității și proporționalității. În plus, atunci când companiile concurente operează pe piață, statele membre ar trebui să selecteze întotdeauna instrumentul de intervenție care distorsionează cel puțin concurența (de exemplu, contractele trebuie să fie limitate la cea mai scurtă perioadă posibilă).

Contractele care sunt atribuite sau modificate în conformitate cu articolul 5 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și care respectă toate condițiile sale sunt exceptate de la notificare.

## **3.2 Contracte de servicii publice a căror atribuire este reglementată de Directivele privind Achizițiile Publice și de Directiva 2014/23 / UE privind atribuirea contractelor de concesiune**

Contractele de servicii publice definite în Directivele privind Achizițiile Publice<sup>9</sup> pentru serviciile de transport public de călători cu autobuzul sau tramvaiul sunt atribuite în conformitate cu aceste directive. Contractele de servicii publice pentru serviciile de transport feroviar de mărfuri sunt atribuite în conformitate cu Directivele privind achizițiile publice sau Directiva 2014/23 / UE privind atribuirea contractelor de concesiune.<sup>10</sup>

### *3.2.1 Atribuirea de noi contracte*

#### *Contracte de servicii publice de transport de călători cu autobuzul și tramvaiul*

În conformitate cu articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, în cazul în care contractele de servicii publice pentru servicii de transport public de călători cu autobuzul sau tramvaiul au forma de contracte de servicii sau contracte de servicii publice, astfel cum sunt definite în directivele privind achizițiile publice, acestea vor fi acordate în conformitate cu procedurile prevăzute în directivele respective. Prin urmare, procedura de urgență prevăzută la articolul 5 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 nu se aplică. Cu toate acestea, celelalte dispoziții din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, cum ar fi articolul 4 privind conținutul obligatoriu al contractului de servicii publice și articolul 6 privind compensația de serviciu public, continuă să se aplice acestor contracte.

Directivele privind Achizițiile Publice prevăd diferite proceduri de atribuire urgentă, inclusiv posibilitatea unei proceduri negociate fără publicare. În acest sens, se face referire mai precis la Secțiunea 2 din Orientările Comisiei Europene privind utilizarea cadrului de achiziții publice în situația de urgență legată de criza COVID-19.<sup>11</sup> Acesta pune în lumină criteriile pentru alegerea

---

<sup>9</sup> Vezi Art. 2, alin (9) al Directivei UE/24/2014.

<sup>10</sup> "Contractul de concesiune de servicii" este definit la art. 5 alin (1), litera (b) din Directiva 2014/23/UE.

Contractele de concesiune de servicii difera de contractele de servicii publice prin faptul ca implica transferul catre concesionar al unui risc de exploatare. Se considera ca concesionarul isi asuma riscul de exploatare "atunci cand, in conditii normale de exploatare, nu este garantat sa recupereze investitiile facute sau costurile suportate <...>".

<sup>11</sup> OJ C 108I, 1.4.2020.

și aplicarea procedurilor corespunzătoare, inclusiv criteriile pentru a stabili dacă „urgența extremă” justifică recurgerea la procedura negociată fără publicare.

Cu condiția respectării tuturor cerințelor din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și în conformitate cu directivele privind achizițiile publice, nu este necesară nicio notificare în temeiul legii privind ajutoarele de stat pentru acordarea urgentă a contractelor de servicii publice pentru servicii de transport public de călători cu autobuzul sau cu tramvaiul.

#### *Contracte de servicii publice de transport feroviar de marfă*

Serviciile de transport feroviar de marfă nu sunt reglementate de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și, prin urmare, articolul 5 alineatul (5) nu se aplică. Atribuirea unui contract de servicii publice pentru transportul feroviar de marfă trebuie să respecte Directivele Privind Achizițiile Publice sau, în cazul unui contract de concesiune de servicii, cu Directiva 2014/23 / UE privind atribuirea contractelor de concesiune.

Deși directivele privind achizițiile publice presupun în mod explicit că, în circumstanțe de urgență extremă, se poate renunța la publicarea prealabilă în anumite condiții, aceeași excepție nu este prevăzută în Directiva 2014/23 / UE. Prin urmare, serviciile Comisiei recomandă ca, în caz de urgență, statele membre să încheie contracte de servicii publice în sensul directivelor privind achizițiile publice.

În plus, se aplică regulile generale privind serviciile de interes economic general („SGEI”). Acestea guvernează condițiile în care poate fi acordată o compensație pentru un SGEI. Cu condiția respectării tuturor cerințelor, inclusiv definirea unei obligații de serviciu public, stabilirea ex ante a parametrilor de cost și absența unei supracompensări, nu este necesară nicio notificare în temeiul normelor privind ajutorul de stat.

Punctul de plecare este Hotărârea *Altmark*<sup>12</sup> a Curților de Justiție. Această hotărâre stabilește patru condiții cumulative care, dacă sunt îndeplinite, înseamnă că compensația nu constituie un avantaj pentru prestatorul de servicii și, prin urmare, măsura nu constituie ajutor de stat. Având în vedere circumstanțele excepționale care decurg din focarul COVID-19, care afectează toată Uniunea Europeană și având în vedere că focarul COVID-19 a fost recunoscut de către

---

<sup>12</sup> Hotărârea Curtii din 24 iulie 2003, *Altmark Trans GmbH si Regierungspräsidium Magdeburg împotriva Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (Hotărârea ‘Altmark’), C-280/00, EU:C:2003:415, alin. 88 - 93

Comisie ca o întâmplare excepțională, următoarele oferă orientări cu privire la modul în care cele patru criterii Altmark ar putea fi împlinite. Statelor membre le revine autoevaluarea dacă măsura planificată ar respecta condițiile Altmark și, prin urmare, nu ar constitui ajutor. În astfel de cazuri, nu ar fi necesară nicio notificare oficială către Comisie în temeiul normelor privind ajutorul de stat.

*Primul criteriu Altmark: definirea sferei de aplicare a serviciului public*

1. Statele membre trebuie să definească în mod clar:

- i. Ruta(ele) esențială(e) sa fie menținută activă;
- ii. Frecvența minimă necesară (în ceea ce privește conexiunile) și volumele (de exemplu, capacitatea pasagerilor, volumul de marfă).

2. Necesitatea măsurii ar putea fi demonstrată arătând că:

i. În lunile de măsuri de izolare a focarului COVID-19, a existat o scădere severă și imprevizibilă a cererii de pasageri și / sau de marfă;

și

ii. Pierderile ulterioare ale veniturilor de pasageri și / sau de marfă fac ca prestarea serviciului să nu mai fie viabilă din punct de vedere economic.

Descrierea domeniului de aplicare nu trebuie să fie detaliată în ceea ce privește toate elementele calitative, dar trebuie să fie suficient de clară, astfel încât întreprinderea are obligația SGEI clară de a se descărca. Contractul ar trebui să aibă o durată limitată, care să nu depășească trei până la șase luni și, în orice caz, nu ar trebui să se extindă după 31 decembrie 2020. Contractul poate fi reînnoit după 31 decembrie 2020 pentru încă trei luni, dar numai cu condiția ca această prelungire este justificată în mod corespunzător de evoluția focarului COVID-19 și având în vedere principiile proporționalității și necesității.

*Al doilea și al treilea criteriu Altmark: parametrii financiari ex ante și controlul supracompensării*

În contextul focarului de COVID-19, următoarele observații pot ajuta statele membre cu ajutorul unui exemplu în stabilirea mecanismului de compensare și evitarea supracompensării. Dacă până în prezent serviciile în cauză au fost operate pe o bază viabilă din punct de vedere comercial, în general, s-ar putea considera suficient să se bazeze parametrii de compensare pentru

fiecare rută pe conturile de profit și pierdere calculate pentru ultimele două luni înainte de epidemia COVID-19 (în principiu ianuarie și februarie 2020) și / sau lunile din 2019 care acoperă perioada corespunzătoare prevăzută pentru PSO în 2020 (de exemplu, aprilie până în septembrie 2019, dacă PSO urmează să fie pusă în aplicare din aprilie până în septembrie 2020).

Deoarece focarul COVID-19 afectează în principal nivelul veniturilor, există o presupunere că structura costurilor ar trebui identificată ca media (sau apropiată de medie) a sumelor raportate lunar în conturile de profit și pierderi și că această structură a costurilor ar trebui, în principiu, să constituie plafonul pentru a determina costurile eligibile. Prin urmare, compensația nu trebuie să depășească diferența dintre veniturile medii observate în lunile selectate și costurile corespunzătoare. Compensarea poate fi ajustată în jos pentru a ține cont de variația frecvențelor și a eventualelor costuri variabile. De asemenea, poate lua în considerare costurile suplimentare, de exemplu, cele care decurg din măsurile sanitare asociate COVID-19. Statele membre pot decide să plătească un profit rezonabil operatorului de transport terestru care descarcă PSO în cauză. În acest caz, se poate utiliza următoarea metodologie pentru a evalua nivelul profitului. Întrucât companiile subvenționate nu ar trebui să fie supracompensate, nivelul profitului ar putea fi comparat cu nivelul de profit al companiilor de transport terestru, active comercial pe rute similare înainte de izbucnirea COVID-19. Alegerea valorilor financiare este lăsată la latitudinea autorităților statelor membre. Ar trebui să corespundă standardelor general acceptate în industria financiară (randamentul capitalurilor proprii, rentabilitatea capitalului utilizat sau similar). Indicele de referință ar trebui să ajute statele membre să identifice o gamă adecvată de valori și să determine un nivel maxim de compensare (înregistrările anormal de mari ar trebui excluse din acest interval). În cele din urmă, înființarea ar trebui să includă un mecanism de retragere a contractelor care să permită autorităților statelor membre să verifice ex-post de compensare excesivă și să returneze orice supracompensare.

*Al patrulea criteriu Altmark: cel mai mic cost pentru comunitate*

Scopul celui de-al patrulea criteriu Altmark este să se asigure că orice compensare plătită corespunde celui mai mic cost pentru comunitate. Pentru a îndeplini cel de-al patrulea criteriu Altmark, statele membre trebuie fie (i) să aleagă operatorul de transport în conformitate cu o

procedură de achiziții publice, fie (ii) să atribuie direct un contract de servicii publice unei companii de transport tipice care este bine administrată și prevăzută în mod adecvat cu mijlocul de transport necesar. Statele membre sunt invitate să autoevalueze respectarea acestor criterii, ținând seama de contextul crizei în curs.

În acest scop, statele membre se pot baza pe îndrumările legate de procedurile de achiziții publice de urgență în criza COVID-19 prevăzute în Comunicarea privind Achizițiile Publice<sup>13</sup>, așa cum se reflectă mai jos.

În măsura în care contractele de servicii publice iau forma contractelor de servicii în sensul directivelor privind achizițiile publice, atribuirea acestora trebuie să respecte aceste directive. Articolele 26-32 din Directiva 2014/24 / UE și articolele 44-50 din Directiva 2014/25 / UE prevăd o varietate de proceduri, în special, în funcție de caracteristicile cazului, inclusiv de urgența acesteia. Articolul 28 și articolul 46 din directivele 2014/24 / UE și 2014/25 / UE prevăd că, în caz de urgență, statele membre care utilizează procedura restricționată pot fixa un termen pentru primirea cererii de participare de cel puțin 15 zile și un termen pentru primirea ofertelor de cel puțin 10 zile. Articolul 32 alineatul (2) litera (c) și articolul 50 litera (d) din directivele 2014/24 / UE și, respectiv, 2014/25 / UE prevăd că, din motive de extremă urgență, se poate aplica o procedură negociată fără publicare prealabilă sau cerere de concurență. În cazul unei astfel de urgențe extreme, autoritățile naționale pot, prin urmare, chiar proceda la o atribuire directă de facto în circumstanțe justificate în mod corespunzător.

În ceea ce privește substanța, procedurile prevăzute la articolele 26-32 din Directiva 2014/24 / UE și la articolele 44-50 din Directiva 2014/25 / UE prevăd (i) termene reduse pentru accelerarea procedurilor deschise sau restrânse pentru încheierea unui contract de servicii publice ; și / sau (ii) o procedură negociată fără publicare, incluzând, dacă este justificat în mod corespunzător și proporțional, atribuirea directă de facto a unui contract de servicii publice. Statele membre sunt libere să aleagă printre procedurile de atribuire a contractului de servicii publice. Dacă sunt îndeplinite condițiile descrise mai sus pentru noile obligații de serviciu public, nu ar fi necesară nicio notificare oficială către Comisie.

---

<sup>13</sup> A se vedea nota de subsol 11.

În cazul în care condițiile descrise mai sus nu sunt îndeplinite, statele membre notifică compensația direct în temeiul articolului 93 din TFUE (a se vedea secțiunea 6 de mai jos).

### *3.2.2 Modificarea contractelor preexistente*

În ceea ce privește contractele de servicii publice existente atribuite în conformitate cu Directivele privind achizițiile publice și Directiva 2014/23 / UE, acestea pot fi modificate fără o nouă procedură de achiziții publice în conformitate cu articolul 43 alineatul (1) litera (c) din Directiva 2014/23 / UE, 72 (1) (c) din Directiva 2014/24 / UE și articolul 89 alineatul (1) litera (c) din Directiva 2014/25 / UE, dacă nevoia de modificare a fost generată de circumstanțe pe care o autoritate contractantă diligentă nu le-a putut prevedea și dacă modificarea nu modifică natura generală a contractului. În cazul contractelor atribuite în temeiul Directivei 2014/24 / UE și a Directivei 2014/23 / UE, în plus, orice creștere a valorii nu ar trebui să fie mai mare de 50% din valoarea contractului inițial.<sup>14</sup>

## **4. Sprijin de stat care vizează în mod special focarul COVID-19 (trebuie notificat)**

### **4.1. Cadrul temporar pentru măsurile de ajutor de stat pentru sprijinirea economiei în focarul COVID-19**

La 19 martie 2020, Comisia a adoptat un cadru temporar pentru măsurile de ajutor de stat pentru a sprijini economia în actuala criză. Cadrul temporar stabilește, printre altele, condițiile de compatibilitate pe care Comisia le va aplica pentru evaluarea măsurilor prevăzute la articolul 107 alineatul (3) litera (b) TFUE, care permite Ajutoarelor de Stat să remedieze o perturbare gravă în economia unui stat membru. Acest cadru temporar a fost modificat la 3 aprilie 2020 și la 8 mai 2020 pentru a acoperi măsuri suplimentare de Ajutor de Stat. Cadrul temporar se aplică aproape tuturor sectoarelor și întreprinderilor, inclusiv întreprinderilor de transport și menționează transportul ca unul dintre cele mai afectate sectoare. Acesta își propune să remedieze deficiențele de lichiditate cu care se confruntă companiile. Pentru a răspunde rapid la nevoile urgente de

---

<sup>14</sup> A se vedea Art. 3, alineatul (1), litera (c) din Directiva 2014/23/UE, art. 72, alin. 1, litera (c) din Directiva 2014/24/UE și art. 89, alin. (1), litera (c) din Directiva 2014/25/UE

lichiditate, în special ale întreprinderilor mici și mijlocii, statele membre pot acorda sprijin până la valoarea nominală de 800 000 EUR pe întreprindere sub formă de subvenții directe, împrumuturi, impozite și avantaje de plată, sau alte forme, cum ar fi garanțiile pentru împrumuturi care acoperă 100% din risc. Acest sprijin de stat poate fi combinat cu așa-numitul ajutor de minimis și cu alte tipuri de ajutor, cu condiția respectării normelor de cumul.

În plus, Cadrul Temporar prevede posibilități de ajutor care acoperă nevoile de lichiditate de peste 800 000 EUR pe întreprindere sub formă de garanții și subvenții la rata dobânzii, sub rezerva, printre altele, a condițiilor minime de stabilire a prețurilor la secțiunile 3.2 și 3.3 din Cadrul Temporar. Secțiunea 3.9 din Cadrul Temporar prevede scheme de amânare a contribuțiilor fiscale și / sau de securitate socială, care pot include și întreprinderile din sectorul transportului terestru. Același lucru este valabil și pentru secțiunea 3.10 din Cadrul temporar, care prevede ajutor sub formă de subvenții salariale pentru angajați pentru a evita disponibilizările în timpul epidemiei de COVID-19. Secțiunea 3.11 din Cadrul temporar permite statelor membre să ofere sprijin public sub formă de capitaluri proprii și / sau instrumente de capital hibrid întreprinderilor care se confruntă cu dificultăți financiare din cauza focarului COVID-19, inclusiv întreprinderilor din sectorul transportului terestru.

Sprijinul de stat acordat în conformitate cu Cadrul Temporar trebuie să fie notificat Comisiei Europene.

Mai multe informații despre posibilitățile pentru sprijinul de stat în cadrul Cadrului temporar se găsesc pe următorul link:

[https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/what\\_is\\_new/covid\\_19.html](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/covid_19.html)

#### **4.2. Ajutorul acordat în temeiul articolului 107 alineatul (2) litera (b) din TFUE**

Conform articolului 107 alineatul (2) litera (b) din TFUE, ajutorul pentru compensarea pagubelor cauzate de dezaastre naturale sau evenimente excepționale este compatibil cu piața internă. În decizia sa din 12 martie 2020 privind un sistem de ajutor de stat danez,<sup>15</sup> Comisia a concluzionat că focarul COVID-19 este calificat drept „eveniment excepțional” în sensul articolului 107 alineatul (2) litera (b). În conformitate cu jurisprudența, doar daunele care au o legătură causală

---

<sup>15</sup> Ajutor de stat SA. 56685 (2020 / N) – DK – Schema de compensare pentru anularea evenimentelor legate de COVID-19.

directă cu apariția excepțională, aici focarul COVID-19, pot fi compensate prin ajutorul de stat în temeiul articolului 107 alineatul (2) litera (b) din TFUE.<sup>16</sup> Pe această bază, statele membre pot compensa întreprinderile pentru daunele cauzate de criza COVID-19, inclusiv pentru veniturile pierdute, sub rezerva notificării Comisiei privind măsurile de sprijin planificate, incluzând dovezi adecvate ale prejudiciului suferit, precum și a legăturii cauzale directe între apariția excepțională și paguba. Informațiile care ar trebui furnizate pentru notificările de ajutor în conformitate cu articolul 107 alineatul (2) litera (b) sunt enumerate în următorul document: [https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/what\\_is\\_new/Notification\\_template\\_107\\_2\\_b\\_PUBLICATI\\_ON.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/Notification_template_107_2_b_PUBLICATI_ON.pdf)

Lista deciziilor aprobate de Comisie în cadrul cadrului temporar și articolul 107 alineatul (2) litera (b) sunt furnizate la următorul link:

[https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/what\\_is\\_new/covid\\_19.html](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/covid_19.html)

Aceasta este actualizată zilnic pentru a informa autoritățile publice despre practica de luare a deciziilor Comisiei într-o manieră cuprinzătoare și în timp real.

## **5. Sprijin general de stat pentru transportul terestru (trebuie notificat)**

### **5.1. Orientările feroviare**

În plus față de măsurile de susținere descrise mai sus, Ghidul Feroviar<sup>17</sup> oferă un set de măsuri care ar putea contribui la furnizarea de ajutor financiar sectorului feroviar. Există, de exemplu, posibilitatea de a introduce scheme de ajutor pentru utilizarea infrastructurii (în special prin rambursarea tarifelor de acces pe trasee) sau pentru reducerea sau rambursarea tarifelor pentru energia de tracțiune, oferind ajutor pentru reducerea costurilor externe, ceea ce este posibil în transportul feroviar pentru evitarea comparației cu alte moduri de transport concurente. Ghidul feroviar este accesibil sub:

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2008:184:0013:0031:EN:PDF>

---

<sup>16</sup> Hotarare din cauza C-73/03 Spania / Comisia EU: C: 2004: 711, punctele 36-37. Hotararea din cauza Atzeni EU C-346/03: C:2006: 130, alin. 79. Hotararea din cauza C-278/00 Grecia / Comisia UE: C: 2004:239, punctele 81-82. Hotararea din cauza T-268/06 Olympiaki Aeroporia Ypiresies impotriva Comisiei EU: T: 2008: 222, alin. 49

<sup>17</sup> Comunicarea Comisiei – Orientări comunitare privind Ajutorul de Stat pentru întreprinderile feroviare, JO C 184 din 22 iulie 2008, p.13.

## **5.2. Sprijin de stat direct in temeiul articolului 93 din TFUE**

Articolul 93 din TFUE prevede că „Ajutoarele trebuie să fie compatibile cu tratatele dacă răspund nevoilor de coordonare a transportului sau dacă reprezintă rambursarea pentru îndeplinirea anumitor obligații inerente conceptului de serviciu public”.

Articolul 93 din Tratat se aplică direct ca bază legală pentru stabilirea compatibilității ajutorului care nu este reglementat de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

Astfel, ajutorul trebuie notificat Comisiei Europene și poate fi acordat numai după autorizare.

**Material tradus, preluat de pe SITE-ul Comisiei Europene-Mobilitate si Transport (link: <https://ec.europa.eu/transport/modes/railro> ),**

**publicat in 26 mai 2020**

**OPSFPR**