

## **Există posibilități de a sprijini sectorul feroviar cu ajutorul de stat.**

**Reglementarea UE permite acest lucru în circumstanțele excepționale actuale. Organizațiile feroviare de lobby au publicat, pentru a raspandi cat mai bine acest mesaj și cu rezultat.**

**Comisia Europeană a trimis o scrisoare către întreaga industrie feroviară pentru a sublinia asta încă o data.**

“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 confruntă 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 ferata.**

În sfârșit, aceasta afirmă că DG MOVE și DG Competition, două instituții ale UE, lucreaza 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. ”

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, această măsură 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: RailTech.com**