

## ANALIZA

### **aplicării liniilor directe pentru ajutoarele de stat acordate în Europa în transportul feroviar**

În cadrul Orientărilor, elaborate și aprobate de Comisia Europeană, este prevăzut expres faptul că acestea nu aduc atingere liniilor directe comunitare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare.

Liniile directe pentru ajutorul acordat în transportul feroviar se referă la aplicarea articolelor 73 și 87 din tratat [...]. În cadrul lor sunt abordate următoarele aspecte:

- ajutorul public acordat întreprinderilor feroviare prin finanțarea infrastructurilor (capitolul 2),
- ajutoarele pentru achiziționarea și reînnoirea materialului rulant (capitolul 3),
- anularea datoriilor de către statele care doresc reorganizarea financiară a întreprinderilor feroviare (capitolul 4),
- ajutoarele pentru restructurarea întreprinderilor feroviare (capitolul 5),
- ajutoarele pentru necesitățile de coordonare a transporturilor (capitolul 6) și
- garanțiile acordate de stat întreprinderilor feroviare (capitolul 7).

„Criterii aplicabile ajutoarelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare, pentru reducerea costurilor externe și pentru interoperabilitate” prevede două categorii de costuri eligibile în conformitate prevederile Tratatului, după cum urmează:

- ❖ În ceea ce privește ajutoarele pentru utilizarea infrastructurilor feroviare, costurile eligibile sunt costurile suplimentare de utilizare a infrastructurilor suportate de transportul feroviar, dar nu și de un mod de transport concurent mai poluant.
- ❖ În ceea ce privește ajutoarele pentru reducerea costurilor externe, costurile eligibile reprezintă acea parte din costurile externe care poate fi evitată prin utilizarea transportului feroviar, față de alte moduri concurente.

În această privință, trebuie subliniat faptul că regulile europene permit în mod explicit statelor membre să introducă un sistem de compensare cu privire la costurile de mediu, costurile în caz de accident și costurile de infrastructură care nu sunt suportate și de modurile de transport concurente, în cazul în care se poate demonstra că aceste costuri nu sunt suportate și în măsura în care aceste costuri depășesc costurile proprii echivalente ale căii ferate.

În urma cercetării cu privire la ajutoarele pentru reducerea costurilor externe care au fost aprobate în temeiul Secțiunii 6.3 din liniile directoare, am identificat un precedent european în sectorul transportului feroviar, respectiv Decizia privind ajutorul de stat nr. SA.50395/27.03.2018 a Comisiei Europene referitoare la Autorizația pentru ajutoarele de stat acordate în conformitate cu dispozițiile articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

În speță, în anul 2018 Comisia Europeană a aprobat acordarea unui ajutor de stat în Germania pentru transportatorii feroviari, prin aplicarea unei reduceri la suprataxa aplicabilă pentru susținerea energiei electrice produse în parcurile eoliene instalate în largul mării. Această suprataxă este reglementată de legiuitorul german pentru a susține costurile de racordare a parcurilor eoliene instalate în larg și este suportată de consumatorii finali fiind colectată de operatorul de transport și sistem.

În acest context, Germania a aprobat un ajutor de stat pentru întreprinderile electrointensive, în speță transportatorii feroviari, Comisia considerând că ajutorul este compatibil cu prevederile Tratatului și că se înscrie în categoria de ajutoarelor pentru reducerea costurilor externe prevăzute la pct. 6.3 din Liniile directoare pentru ajutorul acordat în transportul feroviar.

Subliniem că de ajutor pot beneficia consumatorii care ating un consum de 1GWh pe an și numai pentru acea parte a consumului care depășește această cantitate de energie electrică.

Ca ajutor pentru reducerea costurilor externe, ajutorul poate însuma până la 30% din costul total al transportului feroviar, în limita a 50 % din costurile eligibile potrivit art.6.3.2. para 107. lit. b) din Liniile directoare pentru ajutorul acordat în transportul feroviar.

Comisia Europeană a aprobat, deasemenea, în conformitate cu normele UE privind ajutorul de stat, 22,2 milioane EUR ajutor public pentru modernizarea sistemului de management al traficului pe 99 de locomotive din Olanda pentru transportul de mărfuri. Acestea ar urma să fie dotate cu cel mai nou sistem european de gestionare a traficului feroviar (ERTMS) la bord, în octombrie 2019, Olanda a notificat CE asupra intenției sale de a acorda acest sprijin. Ajutorul va lua forma subvențiilor directe date proprietarilor de locomotive, cu rol de realizare a prototipurilor și modernizării în serie a echipamentelor.

Comisia a decis să sprijine măsura luând în calcul că:

- schema olandeză este benefică pentru mediu și pentru mobilitate, deoarece sprijină transportul feroviar, care este mai puțin poluant decât transportul rutier, reducând astfel congestia rutieră;
- măsura este proporțională și necesară pentru atingerea obiectivelor;
- finanțarea publică olandeză are un „efect de stimulare”, deoarece proprietarii de vehicule feroviare nu ar efectua actualizarea necesară a echipamentelor ERTMS în absența ajutorului dat de stat.

Comisarul Margrethe Vestager, responsabil cu politica în domeniul concurenței, a declarat: „Schema olandeză dorește să contribuie la desfășurarea sistemului european de gestionare a traficului feroviar și la crearea unui spațiu feroviar unic european. Acesta dorește să îmbunătățească competitivitatea căilor ferate europene și să încurajeze trecerea traficului de mărfuri de pe șosele pe calea ferată, în conformitate cu obiectivele UE de mediu și de transport, fără a denatura concurența”.

\* \*

\*

În continuare ilustrăm o listă de proiecte de finanțare aprobată de Comisia Europeană, începând cu anul 2017 până în prezent.

Observații principale:

- Valoarea cumulată a acestora depășește 2,7 miliarde EUR
- Proiectele sunt compatibile cu Articolul 93 din Tratatul de Funcționare a Uniunii Europene (TFUE) referitor la coordonarea transporturilor, precum și Orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru întreprinderile feroviare (Secțiunea 6)
- Tipul de program este considerat compatibil cu piața internă în temeiul Articolul 93 din TFUE dacă îndeplinește următoarele condiții:
  - ajutorul contribuie la un obiectiv de interes comun;
  - ajutorul este necesar și stimulat;
  - ajutorul este proporțional;
  - accesul la infrastructura în cauză este deschis tuturor utilizatorilor în mod nediscriminatoriu;
  - ajutorul nu duce la denaturarea concurenței, în dauna interesului comu.

- Majoritatea proiectelor sunt incluse în categoria de ajutoare pentru reducerea costurilor externe și costurilor adiționale, specifice suportate pentru realizarea transportului feroviar, neaplicabile în cazul transportului rutier,
- Toate proiectele sunt susținute de analize comparative cantitative, detaliate, transparente, care să demonstreze beneficiile transportului feroviar, în contrast cu alternative mai poluante (rutier), pornind inclusiv de la analize și surse livrate de Comisia Europeană (spre exemplu, Manuale privind costurile externe pentru transport, studii Joint Research Center)
- Există situații fundamentate inclusiv pe integrarea transportului feroviar-naval-rutier, făcându-se referire la programele dedicate de tip NAIADES (Belgia SA.50584 și Ungaria SA.46672)
- În unele cazuri (Cehia, SA.44621), se utilizează surse alternative, precum Fondul de Coeziune, care este reflectat în Programul Național Operațional Transport 2014-2020

## **1. Ajutoare pentru utilizarea infrastructurilor feroviare**

Categorie Descriere

Caz - SA.54102

Țară: Germania

Valoare (milioane Euro): 3

Durată: 2019 - 2024

Schemă declarată compatibilă cu Art. 93 din Tratatul de Funcționare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor și Orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru întreprinderile feroviare (secțiunea 6)

Descriere:

- Schemă de susținere a infrastructurii feroviare legate de transportul de marfă în regiunea Saxonia-Anhalt
- Subvenții directe pentru proprietarii infrastructurii feroviare private, pentru contribuția la costurile de construcție, modernizare și renovare a sistemelor de cale ferată, a conexiunilor feroviare și a sistemelor de încărcare și descărcare

## **2. Ajutoare pentru reducerea costurilor externe**

Noțiunea de costuri externe sau externalități este întâlnită în cazurile în care activitățile sociale sau economice ale unui grup de persoane au un impact asupra altui grup, acel impact nefiind pe deplin contabilizat sau compensat de primul grup de persoane.

Cu alte cuvinte, costurile externe pentru transport nu sunt în general suportate de utilizatorii serviciului de transport și, prin urmare, nu sunt luate în considerare atunci când

aceștia iau o decizie cu privire la transport. Mașinile care produc emisiile NOx, de exemplu, produc daune sănătății umane, impunând un cost extern. Acest lucru este generat de faptul că impactul asupra celor care suferă daune asupra sănătății nu este luat în calcul de șoferii mașinilor atunci când aceștia decid să folosească acest mijloc de transport.

Costurile externe ale transportului se referă la diferența dintre costurile sociale (adică toate costurile pentru societate datorate furnizării și utilizării infrastructurii de transport) și costurile private ale transportului (costurile suportate direct de utilizator). Întrucât piața nu oferă un stimulent pentru utilizatori să țină seama de costurile externe, aceștia iau în considerare doar o parte din costurile sociale atunci când iau o decizie de transport, astfel generând rezultate sub-optimale. Prin internalizarea acestor costuri, externalitățile fac parte din procesul decizional al utilizatorilor. Acest lucru se poate realiza prin reglementare sau prin furnizarea de stimulente potrivite, și anume cu instrumente bazate pe piață (de exemplu, taxe, taxe, tranzacționare de emisii etc.) sau o combinație a acestor două tipuri.

Utilizarea instrumentelor de piață pentru internalizarea costurilor externe este în general considerată o modalitate eficientă de a limita efectele secundare negative ale transportului și / sau de a genera venituri pentru guvern. Aplicarea acestor instrumente într-un mod eficient necesită estimări detaliate și viabile ale costurilor externe. De asemenea, pentru alte aplicații (de exemplu, utilizarea în Analiza costului beneficiilor), datele privind costurile externe reprezintă parametri utili.

În contextul proiectelor de mai jos, principalele externalități ale transportului luate în calcul pot fi următoarele:

- Accidente
- Poluarea aerului
- Schimbări climatice
- Poluare fonică
- Congestie
- Emisii tip ‚well-to-tank‘
- Daune aduse habitatului
- Alte categorii (de exemplu, poluarea solului și a apei)

Analiza Comisiei Europene din 2019 (pe baza datelor din 2016) reprezintă punctul de pornire pentru adaptările contextuale ce pot fi derulate de fiecare stat, privind fundamentarea studiului de caz pentru atragerea de noi fonduri Europene.

Pentru exemplificare, redăm o prezentare mult simplificată a metodologiei model de bune practici, pentru reflectarea principalelor categorii de costuri externe. Aceasta își propune să faciliteze înțelegerea datelor de intrare utilizate, ajustărilor ulterioare și metodelor de calcul.

Pentru analiza costurilor externe totale, generate prin categoria ‚Accidente‘ se utilizează o abordare top-down, cumulând costuri precum cele umane, productivitate, medicale,

administrative, materiale (și altele), în combinație cu numărul de pierderi umane (fatale, severe sau minore)

- Elementele incluse sub umbrela ‚costuri umane’ reprezintă o aproximare monetară a traumatismelor astfel generate, referitoare la participanții din trafic
- Costurile medicale, approximate la 50% din valoarea totală a tratamentelor medicale aferente (proporția rămasă este acoperită de asigurările medicale)
- Cele administrative, prin serviciile adiționale generate de astfel de accidente, precum poliție, pompieri, proceduri legale, etcetera, cu o proporție de 30% pentru externalități
- Productivitate, cu impact asupra capacității de muncă. Asumate la 55%
- Materiale – pagube aduse vehiculelor, infrastructurii, proprietății personale.

Datele sunt corectate prin anumiți factori, care să considere o estimare a cazurilor neraportate (pentru transportul rutier, nu și cel feroviar).

Pentru categoria privind ‚Poluarea Aerului’, se estimează următoarele tipuri de impact – efecte asupra sănătății (particule NOx sau PMx), pierderi aduse recoltelor (concentrația ridicată de ozon afectează randamentul recoltelor), daune aduse materialelor și clădirilor (praf, coroziune), precum și daune aduse biodiversității (prin acidificarea solurilor sau precipitații).

Valorile principale de input sunt:

- Emisiile propriu-zise. Acestea sunt consolidate pe baza factorilor de emisie (tonă de poluant pe kilometru-vehicul) și datele privind performanța transporturilor. Aceste informații sunt aliniate cu surse oficiale precum Eurostat, COPERT, precum și EEA (în limba română, Agenția Europeană de Mediu)
- Factorii de cost pe tip de poluant. Se utilizează standardul NEEDS, care oferă un estimat de cost pentru 2.500 de poluanți, calculați pe baza unui model de tip sursă emisii – impact – evaluare monetară. Rezultatele sunt ajustate prin mai multe corecții suplimentare, care să includă populația, grupele de vârstă, densitatea etc.

Pentru transportul feroviar, rezultatele de ieșire sunt clasificate în funcție de tipul de transport (pasager, marfă), tipologia trenului (de mare viteză, regional, marfă tip containere sau vrac etc), diferențiate pe zonele parcurse (zonă metropolitană, urbană, rurală).

Din perspectiva schimbărilor climatice, costurile aferente sunt reflectate în creșterea nivelului mării, pierderi ale biodiversității, probleme de gestionare a apei, extremele de natură meteorologică. Datele de intrare sunt:

- Emisii de gaze cu efect seră (CO<sub>2</sub>, N<sub>2</sub>O și CH<sub>4</sub>) pe tip de vehicul
- Date despre performanța vehiculelor (kilometrii-vehicul parcurși)

- Cost echivalent de CO2. În practică sunt utilizate două metode principale, costul daunelor și abordare de tip costuri evitate, pentru analiza de față fiind utilizată abordarea de tip costuri evitate.

Conceptul ‚well-to-tank’ se referă la emisiile și costurile externe realizate în urma procesului de generare a energiei. În mod special, acestea sunt relevante pentru modalitățile de transport realizate cu ajutorul electricității, întrucât utilizarea propriu-zisă elimină aproape în totalitate realizarea emisiilor. Metodologia aplicată este similară celei utilizate anterior pentru categoriile privind Poluarea Aerului și Schimbările Climatice.

Datele de intrare sunt captate prin factori de emisie realizați în procese tip amonte (upstream), respectiv factori de cost pentru a monetiza daunele generate. Factorii de emisie includ emisiile tip GHG și alți poluanți ai aerului emanați în procesul de generare.

Consumul mediu (electricitate, benzină sau motorină) reprezintă un punct de plecare pentru derivarea emisiilor specifice. Factorii de cost sunt captați din costurile privind poluarea GHG (preț tonă CO2) și prețuri medii UE pentru alți poluanți ai aerului.

Astfel, metodologia sintetizată indică o proporție covârșitoare a costurilor externe generate de traficul rutier, având o proporție de peste 97% (pe datele din 2016, incluzând doar sectoarele rutier, feroviar și transportul pe căi navigabile interioare granițelor).

Țară	Rutier (mld.€)	Feroviar (mld.€)	Total (mld. €)	% PIB
<b>EU 28</b>	<b>820.4</b>	<b>17.87</b>	<b>841.1</b>	<b>5.7</b>
Austria	18.3	0.85	19.2	5.9
Belgia	26.4	0.42	27.0	7.0
Bulgaria	6.5	0.12	6.6	6.5
Croația	5.0	0.07	5.1	6.9
Cipru	1.1	-	1.1	5.1
Republica Cehă	13.6	0.40	14.0	5.2
Danemarca	8.2	0.18	8.4	4.1
Estonia	1.5	0.04	1.5	5.3
Finlanda	7.4	0.23	7.7	4.4
Franța	109.1	1.76	111.0	5.5

Germania	165.7	5.37	172.3	5.8
Grecia	12.8	0.06	12.8	6.0
Ungaria	11.1	0.43	11.5	6.0
Irlanda	14.3	0.06	14.4	5.7
Italia	115.0	2.20	117.2	6.8
Letonia	2.3	0.18	2.5	6.7
Lituania	3.9	0.12	4.0	6.3
Luxemburg	3.2	0.03	3.3	7.5
Malta	0.4	-	0.4	3.6
Olanda	29.6	0.35	30.8	4.9
Polonia	40.2	1.28	41.5	5.5
Portugalia	16.8	0.18	16.9	7.2
<b>România</b>	<b>21.2</b>	<b>0.46</b>	<b>21.8</b>	<b>6.5</b>
Slovacia	5.4	0.33	5.7	4.7
Slovenia	2.7	0.05	2.7	5.5
Spania	64.3	0.83	65.1	5.2
Suedia	15.3	0.46	15.8	4.5
Marea Britanie	99.4	1.42	100.8	4.9
Norvegia	7.4	0.17	7.6	3.4
Elveția	15.3	0.76	16.1	4.1

Cele mai importante contribuții sunt realizate de componente precum – categoria Accidentelor (29%), congestia traficului (27%), respectiv poluarea aerului și schimbările climatice (14%). Această imagine conturează un aspect pe care se pot fundamenta avantajele traficului feroviar comparativ cu cel rutier, pornind de la componentele majore.

Din perspectiva costurilor medii, România depășește media UE 28 la toate capitolele selectate pentru transportul de pasageri. În ceea ce privește transportul de marfă, România înregistrează cea mai mare valoare pentru transportul realizat prin vehicule ușoare, iar din perspectiva soluției feroviare, se situează puțin sub media UE.

Pentru o mai bună reflectare a secțiunii următoare, a exemplilor de proiecte ce au obținut finanțare UE, ilustrăm principalele taxe ce sunt specifice transportului feroviar. Acestea

pot fi aliniate din perspectiva externalităților, pentru a fundamenta cantitativ studiul de caz pentru sectorul feroviar, ce are un avantaj competitiv, dar poate fi dezavantajat economic.

Impozite (din categoria Energie):

- ❖ Accize consum combustibil
- ❖ Taxă consum electricitate

Alte taxe:

- Acces infrastructură, ce pot include accesul pe tronsoanele feroviare, utilizarea stațiilor, congestiune, mediu (din categoria Infrastructură). Acestea pot fi diferențiate mai departe în funcție de categorii precum localizare, greutatea trenului, număr de opriri
- Acces pe tronsoane specifice, precum poduri sau tuneluri (din categoria Infrastructură)
- ETS, emisii CO2 din procesul de generare a energiei electrice, utilizate de transportul electric

## **Exemple de proiecte finanțate prin fundamentarea argumentației privind costurile**

### **Externe:**

Categorie Descriere

Caz - SA.55507

Țară - Austria

Valoare (milioane Euro) = 805

Durată: 2018 - 2022

Compatibilitate legislație și alte materiale de fundamentare

- Art 93, 96, 98 din Tratatul de Funcționare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor materiale de fundamentare
- Sub-sectiunea 6.3.2., 107 – 111 din orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru întreprinderile feroviare
- Manualul Comisiei Europene privind costurile externe de transport (2019)
- Legislație națională specifică pentru transportul feroviar, precum și legislația națională pentru acordarea subvențiilor de stat

Descriere

- Sprijin pentru serviciile feroviare în cele trei forme de transport feroviar de marfă, și anume trafic cu încărcătură unică, transport combinat și transport combinat de tip RoLa

- Se realizează prin compensarea costurilor suplimentare cu care se confruntă transportul feroviar, dar nu și cel rutier
- Extinsă inclusiv pentru transport RoLa în regiuni montane – unde costurile sunt majorate din cauza emisiilor generate de gradienti și concentrației de poluanți specifici, din perspectiva topologiei și condițiilor meteo
- Noua metodă de calcul pentru costurile externe a demonstrat beneficiul comparativ cu transportul rutier, precum și necesitatea majorării ajutorului de stat pentru RoLa de la 21,6 Euro pe 1.000 tone-km la 36,9 Euro pe 1.000 tone-km

#### Categorie Descriere

Caz - SA.55025

Țară - Italia

Valoare (milioane Euro) □=100

Durată : 2019 - 2022

#### Compatibilitate legislație și alte materiale de fundamentare

- Art 93, 107(1), 108(3) din Tratatul de Funcționare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor
- Sub-secțiunea 6.3 din orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru întreprinderile feroviare

#### Descriere

- Prelungirea schemei suport privind subvențiile în sprijinul operatorilor de transport feroviar
- Argumentație - comparativ cu traficul rutier de marfă, traficul feroviar de marfă necesită un efort financiar mai intens, generat de costuri suplimentare, precum deplasarea modală și traficul adițional către și dinspre terminale
- Pe lângă costurile asociate rețelelor feroviare, aplicarea standardelor impuse de lege (echipamentele de siguranță ale locomotivelor, instalarea frânelor silențioase pe vagoane, instruirea șoferilor etc.) au impact semnificativ asupra costurilor de transport feroviar - o comparație echivalentă cu aceeași mărime pentru transportul rutier nu poate fi aplicabilă
- Mai mult, majoritatea beneficiarilor au demonstrat că majorarea prețurilor pentru absorbția acestor costuri nu a mai fost necesară, existând situații în care au putut fi implementate chiar reduceri de preț în beneficiul utilizatorilor

#### Categorie Descriere

Caz - SA.54990

Țară - Italia

Valoare (milioane Euro) = 5,4

Durată: 2020 - 2022

#### Compatibilitate legislație și alte materiale de fundamentare

- Art 93, 96, 98, 107(1), 108(3) din Tratatul de Funcționare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor
- Sub-secțiunea 6.3 din orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru întreprinderile feroviare
- Planul Regiunii Emilia-Romagna pentru Transport Integrat, până în 2025, coroborat cu obiectivele trasate de Ministerul Transporturilor din Italia pentru creșterea transportului feroviar de marfă cu 30% până în 2025, precum și o cotă de 13% pentru transportul tip modal
- Foaie de parcurs către o singură zonă europeană de transport – Direcție pentru un sistem de transport competitiv și eficient (Comisia Europeană, 2011)

#### Descriere

- Schemă de ajutor în sprijinul transportului feroviar de marfă în Regiunea Emilia-Romagna
- Obiectivele principale sunt echilibrarea ponderii de transport marfă în regiune, promovând transportul feroviar convențional, intermodal și transbordat, precum și reducerea poluării mediului
- Schema oferă sprijin serviciilor de transport feroviar lansate în perioada aplicabilă

#### Categorie Descriere

Caz - SA.52898

Țară - Olanda

Valoare (milioane Euro) = 70

Durată: 2019 - 2023

#### Compatibilitate legislație și alte materiale de fundamentare

- Dutch Railway Act din 2003, Articolele 57, 59
- Legea Națională a subvențiilor pentru Infrastructură și Mediu, articolul 3 (1) (a)

- Decretul privind subvențiile pentru Infrastructură și Mediu, emis de Ministerul Olandez pentru Infrastructură, articolul 2 alineatul (1)
- Art 93, 107(1), 108(3) din Tratatul de Funcționare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor
- Sub-secțiunea 6.3.1 (104) din orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru întreprinderile feroviare
- Articolul 10 din Directiva 2001/14 / CE

#### Descriere

- Argumentare prin costurile eligibile ce corespund părții costurilor de infrastructură suportate de transportul feroviar de marfă, nu și de transportul rutier
- Spre exemplu, taxe de acces care sunt suportate doar de transportul feroviar de marfă, nu și rutier

#### Categorie Descriere

Caz - SA.50115

Țară - Italia

Valoare (milioane Euro) = 9

Durată: 3 ani

#### Compatibilitate legislație și alte materiale de fundamentare

- Art 93, 96, 98, 107(1), 108(3) din Tratatul de Funcționare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor
- Sub-secțiunea 6.3 din orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru întreprinderile feroviare
- Legea Regională 29/2017, aprobată de consiliul Regiunii Friuli Venezia Giulia
- Manual de calcul al costurilor externe pentru segmentul transporturilor

#### Descriere

- Suport pentru transportul feroviar intermodal pentru materiale feroase în regiunea Friuli Venezia Giulia

#### Categorie Descriere

Caz - SA.51229

Țară - Italia

Valoare (milioane Euro) = 20

Durată: 3

Compatibilitate legislație și alte materiale de fundamentare

- Anexa la Regulamentul Comisiei Europene 1304/2014 privind poluarea fonică generată de materialul rulant
- Art 93 din Tratatul de Funcționare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor
- Sub-secțiunea 6.3 din orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru întreprinderile feroviare
- Legea 50/2017 publicată în Monitorul Oficial din Italia

Descriere

- Retrofit: măsuri pentru a sprijini reducerea poluării fonice la vagoanele de marfă din Italia
- Costurile eligibile sunt cele rezultate din investițiile pentru proiecte ce vizează reducerea poluării fonice sau montarea blocurilor de frână

Categorie Descriere

Caz - SA.51956

Țară - Germania

Valoare (milioane Euro) = 350 (pe an)

Durată: 2018 - 2023

Compatibilitate legislație și alte materiale de fundamentare

- Art 93, 191 din Tratatul de Funcționare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor
- Tratatul Uniunii Europene, Art 3
- Orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru întreprinderile feroviare
- Ghid național pentru promovarea transportului feroviar de marfă printr-o finanțare parțială a taxelor de acces pe căi ferate
- Studiu Joint Research Centre (JRC) 2016, care estimează costurile totale pentru transportul feroviar de marfă din Germania se ridică la 7,3 EUR la 1000 tkm, în timp ce aceleași date referitoare la transportul rutier de mărfuri generează 30,6 EUR la 1000 tkm

## Descriere

- Schemă de ajutor pentru promovarea transportului feroviar de marfă, pentru susținerea tranziției modale rutier – feroviar, în legătură cu obiectivele naționale pentru decarbonizare
- În Germania, taxele de acces reprezintă cca 13% din costurile totale ale transportului feroviar de marfă

## Categorie Descriere

Caz - SA.50584

Țară: Belgia

Valoare (milioane Euro) = 30

Durată: 2018 - 2023

## Compatibilitate legislație și alte materiale de fundamentare

- Art 93, 191 din Tratatul de Funcționare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor
- Politica europeană de transport – pe baza Art 3, 6, 191 din TFUE, obiectivele de mediu ale Uniunii trebuie să fie abordate inclusiv prin politica transport comună
- Orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru întreprinderile feroviare
- Programul NAIADES II, cu aplicații inclusiv pentru sectorul Feroviar
- Directiva 92/106/EEC

## Descriere

- Măsura de ajutor structural pentru reducerea dezavantajului de cost al volumelor transportate pe căile ferate pentru a promova tranziția modală

## Categorie Descriere

Caz - SA.38283

Țară: Danemarca

Valoare (milioane Euro) = 7,5

Durată: 2017 - 2020

## Compatibilitate legislație și alte materiale de fundamentare

- Art 93, 191 din Tratatul de Funcționare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor
- Orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru întreprinderile feroviare

#### Descriere

- Schemă de compensare parțială a investițiilor operatorilor feroviari de marfă, pentru echipament tip ERTMS la bord

#### Categorie Descriere

Caz - SA.50165

Țară: Germania

Valoare (milioane Euro) = 500

Durată : 2018 - 2022

#### Compatibilitate legislație și alte materiale de fundamentare

- Art 93, 191 din Tratatul de Funcționare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor
- Orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru întreprinderile feroviare
- Orientări privind ajutoarele de stat pentru protecția mediului și energie 2014-2020
- Studiu Joint Research Centre (JRC) 2016, care estimează costurile totale pentru transportul feroviar de marfă din Germania se ridică la 7,3 EUR la 1000 tkm, în timp ce aceleași date referitoare la transportul rutier de mărfuri generează 30,6 EUR la 1000 tkm
- Manualul CE privind costurile externe ale transportului

#### Descriere

- Schemă de ajutor pentru promovarea eficienței energetice în transportul feroviar
- Beneficiarii trebuie să dovedească îmbunătățirea eficienței energetice în transportul electric cu cel puțin 1,75% față de anul calendaristic anterior, iar începând cu 2020, o îmbunătățire anuală de cel puțin 2%

#### Categorie Descriere

Caz - SA.49749

Țară - Suedia

Valoare (milioane Euro) = 56

Durată :2018 – 2019

Compatibilitate legislație și alte materiale de fundamentare

- Art 93, 191 din Tratatul de Funcționare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor
- Orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru întreprinderile feroviare
- Manualul CE privind costurile externe ale transportului
- Baza legală națională - ordonanță privind compensarea mediului pentru transportul feroviar de marfă

Descriere

- Compensare din rațiuni de mediu pentru transportul feroviar de marfă

Categorie Descriere

Caz - SA.48634

Țară - Danemarca

Valoare (milioane Euro) = 7,5

Durată: 2018 - 2020

Compatibilitate legislație și alte materiale de fundamentare

- Art. 93, 191 din Tratatul de Funcționare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor
- Orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru întreprinderile feroviare
- Baza legală națională - ordonanță privind compensarea din rațiuni de mediu pentru transportul feroviar de marfă

Descriere

- Prelungirea schemei de ajutor pentru transportul de mărfuri pe calea ferată în anumite servicii de transport combinate

Categorie Descriere

Caz - SA.48485

Țară - Austria

Valoare (milioane Euro) = 50

Durată: 2018 - 2022

Compatibilitate legislație și alte materiale de fundamentare

- Art. 93 din Tratatul de Funcționare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor
- Orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru întreprinderile feroviare
- Bază națională Federal Railway Act BGBl. I Nr. 137/2015

Descriere

- Prelungirea programului dedicat pentru sprijinirea dezvoltării căilor ferate de legătură și a terminalelor de transfer în transportul inter-modal

Categorie Descriere

Caz - SA.44621

Țară - Republica Cehă

Valoare (milioane Euro) = 92

Durată: 2017 - 2021

Compatibilitate legislație și alte materiale de fundamentare

- Art. 93 din Tratatul de Funcționare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor
- Orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru întreprinderile feroviare
- Bază națională - Act No 218/2000 (reguli bugetare), Comunicarea Ministerului de Transport No 111/2004, Programul Național Operațional Transport 2014-2020

Descriere

- Implementarea Sistemului European de Gestiune a Transportului Feroviar (ERTMS) și a subsistemului de securitate
- Punerea în aplicare a soluțiilor de măsură a consumului de energie în subsistemul de transport feroviar - unități locomotive și vagoane pentru pasageri
- Adaptarea pentru sisteme de curent alternativ de 25 kV / 50 Hz
- Aplicații telematice în transportul de mărfuri și de pasageri
- Îndeplinirea cerințelor de reducere a poluării fonice în conformitate cu specificațiile tehnice de interoperabilitate
- Finanțare din Fondul de Coeziune, implicit Programul Național Operațional Transport 2014-2020

Categorie Descriere

Caz = SA.46672

Țară - Ungaria

Valoare (milioane Euro) = 168

Durată: 2017 - 2023

Compatibilitate legislație și alte materiale de fundamentare

- Art. 93 din Tratatul de Funcționare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor
- Orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru întreprinderile feroviare
- Programul NAIADES II, cu aplicații inclusiv pentru sectorul Feroviar
- Bază națională - Act LXVIII on Excise Tax / 2016, Secțiunea 113(1)

Descriere

- Prelungirea schemei de scutire de accize și restituiri pentru combustibilul utilizat în transportul feroviar și pe căile navigabile interioare

În aceste condiții, considerăm că există un fundament juridic de reducere a costurilor prin accesarea ajutoarelor de stat, în măsura în care sunt îndeplinite criteriile de eligibilitate prevăzute în Liniile directoare pentru ajutorul acordat în transportul feroviar. Evident schema de sprijin va trebui notificată și supusă aprobării Comisiei în conformitate cu principiile de bază în acest domeniu.

\*                      \*

\*

### **Propuneri și recomandări**

Susținerea tranziției modale și creșterea cotei de piață a segmentului feroviar va avea un impact semnificativ în obiectivele Europene și Naționale pentru combaterea efectelor climatice negative.

Mai mult, în cadrul Planului Național Integrat pentru Energie și Schimbări Climatice 2020-2030 (PNIESC), dezvoltarea prioritară a transportului feroviar pentru transportul de persoane (în detrimentul transportului rutier) și integrarea inter-modală a acestuia cu celelalte moduri de transport reprezintă o măsură importantă pentru creșterea ponderii Surselor Regenerabile de Energie (SRE).

Astfel, încurajarea transportului feroviar în detrimentul transportului rutier va contribui la îndeplinirea țintei SRE-T pentru anul 2030, datorită utilizării crescute a energiei electrice

În acest segment; acest element va avea o contribuție importantă în condițiile îndeplinirii țintei SRE-E din 2030 (ce presupune o cotă de energie electrică din surse regenerabile mai mare decât cea din prezent.

Prin urmare, există oportunități majore și tangibile pentru captarea efectelor benefice, mai ales din perspectiva contrastului cu transportul rutier, care generează o intensitate mai mare de emisii în ceea ce privește poluarea.

În urma analizei facute, am remarcat două direcții principale de abordare, ce pot permite susținerea transportului feroviar:

- ❖ Actualizarea legislației actuale
- ❖ Implementarea unor scheme de ajutor de stat, pe modele validate la nivel European (în principal pe tema costurilor externe)
- ❖ Repornirea programului local RoLa, inițiat de Administrația Fondului de Mediu  
Concretizarea acestor oportunități se poate realiza prin mai multe inițiative la nivel Guvernamental sau Regional, pe baza numeroaselor precedente existente, astfel încât transportul feroviar să aibă un rol mai important, să continue eforturile de modernizare și să susțină țintele pe care țara noastră le-a asumat inclusiv prin Planul Național Integrat de Energie și Schimbări Climatice, 2020 – 2030.

### **Câteva exemple de astfel de inițiative pot fi:**

#### **I. Actualizarea legislației actuale**

##### **1. Actualizarea orientărilor privind ajutoarele pentru mediu și energie**

Astfel, acestea vor putea include codurile CAEN aferente transportului feroviar de marfă, oferind opțiunea operatorilor feroviari să poată obține deduceri pentru plata certificatelor verzi. Calibrarea legislației naționale pentru susținerea sectorului feroviar

##### **2. Reducerea pragului de 20% privind intensitatea electrică din cadrul schemei naționale referitoare la costurile rezultate din sprijinul pentru energia din surse regenerabile, pentru a permite includerea operatorilor din segmentul transportului feroviar ce reflectă o intensitate electrică de cel puțin 15%.**

#### **II. Implementarea unor noi scheme de ajutor de stat**

##### **1. Construirea și aplicarea unor noi inițiative, pe modele validate la nivel European (în principal pe tema costurilor externe)**

Acestea pot avea ca teme principale susținerea tranziției către transportul feroviar și transportului modal, modernizarea și eficientizarea infrastructurii de trafic feroviar și reducerea costurilor, prin scutiri parțiale de la plata tarifelor specifice, care nu au echivalent de magnitudine similară pentru transportul rutier (tarife acces infrastructură,

aplicarea standardelor reglementate privind echipamentele necesare pentru locomotive, instalarea frânelor cu profil silențios pentru reducerea poluării fonice, instruirea conductorilor de tren, etc), precum și a certificatelor verzi;

2. Identificarea oportunităților existente (exemplificate prin studiile de caz ilustrate anterior), sinergiilor cu oportunități de finanțare compatibile (spre exemplul, Fondul de Coeziune), precum și înțelegerea și pregătirea din perspectiva reglementărilor de tip Green Deal ce vor impacta semnificativ efortul de decarbonizare la nivel european;
3. Crearea unor noi scheme de ajutor de stat și promovarea de ajutoare de stat. Cuantificarea datelor naționale, identificarea costurilor asimetrice feroviar vs rutier și corelarea cu obiectivele UE
4. Realizarea unor analize comparative și studii specifice pentru țara noastră, care să cuantifice externalitățile rezultate din perspectiva transportului feroviar, în contrast cu transportul rutier;

Aceste analize trebuie să fie fundamentate pe principiile, metodele de calcul și bunele practici disponibile la nivelul UE;

Pentru realizarea analizelor cost beneficiu și susținerea argumentației pentru obținerea fondurilor UE, este necesară identificarea costurilor suportate de operatorii feroviar, ce nu pot fi aplicabile transportului rutier, astfel rezultând o competiție asimetrică;

### **În România, accesul pe infrastructura feroviară cuprinde două tipuri de tarife:**

**1) Tariful de utilizare a infrastructurii feroviare (TUI), pentru asigurarea pachetului minim de acces, ce permite tranzitul unui tren pe rețea, fără servicii de manevră sau (re)alimentare**

- După cum cunoaștem, metodologia de calcul a TUI se bazează pe următoarele elemente: distanța parcursă, tonajul brut al trenului, trafic (marfă sau călători), ruta de circulație și clasa secției de circulație și dotarea cu sisteme de electrificare pentru asigurarea curentului de tracțiune

- Conform informațiilor cuprinse din ultimul Raport de monitorizare a pieței feroviare europene, aferente anului 2016, publicat de IRG-Rail17, în anul 2018, România ocupa locul 11 în ceea ce privește nivelul mediu al TUI plătit de operatorii de transport feroviar de marfă și pasageri (2,58 Euro pe tren-km) din totalul celor 28 de țări care au raportat aceste informații.

- De asemenea, calculul TUI trebuie transparentizat și aliniat cu legislația Europeană, fiind necesar eliminarea unor costuri incluse în formarea TUI precum tariful de distribuție a energiei electrice.

**2) Tarife pentru Servicii Adiționale sau Conexe (TSA), pentru servicii care nu sunt incluse în pachetul minim de acces – terminale de mărfuri, stațiile de călători sau pentru alimentarea cu energie electrică necesară tracțiunii, accesul la rețelele de telecomunicații, servicii specializate de întreținere grea sau alte prestații**

Spre exemplificare, redăm o analiză comparativă simplificată, care își propune să pună în oglindă costurile generate de transportul rutier, în comparație cu cel feroviar.

Pentru acest exemplu, am ales activitatea de transport deșeurii metalice, pe două trasee.

Au fost utilizate date publice de la Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă CFR Marfă (pentru Tarif Intern de Mărfuri TIM) și Portul Constanța:

- Pentru transportul rutier, costurile majore identificate includ un tarif pe kilometru parcurs și taxă de pod, în funcție de tonajul vehiculului, dar și servicii suplimentare, precum taxă de acces port și costuri de manevrare
- Similar, transportul feroviar presupune costuri defalcate în funcție de distanța parcursă și dimensiunea vagonului
- Centralizarea costurilor din cele două perspective indică mai multe componente de tip servicii suplimentare ce trebuie acoperite pentru realizarea transportului feroviar – spre exemplu încărcare/descărcare, curățare, sigilare, servicii suplimentare de securitate
- Pentru o distanță de 300 km (Ploiești – Constanța), costul obținut pentru transportul cu un camion de 25 tone poate ajunge la 56 RON / tonă. Pe aceeași distanță, costul realizat cu un vagon de 25 tone se poate ridica la 125 RON / tonă, fără a fi luate în considerare toate tipurile de cost enunțate mai sus.
- Pentru o distanță de 350 km (Pitești – Constanța), costul obținut pentru transportul cu un camion de 25 tone poate ajunge la 62 RON / tonă. Pe aceeași distanță, costul realizat cu un vagon de 25 tone se poate ridica la 143 RON / tonă.

Acest exemplu ilustrează faptul că transportul rutier, deși mai expus la accidente, congestione și poluare ecologică, se fundamentează pe o bază de costuri mult redusă față de transportul feroviar, fapt de generează competitivitate asimetrică și nevoia de susținere și finanțare pentru reducerea acestui ecart.

### **Implementarea strategiilor naționale și regionale specifice pentru sectorul feroviar (Master Plan General de Transport)**

Implementarea strategiilor centrale, cu acțiuni tactice la nivel regional, care să aibă ca obiectiv creșterea cotei de piață a transporturilor de tip feroviar;

- Acestea trebuie să fie direcționate pe obiective clare, cuantificabile – spre exemplu, creșterea transportului feroviar de marfă cu ... % până în anul ... sau atingerea unei cote de ...% pentru transportul de tip modal;
- Corelarea politicilor pentru un integrarea transporturilor de tip feroviar-naval, pentru a reduce gradul de poluare și costurile excesive determinate de traficul rutier (exemple ilustrate anterior – Belgia SA.50584 și Ungaria SA.46672).

### 3. Relansarea programului RoLa, inițiat de AFM

- În perioada 2017-2018, Administrația Fondului pentru Mediu a lansat în România programul pentru transporturile de tip RO-LA, prin care se stimulează tranziția transportului de marfă dinspre transportul rutier către calea ferată, pentru reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>;
- Obiectivele Programului RO-LA au dovedit conformitatea cu prevederile strategiei Europene, astfel de programe fiind implementate în mai multe state UE, precum Austria, Italia, Elveția, Franța, Slovenia, Germania și Ungaria;
- Suma disponibilă pentru operatorii de transport feroviar a fost de 20 milioane RON, iar în 2018, Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă CFR MARFĂ SA a obținut o finanțare de 14 milioane RON;
- Se recomandă identificarea soluțiilor și repornirea acestei inițiative, precum și încurajarea mai multor operatori să participe pentru accesarea bugetului alocat, contribuind astfel la continuarea și majorarea inițiativelor similare.

**Președinte,**

**Vasile ȘECLĂMAN**