**Consideraţii generale privind ajutorul de stat** **în domeniul serviciului de transportul public local/zonal de călători[[1]](#footnote-1)**

***-informaţii generale-***

**Compensaţia plătită** pentru prestarea obligaţiei de serviciu public de transport de călători se supune evaluării în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat, deoarece se consideră că entităţile care beneficiază de o astfel de finanţare desfășoară o activitate economică (serviciul de transport public). De asemenea, se va avea în vedere ca inclusiv activitatea de furnizare a serviciului de transport public prin mijloacele proprii ale autorității publice poate fi considerată ca având caracter economic[[2]](#footnote-2).

A**rticolul 107, alin. (1) din Tratatul privind funcţionarea Uniunii Europene (TFUE)** definește **ajutorul de stat** ca fiind orice resursă acordată de stat, sub orice formă, care denaturează sau ameninţă să denatureze concurenţa prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre. Tot în articolul 107, alineatul (2) și alineatul (3) din TFUE, sunt stabilite ajutoarele de stat care sunt compatibile cu piaţa internă, precum și ajutoarele de stat care pot fi considerate compatibile cu piaţa internă.

Conform Articolului 108 alin. (3) din TFUE, dacă nu sunt exceptate prin Tratat, **ajutoarele de stat trebuie comunicate în prealabil Comisiei Europene.** Potrivit Articolului 108 alin. (4) din TFUE, „Consiliul, la propunerea Comisiei şi după consultarea Parlamentului European, poate adopta toate regulamentele utile pentru aplicarea articolelor 107 şi 108, şi poate stabili, în special, condiţiile de aplicare a articolului 108 alineatul (3) şi categoriile de ajutoare care sunt exceptate de la această procedură.”

Politica europeană în domeniul transporturilor este trasată în cadrul Titlului VI - Transporturile, art. 90-100 din Tratatul privind funcţionarea Uniunii Europene (TFUE), iar în ceea ce privește ajutoarele acordate în domeniul transportului, Art. 93 din TFUE stabilește că: „**Sunt compatibile cu tratatele ajutoarele care răspund necesităţilor de coordonare a transporturilor sau care constituie compensarea anumitor obligaţii inerente noţiunii de serviciu public**.” Astfel, articolul 93 din TFUE nu prevede o exceptare generală de la regimul ajutoarelor de stat, după cum se menționează și în considerentul nr. 34 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007: „O astfel de compensație **poate fi compatibilă** cu tratatul în temeiul articolului 73 [actualul art. 93 din TFUE] **în anumite condiții**. În primul rând, ea trebuie acordată pentru a asigura **prestarea serviciilor care sunt servicii de interes general în sensul tratatului**. În al doilea rând, pentru a evita denaturarea nejustificată a concurenței, **această compensație nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor nete ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând seama de venitul generat prin aceasta și de un profit rezonabil**.”

Ȋn considerentul nr. 35 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, se clarifică faptul că acea compensație aferentă obligației de serviciu public acordată **în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007** este exceptată de la notificarea prealabilă a Comisiei Europene: „Prin urmare, compensația acordată de către autoritățile competente în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament poate fi exceptată de la cerința de notificare prealabilă prevăzută la articolul 88 [actualul art. 108] alineatul (3) din tratat.”, iar conform articolului 9, alin. (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007: ”O astfel de compensație este scutită de obligația de notificare prealabilă stabilită la articolul 88 [actualul art. 108] alineatul (3) din tratat.”

Potrivit considerentului nr. 33 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, pentru a se hotărî dacă o compensație de serviciu public nu constituie un avantaj (ajutor de stat) în sensul articolului 107 [ex-articolul 87] din tratat, se poate aplica testul prevăzut de cazul Altmark, respectiv dacă sunt îndeplinite cele patru condiții cumulative[[3]](#footnote-3).

Ȋn concluzie, **compensația** acordată pentru obligaţia de serviciu public de transport de călători poate fi încadrată într-una din următoarele trei situații, în funcție de respectarea prevederilor din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, dar și a celor 4 condiții cumulative stabilite în cauza „Altmark Trans GmbH” (a se vedea considerentul 33 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007):

* **Inexistența ajutorului de stat**

Ȋn situația în operatorul a fost selectat prin **procedură competitivă de atribuire[[4]](#footnote-4)**, potrivit art. 5, alin. (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, desfășurată în conformitate cu prevederile legislației în vigoare privind achizițiile publice și sunt respectate toate cerințele Regulamentului (inclusiv a primelor 3 condiții „Altmark”), compensația acordată operatorului poate fi considerată ca nefiind ajutor de stat deoarece “nu denaturează sau ameninţă să denatureze concurenţa prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri”, în sensul art. 107 din TFUE.

Ȋn cazul **atribuirii directe a contractului de servicii publice**, conform cu art. 5 alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, pe lângă respectarea tuturor cerințelor Regulamentului (inclusiv a primelor 3 condiții „Altmark”), compensația acordată operatorului ar putea fi considerată ca nefiind ajutor de stat, dacă este respectată inclusiv cea de-a patra condiție „Altmark”: „*În cele din urmă, în cazul în care selectarea întreprinderii care are de îndeplinit obligații de serviciu public într-un caz concret nu s-a realizat pe baza unei proceduri de achiziții publice care ar permite selecționarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile respective la cel mai mic preț pentru comunitate,* ***nivelul compensației necesare trebuie stabilit pe baza* *unei analize a costurilor pe care le-ar fi suportat o întreprindere obișnuită, bine gestionată și dotată corespunzător cu mijloacele adecvate****.”*

Ȋnsă, în practică, respectarea celei de-a patra condiții Altmark în cazul serviciilor de transport public local este mai dificil de probat.

* **Ajutor de stat compatibil cu piaţa internă, acoperit de prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și scutit de obligația de notificare prealabilă**

În cazul cazul în care unul sau mai multe dintre criteriile Altmark nu este/sunt îndeplinit(e) sau nu pot fi probate (de exemplu, criteriul 4 Altmark în cazul atribuirii directe), compensaţia plătită este ajutor de stat și intră sub incidenţa dispoziţiilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, calculându-se conform prevederilor acestuia, inclusiv ale Anexei - *Norme aplicabile compensației în cazurile menționate la articolul 6 alineatul (1).*

Ȋnsă, în situația respectării prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, compensația acordată operatorului de transport reprezintă **Ajutor de stat compatibil cu piaţa internă**, scutit de obligația de notificare prealabilă la Comisia Europeană.

Se va avea în vedere faptul că jurisprudenţa a statuat că, în cazul în care o măsură care intră în sfera de aplicare a Regulamentului (CE) nr 1370/2007, nu respectă toate prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, Comisia nu o poate autoriza pe baza legislaţiei Uniunii Europene privind ajutoarele de stat.[[5]](#footnote-5)

* **Existența ajutorului de stat incompatibil, neacoperit de prevederile Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, ce trebuie notificat în conformitate cu art. 108 alin. (3) din TFUE**

Compensaţia care nu este acoperită de prevederile Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 constituie ajutor de stat incompatibil și trebuie obligatoriu notificată la Comisia Europeană.

1. Se va vedea şi documentul suport Jaspers – Aspecte de avut în vedere pentru finanţarea transportului public, aflat pe site-ul [www.inforegio.ro](http://www.inforegio.ro), secţiunea Documente suport [↑](#footnote-ref-1)
2. Punctul 14 din Comunicare a Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (2016/C 262/01), http://www.renascc.eu/documente/Not%20AS%20RO\_1209ro.pdf [↑](#footnote-ref-2)
3. Art. 4 din Decizia Comisiei din 20 decembrie 2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (2012/21/UE); [↑](#footnote-ref-3)
4. Nu se acceptă atribuirea competitivă în baza Ordinului ANRSC nr. 263/2007; [↑](#footnote-ref-4)
5. A se vedea State Aid SA.34155 – Germany – legea regională privind compensarea pentru transportul școlar în Landul Rhineland-Palatinate, <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/>case\_details.cfm?proc\_code=3\_SA\_34155; [↑](#footnote-ref-5)