Observații asupra Ghidului solicitantului pentru dezvoltarea transportului naval și multimodal

Program: Programul Transport 2021-2027

Prioritatea: 7- Dezvoltarea transportului naval și multimodal

Obiectivul specific: 3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale

(primite în urma consultării publice finalizate în data de 17 iulie 2023)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr. crt** | **Emitent** | **Mijlocul de comunicare și data transmiterii** | **Propunere de modificare/observație/întrebare** | **Documentul în care se regăsește propunerea de modificare/observația** | **Acceptat/**  **respins** | **Motivație AM** |
| **1** | **C.N. Administraţia Canalelor Navigabile S.A.** | Email:  dezvoltare@acn.ro | 5.2.2. Activitati eligibile  Fata de formularea existentă:” *Activități privind îmbunătățirea navigației pe Dunăre și canalele navigabile ale acesteia, inclusiv a măsurilor de siguranță a navigației, în particular în punctul critic Bala*”, se propune urmatoarea reformulare: *“****Activități privind îmbunătățirea navigației pe Dunăre și canalele navigabile ale acesteia, inclusiv a măsurilor pentru asigurarea navigatiei in conditii de siguranta, în particular în punctul critic Bala, modernizarea ecluzelor “.*** | GS Pag.47 | **Acceptată** | Secțiunea va fi actualizată corespunzător |
| **2** | **Civitta** | Email: delia.oprisan@civitta.com | 5.2.1.1.1 Reguli de eligibilitate pentru proiecte noi  Solicitare ***link/document unde poate fi consultata lista de proiecte la care se face referire (***Pentru a fi eligibile, proiectele promovate în cadrul PT-P7 trebuie să îndeplinească următoarele condiții:  *Proiectul se regăsește în lista de proiectelor menționată în PT, iar perioada de implementare a proiectului se încadrează în perioada de eligibilitate (între 01.01.2021 şi 31.12.2029).*  ***De asemenea, de clarificat daca proiectele la care se face referire sunt tipuri de proiecte sau initiatorii acestor proiecte sunt inclusi in aceasta lista?*** | GS Pag. 44 | **N/A** | În Programul Transport 2021-2027 nu există o listă de proiecte dedicate în cadrul priorității 7 Dezvoltarea transportului naval și multimodal, ci o listă cu acțiuni ce pot fi sprijinite prin program în conformitate cu strategia de finanțare prevăzută în documentul cadru - Programul Investițional (PI) pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030 (Capitolul 2.4. Moduri de transport: Naval, aprobat prin H.G. nr. 1312 / 2021 privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 666/2016 pentru aprobarea documentului strategic Master Planul General de Transport al României (https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/250104). Documentul poate fi consultat pe site-ul MTI - Secțiunea Strategia în transporturi – Strategie – Strategii/Politici/Programe (https://www.mt.ro/web14/strategia-in-transporturi/transporturi-strategie/strategii-sectoriale-politici-programe).  Eroarea de redactare semnalată fi corectată în cadrul variantei consolidate a Ghidului de finanțare PT 2021-2027 |
| **3** | **AFDJ Galati** | [dumbrava.catalina@afdj.ro](mailto:dumbrava.catalina@afdj.ro) | 1.1.Preambul  Corectarea unei erori materiale: ***HG 1312/2021 de aprobare a PI 2021-2023***, in loc de HG 1213/2021 | GS. Pag. 6 | **Acceptată** | Secțiunea va fi revizuită corespunzător |
|  |  |  | 1.2. Abrevieri  Completarea abrevierilor cu ***API - Application Programming Interface,*** acronim utilizat la pagina 36 din proiectuil de GS | GS. Pag. 6 | **Acceptată** | Secțiunea va fi revizuită corespunzător |
|  |  |  | 2.1. Informatii generale despre program  1. Completarea urmatorului paragraf dupa cum urmeza:  ”Proiectele vor avea în vedere creșterea atractivității transportului naval prin îmbunătățirea condițiilor de navigație **pe sectorul românesc al Dunării** și prin investiții în infrastructura portuară și în conexiunile cu hinterlandul; creșterea fiabilității navigabilității pe Canalele Dunării cu Marea Neagră prin consolidarea malurilor canalelor și modernizarea ecluzelor; finalizarea lucrărilor de pe Canalul București – Dunăre; modernizarea navelor de transport dunărene operate de operatorii români cu motoare ecologice.”  2.Reformularea paragrafului din GS: ”În ceea ce privește îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre vor fi sprijinite acțiunile ce au ca impact eliminarea punctelor critice pentru navigație pe Dunăre și creșterea eficienței transportului naval pe canalele navigabile ale acesteia”, astfel:  **”***În ceea ce privește îmbunătățirea condițiilor de navigație* ***pe sectorul românesc al Dunării,*** *vor fi sprijinite acțiunile ce au ca* ***~~impact~~ efect eliminarea punctelor critice pentru navigație, creșterea ~~eficienței și~~ siguranței transportului naval pe Dunăre, pe Canalul Sulina și pe celelalte canale navigabile ale Dunării, asigurarea mobilității durabile și inteligente.”*** | GS. Pag. 11 | **Acceptată** | 1.Formularea propusă va fi preluată în forma consolidată a ghidului.    Se accepta completarea cu canalele Dunarii, pentru corelare cu documentul ”INDICATORI  PROGRAMUL TRANSPORT 2021-2027  (Cadrul de performanță)”, aprobat de CE |
|  |  |  | 2.3. Reglementări europene și naționale, cadrul strategic, documente programatice aplicabile  Completarea reglementarilor cu Regulamentul UE nr.1315/2013 și Regulamentul UE nr. 852/2020 | GS, Pag.12-13 | **Acceptată** | Secțiunea a fost completată cu cele doua acte normative |
|  |  |  | 3.8.1. Indicatori de realizare Modificarea definitiei indicatorului:  RCO 51 -Lungimea căilor navigabile interioare noi, reabilitate sau modernizate – TEN-T = Indicatorul se referă la lungimea căilor navigabile noi construite sau reabilitate/modernizate din punct de vedere al capacității **și siguranței** de navigație situate pe rețeaua Transeuropeană de transport definită conform prevederilor Regulamentului (UE) 1315/2013. Reabilitarea sau modernizarea capacității de navigație se referă la îmbunătățirea condițiilor de **~~trafic~~ navigație** și de siguranță. Pentru a fi contabilizată secțiunea de cale navigabilă trebuie să fie fizic finalizată și să îndeplinească toate condițiile pentru a fi pusă în operare. Lucrările contabilizate de acest indicator se referă la secțiunile de căi navigabile cu capacități de navigație noi sau îmbunătățite. În cazul unei intervenții punctuale la o ecluză lungimea întregii căi navigabile se ia în considerare. | GS, Pag. 24 | **Respinsă** | Definitia este conform documentului ”INDICATORI  PROGRAMUL TRANSPORT 2021-2027  (Cadrul de performanță)”, aprobat de CE |
|  |  |  | 5.2.2 Activități eligibile  Completarea activitărilor eligibile după cum urmează:  -Lucrări hidrotehnice pentru eliminarea punctelor critice pentru navigație ***pe sectorul românesc al Dunării*** și creșterea ~~eficienței și~~ siguranței transportului naval pe sectorul românesc al Dunării, pe Canalul Sulina și pe celelalte canale navigabile ale Dunării;   * -Activități privind îmbunătățirea navigației **pe sectorul românesc al Dunării, pe Canalul Sulina și pe celelalte** canale navigabile **ale Dunării,** inclusiv a măsurilor de siguranță a navigației, în particular în punctul critic Bala; | GS, Pag. 47-48 | **Acceptată partial** | Pentru o mai buna intelegere a eligibilității lucrărilor vizate pentru finantare în cadrul P7 din PT, precum și pentru a elimina orice echivoc, activitățile au fost completate, cu precizarea ca lucrările vizează sectorul românesc al Dunării, precum și canalele navigabile ale Dunării.  In ceea ce privește eliminarea sintagmei ”creșterea eficienței transportului naval” nu poate fi acceptată, avand in vedere că aceasta este prevazuta in cadrul PT 2021-2027 aprobat de CE prin Decizia C(2022) 9754/16.12.2022, document programatic in baza sunt finanțate intervențiile din cadrul P7. |
| **4** | **C.N. Administraţia Porturilor Maritime S.A. Constanţa** | **Email:** [**cosmin.dima@constantza-port.ro**](mailto:cosmin.dima@constantza-port.ro) | 1.Cap. 3.3. Bugetul alocat apelului de proiecte, Actiunea *Îmbunătățirea capacității autorităților responsabile de programe și a organismelor implicate în execuția fondurilor*\*\* - beneficiari publici, \*\*Alocarea vizează creșterea capacității administrative a beneficiarilor publici pentru proiectele de investiții în dezvoltarea transportului naval (porturi maritime, căi navigabile interioare și porturi interioare), iar cheltuielile aferente acestora vor fi incluse în cererile de finanțare aferente proiectelor de investiții.  **Se solicită** ***completarea Notei \*\* - conform sumelor prevazute in cadrul Devizului General cu aceasta destinatie.***  2. Cap.3.4- Determinarea valorii eligibile a activităților investiționale în suprastructura sau infrastructura portuară se mentioneaza ”Nu sunt eligibile costurile referitoare la activități care nu sunt legate de transporturi, inclusiv instalații de producție industrială care funcționează în port, birouri sau magazine, și nici costurile pentru suprastructurile din port.”  **Se solicită clarificarea următorului aspect: Investitiile in suprastructura care fac obiectul ajutorului de stat pot fi finantate in condițiile transmiterii unei notificări individuale la Comisia Europeana?**  **3.De asemenea, de clarificat daca ar trebui definite termenele de „suprastructura portuara” si „suprastructurile din port”.** | GS, Pag. 16 | **1. Respinsă**  **2. NA**  **3. Acceptată** | 1. Secțiunea vizează alocarea stabilită pentru apelurile de proiecte, ci nu categoriile de cheltuieli stabilite la nivelul cererilor de finanțare.  2.Investitiile in suprastructura care fac obiectul ajutorului de stat nu sunt eligibile in cadrul ajutoarelor de stat exceptate de la notifcare (in baza unei scheme de ajutor de stat), insă pot fi finantate doar după aprobarea ajutorului de stat de către CE, in urma parcurgerii procedurii de notificare individuală a ajutorului la CE.  3.Totodată, la cap. 1.3 Glosar s-au definit termenii *infrastructura portuara* si *suprastructura din port*, in conformitate cu Regulamentul 651/2014, cu modificările și completarile ulterioare. |
|  |  |  | 3.4 Rata de cofinantare, punctul 3  Praguri valorice:  A. Pragurile valorice pentru costurile eligibile (și ajutorul aferent) pentru un proiect de infrastructură portuară maritimă / fluvială, situate pe rețeaua TEN-T CORE:  a. Valoarea maximă a costurilor eligibile aferente unui proiect de investiții (și a ajutorului aferent) în infrastructura portuară maritimă și interioară (fluviale), NU POATE DEPĂȘI:  a1- Port maritim: costuri eligibile de 165 de milioane EUR cheltuieli care fac obiectul ajutorului de stat per proiect. *În ceea ce privește dragajul, un proiect este definit ca toate operațiunile de dragaj desfășurate pe parcursul unui an calendaristic;*  ***Definitia nu este corecta, operatiunile nu trebuie corelate cu anul calendaristic (limitare in timp).***  ***Suplimentar, nu ar trebui tratate in mod distinct fata de alte tipuri de proiecte, avand in vedere faptul ca sunt lucrari hidrotehnice de investitii (dragaj de adancire sau de aducere la cota de proiect) si vizeaza modernizarea infrastructurii portuare.*** | GS, Pag.19 | **Respinsă** | Prevederile sunt in conformitate cu Regulamentul UE 651/2021 cu modificările si completările ulterioare, Art. 2-Definitii, pct. 160, conform căruia ”dragaj” înseamnă îndepărtarea sedimentelor de pe fundul căilor navigabile de acces la un port sau din cadrul portului. În plus, la art. 4-Praguri de notificare, pct. (ee) și (ff) din cadrul aceluiasi act normativ, se precizează:”*în ceea ce privește dragajul, un proiect este definit ca toate operațiunile de dragaj desfășurate pe parcursul unui an calendaristic*”. Prin urmare, această limitare in timp este impusă de legislatia specifica ajutorului de stat, aplicabilă proiectelor care includ lucrari de dragare, din cadrul P7. |
|  |  |  | 3.4 Rata de cofinantare  Punctul 4. Determinarea valorii eligibile a activităților investiționale în suprastructura sau infrastructura portuară care implică ajutor de stat, dar care NU sunt exceptate de la notificare la Comisia Europeană.  La pagina 23, in cadrul aceluiasi punct 4. “Nu sunt eligibile costurile referitoare la activități care nu sunt legate de transporturi, inclusiv instalații de producție industrială care funcționează în port, birouri sau magazine, și nici costurile pentru suprastructurile din port.”  **Recomandam detalierea sau definirea mai clara a termenului “suprastructura**”, conform OG nr.22/1999 art. 7 alin. 2: “Constituie elemente de suprastructură portuară: instalaţiile şi echipamentele necesare pentru manipularea mărfurilor, construcţiile destinate depozitării şi procesării mărfurilor, alte clădiri şi construcţii speciale, platformele portuare, instalaţiile şi echipamentele de preluare a deşeurilor, inclusiv a celor generate de nave, sistemele de dirijare a traficului din perimetrul portuar, precum şi orice alte bunuri care prin natura sau destinaţia lor deservesc oricăreia dintre activităţile de transport naval prevăzute la art. 19” | GS, Pag. 22 | **Acceptată** | La cap. 1.3 Glosar a fost definită suprastructura portuară, conform Regulamentului UE 651/2014, cu modificarile si completarile ulterioare. |
|  |  |  | La capitolul 3.8.1. Indicatori de realizare:  La primul alineat “Pentru P7, O.S.3.1-Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale sunt prevăzuți următorii indicatori de program:”, iar in capul tabelului unde sunt enumerati indicatorii scrie “Indicatori obligatorii la nivel de proiect” | GS, Pag. 24 | **Acceptată** | Secțiunea a fost revizuită pentru a reflecta indicatorii de realizare obligatorii la nivel de proiect |
|  |  |  | 3.13 Reguli privind ajutorul de stat  Referitor la enunturile:”Opțiunea de notificare individuală este aplicabilă inclusiv proiectelor individualizate, ce fac parte dintr-un proiect - program, proiectelor a căror valoare eligibilă depășește pragurile stabilite prin Schemă privind intensitatea maximă a ajutorului de stat ce poate fi acordat, cât și proiectelor privind investițiile în suprastructura portuară.  Pentru investițiile in suprastructura portuara MTI va promova Schema de ajutor de stat pe care o va notifica la CE.”  ***Luand in considerare cele doua enunturi, nu este clar in ce situatie se aplica notificare individuala avand in vedere ca pentru suprastructuri MTI va promova o schema de ajutor de stat cu notificare la CE.***  În acest caz, cererea de finanțare in cadrul PT va fi însoțita de notificarea transmisa către CE si de Decizia CE privind acordarea ajutorului de stat. | GS, Pag 27-29 | **Acceptată** | Pentru clarificare, dar și pentru o mai buna intelegere, in cuprinsul ghidului, la secțiunile corespunzătoare ajutorului de stat, s-au mentionat modalitățile de acordare a ajutoarelor (ajutor exceptat in baza unei scheme, ajutor notificat infividual) |
|  |  |  | 3.13 Reguli privind ajutorul de stat  Referitor la paragraful:”Orice contract de concesiune sau de alt tip de încredințare către o parte terță pentru construirea, modernizarea, exploatarea sau închirierea infrastructurii portuare care beneficiază de ajutor conform prevederilor prezentului Ghid se atribuie în mod concurențial, transparent, nediscriminatoriu și necondiționat, ținându-se seama în mod corespunzător de normele în vigoare privind achizițiile publice”, se precizeaza că *l****egislatia privind achizitiile publice nu este aplicabila contractelor de concesiune, inchiriere etc***. | GS, Pag 29 | **Respinsă** | Condiția este prevăzută de legislația privind acordarea ajutoarelor de stat. A se vedea Regulamentul UE 651/2014, cu modificările și comnpletările ulterioare. Pentru a elimina orice echivoc, paragraful se va reformula. |
|  |  |  | 3.18.Caracterul durabil al proiectului  Referitor la enuntul din GS:”În cazul nerespectării acestor dispoziții, contribuția din fonduri pentru respectivele operațiuni se rambursează proporțional cu perioada de neconformitate.”, se menționeaza că prevederile Regulamentului 1060/2021, operarea și întreținerea investițiilor realizate din fonduri europene intră în responsabilitatea beneficiarilor pentru o perioadă de 5 ani. În acest sens, va fi inclusă o prevedere și în contractul de finanțare. În cazul în care, în termen de 5 ani de la plata finală realizată către beneficiar, intervine o modificare substanțială care afectează natura, obiectivele sau condițiile de implementare a operațiunii și care ar conduce la subminarea obiectivelor inițiale ale acesteia, sumele primite se rambursează bugetului UE. | GS, Pag. 34 | **NA** | Cerinta este prevăzută de Regulamentul UE 1060/2021 si este aplicabilă tuturor finanțărilor acordate in cadrul P7. |
|  |  |  | Se reiterează ca în conformitate cu prevederile art. 50, punctul 1(e) din Regulamentul 1060/2021, „în cazul operațiunilor de importanță strategică și al operațiunilor al căror cost total depășește 10 000 000 EUR” este obligatoriu organizarea și a unui eveniment sau a unei activități de comunicare, după caz, cu implicarea Comisiei și a autorității de management competente. În acest sens, solicitantul va atașa la cererea de finanțare un plan privind comunicarea și vizibilitatea pentru a demonstra că și-a prevăzut un buget adecvat pentru activitățile de vizibilitate și comunicare.  Operațiunile din cadrul Priorității 7-Dezvoltarea transportului naval și multimodal nu sunt considerate de importanță strategică, în sensul definit la art. 2, pct. 5 din Regulamentul UE nr. 1060/2021. | GS, Pag 36 | **N/A** | Conform PT 2021-2027, a aprobat prin Decizia C(2022) 9754/16.12.2022, operațiunile din cadrul Priorității 7-Dezvoltarea transportului naval și multimodal nu sunt considerate de importanță strategică, în sensul definit la art. 2, pct. 5 din Regulamentul UE nr. 1060/2021. Prin urmare, nu se aplică prevederile art. 50 punctul 1(e) din Regulamentul 1060/2021. |
|  |  |  | 5.1.2. Categorii de solicitanți eligibili  Solicitanții eligibili în cadrul apelurilor de proiecte vizate de prezentul Ghid în cadrul P7, OS 3.1 sunt:   * Administratorii porturilor maritime si fluviale; * Administratorii de căi navigabile; * Operatori Portuari Privați / Operatori de transport naval /Operatori de terminale logistice; * MTI; * Unități Administrativ Teritoriale; * Parteneriate între beneficiari;   Pentru toate categoriile de beneficiari, se vor avea în vedere regulile de eligibilitate a solicitantului definite în cadrul Secțiunii 5.1.1 a prezentului Ghid.  ***Conform OG22/1999 Ordonanței Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor şi a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum şi desfășurarea activităților de transport naval în porturi şi pe căile navigabile interioare, cu completarile si modificarile ulterioare, este definite i) administraţie portuara - persoana juridică abilitata să asigure functionalitatea porturilor şi serviciile publice portuare;*** | GS, Pag 43 | **N/A** | Beneficiarii sunt stabiliti conform PT 2021-2027, aprobat prin Decizia C(2022) 9754/16.12.2022 |
|  |  |  | Cap. 5.2.1.1 Reguli de eligibilitate pentru proiecte noi  Referitot la criteriul ”Proiectul respectă principiul DNSH (Do not significant harm)”***, de clarificat cum se abordeaza in contextul proiectelor (SF) finalizate.*** | GS, Pagina 44 | **N/A** | Informatii cu privire la respectarea obiectivelor de mediu și analiza DNSH pot fi accesate la secțiunea *3.17. Aspecte de mediu (inclusiv aplicarea Directivei 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului). Aplicarea principiului DNSH. Imunizarea la schimbările climatice,* din Ghidul solicitantului. Verificarea din perspectiva DNSH este o obligatie in vederea acordării finanțării, iar solicitantii trebuie sa sa incadreze în conditiile prevazute in grilele de verificare anexa 9 – Lista de verificare subcriteriu 3.5 la Ghidul solicitantului. |
|  |  |  | 5.2.2 Activități eligibile  În cadrul prezentei priorități se vor finanța operațiunile pentru dezvoltarea infrastructurii navale și multimodale/intermodale situate pe rețeaua TEN-T, ce vizează:  - Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii portuare în porturile românești maritime și interioare (fluviale) situate pe rețeaua TEN-T și TENT-Core  - Activități de dezvoltare/modernizare porturilor maritime, inclusiv a instalațiilor de combustibili alternativi (alimentare cu energie electrică la cheu, bunkeraj de hidrogen, metanol și amoniac);  Conform OG22/1999 Ordonanței Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor şi a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum şi desfășurarea activităților de transport naval în porturi şi pe căile navigabile interioare, cu completarile si modificarile ulterioare, este definite:  g) infrastructura portuara - ansamblul construcţiilor destinate adapostirii, acostarii şi operarii navelor şi protecţiei portului, teritoriul portuar, precum şi totalitatea căilor de comunicaţie pentru activităţi industriale şi comerciale;  ***Propunere: sa se completeze activitatea eligibila privind dezvoltarea si modernizarea infrastructurii portuare, inclusiv cu modernizarea si extinderea retelelor de utilitati (apa, canalizare, electrice, gaz, comunicatii).*** | GS, Pag. 47 | **Acceptată** | Activitatea de modernizare si extindere a retelelor de utilitati poate fi eligibilă, dacă aceasta contribuie la obiectivul aferent P7, respectiv modernizarea și dezvoltarea infrastructurii portuare, cu respectarea legislației specifice în vigoare, inclusiv a ajutorului de stat și luarea in considerare a constrangerilor referitoare la utilizarea combustibililor fosili. |
|  |  |  | Activități de asistență tehnică pentru creșterea capacității administrative a beneficiarilor publici din cadrul/subordinea/coordonarea MTI în vederea creșterii capacitații de implementare a proiectelor, cu condiția ca aceasta asistenta sa fie anterior aprobata in cadrul unui Plan de Acțiune agreat intre beneficiairi si Autoritatea de Management PT 2021-2027  ***Ar fi necesara detalierea unui cadru general sau elaborarea unui model privind planul de actiune ce va fi agreat cu Autoritatea de Manangement ( sa se precizeze ce categorii de cheltuieli eligibile pot fi cuprinse, daca planul de actiune va fi unul pentru toate proiectele sau unul pentru fiecare proiect in parte, etc***) | GS, Pag 48 | **Acceptata** | AM va furniza beneficiarilor modelul cadru al planului de actiune. Planul de Acțiune va fi agreat in prealabil cu Autoritatea de Management PT 2021-2027 si va lua in considerare nevoile de asistenta tehnica identificate pentru fiecare beneficiar. |
|  |  |  | La capitolul 5.3.2 Categorii si plafoane de cheltuieli eligibile:  1. ***se precizeaza ca si cheltuiala eligibila “Cheltuieli cu elaborarea studiilor de fezabilitate, cu condiția ca acestea să fie incluse în cererea de finanțare aferentă proiectului de investiții, dar nu se precizeaza daca aceasta cheltuiala este eligibila in conditiile in care obiectivul de investitii intra sub incidenta regulilor privind ajutorul de stat asa cum se precizeaza***, similar, in cazul proiectelor de sprijin pentru realizarea documentatiilor tehnico-economice aferente investitiilor (capitolul 5.2.2. Activitati eligibile “Proiecte de sprijin pentru realizarea documentațiilor tehnico-economice aferente investițiilor care se încadrează în acțiunile finanțate în cadrul prezentei priorități și care nu intră sub incidența regulilor privind ajutorului de stat”).  2.***recomandam elaborarea unei liste detaliate de cheltuieli eligibile atat pentru “Cheltuieli care țin de implementarea contractului de lucrări aferente investițiilor care se încadrează în activitățile eligibile în cadrul prezentei priorități, menționate la punctul 5.2.2***” ( cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului-cap.2 din devizele generale, cote ISC, CSC, taxe autorizatii, etc) cat si pentru Cheltuieli cu asistența tehnică acordată pentru întărirea capacității administrative a beneficiarilor publici din cadrul/subordinea/coordonarea MTI, cu condiția ca aceste cheltuieli să fie introduse în cererile de finanțare aferente proiectelor de investiții; (consumabile si obiecte de inventar, mobilier, echipamente informatice, stimulente financiare, achizitia de autoturisme, deplasarea personalului in scopul proiectului, etc)  3. avand in vedere necesitatea elaborarii unor analize privind principiul DNSH si imunizarea la schimbarile climatice (obligatorii pentru obtinerea finantarii), precum si aplicarea de masuri analize (daca e cazul), ***nu se mentioneaza daca cheltuielile cu acestea sunt eligibile si pot fi incluse in cererile de finantare;*** | GS, Pag.51 | **1.NA**  **2.Acceptata partial**  **3.NA** | 1.In cazul ajutoarelor de stat, costurile cu planificarea sunt eligibile cu conditia ca acestea sa fie componenta in cadrul cererii de finanțare aferenta investitiilor.  2.In ceea ce privește elaborarea unei liste detaliate de cheltuieli eligibile, GS va cuprinde o lista de de chletuieli indicative, solicitantii de finantare avand responsabilitatera respectarii prevederilor privind eligibilitatea cheltuielilor, in conformitate cu legislatia specifica fondurilor europene, precum și legislația privind acordarea ajutoarelor de stat.  3.Cheltuielile cu realizarea analizei DNSH aferentă obiectivului de investiții sunt eligibile in cadrul P7, cu respectarea prevederilor din Ghidul solicitantului. |
|  |  |  | 1.Nu se specifica clar in ghid daca sunt eligibile actiuni/activitati/categorii de cheltuieli precum:  - Cheltuieli cu achizitia de nave tehnice/multifunctionale;  - Activitati privind componenta de digitalizare (desi, in cadrul schemei de ajutor pentru realizarea de investiții în infrastructura locală intermodală/multimodală aferentă Programului Transport sunt descrise ca si costuri eligibile, costurile cu active fixe corporale/necorporale)  ***Programul ar trebui sa prevada la Acțiuni sprijinite în cadrul apelului si posibilitatea achizitionarii de echipamente şi nave multifuncţionale pentru asigurarea navigabilităţii in porturile maritime si interioare, atat ca parte a unui proiect mai mare de infrastructura cat si ca achizitii individuale.***  ***2.Este necesara definirea in GHID a termenilor de “cheu” si “dana” dacă reprezinta infrastructura de acces sau infrastructura portuara, acest aspect având impact asupra intensității “ ajutorului de stat” si incadrarea la Pragurile valorice pentru costurile eligibile*** | GS | **1.NA**  **Partial acceptată** | 1.Aceste cheltuieli pot fi eligibile daca se incadreaza in obiectivul de program aferent P7, daca sunt indispensabile realizarii obiectivului de investitie propus spre finantare, tinând cont totodată, de excluderile prevazute prin legislatia in vigoare si Ghidul solicitantului.  Achizitionarea de echipamente şi nave multifuncţionale este eligibilă doar pentru beneficiarii care au ca obiect de activitatea asigurarea condițiilor de navigație în deplină siguranță. Acțiunile sprijinite in cadrul P7 sunt stabilite prin Programul Transport 2021-2027, aprobat de CE prin Decizia C(2022) 9754/16.12.2022.  2.Secțiunea 1.3 Glosar din Ghidul solicitantului s-a completat cu definițiile infrastructurii de acces și infrastructurii portuare, conform Regulamentului UE nr. 651/2014. |
| **5.** | **Uniunea Porturilor Interioare Romanesti** | **Email: mara.rimniceanu@metaltrade.ro** | 1.3 Glosar  Eliminarea simtagmei ”de adeziune” din cadrul definitiei contractului de finanțare, intrucat este prevedere restrictiva | GS, Pag 7 | **Respinsă** | Definitia contractului de finanțare este conform art. 2, alin.4, lit. g), din *OUG nr. 133 /2021 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2021-2027 alocate României din Fondul european de dezvoltare regională, Fondul de coeziune, Fondul social european Plus, Fondul pentru o tranziție justă.* |
|  |  |  | 1.3 Glosar  Completarea definiției Operator portuar privat, după cum urmează: orice operator economic care desfășoară activități în porturi **și/sau care deține în proprietate elemente de suprastructură portuară;** | GS, Pag.10 | **Respinsă** | Definitia din ghid este in conformitate cu prevederile Ordonantei nr. 22 /1999 |
|  |  |  | 2.1 Informații generale Program  1. Completarea urmatoarei secțiunii astfel: ”Investițiile sprijinite prin prezentul ghid sunt localizate pe rețeaua TEN-T și răspund nevoii de dezvoltare din sectorul de transport naval și intermodal, respectiv reducerea deficiențelor de navigație și creșterea fiabilității și atractivității căilor navigabile interioare în particular prin eliminarea punctelor critice pe Dunăre; modernizarea infrastructurii /***suprastructurii*** portuare în vederea manipulării unui volum crescut de marfă în acord cu potențialul existent; creșterea accesibilității la porturile dunărene și pe sectoarele transfrontaliere; identificarea și dezvoltarea unei rețele de terminale intermodale moderne și competitive menite să stimuleze transportul intermodal.”  2.In conformitate cu definitia OG 22/1999 art 2 indice 2„ Constituie elemente de suprastructură portuară: instalaţiile şi echipamentele necesare pentru manipularea mărfurilor, construcţiile destinate depozitării şi procesării mărfurilor, alte clădiri şi construcţii speciale, platformele portuare, instalaţiile şi echipamentele de preluare a deşeurilor, inclusiv a celor generate de nave, sistemele de dirijare a traficului din perimetrul portuar, precum şi orice alte bunuri care prin natura sau destinaţia lor deservesc oricăreia dintre activităţile de transport naval prevăzute la art. 19."”  Potrivit paragraf 4 pag 11 ghid „Investitiile vor viza infrastructura portuara ce cuprinde......platforme.....”  Potrivit schemei anexa la ghid Anexa 16  c) infrastructură portuară: infrastructura și instalațiile pentru furnizarea de servicii portuare legate de transport, cum ar fi danele utilizate pentru amararea navelor, pereții cheiurilor, debarcaderele și pontoanele plutitoare din zonele de maree, platforme portuare, utilități destinate activității portuare. bazinele interne, rambleurile și terenurile recuperate din ape, infrastructura pentru combustibilii alternativi, infrastructura pentru colectarea deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură;  Potrivit punct 157 Regulament 651/2017 modificat „«infrastructură portuară» înseamnă infrastructura și instalațiile pentru furnizarea de servicii portuare legate de transport, cum ar fi danele utilizate pentru amararea navelor, pereții cheiurilor, debarcaderele și pontoanele plutitoare din zonele de maree, bazinele interne, rambleurile și terenurile recuperate din mare, infrastructura pentru combustibilii alternativi și infrastructura pentru colectarea deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură;”  «suprastructură portuară» înseamnă amenajările de suprafață (cum ar fi cele destinate depozitării), echipamentele fixe (cum ar fi depozitele și terminalele) și echipamentele mobile (cum ar fi macaralele), aflate în port și destinate furnizării de servicii portuare legate de transport;  Interpretarea DG comp vis a vis de platforma ( inclusiv utilitatile aferente) este ca fiind un element de infrastructura nefiind amenajare de suprafata. OG 22 nu corespunde cu interpretarea Comisiei. | GS, Pag. 11 | **1.Respinsă**  **2.NA** | 1.Formularea din proiectul de GS este conform PT aprobat de CE aprobat de CE prin Decizia C(2022) 9754/16.12.2022. Informatii privind actiunile referitoare la suprastructură se regasesc in sectiunile din ghidul solicitantului.  2. La cap. 1.3 Glosar s-au definit suprastructura și infrastructura portuara, in conformitate cu prevederile Regulamentului UE 651/2014, cu modificarile si completarile ulterioare. |
|  |  |  | 1.Completarea secțiunii denumirii apelurilor de proiecte enumerate la secțiunea 3.1.Tipul de apel, precum si in cuprinsul ghidului unde se intalneste infrastructura navala, cu sintagma ”infrastructura de transport naval”.    2.De asemenea, de corectat eroarea materiala in cazul mentionarii prevederilor din OUG nr. 133/2021 , respectiv art. 15, alin. 1, lit. c) in loc de lit.b). | GS, Pag. 14 | **Acceptată** | 1.Secțiunea a fost completata cu sintagma ”infrastructura de transport naval”, conform Ordonantei 22/1999, cu modificările si completarile ulterioare.  2.Paragraful care face referire la prevederile din OUG nr. 133/2021 a fost revizuit cu precizarea prevederilor aplicabile. |
|  |  |  | Secțiunea 3.4 Rata de cofinantare: Propunere de reanalizat bugetul alocat pentru investitii fazate, intrucat este insuficient raportat la necesar. De clarificat daca se va aplica principiul ca este o alocare indicativa urmind a fi modificata dupa solicitari | GS, Pag.16 | **NA** | Conform prevederilor art. 15, alin. 1, lit. c) din OUG nr. 133/2021, bugetul alocat permite contractarea proiectelor cu pana la 200% din alocarea financiară a apelului de proiecte, cu încadrarea în creditele de angajament aprobate anual cu această destinație prin legile bugetare anuale.  Ulterior defInitivarii fazarii, disponibilul rezultat la nivelul programului se va aloca in functie de nevoile identificate. |
|  |  |  | Secțiunea 3.4 Rata de cofinantare, lit.b) unde in cazul beneficiarilor finantati din bugetele locale rata de cofinantare este de 50% Fondul de Coeziune, 48% bugetul de stat și 2% buget local. Se solicita urmatoarele: daca este finantare 98%. Adica beneficiarii finantati din buget local primesc si de la bugetul statului (48%)? Vezi OUG 40/2015! Daca beneficiarii finantati de la bugetul local sunt finantati 48% si de la bugetul de stat este necesara modificarea ordonantei 40. A se discuta cu OI plati.  De asemenaea, de clarificat daca in cazul beneficiarilor privati finantarea este 98%, iar daca in cazul proiectelor depuse in parteneriat intre o entitate publica publică finanțată de la bugetul de stat şi unul sau mai mulți operatori portuari, finanțarea cheltuielilor eligibile va fi de 100%. | GS, Pag.17 | **NA** | Cofinantarea publică este asigurată de la bugetul de stat, conform OUG 133/2021, cu modificările și completările ulterioare. De asemenea, pentru perioada 2021-2027 se poate utiliza mecanismul cererilor de plată, însă in cazul in care exista un parteneriat intre beneficiarii din subordinea MTI si beneficiari privati sau UAT, acest mecanism de plată nu se aplică.  In plus, la sectiunea 3.4 din GS, se mentioneaza că în cazul proiectelor depuse în parteneriat între o entitate publică finanțată de la bugetul de stat şi unul sau mai mulți operatori portuari, finanțarea cheltuielilor eligibile se va asigura 50% Fondul de Coeziune, 50% bugetul de stat. |
|  |  |  | De clarificat nota de subsol 3 din cadrul sectiunii 3.4 Rata de cofinantare | GS, Pag.17 | **NA** | Nota de subsol 3 a fost revizuită, fiind identica cu nota 2. |
|  |  |  | Completarea paragrafului de la secțiunea 3.4 Rata de cofinantare astfel: ”Pentru proiectele fazate, prevederile prezentului ghid se completează cu schema de ajutor de stat în baza căreia s-a acordat ajutorul, revizuită prin OMTI nr……. – Anexa 15 la prezentul ghid, **precum și cu decizia individuală de aprobare a ajutorului de stat.** | GS, Pag. 18 | **Acceptată** | Secțiunea va fi completată în consecință. |
|  |  |  | Completarea paragrafului de la pct. 2, secțiunea 3.4 Rata de cofinantare astfel: ”Pentru acele activități investiționale și / sau de planificare promovate de beneficiari publici **si privati**, ce NU implică elemente de ajutor de stat în conformitate cu legislația comunitară (a se vedea secțiunea 3.13 Ajutorul de stat din prezentul Ghid), procentul maxim din costurile eligibile care poate face obiectul contribuției publice asigurate prin FC, Buget de stat și, după caz, Buget local este de 100%.”  Pot exista situatii in care si beneficiarii privati implemnteaza proiecte care au in componenta elemente care nu sunt de natura ajutorului de stat ( de exemplu cladire vama pe care o pune la dispozitia organului vamal pentru coerenta si operativitate in prestarea serviciilor catre terti) | GS, Pag. 19 | **Respinsă** | Se va analiza de la caz la caz, în situația in care vor fi proiecte depuse de solicitanti privati care exercita prerogative ale statului. |
|  |  |  | 1. Completarea secțiunilor dedicate ajutorului exceptat de la notificare cu suprastructurile (punctele 3 D si E de la secțiunea 3.4 Rata de cofinantare).   -De asemenea, la punctul 3 G Valoarea ajutorului de stat se propune completarea primului paragraf astfel: ” Valoarea ajutorului de stat acordat prin schemă, pentru construirea, înlocuirea sau modernizarea infrastructurii din porturile românești maritime și fluviale, inclusiv a infrastructurii de acces și dragajul, situate pe rețeaua TEN-T și TEN-T CORE, precum și pentru infrastructura locală multimodală/intermodală, nu poate depăși diferența dintre costurile eligibile și profitul din exploatare aferent investiției sau **dragajului.**”  Dragajul este facut pentru asigurarea conditiilor de navigatie si acostare nave, de catre administratii fiind obligatie, fara tarif de dragaj, deci fara profit.  Daca textul se refera la dragajul aferent investitiei trebuie inlocuit cuvintul sau cu SI sau eliminat cuvintul DRAGAJ (investitia implicit are si costuri cu dragajul). | GS, Pag.20-21 | **1.Respinsă**  **2.Respinsă** | 1.Investititiile cu suprastructurile portuare nu nu sunt eligibile pentru exceptare, prim urmare nu pot fi finanțate in baza unei scheme de ajutor de stat exceptat de la notificare. Activitatile care vizeaza investitii in suprastructuri si iar finantările intra sub incidenta ajutorului de stat, pot face obiectul unor notificari individuale la CE   1. 2.De asemenea, a se avea in vedere definiția dragajului prevazuta in Ghidul solicitantului, dragajul poate face parte din investitie. |
|  |  |  | De clarificat in cazul paragrafului de la pct. 4, sectiunea 3.4 Rata de cofinantare: ”In cazul in care valoarea cheltuielilor eligibile in cadrul PT este mai mare decât valoarea ajutorului de stat aprobat conform Deciziei CE, finanțarea se va acorda in limita valorii ajutorului de stat (din FC + buget de stat + buget local, daca este cazul), diferența urmând a se finanța de către Beneficiar. In cazul in care anterior depunerii aplicației de finanțare Solicitantul a primit subvenții din alte surse publice, valoarea totala a finanțării in cadrul PT se va diminua cu valoarea acestor subvenții. Alternativ, se poate acorda întreaga finanțare a ajutorului de stat in cadrul PT cu condiția ca Solicitantul sa se angajeze sa returneze finanțarea primita din alte surse publice pe măsură rambursării cheltuielilor in cadrul PT.”  **Avind in vedere capitolul 3.4 inseamna ca spre exemplu: valoare proiect 100, finantare din POIM rata 85%, finantare POT 98%, solicitantul depune o noua cerere pe PT si returneaza suma primita pe POIM?** | GS, Pag. 23 | **NA** | Prevederea nu se refera la proiectele fazate din POIM, unde este cunoascuta valoarea pe faza 1 si faza 2.  In cazul unor finanári anterioare pe proiectul respective (ex. SF) valoarea investitiei care face obiectul ajutporului de stat se va reduce proportional cu valoarea finantarii din POIM. |
|  |  |  | Completarea paragrafului referitor la eligibilitatea suprastructurilor portuare care nu intra sub incidenta ajutorului de stat | GS, Pag.23, 50 | **Acceptată** | Paragraful a fost completat corespunzător |
|  |  |  | Completarea secțiunilor cu sintagma suprastructura, acolo unde se mentioneaza de infrastructura portuara | GS, Pag 23 | **Respinsă** | Suprastructurile vor fi finantate in baza notificarii la CE |
|  |  |  | Completarea titlului secțiunii 3.8.1 Indicatori comuni de realizare | GS, Pag 24 | **Respins** | Ghidul respecta structura si denumirea capitolelor stabilite conform Ordinului *MIPE nr. 1.777 / 2023*  *privind aprobarea conținutului/modelului/formatului/structurii-cadru pentru documentele prevăzute la art. 4 alin. (1) teza întâi, art. 6 alin. (1) și (3), art. 7 alin. (1) și art. 17 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 23/2023 privind instituirea unor măsuri de simplificare și digitalizare pentru gestionarea fondurilor europene aferente Politicii de coeziune 2021-2027* |
|  |  |  | 1.De clarificat cine este furnizorul ajutorului de stat, cine este beneficiarul ajutorului de stat si cine notifica.  Finantarea din bugetul local este de fapt contributia beneficiarului la proiect, de clarificat impreuna cu OI- plati.  2.Totodata, de clarificat paragraful: ”În acest caz, cererea de finanțare in cadrul PT va fi însoțita de notificarea transmisa către CE si de Decizia CE privind acordarea ajutorului de stat”, daca exista decizie de ce ar trebui insotita de notificare? Daca se asteapta decizia pentru depunerea cererii de finantare la momentul aprobabarii exista posibiliattea ca fondurile sa fie insuficiente sau inexistente  3. Propunere eliminare paragraf, intrucat Decizia Comisiei execede criteriul PT:  ”Totodată, în cazul acestor proiecte se va ține cont de bugetul proiectului, categoriile de cheltuieli și activități eligibile aprobate prin Decizia CE și evaluate conform criteriilor PT ”.  4. De clarificat legislatia aplicabila operatorilor economici, in cazul urmatorului paragraf si completarea acestuia: ”Orice contract de concesiune sau de alt tip de încredințare către o parte terță pentru construirea, modernizarea, exploatarea sau închirierea infrastructurii portuare care beneficiază de ajutor conform prevederilor prezentului Ghid se atribuie în mod concurențial, transparent, nediscriminatoriu și necondiționat, ținându-se seama în mod corespunzător de normele în vigoare privind achizițiile publice **si de dispozitiile OG22/1999 cu modificarile si completarile ulterioare**.” | GS, Pag. 29 | **1.Na**  **2.NA**  **3. Acceptata**  **4. NA** | 1.Furnizorul și administratorul ajutorului de stat, conform schemelor de ajutor, este MTI. Transmiterea notificării individuale la CE va respecta procedurile europene și nationale prevazute de *OUG nr. 77 / 2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum şi pentru modificarea şi completarea Legii concurenței nr. 21/1996 cu modificările si completările ulterioare*.  Finantarea din bugetul local este finantare publica si intra in calculul ajutorului de stat.  2.Finantarea proiectului la nivelul AM PT se va face doar dupa aprobarea ajutorului de stat prin Decizie, de catre CE. Secțunea se va revizui prin eliminarea acestei secțiuni   1. Paragraf eliminat   4.Condiția este prevăzută de legislația privind acordarea ajutoarelor de stat. A se vedea Regulamentul UE 651/2014, cu modificările și completările ulterioare. Pentru a elimina orice echivoc, paragraful se va reformula. |
|  |  |  | Propunere eliminare paragraf: ”In cazul porturilor, normele de fundamentare a tarifelor vor fi avizate de Consiliul Concurentei, in conformitate cu prevederile OG nr. 22/1999, cu modificările si completările ulterioare”, intrucat nu este relevant pentru continutul ghidului. Tarifele nu pot influenta decit ACB si se presupune ca tarifele propuse in ACB de entitatile statului ( APDM/APM?AFDJ.... vor fi cele corecte. Pentru operatorii privati tariful este stabilit pe principiile pietei cu respectarea principiilor concurentile. | GS, Pag.30 | **Acceptata** | Sectiunea va fi eliminata |
|  |  |  | De clarficiat urmatorul paragraf:”De asemenea, potrivit prevederilor Regulamentului Comisiei Europene nr. 1060/2021, în cazul în care beneficiarul nu își respectă obligațiile ce îi revin conform contractului de finanțare referitor la comunicare și vizibilitate și în cazul în care nu se iau măsuri de remediere, Autoritatea de Management aplică măsuri, cu luarea în considerare a principiului proporționalității , putând anula până la 3% din sprijinul din partea fondurilor pentru operațiunea în cauză.”  **Procentul este foarte mare avind in vedere ca pe perioada implementarii proiectului contractul se monitorizezaza si poate fi remediata imediat o astfel de nerespectare a obligatiilor contractulae. Penalitatea nu este proportionala**. | GS, Pag.36 | **Respinsa** | Prevederile sunt stabilite conform art. 50, alin.3 din Regulamentul UE 1060/2021 |
|  |  |  | Secțiunile 4.1. Data deschiderii apelului de proiecte și 4.3.2 Data si ora inchiderii apelului de proiecte- de analizat daca termenele sunt rezonabile luand in calcul procedurile de aprobare/durata de pregatire proiect: avize/mediu/CTE. | GS, Pag. 37-38 | **NA** | Termenele sunt asumate la acest moment in raport cu autoritatile europene, in conformitate cu legislatia specifica in vigoare. La momentul oportun, se va analiza posibilitatea de prelungiure a apelului, in functie de disponibilul existent. |
|  |  |  | 5.1.1 Cerințe privind eligibilitatea solicitanților și partenerilor  De clarificat de ce in cazul criteriului privind capacitatea financiara pentru implementarea proiectului este necesara transmiterea Bilantului contabil pentru ultimele 3 exercitii financiare încheiate, anterioare anului de depunere a Cererii de finantare, intrucat profitul net este in ultimul exercitiu financiar. | GS, Pag. 42, 67 | **NA** | Secțiunile din Ghid vor fi revizuite, prin precizarea necesității de a prezenta Bilantul contabil pe ultimii 2 ani fiscali. Cerinta este in conformitate cu regulile de ajutor de stat. |
|  |  |  | De analizat tipul de solicitanti eligibili de la secțiunea 5.1.2 Categorii de solicitabti eligibili, intrucat exista dane portuare si in administrarea Zonelor LIBERE (Giurgiu/Galati) | GS, Pag. 43 | **NA** | Conform PT sunt eligibili toti administratorii porturilor definiti conform Ordonantei 22/1999 |
|  |  |  | Propunere de completat paragraf: ”În cazul unui parteneriat stabilit între o entitate publică şi unul sau mai mulţi operatori portuari privați pentru a depune împreună o cerere de finanțare a unui proiect, entitatea publică va face dovada selectării operatorului portuar privat printr-o procedură de selecție transparentă şi nediscriminatorie, care a respectat cerințele minime prevăzute în Anexa 14 la prezentul Ghid, **cu exceptia situatiilor reglementate de catre OG 22/1999 cu modificarile si completarile ulterioare.”**  Excede prevederile OG 22/1999, exista operatori privati care au privatizat porturile si care impreuna cu administratiile vor sa dezvolte/modernizeze infrastructura existenta. Selectia a fost la privatizare prin AVAS/FPS, deci administratia nu poate face dovada. | GS, Pag.44 |  | Finantarea se acorda in conditiile respectarii principiilor de transparenta si nediscriminare in conditiile legii. |
|  |  |  | Reformularea criteriului: *Proiectul se regăsește în lista de proiectelor menționată în PT , iar perioada de implementare a proiectului se încadrează în perioada de eligibilitate (între 01.01.2021 şi 31.12.2029),* avand in vedere ca nu sunt preselectate. | GS, Pag.44 | **Acceptată** | În Programul Transport 2021-2027 nu există o listă de proiecte dedicate în cadrul priorității 7. Dezvoltarea transportului naval și multimodal, ci o listă cu acțiuni ce pot fi sprijinite prin program în conformitate cu strategia de finanțare prevăzută în documentul cadru - Programul Investițional (PI) pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030 (Capitolul 2.4. Moduri de transport: Naval, aprobat prin H.G. nr. 1312 / 2021 privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 666/2016 pentru aprobarea documentului strategic Master Planul General de Transport al României (https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/250104). Documentul poate fi consultat pe site-ul MTI - Secțiunea Strategia în transporturi – Strategie – Strategii/Politici/Programe (https://www.mt.ro/web14/strategia-in-transporturi/transporturi-strategie/strategii-sectoriale-politici-programe).  Eroarea de redactare semnalată va fi corectată în cadrul variantei consolidate a Ghidului de finanțare PT 2021-2027 |
|  |  |  | 5.2.1.1 Reguli de eligibilitate pentru proiecte noi- Completarea criteriului privind proprietatea, dupa cum urmează: să se afle în proprietatea/ concesiunea/ administrarea/**inchiriere terenurilor portuare** sau solicitantul să dețină drept de superficie/ **inchiriere terenuri portuare** asupra acestora cel puțin pe o perioadă de cinci ani de la data previzionată pentru efectuarea plății finale în cadrul proiectului; | GS, Pag.45 | **Acceptată** | Secțiunea se va reformula, pentru a reflecta orice forma de drept de folosinta pe o perioada de cel putin 5/10 ani. De asemenea, se va avea in vedere că orice investitie care se realizeaza de catre operatorii privati pe domeniiile proprietate publica sau privata a statului, se face cu acordul administratiei portuare care detine activele respective. |
|  |  |  | De clarificat daca Regulile de la secțiunea 5.2.1.3 sunt pentru proiectele de pregatire sau proiectele eligibile pentru care se acorda sprijin pentru pregatire. Continutul ar fi mai mult pentru proiectele de investitii eligibile si nu pentru proiectele de pregatire: proiectare/ SF/toata documentatia necesara depunerii unei cereri de finantare. | GS, Pag. 47 | **NA** | Studiile de fezabilitate pot fi eligibile in cadrul proiectelor care implica ajutor de stat, doar daca acestea sunt componenta in cadrul investitiei de baza. |
|  |  |  | Propunere de revizuire modalitate de a proba conditia de eligibilitate nr. 1, prin eliminare carte funciara si introducere drept de concesiune/inchiriere/proprietate, astfel: ”HG de expropriere, contract de concesiune, HG de administrare sau, după caz, orice act care conferă dreptul de administrare/**concesiune/inchiriere/proprietate**, ~~carte funciară etc~~. Eliminarea cartii funciare este justificata de faptul ca acesta nu confera drept certifica existenta intabularii dreptului. | GS, Pag. 47, 67 | **Respinsa** | Cartea funciara certifica inscrierea dreptului respectiv |
|  |  |  | 5.2.2. Activitati eligibile:  1.De clarificat aplicabilitatea in cazul beneficiarilor publici si privati, a urmatoarei mentiuni ”Studii, evaluări, audituri, dezvoltare instituțională și administrativă, fără a se limita la acestea. În cadrul acestei priorități măsurile de capacitate administrativă se vor implementa în baza unui plan de acțiune agreat cu autoritatea de management. Activitățile de asistență vor fi incluse în cererile de finanțare aferente proiectelor de investiții”. | GS, Pag. 49 | **NA** | Se aplica doar beneficiarilor publici aflati in subordinea MTI, conform PT aprobat. |
|  |  |  | 5.2.3 Activitatea de baza: de clarificat ce inseamna activitati conexe | GS, Pagina 49 | **NA** | Activitatile conexe sunt acele activitati care contribuie la îndeplinirea obiectivului proiectului, dar ca nu sunt activitati de baza, definite conform OUG 23/2023, dar contribuie la realizarea acestora. |
|  |  |  | 5.2.2. Activitati eligibile și 5.2.4. Activitati neeligibile: De clarificat si detaliat” Nu vor fi finanțate operațiuni legate de transportul sau prelucrarea **țițeiului**”,”Activități legate de transportul sau prelucrarea țițeiului” | GS, Pag. 49-50 | **NA** | Aceasta limitare este impusă de legislația in vigoare, precum și de Programul PT 2021-2027. |
|  |  |  | 5.2.4. Activitati neeligibile: De clarificat daca in cazul activităților de mentenanță/întreținere se incadreaza si dragajul | GS, Pag. 50 | **NA** | Eligibilitatea cheltuielilor se stabileste in functie de scopul si obiectivul proiectului. Dragajul care este asigurat in scopul mentenantei/intretinerii nu este eligibil. |
|  |  |  | 5.3.1.Baza legală pentru stabilirea eligibilității cheltuielilor: Revizuirea conditiei de la pct. f) ”să fie rezonabilă şi necesară realizării operaţiunii”, prin eliminarea cuvantului ”rezonabila”. | GS, Pag. 51 | **Respins** | Conditia ca cheltuielile sa fie rezonabile și necesare realizarii operatiunii este prevazuta de art. 2, pct. f) din HG nr. 873/2022 |
|  |  |  | 5.6. Durata proiectului. Se propune analizarea sectiunii:” Durata de implementare a proiectelor se poate întinde până la 31 decembrie 2029, la care se adaugă, dacă este cazul și perioada de desfășurare a activităților proiectului înainte de semnarea contractului de finanțare, dar nu mai devreme de 1 ianuarie 2021, conform perioadei de eligibilitate a cheltuielilor stabilite în Regulamentul (UE) 2021/1.060”, intrucat PMG are contracte de finantare incheiate inainte de 1.01.2021 | GS, Pag. 53 | **Respins** | Conform Regulamentului UE 1060/2021, art. 63, alin (2) ”cheltuielile sunt eligibile pentru o contribuție din fonduri dacă au fost suportate de un beneficiar sau de partenerul privat din cadrul unei operațiuni PPP și plătite în cadrul implementării operațiunilor, între data transmiterii programului către Comisie sau data de 1 ianuarie 2021, oricare dintre aceste date survine prima, și 31 decembrie 2029. Prin urmare, orice cheltuiala aferenta proiectului, efectuata inainte de 1 ianuarie 2021 este neeligibila. |
|  |  |  | 5.7. Alte cerinte de eligibilitate a proiectului de clarificat urmatorul criteriu: ”Astfel, solicitantul trebuie să depună o cerere de ajutor înainte de demararea lucrărilor la proiectul respectiv și să demonstreze, prin documentația depusă, îndeplinirea unuia sau mai multora dintre următoarele criterii:  - creșterea substanțială a domeniului de aplicare a proiectului / activității ca urmare a acordării ajutorului;  - creșterea substanțială a valorii totale a costurilor suportate de beneficiar pentru proiect / activitate ca urmare a acordării ajutorului;  - creșterea substanțială a ritmului de finalizare a proiectului / activității în cauză .” | GS, Pag.53 | **NA** | In cazul finantarilor care intra sub incidenta ajutorului de stat, pentru contributia la justificarea efectului stimulativ, un solicitant de finantare va demonstra la nivelul cererii de finanțare, ca finantarea va avea drept rezultat unul sau mai multe dintre următoarele:  - creșterea substanțială a domeniului de aplicare a proiectului / activității ca urmare a acordării ajutorului;  - creșterea substanțială a valorii totale a costurilor suportate de beneficiar pentru proiect / activitate ca urmare a acordării ajutorului;  - creșterea substanțială a ritmului de finalizare a proiectului / activității în cauză .” |
|  |  |  | 7.1. Completarea formularului cererii - se propune:  1. Completarea secțiunii cu următorul text: ”Notă! Pentru evitarea oricăror neclarități, pentru proiectele fazate din perioada de finanțare 2014-2020 - beneficiari publici și privați care la data intrării în vigoare a acestui Ghid sunt aprobate în mod corespunzător și pentru care există încheiate și în derulare acorduri de finanțare, prevederile acestui Ghid nu se aplică, urmând ca respectivele proiecte să rămână supuse regimului juridic și condițiilor și cerințelor corelative din POIM 2014-2020. Asemenea proiecte vor fi incluse și continuate prin prezentul apel, fără a mai fi necesară depunerea unei noi aplicații pentru acestea conform celor din prezentul Ghid”  2. De clarificat daca in cazul Volulului EIM Se transfera arhiva de la Mediu la MTI. Sau poate fi prezentatat documentul final.  3. De revizuit paragraful aferent Certifcatului de urbanism, intrucat informatiile nu sunt relevante | GS, Pag. 54, 60 | **1.Respinsă**  **2.NA**  **3.Acceptată** | 1.Se aplica regimul proiecteleor fazate pentru faza a II-a: aplicatiile de finantare se vor depune in sistemul informatic SMIS2021  2. Pana la asigurarea interopetrabilitatii sistemelor, documentatia va fi transmisa in sistemul informatic SMIS 2021  3. Eroare materială, secțiunea se va revizui |
|  |  |  | 7.3 Metodologia de justificare și detaliere a bugetului cererii de finanțare:  1. De clarificat standardele de cost la care se face referire in paragraful: ”Pentru fundamentarea stabilirii costului proiectului solicitantul va anexa la depunerea cererii de finanțare documente justificative pentru fiecare tip de cost (contracte similare / oferte de preţ etc.) sau referirea la **standardele de cost existente.”** Intrucat nu exista standarde de cost, lucrarile de infrastructura nu pot fi identice ( contracte similare)....Pentru servicii se solicita oferte inainte de depunere proiecte... ?  2.Propunere de eliminare paragraf:” Bugetul cererii de finanțare va fi corelat cu informațiile cuprinse în cadrul devizelor aferente celei mai recente documentații anexate la cererea de finanțare: contract de furnizare încheiat, etc.”  Intrucat proiectele nu pot fi demarate decit in conditiile ghidului... Conditiile sunt restrictive si nu pot fi indeplinirte. Beneficiarii pot demara un singur proiect /sau mai multe priecte care nu sunt identice...  Referirea la prevederile OUG 66/2011 este acoperitoare intentiei de fi verificate ante.  3. Referitor la mentiunea din ghid: ”Cursul valutar va calcula bugetul proiectului este cursul inforeuro din luna lansării apelului de proiecte”, se propune analizarea prevederilor legale... Daca depunerea este continua si conform prognozei actuale cursul valutar este in crestere/ My SMIS este in lei ...beneficiarii care vor depune proiecte mai tirziu vor atrage mai putin euro.  De clarificat si cu OI- plati si decontare cu CE. | GS, Pag.61-62 | **1.NA**  **2.Respinsă**  **3. Acceptată** | 1.Prevederea se aplica dupa caz, avand in vedere ca este utilizat ”sau”.  2. Bugetul se va corela conform anexei *Matrice corelare la ghid,* document standardizat, aprobat prin *Ordinul MIPE nr. 2.370/2023 pentru aprobarea matricei de corelare prevăzute la*[*art. 7 alin. (3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 23/2023*](https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocumentAfis/267130)*privind instituirea unor măsuri de simplificare și digitalizare pentru gestionarea fondurilor europene aferente Politicii de coeziune 2021-2027*  3. secțiunea se va revizui. |
|  |  |  | 7.4. Anexe și documente obligatorii la depunerea cererii  De analizat și corelat cu prevederile secțiunii 7.3 referitoare la intocmirea bugetului | GS, Pag.63 | **NA** | Bugetul se va corela conform anexei Matrice corelare la ghid, document standardizat, aprobat prin *Ordinul MIPE nr. 2.370/2023 pentru aprobarea matricei de corelare prevăzute la art. 7 alin. (3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 23/2023 privind instituirea unor măsuri de simplificare și digitalizare pentru gestionarea fondurilor europene aferente Politicii de coeziune 2021-2027* |
|  |  |  | 7.6. 7.6 Anexele și documente obligatorii la momentul contractării  1. De completat cerinta nr.7 astfel: ”Fila buget/documente care atestă capacitatea financiară de a suporta cheltuielile neeligibile ale proiectului.”  2.De clarificat/corelat cerinta nr.11 referitoare la bilantul contabil (unde se mentioneaza 3 ani) cu cerinta prevazuta la 5.1.1.Cerințe privind eligibilitatea solicitanților și partenerilor, unde se mentioneaza de 2 ani.De corelat cu celelalte prevederi unde se se fac referiri la bilantul contabil  3. Propunere de completat cerinta 14 cu ”Contractul de proprietate asupra terenului pe care se implementeaza investitia.”, avand in vedere propunerea de mai sus referitoare la proprietate. | GS, Pag.67 | **1.Respinsă**  **2.NA**  **3. Acceptată** | 1.Solicitantul trebuie sa faca adovada existentei unei capacitati financiare pentru buna derulare a proiectului, atat pentru efectuarea cheltuielilor eligibile (care vor fi ulterior rambursate in procent prevazut prin ghid), cat si a celor neeligibile.  2. Secțiunile din Ghid vor fi revizuite, prin precizarea necesității de a prezenta Bilantul contabil pe ultimii 2 ani fiscali. Cerinta este in conformitate cu regulile de ajutor de stat.  3. Secțiunea se va reformula, pentru a reflecta orice forma de drept de folosinta pe o perioada de cel putin 5/10 ani. |
|  |  |  | 12.1 Mecanismul cererilor de prefinanțare, 12.2 Mecanismul cererilor de plata, 12.4 Graficul cererilor de prefinantare/plata/rambursare  Referitor la paragraful:” În cadrul apelurilor de proiecte aferente prezentei priorități, mecanismul cererilor de prefinanțare se va aplica în conformitate cu prevederile art. 18 din OUG nr. 133/2021, pentru beneficiarii PT nu se aplică mecanismul specific cererilor de prefinanțare .” și ” În cadrul apelurilor de proiecte aferente prezentei priorități, mecanismul cererilor de plată se va aplica în conformitate cu prevederile art. 22 din OUG nr. 133/2021, pentru beneficiarii PT nu se aplică mecanismul specific cererilor de plata.”, se solicita sa se clarifice, intrucat mecanismul cererilor de prefinantare este esential pentru implementarea proiectelor. Se restringe numarul beneficiarilor posibili. Atentie ! Sunt si alte categorii de beneficiari eligibili decit cei prevazuti in continutul OUG 133/2021. De clarificat cu AM ptr beneficiarii privati. | GS, Pag.83-84 | **NA** | Mecanismul cererilor de prefinantare este stabilit in conformitate cu prevederile OUG 133/2021. |
| **6** | **CN APDM SA Galati** | **Email: proiecte.europene@apdmgalati.ro** | La punctul 4.1 Data deschiderii apelului de proiecte se precizează ”Apel de proiecte necompetitive cu depunere continuă pentru investițiile din infrastructura navală (porturi maritime, căi navigabile interioare și porturi interioare), respectiv proiecte de investiții fazate din perioada de finanțare 2014-2020 - beneficiari publici și privați - 30 august 2023.”  Punctul 4.3.2 Data și ora închiderii apelului de proiecte se precizează ”Apel de proiecte necompetitive cu depunere continuă pentru investițiile din infrastructura navală (porturi maritime, căi navigabile interioare și porturi interioare), respectiv proiecte de investiții fazate din perioada de finanțare 2014-2020 - beneficiari publici și privați - 31 decembrie 2024”.  **De clarificat daca se depune cererea de finanțare depusă pe POIM.** | GS, Pag 35 | **NA** | Cererile de finantare se vor depune in sistemul informatic SMIS2021. Se aplica regimul proiecteleor fazate pentru faza a II-a. |
|  |  |  | La punctul 5.3.3 Categorii de cheltuieli neeligibile sunt precizate ca fiind neeligibile ”Cheltuieli de consultanță pentru managementul proiectului, precum scrierea cererii de finanțare;”  Pentru derularea procedurilor de achiziții aferente contractelor majore -supervizare, lucrări (execuție/proiectare și execuție) - beneficiarul are dreptul potrivit legislației în domeniul achizițiilor să contracteze consultanță pentru elaborarea documentației de atribuire și/sau evaluarea ofertelor. Totodată in cererea de finanțare sunt cuprinse cheltuieli cu stimularea financiară (cap. managementul proiectului din DG).  De clarificat **daca aceste cheltuieli (consultanță în domeniul achizițiilor), respectiv cheltuieli cu stimularea financiară sunt încadrate tot la Cheltuieli de consultanță pentru managementul proiectului, respectiv vor fi neeligibile?** | GS, Pag 49 | **NA** | Aceste cheltuieli vor fi stabilite conforn Planului de Acțiune care va fi agreat in prealabil de beneficiari si Autoritatea de Management PT 2021-2027. |
|  |  |  | Completarea Ghidului P7 și cu legislația achizițiilor sectoriale, având în vedere că majoritatea beneficiarilor derulează achiziții în baza Legii nr. 99/2016 privind achizițiilor sectoriale, așa cum rezultă de la art. 9 coroborat cu art.3 lit. b și art.4 din legea nr. 99/2016; de completat pag. 24 ; pag. 55; pag 58; pag 76; pag. 77 |  | **Acceptata** | Ghidul se va completa cu legislația achizițiilor sectoriale |
| **7.** | **DP World** | **Emaill: roxana.Bajan@dpworld.com** | 7.1. Conmpletarea formularului cererii și 7.4.Anexe si documente obligatorii la depunerea cererii.  In cadrul acestor sectiuni se prevede aprobarea SF de catre un comitet tehnico-econimic al solicitantului.  Avand in vedere ca in cadrul proiectelor anterioare implementate in cadrul POIM a fost solicitata aceasta aprobare de catre CTE si MT si luand in considerare faptul ca beneficiarii private nu se supun prevederilor Legii 500/2002 privind finantele publice, se solicita completare ghidului cu un paragraph referitor la faptul ca pentru opteatorii privati sa nu fie necesara aprobarea SF de catre CTE al MTI. | GS,Pag.55,63 | **Respinsa** | Având in vedere ca investitia se realizeză din fonduri publice si pe domeniul public al statului, este necesar ca SF sa fie aprobat de către CTE al MTI. |