



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

ORDIN

Nr. 1848
Data 10.10.2023

pentru aprobarea Schemei de ajutor de stat pentru realizarea de investiții în infrastructura de transport naval aferentă Programului Transport (PT 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

Având în vedere:

Regulamentul (UE) nr. 2021/1060 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a dispozițiilor comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european Plus, Fondul de coeziune, Fondul pentru o tranziție justă și Fondul european pentru afaceri maritime, pescuit și acvacultură și de stabilire a normelor financiare aplicabile acestor fonduri, precum și Fondului pentru azil, migrație și integrare, Fondului pentru securitate internă și Instrumentului de sprijin financiar pentru managementul frontierelor și politica de vize,

Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea art. 107 și 108 din tratat, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 187/26.06.2014, cu modificările ulterioare,

Decizia CE C(2022) 9754 final/16.12.2022 de aprobare a Programului Transport 2021-2027,

Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996, aprobată, cu modificări și completări prin Legea nr. 20/2015, cu modificările și completările ulterioare,

Avizul favorabil al Consiliului Concurenței nr. 13.604/02.10.2023.

Ținând cont de Referatul de aprobare nr. 35293/03.10.2023

În temeiul articolului 9, alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 370/2021 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare,

Ministrul Transporturilor și Infrastructurii emite următorul:

ORDIN

Art. I. Se aprobă Schema de ajutor de stat pentru realizarea de investiții în infrastructura de transport naval, aferentă Programului Transport (PT 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, al cărei conținut este prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art.II. Direcția Generală Programe Europene Transport va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art.III. Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

Sorin Mihai GRINDEANU



Schemă de ajutor de stat pentru realizarea de investiții în infrastructura de transport naval aferentă Programului Transport (PT 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

Secțiunea I - Introducere

Art. 1. Prezentul act instituie o schemă transparentă de ajutor de stat pentru investiții în infrastructura porturilor maritime și interioare, situate pe rețeaua TEN-T, în scopul creșterii atractivității transportului naval prin îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre și prin investiții în infrastructura portuară și în conexiunile cu hinterlandul.

Art. 2. (1) Prezenta schemă de ajutor nu intră sub incidența obligației de notificare către Comisia Europeană prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

(2) Acordarea ajutoarelor de stat în cadrul prezentei scheme se va face numai cu respectarea criteriilor privind ajutorul de stat exceptat de la obligația de notificare, stipulate în Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat, cu modificările și completările ulterioare, în special cele menționate la art. 56b și art. 56c.

Secțiunea II - Baza legală

Art. 3. Prezenta schemă este elaborată în conformitate cu:

a) Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea art. 107 și 108 din tratat, cu modificările și completările ulterioare, numit în continuare Regulament.

b) Regulamentul (UE) 2021/1060 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 de stabilire a dispozițiilor comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european Plus, Fondul de coeziune, Fondul pentru o tranziție justă și Fondul european pentru afaceri maritime, pescuit și acvacultură și de stabilire a normelor financiare aplicabile acestor fonduri, precum și Fondului pentru azil, migrație și integrare, Fondului pentru securitate internă și Instrumentului de sprijin financiar pentru managementul frontierelor și politica de vize, cu modificările și completările ulterioare.

c) Decizia CE nr. C(2022) 9754 din 16.12.2022 privind aprobarea Programului Transport 2021-2027.

d) Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996, cu modificările și completările ulterioare.

Secțiunea III - Obiectivul și scopul schemei

Art. 4. Obiectivul prezentei scheme constă în acordarea de ajutoare de stat pentru realizarea de investiții în infrastructura porturilor maritime și interioare, situate pe rețeaua TEN-T, în vederea atingerii obiectivelor asumate de România în cadrul **Priorității 7-Dezvoltarea transportului naval și multimodal, Obiectivul specific: 3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale** din Programul Transport 2021-2027.

Art. 5. (1) Această schemă are ca scop:

a) Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii portuare în porturile românești maritime și interioare (fluviale),

b) Modernizarea / dezvoltarea infrastructurii de acces în porturile românești maritime și interioare (fluviale),

c) Dragarea în porturile românești maritime și interioare (fluviale),

(2) Implementarea prezentei scheme va contribui la atingerea țintei de operare de până la 700 mil. tone-km/an transport de marfă pe căile navigabile interioare și de până la 73.395.531 tone-km/an transport de marfă în porturile interioare și maritime.

Secțiunea IV - Domeniul de aplicare

Art. 6. (1) Schema de ajutor de stat se aplică pentru investițiile destinate porturilor maritime și porturilor interioare, în condițiile art. 56b și art. 56c din Regulament.

(2) Schema de ajutor de stat nu se aplică domeniilor menționate la art. 1 alin (2)-(5) din Regulament, precum și pentru finanțarea proiectelor ce vizează infrastructura și/sau suprastructura portuară.

Secțiunea V - Definiții

Art. 7. În sensul prezentei scheme următorii termeni se definesc astfel:

a) **demararea lucrărilor** - înseamnă fie demararea lucrărilor de construcții în cadrul investiției, fie primul angajament cu caracter juridic obligatoriu de comandă pentru echipamente sau oricare alt angajament prin care investiția devine ireversibilă, în funcție de care are loc primul. Cumpărarea de terenuri și lucrările pregătitoare, cum ar fi obținerea permiselor și realizarea studiilor de fezabilitate, nu sunt considerate drept demarare a lucrărilor. În cazul preluărilor de întreprinderi, „demararea lucrărilor” corespunde datei dobândirii activelor direct legate de unitatea preluată.

b) **profit din exploatare** - diferența dintre veniturile actualizate și valoarea actualizată a costurilor de exploatare pe durata de viață economică a investiției, în cazul în care această diferență este pozitivă. Cheltuielile de exploatare includ costuri precum costurile cu personalul, materialele, serviciile contractate, comunicațiile, energia, întreținerea, chiria, administrarea, dar exclud costurile de amortizare și costurile de finanțare în cazul în care acestea au fost acoperite de ajutoare pentru investiții. Actualizarea veniturilor și a costurilor de exploatare cu ajutorul unei rate de actualizare corespunzătoare permite realizarea unui profit rezonabil.

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, bazinele interne, rambleurile și terenurile recuperate din mare, infrastructura pentru colectarea deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură și infrastructura de reîncărcare și realimentare în porturile care aprovizionează vehicule, echipamente terminale mobile și echipamente mobile de handling la sol cu energie electrică, hidrogen, amoniac și metanol;

d) **suprastructură portuară** - amenajările de suprafață (cum ar fi cele de depozitare), echipamentele fixe (cum ar fi depozitele și terminalele) și echipamentele mobile (cum ar fi macaralele), situate în port și destinate furnizării de servicii portuare în legătură cu transportul;

e) **infrastructură de acces** - orice tip de infrastructură necesară pentru a asigura accesul și intrarea utilizatorilor în porturile maritime sau interioare de pe uscat, de pe mare sau de pe un curs de apă, cum ar fi drumurile de acces, șinele de cale ferată, șenalele de acces și ecluzele;

f) **dragaj** - îndepărtarea sedimentelor de pe fundul căilor navigabile de acces la un port sau din cadrul portului, pentru a permite navelor să aibă acces la port, activități desfășurate în cursul unui an calendaristic.

g) **port** - o zonă de pământ și apă, constituită din infrastructura și echipamentele necesare pentru primirea navelor, încărcarea și descărcarea acestora, depozitarea mărfurilor,

recepția și livrarea acestora și îmbarcarea și debarcarea pasagerilor, a echipajului și a altor persoane și din orice altă infrastructură de care operatorii de transport au nevoie în port;

h) **port maritim** - port destinat, în principal, primirii navelor maritime;

i) **port interior** - un port, altul decât un port maritim, destinat primirii navelor de navigație interioară;

j) **întreprindere în dificultate** - o întreprindere care se află în cel puțin una din situațiile următoare:

- În cazul unei societăți comerciale cu răspundere limitată [alta decât un IMM care există de mai puțin 3 ani], atunci când mai mult de jumătate din capitalul său social subscris a dispărut din cauza pierderilor acumulate. Această situație survine atunci când deducerea pierderilor acumulate din rezerve (și din toate celelalte elemente considerate în general ca făcând parte din fondurile proprii ale societății) conduce la un rezultat negativ care depășește jumătate din capitalul social subscris. În sensul acestei dispoziții, «societate cu răspundere limitată» se referă în special la tipurile de societăți comerciale menționate în anexa I la Directiva 2013/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului (*), iar «capital social» include, dacă este cazul, orice capital suplimentar.

- În cazul unei societăți comerciale în care cel puțin unii dintre asociați au răspundere nelimitată pentru creanțele societății [alta decât un IMM care există de mai puțin trei ani], atunci când mai mult de jumătate din capitalul propriu așa cum reiese din contabilitatea societății a dispărut din cauza pierderilor acumulate. În sensul prezentei dispoziții, «o societate comercială în care cel puțin unii dintre asociați au răspundere nelimitată pentru creanțele societății» se referă în special la acele tipuri de societăți menționate în anexa II la Directiva 2013/34/UE

- Atunci când întreprinderea face obiectul unei proceduri colective de insolvență sau îndeplinește criteriile prevăzute în dreptul intern pentru ca o procedură colectivă de insolvență să fie deschisă la cererea creditorilor săi.

- Atunci când întreprinderea a primit ajutor pentru salvare și nu a rambursat încă împrumutul sau nu a încetat garanția sau a primit ajutoare pentru restructurare și face încă obiectul unui plan de restructurare.

- În cazul unei întreprinderi care nu este un IMM, atunci când, în ultimii doi ani: 1. raportul datoriei/capitaluri proprii al întreprinderii este mai mare de 7,5; și 2. capacitatea de acoperire a dobânzilor calculată pe baza EBITDA se situează sub valoarea 1,0.

k) **data acordării ajutorului** - data la care dreptul legal de a primi ajutorul este conferit beneficiarului în conformitate cu regimul juridic național aplicabil, respectiv data semnării contractului de finanțare;

l) **echivalent subvenție brută** - valoarea ajutorului în cazul în care acesta ar fi acordat sub formă de grant beneficiarului, înainte de orice deducere de impozit sau de orice altă taxă;

m) **furnizor de ajutor de stat** - Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în calitate de Autoritate de Management al Programului Transport

n) **administrator al schemei** - Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în calitate de Autoritate de Management al Programului Transport.

o) **intensitatea ajutorului** - înseamnă valoarea brută a ajutorului exprimată ca procent din costurile eligibile, înainte de deducerea impozitelor sau a altor taxe.

Secțiunea VI - Beneficiarii

Art.8. (1) Potențialii beneficiari de ajutor de stat în cazul investițiilor în infrastructura portuară sunt:

a) Companiile naționale care administrează infrastructura portuară, definite conform legislației în vigoare.

- b) Alți administratori de infrastructură de transport naval, conform prevederilor Ordonanței 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare, cu modificările și completările ulterioare;
- c) Operatorii portuari privați,
- d) Autoritățile locale pentru porturile aflate în administrarea acestora,

(2) În cazul în care beneficiarii desfășoară și alte activități, pe lângă cele care contribuie la atingerea scopului menționat la art. 5 alin.(1), trebuie să dovedească fie separarea activităților, fie o distincție între costuri, astfel încât activitățile realizate în sectoarele neeligibile potrivit Regulamentului să nu beneficieze de ajutoare de stat acordate în temeiul prezentei scheme.

Art. 9. Beneficiarii vor depune proiecte individual sau în parteneriat. În cazul proiectelor aflate în parteneriat public-privat, finanțarea acestora nu implică ajutor de stat, dacă se respectă prevederile pct 86-88 din Comunicării Comisiei privind notiunea de ajutor de stat,.

Secțiunea VII - Condiții de eligibilitate a beneficiarilor

Art.10. Pentru a primi finanțare în cadrul schemei, beneficiarii trebuie să fie eligibili conform Secțiunii VI din prezentul ordin și să îndeplinească următoarele condiții:

1. Să nu fie întreprinderi în dificultate;
2. Să nu facă obiectul unui ordin de recuperare emis în urma unei decizii anterioare prin care un ajutor de care a beneficiat a fost declarat ilegal și incompatibil cu piața internă, cu excepția cazului în care acest ordin a fost executat sau ajutorul a fost rambursat, inclusiv dobânzile aferente;
3. Și-a îndeplinit obligațiile de plată a impozitelor, taxelor și contribuțiilor de asigurări sociale către bugetele componente ale bugetului general consolidat, și bugetului local în conformitate cu prevederile legale în vigoare în România, după caz;
4. Reprezentantul legal nu a suferit condamnări definitive din cauza unei conduite profesionale îndreptată împotriva legii, decizie formulată de o autoritate de judecată ce are forță de lucru judecat;
5. Nu a fost subiectul unei judecăți de tip lucru judecat pentru fraudă, corupție, implicarea în organizații criminale sau în alte activități ilegale, în detrimentul intereselor financiare ale Comunității Europene;
6. Reprezentatul legal al solicitantului nu este subiectul unui conflict de interese, astfel cum este definit în legislația națională;
7. Solicitantul demonstrează capacitate de implementare (tehnică și administrativă), conform prevederilor Ghidului Solicitantului aferent Priorității 7- Dezvoltarea transportului naval și multimodal, Obiectivul specific 3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale);
8. Solicitantul demonstrează capacitatea și asigurarea cofinanțării proiectului, fie din resurse proprii, fie din finanțare externă, sub o formă care să nu facă obiectul niciunui alt ajutor public.
9. Solicitantul care a depus un proiect pentru finanțare prin *Schema de ajutor de stat pentru realizarea de investiții în infrastructura portuară și în infrastructura locală intermodală/multimodală, aferentă Programului Operațional Infrastructură Mare (POIM 2014-2020), Axa Prioritară 1, Obiectivul specific 1.3 - Creșterea gradului de utilizare a căilor navigabile și a porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală, și Axa Prioritară 2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient, obiectivul specific 2.4 -*

Creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin terminale intermodale și porturi¹, nu poate depune același proiect pentru finanțare prin prezenta schemă.

Secțiunea VIII - Condiții de eligibilitate a proiectelor

Art. 11. (1) Proiectul este implementat pe teritoriul României, în regiunile de dezvoltare: Vest, Nord-Vest, Nord-Est, Sud-Est, Sud-Vest, Sud-Muntenia, Centru.

(2) Proiectul trebuie să contribuie la realizarea obiectivelor menționate la Secțiunea III din prezenta schemă.

(3) Activitățile derulate în cadrul proiectului trebuie să respecte prevederile legislației europene și naționale în domeniul dezvoltării durabile, inclusiv DNSH, imunizarea la schimbări climatice, egalității de șanse și nediscriminării, egalității de gen, GDPR, Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, Convenția ONU privind Drepturile Persoanelor cu Handicap, precum și dreptul aplicabil al Uniunii din domeniul spălării banilor, al finanțării terorismului, al evitării obligațiilor fiscale, al fraudei fiscale sau al evaziunii fiscale.

(4) Proiectul pentru care se solicită finanțare nu a mai beneficiat de finanțare din fonduri publice, în ultimii 5 ani înainte de data depunerii cererii de finanțare, cu excepția studiilor preliminare (studii de prefizabilitate, analiza geo-topografică, studii de fezabilitate).

(5) Ajutorul de stat se acordă dacă are un efect stimulat. În acest sens, beneficiarul trebuie să depună o cerere de ajutor înainte de demararea lucrărilor la proiectul respectiv. Cererea de ajutor conține cel puțin următoarele informații:

(a) denumirea întreprinderii și dimensiunea acesteia;

(b) descrierea proiectului, inclusiv data începerii și a încheierii acestuia;

(c) locul de desfășurare a proiectului;

(d) lista costurilor proiectului;

(e) tipul de ajutor (grant, împrumut, garanție, avans rambursabil, injecție de capital sau altele) și valoarea finanțării publice necesare pentru proiect.

Se consideră că ajutoarele ad-hoc acordate întreprinderilor mari au un efect stimulat în cazul în care, în plus față de faptul că asigură îndeplinirea condiției prevăzute la primul paragraf, statul membru a verificat, înainte de a acorda ajutorul în cauză, că documentația pregătită de beneficiar stabilește că ajutoarele vor avea drept rezultat unul sau mai multe dintre următoarele:

a) o creștere substanțială a domeniului de aplicare a proiectului / activității ca urmare a acordării ajutorului;

b) o creștere substanțială a valorii totale a costurilor suportate de beneficiar pentru proiect / activitate ca urmare a acordării ajutorului;

c) o creștere substanțială a ritmului de finalizare a proiectului / activității în cauză.

(6) Infrastructura portuară care beneficiază de ajutor trebuie să fie pusă la dispoziția utilizatorilor interesați în mod egal și nediscriminatoriu, în condițiile pieței.

(7) Proiectul îndeplinește și alte condiții specificate în apelul de proiecte și Ghidul Solicitantului aferent Priorității 7- Dezvoltarea transportului naval și multimodal, Obiectivul specific 3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale, care nu aduc atingere prevederilor în materie de ajutor de stat.

¹ Aprobata prin OMTI nr. 1532/2017, cu modificările și completările ulterioare.

Secțiunea IX - Durata

Art. 12. Prezenta schemă intră în vigoare la data publicării ei în Monitorul Oficial al României, Partea I și se aplică până la data de 31.12.2025. Plățile aferente ajutoarelor acordate în baza prezentei scheme se vor efectua până cel târziu la data de 31.12.2026.

Secțiunea X - Bugetul schemei și numărul estimat de beneficiari

Art. 13. (1) Bugetul total estimat al schemei alocat pentru investițiile în infrastructura porturilor maritime și interioare este de 1.110.000.000 euro (echivalent în lei) și reprezintă fonduri europene nerambursabile asigurate prin Fondul de Coeziune (555.000.000 euro) și prin fonduri de cofinanțare publică asigurate de la bugetul de stat / bugetul local (555.000.000 euro).

(2) Bugetul este defalcat pe ani astfel:

An	Defalcare pe ani (Euro)
2023	200.000.000
2024	470.000.000
2025	440.000.000
Total	1.110.000.000

Notă: Sumele neutilizate într-un an vor fi reportate pentru anul viitor. Dacă proiectele depuse permit utilizarea sumelor din anii următori, bugetul este utilizat în avans. Bugetul schemei reflectă sumele alocate și include și sumele din supracontractare.

(3) Derularea operațiunilor financiare determinate de utilizarea fondurilor prevăzute la alin.(1) se face în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență 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.

Art. 14. Numărul estimat de beneficiari de ajutor de stat pentru investițiile în infrastructura portuară în cadrul prezentei scheme este de maxim 100.

Secțiunea XI - Modalitatea de acordare a ajutorului de stat

Art. 15. Ajutorul de stat se acordă sub formă de alocări financiare nerambursabile (grant) din fonduri comunitare și naționale.

Secțiunea XII - Valoarea maximă a finanțării nerambursabile (intensitatea ajutorului de stat)

Art. 16. (1) În cadrul schemei, valoarea maximă a costurilor eligibile aferente unui proiect de investiții în porturi nu poate depăși:

a) Pentru ajutoarele destinate porturilor maritime: costuri eligibile de 143 de milioane EUR pe proiect sau 165 de milioane EUR pe proiect într-un port maritim inclus în planul de activitate al unui coridor al rețelei centrale (TEN-T CORE), astfel cum se menționează la articolul 47 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului;

b) Pentru ajutoarele destinate unui porturi interioare (fluviale): costuri eligibile de 44 de milioane EUR pe proiect sau 55 milioane EUR pe proiect într-un port interior inclus în planul de activitate al unui coridor al rețelei centrale, astfel cum se menționează la articolul 47 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului.

(2) Intensitatea maximă a ajutorului de stat acordat în cadrul acestei scheme pentru un proiect constând în construirea, înlocuirea sau modernizarea infrastructurii din porturile maritime nu poate depăși:

(a) 100% din costurile eligibile, când costurile eligibile totale ale proiectului nu depășesc 22 de milioane EUR;

(b) 90% din costurile eligibile, când costurile eligibile totale ale proiectului depășesc 22 de milioane EUR, dar nu sunt mai mari de 55 de milioane EUR;

(c) 70% din costurile eligibile, când costurile eligibile totale ale proiectului depășesc 55 de milioane EUR, dar nu sunt mai mari de 143 de milioane EUR;

(d) 70% din costurile eligibile, când costurile eligibile totale ale proiectului depășesc 55 de milioane EUR, dar nu sunt mai mari de 165 de milioane EUR pentru porturile maritime incluse în planul de activitate al unui coridor al rețelei centrale, astfel cum se menționează la articolul 47 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013.

(3) Intensitatea maximă a ajutoarelor pentru un proiect constând în construirea, înlocuirea sau modernizarea infrastructurii din porturi interioare, a celei de acces din zona portuară (maritim/intern), sau pentru dragajul din zona portuară (maritim/intern) nu poate fi mai mare de 100% din costurile eligibile și nu pot fi depășite limitele precizate la alin. (1) .

(4) Valoarea ajutorului de stat acordat nu poate depăși diferența dintre costurile eligibile și profitul din exploatare aferent investiției sau dragajului. Profitul din exploatare se deduce din costurile eligibile ex-ante prin analiza financiară a proiectului², în conformitate cu Regulamentul și prevederile relevante din Ghidul solicitantului aferent Priorității 7- Dezvoltarea transportului naval și multimodal, Obiectivul specific 3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale.

(5) Pentru ajutoarele de investiții în porturile maritime care nu depășesc 5,5 milioane EUR, respectiv 2,2 milioane EUR în cazul porturilor interioare (fluviale), valoarea maximă a ajutorului poate fi stabilită la 80% din costurile eligibile, dacă acest mod de calcul este preferabil aplicării dispozițiilor alin. (2), (3) și (4).

(6) Diferența până la valoarea totală a proiectului se acoperă de către beneficiar, acesta trebuind să aducă o contribuție financiară la finanțarea costurilor eligibile, fie din resurse proprii, fie din surse atrase, sub o formă care să nu facă obiectul niciunui ajutor public.

(7) În vederea calculării intensității ajutoarelor și a costurilor eligibile, toate cifrele utilizate sunt luate în considerare înainte de orice fel de deducere a impozitelor sau a altor taxe. Cu toate acestea, taxa pe valoarea adăugată percepută pentru costurile sau cheltuielile eligibile care sunt rambursabile în temeiul legislației fiscale naționale aplicabile nu este luată în considerare la calcularea intensității ajutorului și a costurilor eligibile. Costurile eligibile trebuie să fie susținute prin documente justificative care trebuie să fie clare, specifice și contemporane cu faptele.

Secțiunea XIII - Costuri eligibile

Art. 17. (1) În cazul investițiilor în infrastructura portuară, infrastructura de acces și dragaj, costuri eligibile sunt costurile de investiție, inclusiv costurile de planificare pentru:

(a) construirea, înlocuirea sau modernizarea/dezvoltarea infrastructurii din porturile maritime și interioare (fluvială),

(b) construirea, înlocuirea sau modernizarea/dezvoltarea infrastructurii de acces în zona portuară maritimă și interioară (fluvială),

(c) activitățile de dragaj desfășurate în cursul unui an calendaristic.

(2) În cazul investițiilor în porturi nu sunt eligibile costurile de investiție referitoare la activități care nu sunt legate de transporturi, inclusiv instalații de producție industrială care funcționează în perimetrul portului, birouri sau magazine, și nici costurile pentru suprastructuri.

(3) Nu se acordă finanțare pentru construcția, instalarea sau modernizarea infrastructurii de realimentare care aprovizionează navele cu combustibili fosili, cum ar fi motorina, gazele

² Deducerea ex-ante a profitului din exploatare din costurile eligibile se realizează pe baza unor estimări rezonabile, sau prin intermediul unui mecanism de recuperare;

naturale, sub formă gazoasă (gaz natural comprimat (GNC)) și sub formă lichefiată (gaz natural lichefiat (GNL)) și gaz petrolier lichefiat (GPL).

(4) Condițiile de eligibilitate de la alin (1) și (2) se cumulează cu cele specifice cuprinse în Ghidul solicitantului aferent Priorității 7- Dezvoltarea transportului naval și multimodal, Obiectivul specific 3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale, fără a aduce atingere reglementărilor în materie de ajutor de stat.

Secțiunea XIV - Reguli privind utilizarea infrastructurii portuare maritime și fluviale

Art. 18. (1) 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 se atribuie în mod concurențial, transparent, nediscriminatoriu și necondiționat, ținându-se seama în mod corespunzător de normele aplicabile în materie de achiziții publice, la data încredințării.

(2) Durata contractelor de concesiune sau de alt tip de încredințare către o parte terță pentru închirierea sau exploatarea infrastructurii portuare care beneficiază de ajutor nu poate depăși perioada de care partea terță în cauză are nevoie, conform unor estimări rezonabile, pentru a-și recupera investițiile efectuate pentru exploatarea infrastructurii și pentru a obține o rentabilitate a capitalului investit, ținând seama de investițiile necesare pentru atingerea obiectivelor contractuale specifice.

(3) Prețul perceput pentru utilizarea infrastructurii sau pentru vânzarea acesteia trebuie să corespundă prețului pieței.

Secțiunea XV - Reguli privind cumulul ajutoarelor de stat

Art. 19. Ajutoarele de stat acordate prin prezenta schema pentru un anumit proiect specific se pot cumula cu alte ajutoare de stat/de minimis, atât timp cât nu se depășește nivelul maxim al intensității sau al pragului maxim al ajutorului ce poate fi acordat în baza acestei scheme.

Art. 20. Ajutoarele de stat acordate prin prezenta schemă pot fi cumulate cu orice alt ajutor de stat, atât timp cât măsurile respective vizează costuri eligibile identificabile diferite.

Secțiunea XVI - Modalitatea de derulare a schemei

Art. 21. (1) Administratorul schemei de ajutor de stat lansează cererea de propuneri de proiecte, beneficiarii depun cereri de finanțare conform prevederilor Ghidului Solicitantului aferent Priorității 7- Dezvoltarea transportului naval și multimodal, Obiectivul specific 3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale);

(2) Furnizorul de ajutor de stat acordă ajutorul de stat după ce verifică, pe baza cererii de finanțare depusă de beneficiar, îndeplinirea condițiilor de eligibilitate și de selecție prevăzute în prezenta schemă și în apelul de propuneri de proiecte pentru obiectivul prevăzut la art. 4.

(3) Furnizorul va plăti ajutorul de stat ulterior semnării contractelor de finanțare cu beneficiarul respectiv.

Art. 22. (1) Dacă se constată că beneficiarul nu a respectat condițiile de acordare prevăzute de prezenta schemă, furnizorul va proceda la sistarea / recuperarea, după caz, a ajutorului de stat în conformitate cu prevederile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996, cu modificările și completările ulterioare. Pentru aceasta, Furnizorul schemei va elabora metodologia de recuperare a ajutorului.

(2) Valoarea ajutorului recuperat se completează și cu valoarea dobânzii aferente, datorate de la data plății ajutorului până la data recuperării acestuia. Procedura de calcul al dobânzii se

stabilește prin instrucțiuni emise de Consiliul Concurenței³. Rata dobânzii aplicabile este cea stabilită prin Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului (UE) 2015/1589 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 140/ 30.04.2004, cu modificările și completările ulterioare, precum și cu respectarea prevederilor Regulamentului (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 248/ 24.09.2015.

(3) Furnizorul emite decizii prin care se dispune stoparea sau recuperarea ajutoarelor de stat acordate. Aceste decizii au caracter de titlu executoriu.

Secțiunea XVII - Reguli privind publicarea, informarea, raportarea și monitorizarea ajutoarelor de stat

Art. 23. În vederea asigurării transparenței și a unui control eficient al ajutoarelor de stat, administratorul schemei aplică prevederile referitoare la procedura de informare și de avizare prevăzute în O.U.G. nr. 77/2014, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 24. După obținerea avizului Consiliului Concurenței, textul schemei, precum și actul normativ pentru aprobarea acesteia se publică integral pe pagina oficială de internet a Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, la adresa www.mt.ro. Pe același site vor fi publicate informațiile sintetizate în formatul Standard prevăzut în anexa II la Regulament. Informațiile prevăzute în anexa III a Regulamentului privind fiecare ajutor individual care depășește echivalentul în lei a 100.000 euro vor fi publicate pe pagina națională www.ajutordestat.ro.

Art. 25. Administratorul de ajutor de stat completează în platforma SANI ("State Aid Notification Interactive") o fișă de informații sintetice referitoare la prezenta schemă de ajutor de stat în formatul standard prevăzut în anexa II la Regulament, în termen de maxim 20 de zile lucrătoare de la intrarea în vigoare a prezentei scheme.

Art. 26. Beneficiarii sunt obligați să raporteze în conformitate cu prevederile Contractului de finanțare, stadiul realizării lucrărilor de investiții până la finalizarea proiectului, precum și să furnizeze alte informații suplimentare, la cererea furnizorului de ajutor de stat/administratorului schemei, prin transmiterea către acesta, a formularului de raportare prevăzut în anexă la Ghidul Solicitantului.

Art. 27. Raportarea și monitorizarea ajutoarelor de stat acordate în baza prezentei scheme se realizează în conformitate cu prevederile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/2006, cu modificările și completările ulterioare, respectiv ale Regulamentului privind procedurile de monitorizare a ajutoarelor de stat, pus în aplicare prin Ordinul Președintelui Consiliului Concurenței nr. 441/2022.

Art. 28.(1) Furnizorul de ajutor de stat/administratorul schemei sunt obligați să păstreze toate informațiile referitoare la ajutoarele acordate în cadrul acesteia (documentele justificative aferente ajutorului de stat acordat), pentru o perioadă de 10 ani începând de la data acordării ultimului ajutor, dar nu mai puțin de o perioadă care expiră după 5 ani de la închiderea oficială sau parțială a Programului Transport, pentru a demonstra că sunt respectate toate condițiile de exceptare prevăzute de Regulament.

(2) Beneficiarul ajutorului de stat trebuie să păstreze, pentru o perioadă de minim 10 ani fiscali de la data acordării ultimei alocări specifice, toate documentele referitoare la ajutorul de stat primit în cadrul schemei și să transmită furnizorului/administratorului acesteia sau Consiliului Concurenței, în termenele stabilite de aceștia, toate informațiile necesare pentru derularea procedurilor naționale și comunitare în domeniul ajutorului de stat.

³ regăsită la adresa: http://www.renascc.eu/wp-content/uploads/2020/12/ilovepdf_merged-2.pdf.

Art. 29. Pe baza unei cereri scrise, administratrul/furnizorul va transmite Comisiei Europene, prin intermediul Consiliului Concurenței, în 20 de zile lucrătoare sau în termenul fixat în cerere, toate informațiile pe care Comisia Europeană le consideră necesare pentru evaluarea respectării condițiilor acestei scheme de ajutor de stat.

Art. 30. Furnizorul are obligația de a transmite Consiliului Concurenței, în formatul și în termenul prevăzut de Regulamentul privind procedurile de monitorizare a ajutoarelor de stat, toate datele și informațiile necesare pentru monitorizarea ajutoarelor de stat la nivel național.

Art. 31. (1) Furnizorul sau, după caz, administratorul schemei de stat are obligația, conform prevederilor art. 29 din *Regulamentul privind Registrul ajutoarelor de stat*, pus în aplicare prin Ordinul Președintelui Consiliului Concurenței nr. 437/2016, de a încărca în Registrul electronic al ajutoarelor de stat acordate în România (RegAS) datele și informațiile referitoare la prezenta schemă de ajutor de stat într-un termen de maxim 5 (cinci) zile de la data intrării în vigoare a acesteia.

(2) Contractele de finanțare, actele de acordare a ajutoarelor, plățile, obligațiile de recuperare a ajutoarelor și rambursarea efectivă a respectivelor obligații, aferente acestei măsuri, se vor încărca în RegAS în termen de maxim 7 (șapte) zile de la data semnării contractului / actului sau a publicării acestora în Monitorul Oficial al României, după caz, respectiv de la data instituirii plăților, a obligațiilor de recuperare sau a rambursării efective a respectivelor obligații.

Art. 32 În conformitate cu prevederile art. 42 (1) din OUG nr. 77/2014, furnizorul va informa Consiliul Concurenței cu privire la intrarea în vigoare a prezentei scheme de ajutor de stat, precum și a oricărei modificări aduse măsurii de sprijin, în termen de maxim 5 zile de la momentul la care acest eveniment a avut loc.