

Schemă de ajutor de stat pentru realizarea de investiții în infrastructura aeroportuară aferentă Programului Operațional Infrastructură Mare (POIM 2014-2020), Axa Prioritară 2 Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient, Obiectivul specific 2.3 - Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor

Secțiunea I - Introducere

Art. 1. Prezentul act instituie o schemă transparentă de ajutor de stat pentru investiții în infrastructura aeroportuară, în scopul creșterii sustenabile a gradului de utilizare a transportului aerian în condiții de securitate și siguranță.

Art. 2. Prezenta schemă de ajutor nu intră sub incidența obligației de notificare către Comisia Europeană, potrivit art. 56a din Regulamentul UE nr. 651/2014, completat și modificat prin Regulamentul UE nr. 1084/2017.

Secțiunea II - Baza legală

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

(a) Regulamentul (UE) 2017/1084 al Comisiei din 14 iunie 2017 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 651/2014 în ceea ce privește ajutoarele pentru infrastructurile portuare și aeroportuare, pragurile de notificare pentru ajutoarele pentru cultură și pentru conservarea patrimoniului, ajutoarele pentru infrastructurile sportive și pentru infrastructurile de agrement multifuncționale, precum și schemele de ajutoare regionale de exploatare pentru regiunile ultraperiferice și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 702/2014 în ceea ce privește calcularea costurilor eligibile, numit în continuare Regulament.

(b) Decizia CE nr. C (2015) 4823 din 09.07.2015 de aprobare a anumitor elemente din Programul Operațional „Infrastructură Mare” pentru sprijinul din partea Fondului european de dezvoltare regională și Fondului de coeziune în temeiul obiectivului referitor la investițiile pentru creștere și locuri de muncă în România.

(c) Regulamentul (UE) 2020/972 al Comisiei din 2 iulie 2020 de modificare a Regulamentului (UE) nr.1407/2013 în ceea ce privește prelungirea aplicării sale și de modificare a Regulamentului (UE) nr.651/2014 în ceea ce privește prelungirea aplicării sale și ajustările relevante,

(d) Decizia CE nr. C(2015)4823, din 09.07.2015 privind aprobarea Programului Operațional Programul Operațional Infrastructură Mare 2014 - 2020;

(e) Decizia CE nr.C (2018) 8890/12.12.2018 de modificare a Deciziei de punere în aplicare C(2015) 4823 de aprobare a anumitor elemente din programul operațional „Infrastructură Mare” pentru sprijinul din partea Fondului european de dezvoltare regională și a Fondului de coeziune în temeiul obiectivului referitor la investițiile pentru creștere și locuri de muncă din România.

.

Secțiunea III - Obiectivul și scopul schemei

Art. 4. Obiectivul prezentei scheme constă în acordarea de ajutoare de stat pentru investiții, aeroporturilor regionale din România, în vederea atingerii obiectivelor asumate de România în cadrul Axei prioritare 2 din cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare 2014-2020, cu respectarea prevederilor prezentei scheme.

Art. 5. (1) Această schemă are ca scop modernizarea și dezvoltarea aeroporturilor și utilizarea aviației generale în România, în conformitate cu cerințele Master Planului General de Transport al României.

(2) Implementarea prezentei scheme va contribui la atingerea țintei de 20.000.000 pasageri îmbarcați și debarcați în transportul aeroportuar în România în anul 2023.

Secțiunea IV - Domeniul de aplicare

Art. 6. (1) Prezenta schema de ajutor de stat nu se aplică ajutoarelor pentru investiții în infrastructura aeroportuară care:

- a) au ca obiectiv relocarea unui aeroport existent sau crearea unui nou aeroport în vederea asigurării serviciilor aeriene pentru transportul de pasageri, inclusiv transformarea unui aerodrom existent într-un aeroport în vederea asigurării serviciilor aeriene pentru transportul de pasageri;
- b) conduc la o investiție ce va depăși ceea ce este necesar pentru a se face față traficului preconizat pe termen mediu pe baza unor prognoze rezonabile ale traficului, cu excepția ajutoarelor pentru investiții acordate aeroporturilor cu o medie anuală a traficului de pasageri mai mică de 200.000 de pasageri pe parcursul a două exerciții financiare anterioare anului în care ajutorul de stat este acordat, dacă în doi ani de la finalizarea investiției traficul nu depășește 200.000 de pasageri/an;
- c) sunt acordate unui aeroport aflat la o distanță de până la 100 de kilometri sau 60 de minute de călătorie cu mașina, autobuzul, trenul sau cu tren de mare viteză față de un alt aeroport care desfășoară servicii aeriene regulate și operaționale în sensul articolului 2 alin. (16) din Regulamentul (CE) nr 1008/2008, cu excepția:
 - aeroporturilor cu o medie anuală a traficului de pasageri mai mică de 200.000 de pasageri pe parcursul a două exerciții financiare anterioare anului în care ajutorul de stat este acordat, dacă în doi ani de la finalizarea investiției traficul nu depășește 200.000 de pasageri/an,
 - aeroportului situat la o distanță de până la 100 de kilometri de aeroporturi existente de pe care sunt operate servicii aeriene regulate în înțelesul articolului 2 alineatul (16) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, cu condiția ca traseul dintre fiecare alt aeroport existent și aeroportul care beneficiază de ajutor să presupună în mod necesar fie o durată totală a călătoriei prin intermediul transportului maritim de cel puțin 90 de minute, fie transport aerian;
- d) sunt acordate aeroporturilor cu o medie a traficului anual de pasageri de peste 3 milioane de pasageri pe parcursul a două exerciții financiare anterioare anului în care este acordat ajutorul de stat;
- e) conduc la creșterea traficului mediu anual de pasageri peste 3 milioane de pasageri pe parcursul a două exerciții financiare ulterioare anului în care ajutorul de stat este acordat;
- f) sunt acordate aeroporturilor care înregistrează un trafic mediu anual de mărfuri de peste 200 000 de tone în cursul ultimelor două exerciții financiare dinaintea celui în care sunt acordate efectiv ajutoarele;
- g) conduc la creșterea traficului mediu anual de marfă peste 200 000 tone pe parcursul a două exerciții financiare ulterioare anului în care ajutorul de stat este acordat.

(2) În cazul în care aeroporturile desfășoară și alte activități, pe lângă prestarea de servicii aeroportuare, trebuie să dovedească fie separarea activităților, fie o distincție între costuri, astfel încât să se demonstreze că activitățile excluse din domeniul de aplicare al Regulamentului UE nr. 651/2014 nu beneficiază de ajutoarele de stat acordate în temeiul prezentei scheme.

(3) În cadrul schemei nu se acordă ajutoare pentru proiecte localizate în regiunea București-Ilfov.

(4) Aeroportul trebuie să fie deschis tuturor potențialilor utilizatori. În cazul în care aeroportul are o capacitate limitată de sloturi, alocarea acestora se realizează pe baza unor criterii pertinente, obiective, transparente și nediscriminatorii.

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.

b) **costuri eligibile** - sunt costurile de investiții în infrastructura aeroportului, inclusiv costurile de planificare.

c) **profit din exploatare** - diferența dintre veniturile actualizate și valoarea actualizată a costurilor de exploatare pe durata de viață 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, administrația, dar exclud, în sensul prezentului regulament, 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;

d) **infrastructură aeroportuară**: infrastructura și echipamentele care permit unui aeroport să furnizeze servicii aeroportuare companiilor aeriene și diverșilor prestatori de servicii, și anume piste, terminale, platforme, căi de rulare, infrastructura centralizată de handling la sol și orice alte structuri utilizate în mod direct pentru serviciile aeroportuare, cu excepția infrastructurilor și a echipamentelor care sunt necesare, în principal, pentru desfășurarea activităților non-aeronautice;

e) **companie aeriană** - orice transportator aerian cu o licență valabilă de operare emisă de un stat membru sau de un membru al Spațiului Aerian Comun European în conformitate cu Regulamentul (CE) nr.1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului;

f) **aeroport** - înseamnă o entitate sau un grup de entități care desfășoară activitatea economică de furnizare a unor servicii aeroportuare pentru companiile aeriene;

g) **trafic mediu anual de pasageri** - reprezintă media aritmetică a numărului de pasageri îmbarcați și debarcați la un aeroport în cursul ultimilor 2 ani financiari înaintea celui în care se acordă ajutorul de stat;

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

- În cazul unei societăți comerciale cu răspundere limitată¹ (altă decât un IMM care există de cel puțin trei 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 cazul unei societăți comerciale în care cel puțin unii dintre asociați au răspundere nelimitată pentru creanțele societății² (altă decât un IMM care există de cel puțin trei ani), atunci când mai mult de jumătate din capitalul propriu așa cum reiese din contabilitatea societății a dispărut din cauza pierderilor acumulate.
- 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.

¹ se referă în special la tipurile de societăți menționate în anexa I la Directiva 2013/34/UE (1), iar „capital social” include, dacă este cazul, orice capital suplimentar.

² se referă în special la acele tipuri de societăți menționate în anexa II la Directiva 2013/34/UE.

- 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.

(i) **servicii aeroportuare** - serviciile furnizate companiilor aeriene de către aeroport sau de către oricare dintre filialele sale, menite să asigure handlingul aeronavelor, de la aterizare până la decolare, precum și al pasagerilor și al mărfurilor, pentru a permite companiilor aeriene să ofere servicii de transport aerian, inclusiv furnizarea de servicii de handling la sol și furnizarea de infrastructură centralizată de handling la sol;

(j) **infrastructură centralizată de handling la sol** - o infrastructură care este în mod normal operată de administratorul aeroportului și pusă la dispoziția diferiților furnizori de servicii de handling la sol care își desfășoară activitatea în aeroport, în schimbul unei remunerații, cu excepția echipamentelor deținute sau exploatate de către furnizorii de servicii de handling la sol;

(k) **servicii de handling la sol** - serviciile oferite utilizatorilor aeroporturilor în aeroporturi, astfel cum sunt descrise în anexa la Directiva 96/67/CE a Consiliului;

(l) **tren de mare viteză** - un tren care poate atinge viteze de peste 200 km/h;

m) **activități non-aeronautice** - servicii comerciale oferite operatorilor aerieni și/sau utilizatorilor unui aeroport ce includ închirierea suprafeței pentru birouri și spații comerciale, parcuri, hoteluri și servicii conexe.

n) **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;

o) **aeroport regional** - aeroportul cu un trafic mediu anual de pasageri de maximum trei milioane de pasageri.

p) **furnizor de ajutor de stat** - Ministerul Fondurilor Europene (MFE).

q) **administrator al schemei** - Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor (MTIC) în calitate de Organism Intermediar de Transport al Programului Operațional Infrastructură Mare.

Secțiunea VI - Beneficiarii

Art.8. (1) Potențialii beneficiari de ajutor de stat în cadrul schemei sunt companiile naționale, regiile autonome, societățile și entitățile naționale și private care administrează infrastructura aeroportuară.

Art. 9. Beneficiarii pot depune proiecte numai individual.

Secțiunea VII - Condiții de eligibilitate a beneficiarilor

Art.10. (1) 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 întreprindere în dificultate;
2. Să nu facă obiectul unui ordin de recuperare emis în urma unei decizii anterioare a Comisiei Europene 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;
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);
8. Solicitantul demonstrează capacitatea și asigurarea cofinanțării proiectului.

Secțiunea VIII - Condiții de eligibilitate a proiectelor

Art. 11.(1) Ajutorul de stat se acordă dacă are un efect stimulator. În acest sens, beneficiarul 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:

- a) creșterea substanțială a domeniului de aplicare a proiectului / activității ca urmare a acordării ajutorului;
- b) creșterea substanțială a valorii totale a costurilor suportate de beneficiar pentru proiect / activitate ca urmare a acordării ajutorului;
- c) creșterea substanțială a ritmului de finalizare a proiectului / activității în cauză.

(2) Proiectul îndeplinește și alte condiții specificate în apelul de proiecte și Ghidul Solicitantului, care nu aduc atingere prevederilor în materie de ajutor de stat.

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 31.12.2023. Plățile aferente ajutoarelor acordate în baza prezentei scheme se vor efectua până cel târziu la data de 31.12.2023.

Secțiunea X - Bugetul schemei și numărul estimat de beneficiari

Art. 13 (1) Bugetul total estimat alocat al schemei este de 479.229.091 euro (echivalent în lei), din care 407.344.727 euro (echivalent în lei) reprezintă fonduri europene nerambursabile asigurate prin Fondul European de Dezvoltare Regională și 71.884.364 euro (echivalent în lei) reprezintă fonduri de cofinanțare publică asigurate de la bugetul de stat/bugetul local

(2) Bugetul este defalcat pe ani astfel:

| An | Defalcare pe ani (Euro) |
|--------------|-------------------------|
| 2017 | 0 |
| 2018 | 2.172.793 |
| 2019 | 6.111.973 |
| 2020 | 48.954.579 |
| 2021 | 147.619.247 |
| 2022 | 143.737.174 |
| 2023 | 130.633.325 |
| Total | 479.229.091 |

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. 40/2015 pentru gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020.

Art. 14. Numărul maxim estimat de beneficiari de ajutor de stat în cadrul prezentei scheme este de 16.

Secțiunea XI - Modalitatea de acordare a ajutorului de stat

Art. 15. Ajutorul de stat se acordă sub formă de alocări financiare nerambursabile 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 alocărilor individuale acordate unui beneficiar nu poate depăși:

(a) 50 % din costurile eligibile în cazul aeroporturilor care înregistrează un trafic mediu anual de pasageri cuprins între un milion și trei milioane de pasageri în cursul ultimelor două exerciții financiare dinaintea celui în care sunt acordate efectiv ajutoarele;

(b) 75 % din costurile eligibile în cazul aeroporturilor care înregistrează un trafic mediu anual de pasageri de maximum un milion de pasageri în cursul ultimelor două exerciții financiare dinaintea celui în care sunt acordate efectiv ajutoarele.

(2) Valoarea ajutorului de stat acordat nu poate depăși *diferența dintre costurile eligibile și profitul din exploatare aferent investiției*. Profitul din exploatare se deduce din costurile eligibile ex-ante prin analiza financiară a proiectului, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1084 al Comisiei din 14 iunie 2017 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 651/2014 și prevederile relevante din Ghidul solicitantului aferent Obiectivului specific 2.3. Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor.

(3) Ajutoarele pentru investiții acordate aeroporturilor care înregistrează un trafic mediu anual de pasageri de maximum 200 000 de pasageri în cursul ultimelor două exerciții financiare dinaintea celui în care sunt acordate efectiv ajutoarele, cu condiția ca aceste ajutoare nu vor conduce la creșterea traficului mediu anual de pasageri pe aeroport la peste 200 000 de pasageri în cursul următoarelor două exerciții financiare după acordarea ajutoarelor, trebuie să respecte fie prevederile alin. (1), fie prevederile alin. (2).

(4) Diferența până la valoarea totală a proiectului se acoperă de către beneficiar, acesta trebuie 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.

Secțiunea XIII - Cheltuielile eligibile

Art. 17. (1) Sunt considerate cheltuieli eligibile, în sensul prezentei scheme, *costurile de investiții în infrastructura aeroportuară, inclusiv costurile de planificare*.

(2) Categoriile de cheltuieli eligibile sunt detaliate în Ghidul solicitantului aferent *Obiectivului specific 2.3 - Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor* și sunt stabilite cu respectarea Hotărârii Guvernului nr. 399/2015 privind regulile de eligibilitate a

cheltuielilor efectuate în cadrul operațiunilor finanțate prin Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european și Fondul de coeziune 2014-2020.

(3) Cheltuielile aferente obiectivelor de investiții de natură non-economică, necesare desfășurării activităților/serviciilor aeroportuare, nu fac obiectul prezentei scheme.

Secțiunea XIV - Reguli privind cumulul ajutoarelor de stat

Art. 18. Ajutoarele de stat acordate prin prezenta schema pentru un proiect specific se poate cumula cu alte ajutoare de stat, atât timp cât măsurile respective vizează costuri eligibile identificabile diferite și nu se depășește nivelul maxim al intensității sau al pragului maxim al ajutorului ce poate fi acordat în baza acestei scheme.

Art. 19. Ulterior încheierii contractului de finanțare, beneficiarul nu va mai putea primi finanțări din alte surse publice pentru aceleași cheltuieli eligibile ale proiectului sub sancțiunea rezilierii Contractului de finanțare și a returnării sumelor rambursate.

Secțiunea XV - Modalitatea de derulare a schemei

Art. 20 (1) Administratorul schemei de ajutor de stat lansează cererea de propuneri de proiecte, verifică îndeplinirea condițiilor de eligibilitate și de selecție prevăzute de prezenta schema și a celor specificate în Ghidul solicitantului aferent Obiectivului *specific 2.3 - Creșterea gradului de utilizare* sustenabilă a aeroporturilor și, în cazul în care constată că acestea sunt îndeplinite, semnează contractele de finanțare cu beneficiarii de ajutor de stat.

(2) Furnizorul va plăti ajutorul de stat ulterior semnării de către administratorul schemei a contractelor de finanțare cu beneficiarul respectiv.

(3) Procedura de implementare și derulare a schemei se desfășoară în conformitate cu prevederile Ghidului Solicitantului aferent *Obiectivului specific 2.3 - Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor*.

Art. 21 (1) Dacă se constată că beneficiarul nu a respectat condițiile de acordare prevăzute de prezenta schemă furnizorul/administratorul 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.

(2) Ajutorul de stat care trebuie rambursat sau recuperat include și dobânda aferentă, datorată de la data plății acestuia până la data recuperării sau a rambursării integrale. Rata dobânzii aplicabile este cea stabilită potrivit prevederilor Regulamentului (UE) nr. 1589/2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul *privind funcționarea Uniunii Europene*.

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

Art. 22. În vederea asigurării transparenței și a unui control eficient al ajutoarelor de stat, furnizorul de ajutor de stat aplică prevederile referitoare la procedura de informare și de avizare prevăzute în O.U.G. nr. 77/2014, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 23. După obținerea avizului Consiliului Concurenței, textul schemei, precum și textul actului normativ pentru aprobarea schemei se publică integral pe pagina oficială de internet a Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor la adresa www.mt.gov.ro și a Ministerului Fondurilor Europene, la adresa www.mfe.gov.ro.

Art. 24. Administratorul de ajutor de stat transmite Consiliului Concurenței un rezumat al informațiilor referitoare la prezenta schemă, în forma prevăzută la Anexa II a Regulamentului, în vederea transmiterii la Comisia Europeană în maxim 20 de zile lucrătoare de la adoptarea schemei.

Art. 25. 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. 26. 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*, respectiv ale *Regulamentului privind procedurile de monitorizare a ajutoarelor de stat*, pus în aplicare prin Ordinul Președintelui Consiliului Concurenței nr. 175, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 436 din data de 28.06.2007;

Art. 27. (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 Operațional Infrastructură Mare, 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.

Art. 28. Pe baza unei cereri scrise, 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. 29. 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. 30. (1) 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. 31. Administratorul ajutorului de stat va asigura publicarea informațiilor pe site -ul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor conform art.9 alin (1) lit. c) din 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, privind fiecare ajutor individual acordat în cadrul schemei de ajutor de stat care depășește valoarea de 500.000 euro.