

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

ORDIN**pentru aprobarea Schemei de ajutor de stat privind sprijinirea investițiilor destinate achiziției de vehicule cu emisii zero pentru transportul rutier și feroviar de mărfuri, maritim și pe căi navigabile interioare de pasageri și mărfuri**

Având în vedere:

— prevederile art. 10d din Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului, cu modificările și completările ulterioare, privind înființarea Fondului pentru modernizare;

— Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1.001 al Comisiei din 9 iulie 2020 de stabilire a unor norme detaliate de aplicare a Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește funcționarea Fondului pentru modernizare care sprijină investițiile în vederea modernizării sistemelor energetice și a îmbunătățirii eficienței energetice a anumitor state membre ale Uniunii Europene, cu modificările și completările ulterioare;

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

— Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 60/2022 privind stabilirea cadrului instituțional și financiar de implementare și gestionare a fondurilor alocate României prin Fondul pentru modernizare, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, aprobată cu completări prin Legea nr. 376/2023, cu modificările și completările ulterioare;

— Avizul Consiliului Concurenței nr. RG/9.637 din 9.07.2025 referitor la aprobarea Schemei de ajutor de stat privind sprijinirea investițiilor destinate achiziției de vehicule cu emisii zero pentru transportul rutier și feroviar de mărfuri, maritim și pe căi navigabile interioare de pasageri și mărfuri;

— 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,

ținând cont de Referatul de aprobare al Direcției generale programe europene transport din cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii cu nr. 22.435/10.07.2025,

în temeiul prevederilor art. 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 prezentul ordin.

Art. 1. — Se aprobă Schema de ajutor de stat privind sprijinirea investițiilor destinate achiziției de vehicule cu emisii zero pentru transportul rutier și feroviar de mărfuri, maritim și pe căi navigabile interioare de pasageri și mărfuri, prevăzută în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în calitate sa de furnizor al ajutorului de stat, prin Direcția generală programe europene transport, va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. 3. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Ministrul transporturilor și infrastructurii,
Ciprian-Constantin Șerban

București, 23 iulie 2025.
Nr. 756.

ANEXĂ

SCHEMĂ**de ajutor de stat privind sprijinirea investițiilor destinate achiziției de vehicule cu emisii zero pentru transportul rutier și feroviar de mărfuri, maritim și pe căi navigabile interioare de pasageri și mărfuri****CAPITOLUL I****Dispoziții generale**

Art. 1. — (1) Prezenta schemă de ajutor de stat vizează sprijinirea investițiilor destinate achiziției de vehicule cu emisii zero pentru transportul rutier și feroviar de mărfuri, transportul

maritim și pe căi navigabile interioare de pasageri și mărfuri, cu scopul reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră din transporturi.

(2) Prezenta schemă de ajutor de stat se adoptă în temeiul prevederilor Regulamentului (UE) nr. 651/2014 al Comisiei din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare

compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat, cu modificările și completările ulterioare¹, denumit în continuare *Regulament*, și, în special, ale art. 36b din acesta.

(3) Sprijinul acordat în cadrul acestei scheme se încadrează în sprijinul prevăzut de art. 10d din Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului, ale cărei norme sunt stabilite de Comisia Europeană prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1.001 din 9 iulie 2020 de stabilire a unor norme detaliate de aplicare a Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește funcționarea Fondului pentru modernizare care sprijină investițiile în vederea modernizării sistemelor energetice și a îmbunătățirii eficienței energetice a anumitor state membre, cu modificările și completările ulterioare².

(4) Astfel, în vederea atingerii obiectivelor stabilite la nivel național și european de reducere semnificativă a emisiilor de gaze cu efect de seră din sectorul transporturilor, este nevoie de un efort colectiv pe toate modurile de transport, precum și de adoptarea unor măsuri punctuale adresate operatorilor de transport, în vederea accelerării investițiilor pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră prin măsuri de eficiență energetică, achiziția vehiculelor electrice pentru transportul rutier și feroviar de mărfuri, precum și transportul maritim și pe căi navigabile interioare de pasageri și mărfuri.

(5) Schema de ajutor de stat contribuie la obiectivele propuse prin Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor — Decarbonizarea flotelor corporative, COM(2025) 96 final din 5.03.2025.

Art. 2. — (1) Prezenta schemă contribuie la implementarea Programului-cheie 9: Eficiență energetică în transporturi — reducerea emisiilor de CO₂ prin eficiență energetică și noi tehnologii în transporturi, conform prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 60/2022 privind stabilirea cadrului instituțional și financiar de implementare și gestionare a fondurilor alocate României prin Fondul pentru modernizare, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, aprobată cu completări prin Legea nr. 376/2023, cu modificările și completările ulterioare, precum și celor specifice din reglementările Uniunii Europene și naționale, ale strategiilor și documentelor de politici publice naționale și europene.

(2) Prin prezenta schemă de ajutor de stat este vizată sprijinirea investițiilor destinate achiziției de vehicule HGV³ pentru transportul rutier de mărfuri, de vehicule pentru transportul feroviar de mărfuri și de vehicule pentru transportul maritim și pe căi navigabile interioare de pasageri și mărfuri, pentru a se califica drept vehicule cu emisii zero.

(3) În cadrul prezentei scheme nu se acordă sprijin financiar pentru activitățile menționate în anexa nr. 3.

(4) În cazul în care o întreprindere își desfășoară activitatea atât în sectoarele excluse menționate în anexa nr. 3, cât și într-unul din sectoarele eligibile menționate în anexa nr. 4, prezenta schemă se aplică ajutoarelor acordate pentru domeniile de activitate eligibile, cu condiția ca beneficiarul să se asigure,

prin mijloace corespunzătoare, precum separarea activităților sau o distincție între costuri, că activitățile desfășurate în sectoarele excluse din domeniul de aplicare a schemei nu beneficiază de ajutoare de stat.

(5) În cadrul prezentei scheme nu se acordă ajutoare întreprinderilor care se află în dificultate, astfel cum sunt definite la art. 6 lit. I).

(6) În cadrul prezentei scheme nu se acordă ajutoare întreprinderilor active în sectorul producției de energie nucleară.

CAPITOLUL II

Obiectivul schemei

Art. 3. — Scopul și obiectivul prezentei scheme de ajutor de stat îl reprezintă implementarea unor proiecte de investiții destinate înlocuirii vehiculelor HGV cu combustie internă cu vehicule HGV cu emisii zero pentru transportul rutier de mărfuri, precum și achiziției vehiculelor cu emisii zero pentru transportul feroviar de mărfuri, maritim și pe căi navigabile interioare de pasageri și marfă, în conformitate cu strategia Uniunii Europene, promovată prin pachetul „Pregătiți pentru 55”, de reducere a utilizării combustibililor fosili și a vehiculelor neperformante din punctul de vedere al consumului de energie în transporturi, precum și cu angajamentele Uniunii de a pune în aplicare Acordul de la Paris și obiectivele de dezvoltare durabilă ale ONU, contribuind la atingerea obiectivelor asumate de România în cadrul Planului național integrat în domeniul energiei și schimbărilor climatice 2021-2030 (PNIESC).

CAPITOLUL III

Necesitatea implementării schemei

Art. 4. — Implementarea prezentei scheme va contribui la realizarea următoarelor obiective:

a) reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) prin achiziția de vehicule cu emisii zero ca urmare a implementării investițiilor de către beneficiari;

b) atingerea obiectivului privind neutralitatea climatică, conform Regulamentului (UE) 2021/1.119 („Legea europeană a climei”), prin care Uniunea Europeană urmărește atingerea unui echilibru între emisiile și absorbțiile de gaze cu efect de seră, astfel încât să se ajungă la zero emisii nete până în 2050;

c) contribuția la atingerea obiectivelor din Planul național integrat în domeniul energiei și schimbărilor climatice 2021-2030, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1.076/2021, incluzând promovarea eficienței energetice și reducerea emisiilor în sectorul de transport prin tehnologii avansate.

CAPITOLUL IV

Domeniul de aplicare

Art. 5. — (1) Schema de ajutor de stat se adresează operatorilor de transport rutier și feroviar de mărfuri, maritim și pe căi navigabile interioare de pasageri și mărfuri, înregistrați în România, care au depus la furnizorul ajutorului de stat (Ministerul Transporturilor și Infrastructurii — *MTI*), înaintea demarării lucrărilor, solicitarea pentru acordarea unui ajutor de stat pentru realizarea, pe teritoriul României, a achizițiilor de vehicule pentru a se califica ca vehicule cu emisii zero, conform cerințelor din prezenta schemă de ajutor de stat.

¹ Regulamentul (UE) 2023/1.315 al Comisiei din 23 iunie 2023 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 651/2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat și a Regulamentului (UE) 2022/2.473 de declarare a anumitor categorii de ajutoare acordate întreprinderilor care își desfășoară activitatea în producția, prelucrarea și comercializarea produselor pescărești și de acvacultură ca fiind compatibile cu piața internă, în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat.

² Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/2.606 al Comisiei din 22 noiembrie 2023 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2020/1.001 de stabilire a unor norme detaliate de aplicare a Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește funcționarea Fondului pentru modernizare care sprijină investițiile în vederea modernizării sistemelor energetice și a îmbunătățirii eficienței energetice a anumitor state membre.

³ Potrivit definiției de la art. 6 lit. e) din prezenta schemă.

(2) Prezenta schemă bazată pe procedură de ofertare concurențială se aplică pentru înlocuirea vehiculelor pentru transportul rutier și feroviar de mărfuri, aflate în proprietate și operate de cel puțin un an, dovedit cu documente justificative conform Ghidului Solicitantului, precum și pentru înlocuirea/achiziția vehiculelor pentru transportul maritim și pe căi navigabile interioare de pasageri și marfă.

(3) Pentru transportul rutier de marfă vor fi lansate proceduri concurențiale separate pentru fiecare dintre cele două categorii de vehicule, respectiv procedură concurențială pentru N2 și procedură concurențială pentru N3.

(4) Pentru transportul feroviar de marfă vor fi lansate proceduri concurențiale între operatorii economici care dețin codul CAEN 4920.

(5) Pentru transportul maritim și pe căi navigabile interioare de pasageri și marfă vor fi lansate proceduri concurențiale separate, astfel:

a) procedură concurențială pentru achiziția de vehicule, în cadrul căreia se va ține cont de numărul vehiculelor din aceeași clasă casate/dezmembrate în anul anterior lansării apelului de proiecte, conform datelor centralizate la nivel național, furnizate de către Autoritatea Navală Română;

b) procedură concurențială pentru înlocuirea vehiculelor, unde beneficiarul va trebui să facă dovada casării/dezmembrării vehiculului aflat în proprietate și operare de cel puțin un an pentru care se solicită înlocuirea, dovedit cu documente justificative conform Ghidului solicitantului.

(6) Beneficiarul are obligația ca, în termen de 30 de zile de la recepția vehiculului/vehiculelor cu emisii zero, să facă dovada casării vehiculului/vehiculelor pentru care s-a solicitat înlocuirea.

(7) Fiecare cerere de finanțare va cuprinde în mod obligatoriu una dintre următoarele acțiuni:

a) achiziția de vehicule din categoria N2 sau N3 electrice cu baterie pentru transportul rutier, astfel încât să se califice ca vehicule cu emisii zero;

b) achiziția vehiculelor pentru transportul feroviar de mărfuri, astfel încât să se califice ca vehicule cu emisii zero;

c) achiziția vehiculelor pentru transportul maritim sau pe căi navigabile interioare de pasageri și marfă, astfel încât să se califice ca vehicule cu emisii zero.

(8) Furnizor și administrator al ajutorului de stat în temeiul prezentei scheme este Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin Direcția generală programe europene transport.

CAPITOLUL V

Definiții

Art. 6. — În sensul prezentei scheme, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

a) *procedură de ofertare concurențială* — un proces de ofertare nediscriminatoriu care prevede participarea unui număr suficient de întreprinderi și în care ajutorul se acordă pe baza ofertei inițiale prezentate de solicitant. De asemenea, bugetul sau volumul aferent procedurii de ofertare reprezintă o constrângere obligatorie, ceea ce creează o situație în care nu toți solicitanții pot primi ajutoare;

b) *vehicul* — oricare dintre următoarele:

(i) un vehicul rutier din categoria N2 sau N3;

(ii) o navă de navigație interioară sau o navă maritimă și de coastă pentru transportul de pasageri sau de marfă;

(iii) material rulant feroviar de marfă;

c) *vehicul cu emisii zero*:

(i) în ceea ce privește vehiculele rutiere grele: un vehicul greu cu emisii zero, astfel cum este definit la art. 4 pct. 5 din Directiva 2009/33/CE;

(ii) în ceea ce privește navele de navigație interioară: o navă de navigație interioară sau o navă pentru transportul de pasageri sau de marfă care are zero emisii directe (la țeava de evacuare/țeava de eșapament) de CO₂;

(iii) în ceea ce privește navele maritime: o navă maritimă și de coastă pentru transportul de pasageri sau de marfă care are zero emisii directe (la țeava de evacuare) de CO₂;

(iv) în ceea ce privește materialul rulant feroviar: materialul rulant care are zero emisii directe (la țeava de evacuare) de CO₂;

d) *vehicul electric cu baterie* — un vehicul nou care este propulsat de o baterie electrică care poate fi încărcată și reîncărcată numai prin conectarea la o sursă externă de energie electrică;

e) *HGV* — un vehicul greu de marfă, respectiv o dubită sau un camion, cu o greutate brută proiectată cu încărcătură minimă de 3,5 tone;

f) *costuri eligibile* — costurile suplimentare pentru achiziționarea vehiculului cu emisii zero. Acestea se calculează ca diferența dintre costurile de investiții pentru achiziționarea vehiculului cu emisii zero și costurile de investiții aferente achiziționării unui vehicul din aceeași categorie care respectă standardele aplicabile ale Uniunii deja în vigoare și care ar fi fost achiziționat fără ajutor, așa cum este prezentat în anexa nr. 2;

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

h) *demararea lucrărilor* — primul angajament cu caracter juridic obligatoriu de comandă pentru vehicule sau oricare alt angajament prin care investiția devine ireversibilă, în funcție de care are loc primul. În cazul preluărilor de întreprinderi, „demararea lucrărilor” corespunde datei dobândirii activelor direct legate de unitatea preluată;

i) *efect stimulator* — prezentarea de către potențialul beneficiar furnizorului ajutorului de stat a unei cereri de ajutor scrise (solicitarea) înainte de demararea lucrărilor la proiectul sau la activitatea respectivă;

j) *intensitatea ajutorului* — valoarea brută a ajutorului exprimată ca procent din costurile eligibile, înainte de deducerea impozitelor sau a altor taxe;

k) *analiză de oportunitate a proiectului de investiții* — un document tehnico-economic în cadrul căruia vor fi evaluate necesitatea și fezabilitatea investițiilor propuse în cadrul cererii de finanțare. Analiza va include, minimum, informații privind:

(i) informații generale despre proiect și beneficiar, descrierea situației existente și justificarea investiției prin argumentarea oportunității acesteia; (ii) identificarea și analizarea opțiunilor tehnico-economice relevante, prezentând cel puțin două scenarii independente sau justificând propunerea unui singur scenariu atunci când constrângerile tehnice sau de mediu nu permit alternative; (iii) evaluarea impactului economic, social și de mediu, inclusiv o analiză cost-eficacitate care estimează reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, economiile de resurse, în special în ceea ce privește reducerea consumului de energie și costurile evitate; (iv) aspecte legate de schimbările climatice și reziliența la dezastre, subliniind contribuția proiectului la adaptarea la noile condiții climatice și la reducerea riscurilor de mediu. Totodată, va fi prezentată metoda prin care s-a stabilit opțiunea aleasă, determinarea optimă a costului, determinarea dimensiunii proiectului în raport cu valoarea investiției, precum și fiabilitatea acesteia;

l) *întreprindere în dificultate* — o întreprindere care se află în cel puțin una dintre situațiile următoare:

(i) în cazul unei societăți comerciale cu răspundere limitată, alta decât o întreprindere mică și mijlocie (IMM) care există de mai puțin de 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;

- (ii) în cazul unei societăți comerciale în care cel puțin unii dintre asociați au răspundere nelimitată pentru creanțele societății, alta decât o IMM care există de mai puțin de 3 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;
- (iii) 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;
- (iv) 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;
- (v) în cazul unei întreprinderi care nu este o IMM, atunci când, în ultimii doi ani:
 - raportul datoriei/capitaluri proprii al întreprinderii este mai mare de 7,5; și
 - capacitatea de acoperire a dobânzilor, calculată pe baza EBITDA, se situează sub valoarea 1,0.

Termenii *microîntreprinderi*, *întreprinderi mici și mijlocii* și *întreprindere mare* au semnificația dată de Regulament;

m) *standard al Uniunii* — obligația de a utiliza cele mai bune tehnici disponibile (BAT), astfel cum sunt definite în Directiva 2010/75/UE a Parlamentului European și a Consiliului, și de a garanta că nivelurile de emisie nu sunt mai ridicate decât nivelurile care s-ar fi înregistrat prin aplicarea BAT; în cazurile în care nivelurile emisiilor asociate BAT au fost definite în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul Directivei 2010/75/UE sau în temeiul altor directive aplicabile, nivelurile respective se vor aplica în sensul prezentei scheme; dacă nivelurile respective sunt exprimate ca interval, se va aplica limita în care se atinge BAT pentru prima dată în cazul întreprinderii în cauză;

n) *întreprindere nou-intrată* — o întreprindere feroviară, astfel cum este definită la art. 3 pct. 1 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului, care îndeplinește următoarele condiții:

- (i) a primit o licență în temeiul art. 17 alin. (3) din Directiva 2012/34/UE pentru segmentul de piață relevant cu mai puțin de douăzeci de ani înainte de acordarea ajutorului;
- (ii) nu este legată, în sensul art. 3 alin. (3) din anexa I la Regulament, de o întreprindere feroviară care a obținut o licență, în sensul art. 3 pct. 14 din Directiva 2012/34/UE, înainte de 1 ianuarie 2010.

CAPITOLUL VI

Beneficiarii schemei

Art. 7. — Potențialii beneficiari pot fi operatori de transport rutier și feroviar de mărfuri, maritim și pe căi navigabile interioare de pasageri și marfă, deja existenți, care dețin licență/certificat de transport conform legislației naționale în vigoare, microîntreprinderi, întreprinderi mici și mijlocii, dar și întreprinderi mari, care sunt legal constituite în conformitate cu legislația națională sau în conformitate cu legislația specifică din statul membru a cărui naționalitate o dețin și înregistrate la Oficiul Național al Registrului Comerțului în România până la data primei plăți din ajutorul de stat acordat în cadrul prezentei scheme, precum și întreprinderile nou-intrate, ale căror proiecte pentru achiziția vehiculelor menționate la art. 2 alin. (2) au fost selectate drept câștigătoare în baza procedurii de ofertare concurențială.

Art. 8. — (1) Potențialii beneficiari pot depune un proiect individual în cadrul unei proceduri de ofertare concurențială care poate cuprinde achiziția unuia sau mai multor vehicule din aceeași categorie. Aceștia pot participa în cadrul mai multor proceduri de ofertare concurențială, dar nu pot achiziționa mai mult de 10 vehicule în cadrul uneia sau mai multor proceduri. Valoarea ajutorului nu poate depăși suma de 18 milioane de euro pe întreprindere (beneficiar).

(2) Nu sunt acceptate proiectele depuse în parteneriat.

Art. 9. — Solicitarea în cadrul procedurii de ofertare concurențială conține cel puțin următoarele informații:

- a) denumirea întreprinderii și dimensiunea acesteia;
- b) descrierea proiectului, inclusiv data începerii și a finalizării acestuia;
- c) obiectivele proiectului și rezultatele așteptate;
- d) localizarea proiectului;
- e) bugetul proiectului;
- f) lista costurilor proiectului (eligibile și neeligibile);
- g) valoarea finanțării publice necesare pentru proiect;
- h) analiza de oportunitate care să includă analiza cost-eficacitate.

Art. 10. — (1) La momentul depunerii solicitării de sprijin, potențialii beneficiari ai schemei trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

a) nu fac obiectul unei decizii de recuperare neexecutate a Consiliului Concurenței, a Comisiei Europene, a unui furnizor sau administrator de ajutor de stat sau a instanței, prin care un ajutor de stat/de *minimis* a fost declarat ilegal și incompatibil cu piața internă, sau, dacă a făcut obiectul unei astfel de decizii, creanța este integral recuperată;

b) nu sunt în incapacitate de plată/în stare de insolvență conform prevederilor Legii nr. 85/2014 privind procedurile de prevenire a insolvenței și de insolvență, cu modificările și completările ulterioare, după caz;

c) nu sunt în stare de faliment, lichidare, nu au afacerile conduse de un administrator judiciar sau activitățile lor comerciale sunt suspendate ori fac obiectul unui aranjament cu creditorii sau sunt într-o situație similară cu cele anterioare, reglementată prin lege, ori fac obiectul unei proceduri legale pentru declararea lor în stare de faliment, lichidare, conducerea afacerilor de un administrator judiciar;

d) și-au îndeplinit obligațiile de plată a impozitelor, taxelor și contribuțiilor de asigurări sociale către bugetele componente ale bugetului general consolidat, în conformitate cu prevederile legale în vigoare în România;

e) solicitantul/reprezentantul legal al solicitantului nu a fost condamnat prin hotărâre definitivă a unei instanțe judecătorești pentru comiterea uneia dintre următoarele infracțiuni: constituirea unui grup infracțional organizat (art. 367 din Legea nr. 286/2009 privind Codul penal, cu modificările și completările ulterioare), infracțiuni de corupție (art. 289-294 din Legea nr. 286/2009,

cu modificările și completările ulterioare) și infracțiuni asimilate infracțiunilor de corupție (art. 10-13 din Legea nr. 78/2000 pentru prevenirea, descoperirea și sancționarea faptelor de corupție, cu modificările și completările ulterioare), infracțiuni împotriva intereselor financiare ale Uniunii Europene (art. 181-185 din Legea nr. 78/2000, cu modificările și completările ulterioare), acte de terorism (art. 32-35 și art. 371-38 din Legea nr. 535/2004, privind prevenirea și combaterea terorismului, cu modificările și completările ulterioare), finanțarea terorismului (art. 36 din Legea nr. 535/2004, cu modificările și completările ulterioare), spălarea banilor (art. 49 din Legea nr. 129/2019 pentru prevenirea și combaterea spălării banilor și finanțării terorismului, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, cu modificările și completările ulterioare), traficul și exploatarea persoanelor vulnerabile (art. 209-217 din Legea nr. 286/2009, cu modificările și completările ulterioare) și fraudă, în sensul art. 1 din Convenția privind protejarea intereselor financiare ale Comunităților Europene din 27 noiembrie 1995;

f) reprezentantul legal al solicitantului, inclusiv membrii Unității de Implementare a Proiectului (UIP) nu se află în situație de conflict de interese;

g) nu sunt întreprinderi în dificultate, respectiv nu se află în cel puțin una dintre situațiile prevăzute la art. 6 lit. l) ;

h) demonstrează capacitate de management de proiect pentru susținerea activităților proiectului;

i) demonstrează capacitatea financiară pentru implementarea proiectului aferentă contribuției proprii, cheltuielilor neeligibile și TVA aferentă acestora.

(2) Solicitantul se angajează să respecte perioada de durabilitate a proiectului, respectiv de 5 ani de la finalizarea implementării proiectului. Pe perioada de durabilitate a proiectului, beneficiarul trebuie să respecte următoarele:

a) să nu înceteze activitatea cu bunul pentru care a obținut finanțare;

b) să nu înstrăineze bunurile care au făcut obiectul pentru care s-a obținut finanțare;

c) să nu realizeze o modificare substanțială care afectează natura, obiectivele sau condițiile de realizare și care ar determina subminarea obiectivelor inițiale ale investiției.

CAPITOLUL VII

Condiții generale de eligibilitate a proiectelor

Art. 11. — (1) La momentul depunerii, proiectele trebuie să îndeplinească următoarele condiții de eligibilitate:

a) proiectul este implementat pe teritoriul României;

b) proiectul trebuie să vizeze fie achiziția de vehicule pentru transportul rutier sau feroviar de marfă pentru a se califica drept vehicule cu emisii zero, fie achiziția vehiculelor pentru transportul maritim sau pe căi navigabile interioare de pasageri sau marfă, pentru a se califica drept vehicule cu emisii zero;

c) perioada de implementare a proiectului se încadrează în perioada de eligibilitate a cheltuielilor, respectiv între data depunerii cererii de finanțare și data preconizată de finalizare, dar nu mai târziu de 30.06.2030, cu respectarea principiului „demararea lucrărilor” prevăzut la art. 2 din Regulament;

d) proiectul respectă principiul „efectului stimulat” conform prevederilor art. 6 lit. i);

e) proiectul prezintă o analiză de oportunitate conform definiției prezentate la art. 6 lit. k). De asemenea, proiectul trebuie să asigure respectarea principiului DNSH, detaliat la nivelul Ghidului solicitantului;

f) proiectul respectă reglementările naționale și europene privind eligibilitatea cheltuielilor, promovarea egalității de șanse și politica nediscriminatorie, dezvoltarea durabilă, tehnologia informației, achizițiile publice, informare și publicitate, ajutorul de stat, precum și orice alte prevederi legale aplicabile Fondului pentru modernizare;

g) bugetul proiectului respectă încadrarea în categoriile de cheltuieli eligibile finanțate prin prezenta schemă;

h) vehiculele pentru care se solicită finanțare sunt noi și de generație nouă. Costurile aferente investiției sunt rezonabile, realiste (corect estimate) și sunt fundamentate prin oferte de preț/cataloge/website-uri, orice alte surse verificabile (cel puțin 2 surse). Conformitatea va fi dovedită prin includerea, în fiecare ofertă, a tuturor specificațiilor tehnice solicitate de beneficiar, astfel cum au fost formulate în cererea de ofertă și prin reflectarea acestora în prețul propus;

i) proiectul nu a mai beneficiat de finanțare din fonduri publice.

(2) Pentru scenariul contrafactual, beneficiarul va prezenta costurile aferente achiziționării unui vehicul din aceeași categorie care respectă standardele aplicabile ale Uniunii deja în vigoare și care ar fi fost achiziționat fără ajutor. Solicitantul va depune la cererea de finanțare minimum 2 oferte de preț care corespund cu specificațiile tehnice menționate în solicitarea de ofertă și în cererea de finanțare pentru fiecare tip de vehicul (cu emisii zero și diesel/electric care respectă standardele aplicabile ale Uniunii deja în vigoare). În situații excepționale se poate lua în considerare o singură ofertă doar dacă beneficiarul dovedește că a solicitat oferte de la mai mulți furnizori și a primit din partea acestora confirmări scrise că nu pot furniza vehiculul în configurația tehnică solicitată.

(3) Sunt eligibile proiectele care se încadrează în una din următoarele submăsuri, după cum urmează:

a) submăsura 1: achiziția vehiculelor rutiere grele de marfă, respectiv cu o greutate brută proiectată cu încărcătură minimă de 3,5 tone, alimentate de o baterie electrică care poate fi încărcată și reîncărcată numai prin conectarea la o sursă externă de energie electrică, pentru a se califica drept vehicule cu emisii zero;

b) submăsura 2: achiziția vehiculelor pentru transportul feroviar de mărfuri, pentru a se califica drept vehicule cu emisii zero;

c) submăsura 3: achiziția vehiculelor pentru transportul maritim sau pe căi navigabile interioare, de pasageri și mărfuri, pentru a se califica drept vehicule cu emisii zero.

CAPITOLUL VIII

Durata schemei

Art. 12. — (1) Derularea și implementarea prezentei scheme încep după publicarea în Monitorul Oficial al României, Partea I, a ordinului ministrului transporturilor și infrastructurii pentru aprobarea schemei, ulterior aprobării finanțării acesteia de către Banca Europeană de Investiții, conform prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 60/2022, aprobată cu completări prin Legea nr. 376/2023, cu modificările și completările ulterioare, și se aplică până la data de 31.12.2028.

(2) Având în vedere că Regulamentul (UE) nr. 651/2014 expiră la 31.12.2026, după această dată Ministerul Transporturilor și Infrastructurii se angajează să asigure că schema este, pe toată durata sa de aplicare, în conformitate cu dispozițiile noilor reglementări de exceptare pe categorii de ajutoare, prin operarea modificărilor necesare și solicitarea avizării acestora de către Consiliul Concurenței, inclusiv prin transmiterea fișei de informații sintetice modificate, dacă va fi necesar.

(3) Lansarea procedurilor de ofertare concurențială și acordarea ajutoarelor de stat în cadrul acestei scheme după 31.12.2026 se vor realiza numai după îndeplinirea condiției suspensive prevăzute la alin. (2).

(4) Plata ajutoarelor de stat se poate realiza până la data de 31.12.2030.

CAPITOLUL IX

Bugetul schemei și numărul estimat de beneficiari

Art. 13. — (1) Bugetul alocat schemei este echivalentul în lei, la cursul InforEuro din luna iulie 2025, al sumei de 299.000.000 euro și reprezintă sume nerambursabile din Fondul pentru modernizare și va fi alocat de către furnizor în cadrul mai multor proceduri de ofertare concurențiale succesive până la epuizarea bugetului.

(2) Bugetul schemei reflectă sumele alocate, prin Fondul pentru modernizare, Programului-cheie 9: Eficiență energetică în transporturi — reducerea emisiilor de CO₂ prin eficiență energetică și noi tehnologii în transporturi.

(3) Alocarea bugetară și operațiunile financiare derulate în vederea utilizării fondurilor prevăzute la alin. (1) se fac în conformitate cu prevederile cadrului legal aplicabil pentru gestionarea Fondului pentru modernizare în România.

(4) Bugetul schemei va fi defalcat după cum urmează: 130.000.000 euro pentru submăsura 1, 90.000.000 euro pentru submăsura 2 și 79.000.000 euro pentru submăsura 3.

(5) Bugetul mediu anual al schemei nu va depăși 149.500.000 euro, în cadrul fiecărei proceduri de ofertare concurențială fiind stabilit bugetul afectat procedurii concurențiale respective, fiind organizate în termenul maxim de valabilitate al schemei până la epuizarea bugetului alocat.

(6) Valoarea ajutorului de stat care poate fi solicitată, prin prezenta schemă, este de maximum 18 milioane euro pe întreprindere (echivalent în lei la cursul InforEuro din luna iulie 2025).

(7) O întreprindere poate depune o singură cerere de finanțare în cadrul unui apel anual de finanțare pentru o categorie de vehicule. În cazul în care o întreprindere va depune o nouă cerere de finanțare în cadrul unui alt apel de finanțare, valoarea totală a ajutorului de stat solicitat în cadrul cererilor de finanțare depuse de aceeași întreprindere nu va depăși 18.000.000 euro.

Art. 14. — Din perspectiva bugetului alocat, numărul maxim estimat de beneficiari de ajutor de stat în cadrul prezentei scheme bazate pe procedură de ofertare concurențială este de aproximativ 900.

CAPITOLUL X

Modalitatea de acordare a ajutorului de stat

Art. 15. — Măsurile de sprijin acordate beneficiarilor pentru realizarea de investiții constau în acordarea de granturi din Fondul pentru modernizare.

CAPITOLUL XI

Valoarea maximă a finanțării nerambursabile (intensitatea ajutorului de stat)

Art. 16. — (1) Valoarea ajutorului de stat solicitat nu poate depăși 18.000.000 euro pe întreprindere.

(2) Intensitatea maximă a ajutorului de stat este de 100% din costurile eligibile pentru achiziționarea vehiculelor astfel încât să se califice ca vehicule cu emisii zero.

(3) Schema de ajutor de stat este bazată pe o procedură de ofertare concurențială care, pe lângă criteriile obiective prevăzute, îndeplinește și toate condițiile următoare:

a) ajutorul se acordă pe baza unor criterii de selecție și de eligibilitate obiective, clare, transparente și nediscriminatorii, definite ex ante și publicate cu cel puțin șase săptămâni înainte de termenul de depunere a solicitărilor de sprijin, pentru a permite o concurență efectivă;

b) în timpul punerii în aplicare a schemei, în cazul unei proceduri de ofertare în care toți solicitanții primesc ajutor, modul în care este concepută procedura respectivă trebuie corectat pentru a restabili concurența efectivă în cadrul sesiunilor de depunere ulterioare, de exemplu, prin reducerea bugetului;

c) sunt excluse ajustările ex post ale rezultatului sesiunii de depunere (cum ar fi negocierile ulterioare privind rezultatele solicitărilor sau raționalizarea);

d) punctajul în cadrul procedurii competitive se acordă astfel:

(i) 85% din totalul criteriilor de selecție utilizate pentru clasificarea solicitărilor și, în cele din urmă, pentru alocarea ajutorului în cadrul sesiunii concurențiale se definesc în termeni de ajutor de stat solicitat per vehicul cu emisii zero. Dacă în cadrul unei proceduri competitive proiectul depus conține achiziția mai multor vehicule, potențialul beneficiar va oferta în cadrul licitației cuantumul ajutorului de stat pe care îl dorește per vehicul (cuantum stabilit prin împărțirea cuantumului ajutorului de stat solicitat pe proiect la numărul de vehicule conținute de proiect), urmând ca valoarea ajutorului de stat solicitată pe vehicul să fie punctată conform formulei de calcul prezentate în anexa nr. 1;

(ii) 15% din totalul criteriilor de selecție sunt definite în funcție de km parcurși sau milele maritime/fluviiale, după caz, pe teritoriul României în anul precedent depunerii cererii de finanțare, dovediți prin documente justificative de transport, după cum urmează:

- 15 puncte, dacă din totalul de km parcurși, peste 70% sunt pe teritoriul României;
- 10 puncte, dacă din totalul de km parcurși, între 50% și 70% sunt pe teritoriul României;
- 5 puncte, dacă din totalul de km parcurși, între 40% și 49% din km parcurși sunt pe teritoriul României;
- 0 puncte, dacă mai puțin de 40% din totalul km parcurși sunt pe teritoriul României.

Beneficiarul își asumă prin documentația depusă în cadrul procedurii concurențiale faptul că va realiza cu vehiculul(ele) achiziționat(e) prin intermediul schemei cel puțin procentajul de kilometri parcurși pe teritoriul României cu care a licitat, din totalul kilometrajului parcurs de acest(e) vehicul(e), procentaj care va fi monitorizat și raportat pe toată perioada de durabilitate a proiectului. În cazul nerespectării de către beneficiar a procentelor kilometrajelor parcurse pe teritoriul României conform celor asumate în cererea de finanțare depusă în cadrul procedurii competitive, MTI, în calitate de administrator și furnizor al ajutorului de stat, va proceda la recuperarea ajutorului, inclusiv cu dobânzi;

e) punctajul obținut în conformitate cu lit. d) va duce la ordonarea descrescătoare a aplicațiilor în cadrul prezentei scheme, conform formulei de calcul prevăzute în anexa nr. 1.

În eventualitatea cazului de egalitate, se va lua în considerare recipisa de înscriere, astfel încât va avea prioritate proiectul care a fost depus mai întâi.

Proiectele vor fi finanțate până la epuizarea bugetului alocat în cadrul fiecărui apel de proiecte.

(4) Criteriile de selecție sunt prezentate în anexa nr. 1.

Art. 17. — (1) Diferența până la valoarea totală a proiectului se acoperă de către beneficiar. Acesta trebuie să aducă o contribuție financiară pentru diferența până la totalul costurilor eligibile fie din resurse proprii, fie din surse atrase, sub o formă care să nu facă obiectul niciunui ajutor de stat, potrivit art. 20.

(2) Cheltuielile neeligibile vor fi suportate integral de către beneficiar.

CAPITOLUL XII

Cheltuielile eligibile

Art. 18. — (1) Prevederile prezentului capitol sunt în concordanță cu dispozițiile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 60/2022, aprobată cu completări prin Legea nr. 376/2023, cu modificările și completările ulterioare, în măsura în care acestea din urmă sunt mai restrictive decât prevederile specifice ajutorului de stat.

(2) Cheltuielile eligibile sunt reprezentate de costurile suplimentare pentru achiziționarea vehiculului cu emisii zero. Acestea se calculează ca diferența dintre costurile de investiții pentru achiziționarea vehiculului cu emisii zero și costurile de investiții aferente achiziționării unui vehicul din aceeași categorie care respectă standardele aplicabile ale Uniunii deja în vigoare și care ar fi fost achiziționat fără ajutor.

(3) Ca regulă generală, cheltuielile care nu se încadrează în categoria cheltuielilor eligibile prevăzute la alin. (2) sunt neeligibile. Costurile legate de TVA nu sunt eligibile.

(4) 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, inclusiv de dobânzi calculate conform prevederilor 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, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 20/2015, cu modificările și completările ulterioare.

CAPITOLUL XIII

Efectul stimulat

Art. 19. — (1) Prezenta schemă se aplică numai ajutoarelor care au efect stimulat.

(2) Se consideră că ajutoarele au efect stimulat dacă beneficiarul adresează furnizorului ajutorului de stat o cerere scrisă de acordare a ajutorului de stat înaintea demarării lucrărilor la proiectul de investiții, care să conțină cel puțin toate informațiile prevăzute la art. 6 alin. (2) din Regulament.

(3) Dacă demararea lucrărilor are loc anterior îndeplinirii condiției prevăzute la alin. (2), întregul proiect nu va mai fi eligibil pentru ajutor.

CAPITOLUL XIV

Reguli privind cumulul ajutoarelor de stat

Art. 20. — (1) Pentru același beneficiar și pentru aceleași cheltuieli eligibile, ajutorul de stat acordat prin prezenta schemă nu se poate cumula cu niciun alt ajutor de stat acordat, inclusiv *de minimis* (inclusiv cazul compensației pentru prestarea serviciului public general).

(2) Furnizorul ajutorului de stat monitorizează ajutoarele acordate în baza prezentei scheme pentru a nu depăși intensitatea maximă admisă.

(3) Pentru respectarea regulilor de cumul, beneficiarul de ajutor prezintă o declarație pe propria răspundere din care să reiasă dacă a mai beneficiat de ajutoare de stat sau ajutoare *de minimis* pentru aceleași cheltuieli eligibile.

CAPITOLUL XV

Modalitatea de derulare a schemei de ajutor de stat

Art. 21. — (1) Furnizorul ajutorului de stat stabilește condițiile de eligibilitate și de selecție în cadrul procedurii de ofertare concurențială, cu respectarea prevederilor prezentei scheme, și lansează procedura de ofertare concurențială pentru selecția proiectelor ce vor beneficia de finanțare.

(2) Procedura de implementare și derulare a schemei se desfășoară în conformitate cu prevederile din Ghidul solicitantului, aprobat prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii și publicat pe site-ul oficial al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

(3) Furnizorul ajutorului de stat va acorda ajutorul după ce va verifica, pe baza solicitării de finanțare depuse de potențialii beneficiari, îndeplinirea condițiilor de eligibilitate și de selecție prevăzute în schemă.

(4) Perioada de depunere a propunerilor de proiecte în cadrul procedurii de ofertare concurențială va fi anunțată pe pagina oficială de internet a furnizorului ajutorului de stat.

(5) Pentru a beneficia de prevederile prezentei scheme, solicitanții vor transmite furnizorului ajutorului de stat solicitarea de sprijin, anexele acesteia și alte documente solicitate prin Ghidul solicitantului.

(6) După efectuarea evaluării tehnico-economice a solicitării de sprijin, conform anexei nr. 1, a verificării încadrării în plafonul maxim pe întreprindere stabilit prin prezenta schemă și a verificării conformității administrative și a eligibilității solicitărilor de sprijin, conform prevederilor schemei, menționate/detaliat și în Ghidul solicitantului, furnizorul ordonează ofertele conforme în funcție de punctajele finale obținute și le va înscrie pe lista pentru finanțare începând de la cele cu punctajul cel mai mare până la acoperirea bugetului alocat pentru fiecare sesiune de ofertare concurențială. Furnizorul ajutorului de stat semnează contracte de finanțare cu beneficiarii de ajutor de stat declarați câștigători în urma procedurilor de ofertare concurențială.

CAPITOLUL XVI

Reguli privind recuperarea/stoparea acordării ajutoarelor de stat

Art. 22. — (1) Furnizorul ajutorului de stat verifică respectarea condițiilor și criteriilor de eligibilitate prevăzute în prezenta schemă de ajutor de stat pe toată durata de derulare a acesteia și are obligațiile de a monitoriza permanent ajutoarele acordate, aflate în derulare, și de a dispune măsurile care se impun.

(2) În cazul în care se constată că ajutorul de stat a fost acordat ilegal sau a fost utilizat abuziv, furnizorul ajutorului de stat dispune recuperarea/stoparea acordării acestuia, respectiv va proceda la încetarea contractului de finanțare.

(3) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii va lua toate măsurile necesare pentru recuperarea sumelor alocate beneficiarului, în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 77/2014, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 20/2015, cu modificările și completările ulterioare. Astfel, va emite o decizie de recuperare a ajutorului de stat acordat, care reprezintă titlu executoriu la data emiterii acesteia. Aceasta se transmite spre executare silită Agenției Naționale de Administrare Fiscală (ANAF) în vederea aplicării prevederilor Legii nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală, cu modificările și completările ulterioare.

(4) Ajutorul de stat care trebuie rambursat sau recuperat include 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. 1.589/2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Modul de calcul al dobânzii se stabilește conform instrucțiunilor emise de Consiliul Concurenței⁴.

CAPITOLUL XVII

Reguli privind publicarea, informarea, raportarea și monitorizarea ajutoarelor de stat

Art. 23. — (1) În vederea asigurării transparenței și a unui control eficient al ajutoarelor de stat, în conformitate cu art. 3 din Regulamentul (UE) nr. 994/1998 al Consiliului din 7 mai 1998 privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind

⁴ Regăsite la adresa: http://www.renasc.eu/wp-content/uploads/2020/12/ilovepdf_merged-2.pdf.

funcționarea Uniunii Europene anumitor categorii de ajutoare de stat orizontale, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) nr. 733/2013 al Consiliului din 22 iulie 2013, furnizorul ajutorului de stat aplică prevederile referitoare la procedura de informare prevăzută în Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 77/2014, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 20/2015, cu modificările și completările ulterioare.

(2) În cadrul prezentei scheme se aplică următoarele reguli privind publicarea, informarea, raportarea și monitorizarea ajutorului de stat:

a) furnizorul ajutorului de stat trebuie să păstreze înregistrări detaliate cu privire la toate ajutoarele acordate conform prezentei scheme;

b) înregistrările prevăzute la lit. a) conțin toate informațiile necesare pentru a stabili dacă sunt respectate criteriile din reglementările europene în domeniu și trebuie păstrate timp de 10 ani de la data la care a fost acordată ultima alocare specifică;

c) beneficiarii ajutorului de stat trebuie să păstreze toate documentele aferente acestuia timp de 10 ani de la data la care a fost acordată ultima alocare specifică și sunt obligați să le pună la dispoziția Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și/sau Consiliului Concurenței ori de câte ori sunt solicitate;

d) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii are obligația de a transmite Consiliului Concurenței toate datele și informațiile necesare pentru monitorizarea ajutoarelor de stat la nivel național, în formatul și în termenul prevăzute de Regulamentul privind procedurile de monitorizare a ajutoarelor de stat și *de minimis*, pus în aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 441/2022, cu modificările și completările ulterioare, precum și datele și informațiile necesare pentru întocmirea inventarului ajutoarelor de stat și a rapoartelor și informărilor necesare îndeplinirii obligațiilor României în calitate de stat membru al Uniunii Europene;

e) pe baza cererii scrise, furnizorul ajutorului de stat va transmite Comisiei Europene, prin intermediul Consiliului Concurenței, în termen de 20 de zile lucrătoare sau în termenul fixat în cerere, toate informațiile pe care Comisia Europeană le

consideră necesare pentru evaluarea respectării condițiilor prezentei scheme de ajutor de stat;

f) beneficiarii ajutorului de stat au obligația de a pune la dispoziția Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în formatul și în termenul solicitate de acesta, toate informațiile necesare în vederea îndeplinirii procedurilor de raportare și monitorizare ce cad în sarcina furnizorului ajutorului de stat;

g) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii are obligația să încarce în Registrul ajutoarelor de stat (*RegAS*) prezenta schemă de ajutor de stat, contractele de finanțare, plățile efectuate și eventualele recuperări, în termenele prevăzute la art. 29 din Regulamentul privind Registrul ajutoarelor de stat, pus în aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 437/2016, cu modificările și completările ulterioare;

h) furnizorul ajutorului de stat va încărca în sistemul SANI Fișa de informații specifică, referitoare la prezenta schemă de ajutor de stat, în forma prevăzută în anexa II la Regulament, în vederea transmiterii către Comisia Europeană în termen de 20 de zile lucrătoare de la intrarea în vigoare a schemei.

Art. 24. — Furnizorul ajutorului de stat transmite Consiliului Concurenței raportări anuale cu privire la implementarea schemei în conformitate cu Regulamentul privind procedurile de monitorizare a ajutoarelor de stat și *de minimis*, pus în aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 441/2022, cu modificările și completările ulterioare, și cu Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE.

Art. 25. — Informațiile prevăzute în anexa III la Regulament privind fiecare ajutor individual care depășește echivalentul în lei a 100.000 euro vor fi comunicate de furnizorul ajutorului de stat Consiliului Concurenței pentru a fi publicate pe pagina națională www.ajutordestat.ro.

CAPITOLUL XVIII

Dispoziții finale

Art. 26. — Anexele nr. 1-4 fac parte integrantă din prezenta schemă.

ANEXA Nr. 1

FORMULA DE CALCUL

pentru acordarea punctajului potențialilor beneficiari în vederea clasificării cererilor de finanțare aferente schemei de ajutor de stat privind sprijinirea investițiilor destinate achiziției de vehicule pentru transportul rutier și feroviar de mărfuri, transportul maritim și pe căi navigabile interioare de mărfuri și persoane, pentru a se califica drept vehicule cu emisii zero

Va fi utilizată doar la nivelul MTI-DGPET în evaluarea proiectelor.

CRITERIUL 1

Valoarea ajutorului de stat solicitat per vehicul cu emisii zero

Se urmărește ca subvenția publică oferită per vehicul cu emisii zero să fie cea mai joasă și să se evite supracompensarea.

Acordarea punctajului se va face la calculul diferenței, conform anexei nr. 2 la schemă:

— valoarea ajutorului de stat cel mai mic solicitat (euro/vehicul cu emisii zero) — 85 pct;

— valoarea ajutorului de stat cel mai mare solicitat (euro/vehicul cu emisii zero) — 0 pct.

Punctajul intermediar se calculează conform ecuației:

$$Y = \frac{85}{A - B} * X - \frac{85B}{A - B},$$

unde *A* este valoarea ajutorului de stat cel mai mic solicitat pe vehicul cu emisii zero;

B este valoarea ajutorului de stat cel mai mare solicitat pe vehicul cu emisii zero;

x este ajutorul solicitat de potențialul beneficiar care se situează între valorile *A* și *B*;

85 reprezintă cel mai mare punctaj care poate fi obținut pentru criteriul 1.

CRITERIUL 2**Kilometri parcurși pe teritoriul României în anul precedent depunerii cererii de finanțare**

- 15 puncte, dacă din totalul de km parcurși, peste 70% sunt pe teritoriul României;
- 10 puncte, dacă din totalul de km parcurși, între 50% și 70% sunt pe teritoriul României;
- 5 puncte, dacă din totalul de km parcurși, între 40% și 49% din km parcurși sunt pe teritoriul României;
- 0 puncte, dacă mai puțin de 40% din totalul km parcurși sunt pe teritoriul României.

Cererile de finanțare considerate conforme vor fi ordonate în funcție de punctajele obținute și vor fi înscrise pe lista pentru finanțare începând de la cele cu punctajul cel mai mare până la acoperirea bugetului alocat pentru sesiune competitivă.

Beneficiarul își asumă în cadrul documentației depuse în cadrul procedurii concurențiale faptul că va realiza cu vehiculul(e) achiziționat(e) prin intermediul schemei cel puțin procentajul de kilometri parcurși pe teritoriul României cu care a licitat, din totalul kilometrajului parcurs de acest(e) vehicul(e), procentaj care va fi monitorizat și raportat pe toată perioada de durabilitate a proiectului. În cazul nerespectării de către beneficiar a procentelor kilometrajelor parcurse pe teritoriul României conform celor asumate în cererea de finanțare depusă în cadrul procedurii competitive, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în calitate de administrator și furnizor al ajutorului de stat, va proceda la recuperarea ajutorului, inclusiv cu dobânzi calculate conform art. 22 alin. (4) din schemă.

Intensitatea maximă a ajutorului de stat solicitat poate ajunge la 100% din cheltuielile eligibile.

ANEXA Nr. 2

**METODA DE CALCUL
al diferențelor de preț pentru achiziția de vehicule
pentru a se încadra în categoria vehiculelor cu zero emisii**

Pentru vehiculele cu emisii zero, diferența de preț este diferența dintre prețul de achiziție (fără TVA) din oferta de preț a furnizorului vehiculului cu emisii zero care urmează să fie furnizată de solicitant în cadrul procesului competitiv și prețul unui vehicul diesel sau electric din aceeași categorie, care respectă standardele Uniunii în vigoare și care ar fi fost achiziționat fără ajutor.

Acest calcul poate fi rezumat astfel:

Diferența de preț = (prețul de achiziție al vehiculului cu zero emisii) – (costul unui vehicul diesel echivalent sau electric din aceeași categorie care respectă standardele Uniunii în vigoare și care ar fi fost achiziționat fără ajutor), unde prețul de achiziție al vehiculului cu zero emisii și costul vehiculului diesel echivalent sau electric care respectă standardele Uniunii în vigoare și care ar fi fost achiziționat fără ajutor nu includ TVA.

Solicitantul va depune la cererea de finanțare minimum două oferte de preț care corespund cu specificațiile tehnice menționate în solicitarea de ofertă și în cererea de finanțare pentru fiecare tip de vehicul (cu emisii zero și diesel sau electric din aceeași categorie care respectă standardele Uniunii în vigoare și care ar fi fost achiziționat fără ajutor).

În situații excepționale, se poate lua în considerare o singură ofertă doar dacă beneficiarul dovedește că a solicitat oferte de la mai mulți furnizori și a primit din partea acestora confirmări scrise că nu pot furniza vehiculul în configurația tehnică solicitată.

ANEXA Nr. 3

**LISTA
activităților/tipurilor de investiții excluse de la finanțare**

Schema de ajutor de stat nu se aplică pentru activitățile desfășurate în sectorul pescuitului și acvaculturii, conform art. 1 alin. (3) din Regulamentul (UE) nr. 651/2014. De asemenea, schema nu se aplică în cazul situațiilor definite la art. 1 alin. (4) și (5) din Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei Europene din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat, cu modificările și completările ulterioare.

Sunt excluse de la finanțare și următoarele tipuri de activități/tipuri de investiții:

1. transportul cărbunelui;
2. transportul și distribuția petrolului;
3. transportul și distribuția gazului natural;
4. vehiculele rutiere dedicate transportului de combustibili fosili sau de combustibili fosili amestecați cu combustibili alternativi;
5. materialul rulant feroviar care are ca obiect transportul de combustibili fosili sau de combustibili fosili amestecați cu combustibili alternativi;
6. navele pentru transportul pe căi navigabile interioare dedicate transportului de combustibili fosili

sau de combustibili fosili amestecați cu combustibili alternativi;

7. navele maritime și de coastă care utilizează numai combustibili convenționali;

8. navele maritime și de coastă dedicate transportului de combustibili fosili sau combustibili fosili amestecați cu combustibili alternativi.

ANEXA Nr. 4

LISTA

codurilor CAEN eligibile conform prevederilor Regulamentului general de exceptare pe categorii de ajutoare

Cod CAEN 4920 — Transporturi de marfă pe calea ferată

Cod CAEN 4941 — Transporturi rutiere de mărfuri

Cod CAEN 5010 — Transporturi maritime și costiere de pasageri

Cod CAEN 5020 — Transporturi maritime și costiere de marfă

Cod CAEN 5030 — Transporturi de pasageri pe căi navigabile interioare

Cod CAEN 5040 — Transportul de marfă pe căi navigabile interioare
