



## SCHEMĂ

**de ajutor de stat privind sprijinirea investițiilor destinate achiziției de vehicule cu emisii zero pentru transportul rutier și modernizării vehiculelor pentru transportul feroviar, maritim și pe căi navigabile interioare pentru a se califica drept vehicule nepoluante sau vehicule cu emisii zero**

### I. Introducere

#### Art. 1

(1) Prezenta schemă de ajutor de stat, vizează sprijinirea investițiilor destinate achiziției de vehicule cu emisii zero pentru transportul rutier și modernizării vehiculelor pentru transportul feroviar, maritim și pe căi navigabile interioare, pentru a se califica drept vehicule nepoluante sau vehicule cu emisii zero, 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 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 completările și modificările ulterioare<sup>1</sup>, denumit în continuare Regulament, și, în special, ale articolului 36 b.

(3) Sprijinul acordat în cadrul acestei scheme se încadrează în sprijinul prevăzut de articolul 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) 2020/1001 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 ulterioare<sup>2</sup>.

(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 adoptarea unor măsuri

---

<sup>1</sup> Regulamentul (UE) 2023/1315 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) 2022/2473 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.

<sup>2</sup> REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2023/2606 AL COMISIEI din 22 noiembrie 2023 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2020/1001 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

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 cu baterii pentru transportul rutier de mărfuri și modernizarea vehiculelor (feroviar de mărfuri, maritim și pe căi navigabile interioare) prin înlocuirea motoarelor mari poluatoare, cu alternative nepoluante sau cu emisii zero.

## Art. 2

(1) Prezenta schemă contribuie la implementarea Programului-cheie 9: Eficiență energetică în transporturi - reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> 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, cu modificările și completările ulterioare, precum și a 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 HGV<sup>3</sup> cu emisii zero pentru transportul rutier și modernizării vehiculelor pentru transportul feroviar de mărfuri, maritim și pe căi navigabile interioare pentru a se califica drept vehicule nepoluante sau vehicule cu emisii zero.

(3) În cadrul prezentei scheme nu se acordă sprijin financiar pentru activitățile menționate în anexa IV la prezenta schemă.

În cazul în care o întreprindere își desfășoară activitatea atât în sectoarele excluse menționate în anexa IV, cât și într-unul din sectoarele eligibile menționate în anexa V, 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.

(4) În cadrul prezentei scheme nu se acordă ajutoare întreprinderilor care se află în dificultate, astfel cum sunt definite la art. 6 alin. (1) lit. l) din prezenta Schemă.

## II Obiectivul schemei

### Art. 3

Scopul și obiectivul ajutorului de stat le reprezintă implementarea unor proiecte de investiții destinate achiziției de vehicule HGV cu emisii zero pentru transportul rutier de mărfuri și modernizării vehiculelor pentru transportul feroviar de mărfuri, maritim și pe căi navigabile interioare, prin înlocuirea motoarelor cu combustie internă cu motoare hibride sau electrice, în conformitate cu strategia Uniunii Europene, promovată prin pachetul "Pregătiți pentru 55", de reducere a utilizării combustibililor fosili în transporturi, precum și ale angajamentelor 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

---

<sup>3</sup> Potrivit definiției de la art. 6, alin. (1) lit. f) din prezenta Schemă.

Planului National Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice 2021 - 2030 (PNIESC).

### 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 sau înlocuirea motoarelor poluante cu tehnologii nepoluante sau cu emisii zero, după caz măsurată prin emisiile evitate ca urmare a implementării investițiilor de către beneficiari (echivalent g de CO<sub>2</sub>/an);
- b) Atingerea obiectivului privind neutralitatea climatică, conform Regulamentului (UE) 2021/1119 ("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 2025;
- c) Contribuția la atingerea obiectivelor din Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice 2021-2030, aprobat prin HG nr. 1.076/2021, incluzând promovarea eficienței energetice și reducerea emisiilor în sectorul de transport prin tehnologii avansate.

### IV. Domeniul de aplicare

#### Art. 5

- (1) Schema de ajutor de stat se adresează operatorilor de transport rutier de mărfuri, feroviar de mărfuri, maritim și pe căi navigabile interioare, înregistrați în România, care au depus la furnizorul ajutorului de stat (MTI) solicitarea pentru acordarea unui ajutor de stat pentru realizarea, pe teritoriul României, fie a unei investiții pentru achiziția de vehicule cu emisii zero pentru transportul rutier, fie a unei investiții pentru modernizarea vehiculelor pentru transportul feroviar de mărfuri, maritim și pe căi navigabile interioare, înaintea demarării lucrărilor, conform cerințelor din prezenta schemă de ajutor de stat.
- (2) Prezenta schemă bazată pe procedură de ofertare concurențială se aplică pentru achiziția sau modernizarea, după caz, a vehiculelor aflate în proprietate și operare de cel puțin un an, dovedit cu documente justificative conform Ghidului Solicitantului.
- (3) Beneficiarul are obligația ca la recepția vehiculului/ vehiculelor cu emisii zero pentru transportul rutier, să facă dovada casării vehiculului/vehiculelor pentru care s-a solicitat înlocuirea.
- (4) Fiecare cerere de finanțare va cuprinde în mod obligatoriu una din următoarele acțiuni:
  - a) achiziția de vehicule din categoria N2 și N3 electrice cu baterie pentru transportul rutier astfel încât să se califice ca vehicule cu emisii zero;
  - b) modernizarea vehiculelor pentru transportul feroviar de mărfuri, maritim și pe căi navigabile interioare, astfel încât să se califice ca vehicule nepoluante (BAT - Best available technology);
  - c) modernizarea vehiculelor pentru transportul feroviar de mărfuri, maritim și pe căi navigabile interioare, astfel încât să se califice ca vehicule cu emisii zero;

(4) Furnizorul ajutorului de stat în temeiul prezentei scheme este Ministerul Transporturilor și Infrastructurii prin Direcția Generală Programe Europene Transport.

## V. Definiții

### Art. 6

(1) În sensul prezentei scheme, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

a) procedură de ofertare concurențială - înseamnă 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 înseamnă oricare dintre următoarele:

- un vehicul rutier din categoria N2 sau N3 ;

- o navă de navigație interioară sau o navă maritimă și de coastă pentru transportul de pasageri sau de marfă;

- material rulant feroviar de marfă;

c) vehicul nepoluant înseamnă:

i. în ceea ce privește navele de navigație interioară:

– o navă de navigație interioară pentru transportul de pasageri care are un motor hibrid sau cu dublă alimentare ce utilizează în timpul funcționării normale energie obținută în proporție de cel puțin 50 % din combustibili cu zero emisii directe (la țeava de evacuare) de CO<sub>2</sub> sau energie electrică de la priză;

– o navă de navigație interioară pentru transportul de marfă care are emisii directe (la țeava de evacuare) de CO<sub>2</sub>/tonă-kilometru (g CO<sub>2</sub>/tkm), calculate (sau estimate, în cazul navelor noi) cu ajutorul indicelui privind eficiența energetică în exploatare (EEOI) al Organizației Maritime Internaționale, care sunt cu 50 % mai mici decât valoarea medie de referință a emisiilor de CO<sub>2</sub> stabilită pentru vehiculele grele (subgrupa de vehicule 5-LH), astfel cum a fost publicată în conformitate cu articolul 11 din Regulamentul (UE) 2019/1242;

ii. în ceea ce privește navele maritime:

– o navă maritimă și de coastă pentru transportul de pasageri, pentru transportul de mărfuri, pentru operațiuni portuare sau pentru activități auxiliare care: (i) are un motor hibrid sau cu dublă alimentare care obține cel puțin 25 % din energia sa din combustibili cu zero emisii directe (la țeava de evacuare) de CO<sub>2</sub> sau din energie electrică de la priză pentru funcționarea sa normală pe mare și în porturi; sau (ii) a atins valoarea indicelui eficienței energetice de proiectare (EEDI) al Organizației Maritime Internaționale (EEDI) cu 10 % sub cerințele EEDI aplicabile la 1 aprilie 2022 și poate funcționa cu combustibili cu zero emisii directe (la țeava de evacuare) de CO<sub>2</sub> sau cu combustibili din surse regenerabile;

– o navă maritimă și de coastă pentru transportul de mărfuri care este utilizată exclusiv pentru exploatarea de servicii costiere și pe distanțe scurte, concepută pentru a permite transferul modal al mărfurilor transportate în prezent pe cale terestră către transportul pe mare și care are emisii directe (la țeava de evacuare) de CO<sub>2</sub> , calculate cu ajutorul indicelui

privind eficiența energetică în exploatare (EEDI), cu 50 % mai mici decât valoarea medie de referință a emisiilor de CO<sub>2</sub> determinată pentru vehiculele grele (subgrupa de vehicule 5-LH) în conformitate cu articolul 11 din Regulamentul (UE) 2019/1242;

iii) în ceea ce privește materialul rulant feroviar: material rulant care are zero emisii directe de CO<sub>2</sub> la țeava de evacuare atunci când este exploatat pe o linie dotată cu infrastructura necesară și care, atunci când o astfel de infrastructură nu este disponibilă (hibrid), utilizează un motor convențional;

d) vehicul cu emisii zero înseamnă:

i. în ceea ce privește vehiculele rutiere grele: un vehicul greu cu emisii zero, astfel cum este definit la articolul 4 punctul 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 CO<sub>2</sub>;

iii. în ceea ce privește navele maritime: o navă maritimă și de coastă pentru transportul de pasageri sau de marfă, pentru operațiuni portuare sau pentru activități auxiliare care are zero emisii directe (la țeava de evacuare) de CO<sub>2</sub>;

iv. în ceea ce privește materialul rulant feroviar: materialul rulant care are zero emisii directe (la țeava de evacuare) de CO<sub>2</sub>;

e) vehicul electric cu baterie înseamnă 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;

f) în sensul prezentei scheme „HGV” înseamnă un vehicul greu de marfă, respectiv o dubită sau un camion, cu o greutate brută proiectată cu încărcătură minimă de 3,5 tone;

g) costuri eligibile - pentru investițiile care constau în achiziția de vehicule pentru transportul rutier de marfă, astfel încât să se încadreze în vehicule cu zero emisii, costurile 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, așa cum este prezentat în anexa II la prezenta schemă.

g<sup>1</sup>) costuri eligibile - pentru investițiile care constau în modernizarea vehiculelor astfel încât să se califice ca vehicule nepoluante sau vehicule cu emisii zero, costurile investiției în modernizare.

h) 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;

i) demararea lucrărilor - fie demararea lucrărilor de modernizare, 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. În cazul preluărilor de întreprinderi, „demararea lucrărilor” corespunde datei dobândirii activelor direct legate de unitatea preluată;

j) efect stimulatîv - înseamnă 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;

h) 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 - este un document tehnico-economic în cadrul căruia vor fi evaluate necesitatea și fezabilitatea investițiilor propuse în cadrul cererii de finanțare. Analiza va include, minim, informații privind: (i) informații generale despre proiect și beneficiar, descrierea situației existente și justificarea investiției prin argumentarea oportunității acesteia; (ii) identifică și analizează opțiuni 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; (v) 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 durabilitatea acesteia.

l) „întreprindere în dificultate” înseamnă 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 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 ( 1 ), 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 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.

- 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.

2) Termenii microîntreprinderi, întreprinderi mici și mijlocii și întreprindere mare au semnificația dată de Regulament.

m) „standard al Uniunii” înseamnă: 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.

n) „întreprindere nou-intrată” înseamnă o întreprindere feroviară, astfel cum este definită la articolul 3 punctul 1 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului ( 2 ), care îndeplinește următoarele condiții: - a primit o licență în temeiul articolului 17 alineatul (3) din Directiva 2012/34/UE pentru segmentul de piață relevant cu mai puțin de douăzeci de ani înainte de acordarea ajutorului și - nu este legată, în sensul articolului 3 alineatul (3) din anexa I la prezentul regulament, de o întreprindere feroviară care a obținut o licență, în sensul articolului 3 punctul 14 din 1 ianuarie 2010.

## VI. Beneficiarii

### Art. 7

(1) Potențialii beneficiari pot fi operatorii de transport rutier de mărfuri, feroviar de mărfuri, maritim și pe căi navigabile interioare deja existenți, care dețin licență 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 cărei naționalitate o dețin și înregistrate la ONRC 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 și modernizarea 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 proiecte individual, în limita sumei 15 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 cost-eficacitate, care să conțină și costul reducerii emisiilor de CO<sub>2</sub> conform anexa III.

#### 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 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, are afacerile conduse de un administrator judiciar sau activitățile sale comerciale sunt suspendate ori fac obiectul unui aranjament cu creditorii sau este într-o situație similară cu cele anterioare, reglementată prin lege, ori face obiectul unei proceduri legale pentru declararea sa 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) și infracțiuni asimilate infracțiunilor de corupție (art. 10-13 din Legea nr. 78/2000), infracțiuni împotriva intereselor financiare ale Uniunii Europene (art. 181 -185 din Legea nr. 78/2000), acte de terorism (art. 32-35 și art. 37-38 din Legea nr. 535/2004), finanțarea terorismului (art. 36 din Legea nr. 535/2004), spălarea banilor (art. 29 din Legea nr. 656/2002), traficul și exploatarea persoanelor vulnerabile (art. 209-217 din Legea nr. 286/2009) și fraudă, în sensul articolului 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) din prezenta schemă;

h) demonstrează capacitate de management de proiect pentru susținerea activităților proiectului; i) demonstrează capacitatea financiară pentru implementarea proiectului aferente contribuției proprii, cheltuielilor neeligibile și TVA aferenta acestora.



(3) 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 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 VIII 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 pentru a se califica drept vehicule cu emisii zero, fie modernizarea vehiculelor pentru transportul feroviar, maritim și pe căi navigabile interioare pentru a se califica drept vehicule nepoluante sau 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 30.06.2029, cu respectarea principiului „demararea lucrărilor” prevăzut la art. 2 din Regulament;
- d) Proiectul respectă principiul „efectului stimulat” conform prevederilor art. 6 din Regulament.
- e) Proiectul prezintă o analiză de oportunitate conform definiției prezentate la art. 6, alin. (1), 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) Componentele/echipamentele pentru care se solicită finanțare sunt noi/de generație nouă. Costurile aferente investiției sunt rezonabile, realiste (corect estimate) și sunt fundamentate prin oferte de preț / cataloage/ 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.

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 minim 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, care respectă standardele aplicabile ale Uniunii deja în vigoare).

i) Proiectul nu a mai beneficiat de finanțare din fonduri publice, cu excepția studiilor preliminare - analiza de oportunitate, detalii de execuție și este condiționat de faptul ca acestea să nu fie solicitate pentru finanțare în temeiul prezentei scheme de ajutor.

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

#### Submăsura 1

- achiziția vehiculelor grele de marfă, respectiv cu o greutate brută proiectată fără încărcătură mai mare 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.

#### Submăsura 2

- modernizarea vehiculelor pentru transportul feroviar de mărfuri, pentru a se califica drept vehicule nepoluante sau vehicule cu emisii zero.

#### Submăsura 3

- modernizarea vehiculelor pentru transportul maritim și pe căi navigabile interioare de pasageri și mărfuri pentru a se califica drept vehicule nepoluante.

### Capitolul IX Durata

#### Art. 12

(1) Derularea și implementarea prezentei scheme încep după publicarea în Monitorul Oficial 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 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, cu modificările 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 toata durata sa de aplicare, în conformitate cu dispozițiile noilor reglementări de exceptare pe categorii de ajutoare, prin operarea modificărilor necesare și solicitarea reavizării schemei de către Consiliul Concurenței, inclusiv prin transmiterea fisei 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 alineatul (2).

(4) Plata ajutoarelor de stat se poate realiza până la data de 31.12.2029.

## Capitolul X Bugetul schemei și numărul estimat de beneficiari

### Art. 13

(1) Bugetul alocat schemei este echivalentul în lei la cursul InforEuro din luna decembrie 2024, al sumei de 300.000.000 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: 80.000.000 euro pentru submăsura 1, 70.000.000 euro pentru submăsura 2 și 150.000.000 euro pentru submăsura 3.

(5) Bugetul mediu anual al schemei nu va depăși 120.000.000 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. Bugetul mediu anual nu va depăși 32.000.000 euro pentru submăsura 1, 28.000.000 euro pentru submăsura 2 și 60.000.000 euro pentru submăsura 3.

(6) Valoarea ajutorului de stat care poate fi solicitată, prin prezenta schemă, este de maxim 15 milioane EUR pe întreprindere (echivalent în lei la cursul InforEuro din luna anterioară deschiderii procedurii de ofertare concurențială).

(7) O întreprindere poate depune o singură cerere de finanțare în cadrul unui apel anual de finanțare. 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 15.000.000 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 50.

## Capitolul XI 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 XII Valoarea maximă a finanțării nerambursabile (intensitatea ajutorului de stat)

Art. 16

(1) Valoarea ajutorului de stat solicitat nu poate depăși 15.000.000 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, pentru investiții conform **submăsura 1**;

- 80% din cheltuielile eligibile pentru modernizarea vehiculelor astfel încât să se califice ca vehicule nepoluante și 100% din cheltuielile eligibile pentru modernizarea vehiculelor astfel încât să se califice ca vehicule cu emisii zero, **pentru investițiile aferente submăsurii 2**;

- 80% din cheltuielile eligibile pentru modernizarea vehiculelor astfel încât să se califice ca vehicule nepoluante, pentru investițiile prezentate în cadrul **submăsurii 3**.

(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) 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 pe gCO<sub>2</sub> evitat, calculat în funcție de performanța de transport, respectiv tone-km sau, după caz pasager-km, iar 15% din totalul criteriilor de selecție sunt definite în funcție de km parcurși pe teritoriul României în anul precedent depunerii cererii de finanțare, dovediți prin documente justificative de transport așa cum este prezentat în cadrul anexei I la prezenta schemă. Prevederea legată de numărul de km parcurși pe teritoriul României va fi monitorizată și raportată pe toată perioada de monitorizare a proiectului.

e) punctajul obținut în conformitate lit. d) va duce la ordonarea descrescătoare a aplicațiilor în cadrul acestei scheme, conform formulei de calcul prevăzută în anexa I la prezenta schemă.

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.

f) 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.

(4) Criteriile de selecție sunt prezentate în anexa I a prezentei scheme.

#### Art. 17

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 din prezenta schemă.

Cheltuielile neeligibile vor fi suportate integral de către beneficiar.

### Capitolul XIII Cheltuielile eligibile

#### Art. 18

(1) Prevederile prezentului capitol sunt în concordanță cu dispozițiile 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, cu modificările ulterioare, în măsura în care acestea din urmă sunt mai restrictive decât prevederile specifice ajutorului de stat.

(2) Cheltuielile eligibile sunt reprezentate de:

a) pentru investițiile care constau în achiziționarea de vehicule cu emisii zero pentru transportul rutier, 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.

b) pentru investițiile care constau în modernizarea vehiculelor pentru transportul feroviar, maritim și pe căi navigabile interioare, astfel încât să se califice ca vehicule nepoluante sau vehicule cu emisii zero, costurile investiției în modernizare.

(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 OUG nr. 77/2014.

### Capitolul XIV Efectul stimulat

#### Art. 19

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

(2) Se consideră că ajutoarele au efect stimulatив dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

a) beneficiarul adresează furnizorului ajutorului de stat o cerere scrisă de acordare a ajutorului de stat înainte de demararea lucrărilor la proiectul de investiții, care să conțină cel puțin toate informațiile prevăzute la art. 6 alin. (2) din Regulament.

b) Furnizorul ajutorului de stat a confirmat eligibilitatea proiectului, înainte de demararea lucrărilor la proiect.

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

## Capitolul XV Reguli privind cumulum ajutoarelor de stat

### Art. 20

(1) Pentru același beneficiar și pentru aceleași cheltuieli eligibile, ajutorul de stat pentru investiții 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 XVI 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 solicitantii vor transmite Furnizorului ajutorului de stat solicitarea de sprijin, anexele acestuia și alte documente solicitate prin Ghidul solicitantului.

(6) Ulterior verificării conformității administrative și a eligibilității solicitărilor de sprijin, conform prevederilor schemei și a celor stabilite prin Ghidul Solicitantului, precum și după efectuarea evaluării tehnico-economice a solicitării de sprijin, conform anexei I la prezenta schemă de ajutor, după verificarea încadrării în plafonul maxim pe întreprindere stabilit prin prezenta schemă, 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 XVII 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 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. 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. 1589/2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Procedura de calcul al dobânzii se stabilește prin instrucțiuni emise de Consiliul Concurenței<sup>4</sup>.

## Capitolul XVIII 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

---

<sup>4</sup> regăsită la adresa: [http://www.renasc.eu/wp-content/uploads/2020/12/ilovepdf\\_merged-2.pdf](http://www.renasc.eu/wp-content/uploads/2020/12/ilovepdf_merged-2.pdf)

privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind 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 prevăzut de Regulamentul privind procedurile de monitorizare a ajutoarelor de stat și de minimis, pus și aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 441/2022, 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 solicitat de acesta, toate informațiile necesare în vederea îndeplinirii procedurilor de raportare și monitorizare ce cad în sarcina Furnizorul ajutorului de stat.

g) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii are obligația să încarce în Registrul general al ajutoarelor de stat acordate în România (RegAS) prezenta măsura 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, 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](http://www.ajutordestat.ro)

## ANEXA I

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 cu emisii zero pentru transportul rutier și modernizării vehiculelor pentru transportul feroviar, maritim și pe căi navigabile interioare pentru a se califica drept vehicule nepoluante sau vehicule cu emisii zero

---

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

---

### Submăsura 1 achiziția de vehicule cu emisii zero pentru transportul rutier

#### Criteriul 1

Ajutorul de stat cel mai mic solicitat pe gCO<sub>2</sub> evitat, calculat în funcție de performanța de transport (tone-km).

Se urmărește ca subvenția publică oferită per gCO<sub>2</sub> evitat să fie cea mai joasă și să se evite supracompensarea.

Acordarea punctajului se va face la calculul diferenței, conform anexă II:

Ajutorul de stat cel mai mic solicitat (Euro/gCO<sub>2</sub>) - 85 pct

Ajutorul de stat cel mai mare solicitat (Euro/ gCO<sub>2</sub>) - 0 pct

Punctajul intermediar se calculează conform ecuației:  $y = \frac{85}{A-B} * x - \frac{85B}{A-B}$

unde A este ajutorul de stat cel mai mic solicitat pe gCO<sub>2</sub> evitat

B este Ajutorul de stat cel mai mare solicitat pe gCO<sub>2</sub> evitat

x este ajutorul solicitat de potențialul beneficiar care este între A și B

85 reprezintă cel mai mare punctaj care poate fi obținut

#### 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 50% 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 are obligația de a monitoriza și raporta kilometrii parcurși pe teritoriul României pe toată perioada de monitorizare a proiectului. În cazul nerespectării angajamentului de către beneficiar referitor la procentul kilometrilor parcurși pe teritoriul României, MTI în

calitate de administrator și furnizor al ajutorului de stat, va proceda la recuperarea ajutorului, inclusiv cu dobânzi.

Submăsura 2 modernizarea vehiculelor pentru transportul feroviar de mărfuri pentru a se califica drept vehicule nepoluante sau cu emisii zero

Submăsura 3 modernizarea vehiculelor pentru transportul maritim și pe căi navigabile interioare pentru a se califica drept vehicule nepoluante (BAT)

Criteriul 1

Se va folosi formula de calcul  $y = \frac{85}{A-B} * x - \frac{85B}{A-B}$

În urma evaluării tuturor criteriilor de selecție, solicitarea de sprijin va primi un punctaj între 0 și maximum 85 de puncte.

unde A este ajutorul de stat cel mai mic solicitat pe gCO2 evitat

B este Ajutorul de stat cel mai mare solicitat pe gCO2 evitat

x este ajutorul solicitat de potențialul beneficiar care este între A și B

85 reprezintă cel mai mare punctaj care poate fi obținut

**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 50% 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.

In cazul vehiculelor modernizate pentru a se califica drept vehicule nepoluante, intensitatea ajutorului de stat nu poate depăși 80% din cheltuielile eligibile. Astfel, din totalul cheltuielilor eligibile solicitate la finanțare, se va oferi sprijin de 80% pentru acestea.

In cazul vehiculelor pentru transport feroviar de mărfuri modernizate pentru a se califica drept vehicule cu emisii zero, intensitatea maxima a ajutorului este de 100% din cheltuielile eligibile.

Beneficiarul are obligația de a monitoriza și raporta kilometrii parcurși pe teritoriul României pe toată perioada de monitorizare a proiectului. În cazul nerespectării angajamentului de către beneficiar referitor la procentul kilometrilor parcurși pe teritoriul României, MTI în calitate de administrator și furnizor al ajutorului de stat, va proceda la recuperarea ajutorului, inclusiv cu dobânzi.

ANEXA II

CATEGORIA și TIPUL DE VEHICUL	GAMA DE GREUTATE
N2 Camionetă/camionetă ușoară	Peste 3,5 t până la aproximativ 5 t
N2 Furgonetă/camion ușor	c. 5,5t până la 8,5t
N2 și N3 Camion	peste 8,5 t până la 16 t
N3 Camion rigid	peste 16t până la 20t
N3 Camion articulat	peste 16t până la 19t
N3 Autocamion rigid/articulat	peste 19t până la 46t

Metoda de calcul a diferențelor de preț pentru achiziția de vehicule pentru transportul rutier pentru a se încadra în categoria vehiculelor cu zero emisii

*Tabel 1. Categorie/tip de vehicul eligibil la finantare*

Pentru vehiculele electrice din intervalele de greutate stabilite mai sus, diferența de preț este diferența dintre prețul de achiziție (fără TVA) din

factura de achiziție a vehiculului cu emisii zero care urmează să fie furnizată de solicitant în cadrul procesului competitiv și prețul de unu vehicul diesel din aceeași categorie, care respecta 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 HGV diesel echivalent)

unde prețul de achiziție al vehiculului cu zero emisii și costul HGV diesel echivalent nu includ TVA.

Solicitantul va depune la cererea de finanțare minim 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)

## ANEXA III

## Factori de emisie pentru transport

Tip vehicul	Consum energie (MJ/veh-km)	Emisii la țevă (gCO <sub>2</sub> e/veh-km)	Consum energie (MJ/tona-km)	Emisii la țevă (gCO <sub>2</sub> e/tona-km)
Camion Diesel <= 7.5 t	4.44	315	5.14	364
Camion Diesel 7.5 - 16 t	6.57	465	2.52	178
Camion Diesel 16 - 32 t	8.9	630	1.5	106
Camion Diesel > 32 t	11.14	789	0.74	52
Camion Electric <= 7.5 t	1.57	0	0.08	0
Camion Electric 7.5 - 16 t	2.33	0	0.04	0
Camion Electric 16 - 32 t	3.16	0	0.02	0
Camion Electric > 32 t	3.96	0	0.01	0
Locomotiva Diesel	161.5	11434	0.313	22.2
Locomotiva Electric	59.8	0	0.116	0
Nava TCNI comb. fosil (1537 t)	323	22865	0.4	28.3
Nava TCNI comb. fosil (3013 t)	347	24564	0.21	14.8
Convoi 4 barje comb. fosil (11181 t)	1203	85161	0.19	13.8
Convoi container comb. fosil (160 TEU)	411	29095	0.45	31.9
Convoi container comb. fosil (208 TEU)	307	21733	0.26	18.3

pt. categoriile de vehicule care nu se regăsesc mai sus se vor folosi următoarele valori:

pt. conversie consum energie - 1 litru păcură = 44 MJ

pt. emisii - 3150 gCO<sub>2</sub>e / kg comb. fosil

Estimările beneficiarilor în ceea ce privește performanța de transport, calculată prin indicatorii *vehicul-km* și *tone-km*. De asemenea, emisiile la țevă vor fi considerate 0 pentru categoria de vehicule cu emisii 0, sau vor fi extrase din specificațiile tehnice oferite de producători

raportate la estimările beneficiarilor în ceea ce privește performanța de transport, în cazul vehiculelor nepoluante.

Astfel, eficiența energetică și reducerea de emisii se vor estima prin calculul diferenței dintre valorile anuale generate de vehiculul (lele) care urmează a fi remotorizat(e)/ casat(e) și cele anuale asumate în primul an după implementarea proiectului.

Ajutorul de stat cel mai mic solicitat pe gCO<sub>2</sub> evitat, calculat în funcție de performanța de transport (tone-km).

#### Exemplu:

Un operator de transport propune înlocuirea unui camion diesel de 23t cu un camion electric de 20t, cu emisii zero.

Conform datelor prezentate de operator, camionul diesel efectuează în prezent 500 km / zi, disponibilitatea lui fiind de 300 zile / an, ceea ce înseamnă 150 mii km anual. Încărcătura medie transportată este de 18t.

Astfel, în termeni de performanță de transport, camionul diesel efectuează 150.000 km x 18t = 2,7 mil. tone-km, ceea ce, conform factorului de emisie din tabel de 106 g CO<sub>2</sub>e/tona-km înseamnă 286,2 tone de CO<sub>2</sub>e generată anual.

Camionul electric generează zero emisii „direct la țevă”, astfel că, în primul an după implementarea proiectului, operatorul de transport va evita 286,2 t CO<sub>2</sub>e.

În cazul modernizării materialului rulant sau a remotorizării navelor, operatorii vor prezenta fișele tehnice oferite de producători.

Astfel, în cazul în care se propune remotorizarea unui sistem de propulsie a unui convoi din 4 barje care navigă 50 mii km anual, cu o încărcătură medie de 8,95 t, calculul va fi următorul:

$50.000 \text{ km/an} \times 8.950 \text{ t} = 447.500.000 \text{ tone-km/an} \times 13,8 \text{ gCO}_2\text{e/tona - km} = 6.175,5 \text{ t CO}_2\text{e/an - generate în prezent}$

În cazul unui motor hibrid pentru care producătorul prezintă un factor de emisii de 10 gCO<sub>2</sub>e/tona-km, iar operatorul prezintă o estimare de 70 mii km anual, cu o încărcătură medie de 7,2 t, calculul va fi următorul:

$70.000 \text{ km/an} \times 7.200 \text{ t} = 504.000.000 \text{ tone-km/an} \times 10 \text{ gCO}_2\text{/tona - km} = 5.040 \text{ t CO}_2\text{e - generate în primul an după implementarea proiectului.}$

Cantitatea de CO<sub>2</sub>e economisită este dată de valoarea absolută a diferenței dintre cele două valori, astfel:

$5.040 \text{ t CO}_2\text{e} - 6.175,5 \text{ t CO}_2\text{e} = -1.135,5 \text{ t CO}_2\text{e} \Rightarrow 1.135,5 \text{ t CO}_2\text{e „evitate” în primul an după implementarea proiectului}$

Anexa IV  
Lista activităților/tipuri de investiții excluse de la finanțare

Prezenta schema de ajutor de stat nu se aplica activităților definite la articolul 1, alineatele (3), (4) și (5) din Regulamentului (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 completările și modificările 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. Vehicule rutiere dedicate transportului de combustibili fosili sau de combustibili fosili amestecați cu combustibili alternativi
5. Material rulant feroviar care au ca obiect transportul de combustibili fosili sau de combustibili fosili amestecați cu combustibili alternativi.
6. Nave pentru transportul pe căi navigabile interioare dedicate transportului de combustibili fosili sau de combustibili fosili amestecați cu combustibili alternativi.
7. Nave maritime și de coastă care utilizează numai combustibili convenționali
8. Nave maritime și de coastă dedicate transportului de combustibili fosili sau combustibili fosili amestecați cu combustibili alternativi.

## Aneva V - Codurile CAEN eligibile conform prevederilor Regulamentului GBER

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 cai navigabile interioare

Cod CAEN 5040 - Transportul de marfă pe cai navigabile interioare