

Proiect in dezbatere publica

**Schemă de ajutor de stat
pentru realizarea de investiții în infrastructura portuară și în infrastructura locală
intermodală / multimodală, aferentă Programului Operațional Infrastructură Mare (POIM
2014-2020), Axa Prioritară 1, Obiectivul specific 1.3-Creșterea gradului de utilizare a
căilor navigabile și a porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală și Axa Prioritară 2,
Obiectivul specific 2.4 Creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin terminale
intermodale și porturi**

Secțiunea I - Introducere

Art. 1. Prezentul act instituie o schemă transparentă de ajutor de stat pentru investiții în infrastructura porturilor maritime și interioare și în infrastructura locală intermodală / multimodală, în scopul îmbunătățirii calității infrastructurii, creșterii gradului de siguranță a transportului fluvial și maritim și al derulării neîntrerupte a acestuia, pe parcursul întregului an, precum și în scopul realizării de investiții în infrastructura locală specifică terminalelor intermodale, care să aibă drept rezultat creșterea atractivității transportului intermodal, integrarea porturilor în lanțuri eficiente de transport și de logistică, creșterea volumului de mărfuri manipulate în unități intermodale și porturi, pentru a contribui la creșterea economică și la o utilizare și funcționare mai eficiente ale rețelei transeuropene de transport.

Art. 2. Prezenta schemă de ajutor nu intră sub incidența obligației de notificare către Comisia Europeană prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din tratat, în baza art. 56b , art.56c și art.56 din Regulamentul (UE) nr. 651/2014, modificat și completat prin Regulamentul (UE) 1084/2017.

Secțiunea II - Baza legală

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

- a) Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea art. 107 și 108 din tratat, modificat și completat prin Regulamentul (UE) 1084/2017 al Comisiei din 14 iunie 2017 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 651/2014 în ceea ce privește ajutoarele pentru infrastructurile portuare și aeroportuare, pragurile de notificare pentru ajutoarele pentru cultură și pentru conservarea patrimoniului, ajutoarele pentru infrastructurile sportive și pentru infrastructurile de agrement multifuncționale, precum și schemele de ajutoare regionale de exploatare pentru regiunile ultraperiferice și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 702/2014 în ceea ce privește calcularea costurilor eligibile, numit în continuare Regulament;
- c) Regulamentul (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de RO 10 RO stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului;
- d) Decizia CE nr. C(2015)4823, din 09.07.2015 privind aprobarea Programului Operațional Programul Operațional Infrastructură Mare 2014 – 2020;
- e) Decizia C(2018) 8890, din 12.12.2018, de modificare a Deciziei de punere în aplicare C(2015) 4823 de aprobare a anumitor elemente din Programul Operațional „Infrastructură Mare” pentru sprijinul din partea Fondului European de Dezvoltare Regională și a Fondului de Coeziune în temeiul obiectivului referitor la investițiile pentru creștere și locuri de muncă din România

Secțiunea III - Obiectivul și scopul schemei

Art. 4. Obiectivul prezentei scheme constă în acordarea de ajutoare de stat pentru realizarea de investiții în porturile maritime și interioare, precum și în terminalele intermodale/multimodale situate în alte locații decât în porturi, în vederea atingerii obiectivelor asumate de România în cadrul Axelor prioritare 1 și 2 din cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare 2014-2020.

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

- a) Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii portuare în porturile românești maritime și interioare (fluviale),
 - b) Modernizarea / dezvoltarea infrastructurii de acces în porturile românești maritime și interioare (fluviale),
 - c) Activități de dragare în porturile românești maritime și interioare (fluviale),
 - d) Construcția/modernizarea terminalelor intermodale și multimodale în locațiile prioritizate prin Master Planul General de Transport.
- (2) Implementarea prezentei scheme va contribui la atingerea țintei de operare a 32,20 mil. tone/an de mărfuri pe căile navigabile interioare și a unui volum de 70.000 TEU prin terminale intermodale/multimodale, situate pe teritoriul României.

Secțiunea IV - Domeniul de aplicare

Art. 6. Schema de ajutor de stat se aplică pentru investițiile destinate construcției și modernizării terminalelor locale intermodale/multimodale, în conformitate cu prevederile art. 56 din Regulamentul nr. 651/2014, cu modificările și completările ulterioare, și pentru modernizarea și dezvoltarea porturilor maritime și interioare din România, în condițiile art. 56b și art. 56c din Regulament.

Secțiunea V - Definiții

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

- a) **demararea lucrărilor** - înseamnă fie demararea lucrărilor de construcții în cadrul investiției, fie primul angajament cu caracter juridic obligatoriu de comandă pentru echipamente sau oricare alt angajament prin care investiția devine ireversibilă, în funcție de care are loc primul. Cumpărarea de terenuri și lucrările pregătitoare, cum ar fi obținerea permiselor și realizarea studiilor de fezabilitate, nu sunt considerate drept demarare a lucrărilor.
- b) **profit din exploatare** - diferența dintre veniturile actualizate și valoarea actualizată a costurilor de exploatare pe durata de viață economică a investiției, în cazul în care această diferență este pozitivă. Cheltuielile de exploatare includ costuri precum costurile cu personalul, materialele, serviciile contractate, comunicațiile, energia, întreținerea, chiria, administrația, dar exclud costurile de amortizare și costurile de finanțare în cazul în care acestea au fost acoperite de ajutoare pentru investiții. Actualizarea veniturilor și a costurilor de exploatare cu ajutorul unei rate de actualizare corespunzătoare permite realizarea unui profit rezonabil.
- c) **infrastructură portuară**: infrastructura și instalațiile pentru furnizarea de servicii portuare legate de transport, cum ar fi danele utilizate pentru amararea navelor, pereții cheiurilor, debarcaderele și pontoanele plutitoare din zonele de maree, bazinele interne, rambleurile și terenurile recuperate din ape, infrastructura pentru combustibili alternativi, infrastructura pentru colectarea deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură;
- d) **suprastructură portuară** – amenajările de suprafață (cum ar fi cele de depozitare), echipamentele fixe (cum ar fi depozitele și clădirile terminalelor) și echipamentele mobile, (cum ar fi macaralele), situate în port și destinate furnizării de servicii portuare în legătură cu transportul;
- e) **infrastructură de acces** – orice tip de infrastructură necesară pentru a asigura accesul și intrarea utilizatorilor în porturile maritime sau interioare de pe uscat, de pe mare sau de pe un curs de apă, cum ar fi drumurile de acces, șinele de cale ferată, șenalele de acces și ecluzele;

- f) **dragaj** – îndepărtarea sedimentelor de pe fundul căilor navigabile de acces la un port sau din cadrul portului, pentru a permite navelor să aibă acces la port, activități desfășurate în cursul unui an calendaristic.
- g) **port** - o zonă de pământ și apă, constituită din infrastructura și echipamentele necesare pentru primirea navelor, încărcarea și descărcarea acestora, depozitarea mărfurilor, recepția și livrarea acestora și îmbarcarea și debarcarea pasagerilor, a echipajului și a altor persoane și din orice altă infrastructură de care operatorii de transport au nevoie în port;
- h) **port maritim** - port destinat, în principal, primirii navelor maritime;
- i) **port interior** - un port, altul decât un port maritim, destinat primirii navelor de navigație interioară;
- j) **întreprindere în dificultate** - o întreprindere care se află în cel puțin una din situațiile următoare:
- În cazul unei societăți comerciale cu răspundere limitată¹ (alta decât un IMM care există de cel mult trei ani), atunci când mai mult de jumătate din capitalul său social subscris a dispărut din cauza pierderilor acumulate. Această situație survine atunci când deducerea pierderilor acumulate din rezerve (și din toate celelalte elemente considerate în general ca făcând parte din fondurile proprii ale societății) conduce la un rezultat negativ care depășește jumătate din capitalul social subscris.
 - În cazul unei societăți comerciale în care cel puțin unii dintre asociați au răspundere nelimitată pentru creanțele societății² (alta decât un IMM care există de cel puțin trei ani), atunci când mai mult de jumătate din capitalul propriu așa cum reiese din contabilitatea societății a dispărut din cauza pierderilor acumulate.
 - Atunci când întreprinderea face obiectul unei proceduri colective de insolvență sau îndeplinește criteriile prevăzute în dreptul intern pentru ca o procedură colectivă de insolvență să fie deschisă la cererea creditorilor săi.
 - Atunci când întreprinderea a primit ajutor pentru salvare și nu a rambursat încă împrumutul sau nu a încetat garanția sau a primit ajutoare pentru restructurare și face încă obiectul unui plan de restructurare.
 - În cazul unei întreprinderi care nu este un IMM, atunci când, în ultimii doi ani: 1. raportul datoriei/capitaluri proprii al întreprinderii este mai mare de 7,5; și 2. capacitatea de acoperire a dobânzilor calculată pe baza EBITDA se situează sub valoarea 1,0.
- k) **data acordării ajutorului** - data la care dreptul legal de a primi ajutorul este conferit beneficiarului în conformitate cu regimul juridic național aplicabil, respectiv data semnării contractului de finanțare;
- l) **echivalent subvenție brută** - valoarea ajutorului în cazul în care acesta ar fi acordat sub formă de grant beneficiarului, înainte de orice deducere de impozit sau de orice altă taxă;
- m) **furnizor de ajutor de stat** – MFE - Ministerul Fondurilor Europene
- n) **administrator al schemei** - Ministerul Transporturilor, în calitate de Organism Intermediar de Transport al Programului Operațional Infrastructură Mare.
- o) **terminal intermodal/multimodal** – spațiu destinat activităților logistice în cadrul cărora se realizează transfer între mai multe moduri de transport, cum ar fi feroviar/rutier cu utilizarea inclusiv a unităților de transport intermodal;
- p) **intensitatea ajutorului** - înseamnă valoarea brută a ajutorului exprimată ca procent din costurile eligibile, înainte de deducerea impozitelor sau a altor taxe.

Secțiunea VI – Beneficiarii

Subsecțiunea VI. A – Beneficiarii investițiilor în infrastructura portuară

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

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

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

- companiile naționale care administrează infrastructura portuară definite conform legislației în vigoare.
 - alți administratori de infrastructură de transport naval, conform prevederilor Ordonanței 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare, cu modificările și completările ulterioare;
 - operatorii portuari privați,
 - autoritățile locale pentru porturile prioritizate de Master Planul General de Transport al României.
- Ministerul Transporturilor prin direcția de specialitate aferentă sectorului naval

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

Art. 9. Beneficiarii vor depune proiecte individual sau in parteneriat.

Subsecțiunea VI. B – Beneficiarii investițiilor în infrastructura locală intermodală / multimodală

Art. 10. (1) Potențialii beneficiari de ajutor de stat în cazul investițiilor în infrastructura locală intermodală/multimodală sunt: autoritățile locale sau regiile / serviciile care administrează terminalele intermodale/ multimodale situate în locațiile prioritizate³ de Master Planul General de Transport al României.

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

Art. 11. Beneficiarii, menționați la art. 10 (1), vor depune proiecte individual.

Secțiunea VII - Condiții de eligibilitate a beneficiarilor

Art.12. Pentru a primi finanțare în cadrul schemei, beneficiarii trebuie să fie eligibili conform Secțiunii VI din prezentul ordin și să îndeplinească următoarele condiții:

1. Să nu fie întreprinderi în dificultate;
2. Să nu facă obiectul unui ordin de recuperare emis în urma unei decizii anterioare a Comisiei Europene prin care un ajutor de care a beneficiat a fost declarat ilegal și incompatibil cu piața internă, cu excepția cazului în care acest ordin a fost executat sau ajutorul a fost rambursat, inclusiv dobânzile aferente;
3. Și-a îndeplinit obligațiile de plată a impozitelor, taxelor și contribuțiilor de asigurări sociale către bugetele componente ale bugetului general consolidat, și bugetului local în conformitate cu prevederile legale în vigoare în România;
4. Reprezentantul legal nu a suferit condamnări definitive din cauza unei conduite profesionale îndreptată împotriva legii, decizie formulată de o autoritate de judecată ce are forță de lucru judecat;
5. Nu a fost subiectul unei judecăți de tip lucru judecat pentru fraudă, corupție, implicarea în organizații criminale sau în alte activități ilegale, în detrimentul intereselor financiare ale Comunității Europene;
6. Reprezentatul legal al solicitantului nu este subiectul unui conflict de interese, astfel cum este definit în legislația națională;
7. Solicitantul demonstrează capacitate de implementare (tehnică și administrativă);
8. Solicitantul demonstrează capacitatea și asigurarea cofinanțării proiectului.

Secțiunea VIII - Condiții de eligibilitate a proiectelor

Art. 13. (1) Proiectul este implementat pe teritoriul României, în regiunile de dezvoltare: Vest, Nord-Vest, Nord-Est, Sud- Est, Sud, Sud-Vest, Centru.

³ Acestea nu au legătură cu porturile maritime și interioare.

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

(3) Infrastructura/terenurile pe care se vor construi/extinde/reabilita investițiile sunt puse la dispoziția proiectului.

(4) Activitățile derulate în cadrul proiectului trebuie să respecte legislația națională/comunitară și regulile în domeniul egalității de șanse, dezvoltării durabile, achizițiilor publice (inclusiv dacă sunt incluse activități care au fost demarate anterior depunerii proiectului), informării și publicității și ajutorului de stat.

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

(6) Ajutorul de stat se acordă dacă are un efect stimulat. În acest sens, beneficiarul trebuie să depună o cerere de ajutor înainte de demararea lucrărilor la proiectul respectiv și să demonstreze, prin documentația depusă, îndeplinirea unuia sau mai multora dintre următoarele criterii:

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

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

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

Secțiunea IX - Durata

Art. 14. Prezenta schemă intră în vigoare la data publicării ei în Monitorul Oficial al României și se aplică până la data de 31 decembrie 2020, cu posibilitatea prelungirii până la 31.12.2022, în condițiile respectării legislației naționale și europene în domeniul ajutorului de stat.

Ajutoarele în cadrul schemei se pot plăti până la data de 31.12.2023.

Secțiunea X - Bugetul schemei și numărul estimat de beneficiari

Secțiunea X. A - Bugetul schemei și numărul estimat de beneficiari pentru investițiile în infrastructura portuară

Art. 15. (1) Bugetul total estimat al schemei alocat pentru investițiile în infrastructura portuară este de 729.950.000 euro (echivalent în lei) și reprezintă fonduri europene nerambursabile asigurate prin Fondul de Coeziune (328.015.000 euro) și prin Fondul European de Dezvoltare Regională (292.442.500 euro) și fonduri de cofinanțare publică asigurate de la bugetul de stat / bugetul local (109.492.500 euro).

(2) Bugetul este defalcat pe ani astfel:

	Defalcare pe ani (Euro)
18	2.297.005
19	42.826.498
20	2.826.497
Total	9.950.000

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

(3) Derularea operațiunilor financiare determinate de utilizarea fondurilor prevăzute la alin.(1) se face în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență nr.40/2015 pentru gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020.

Art. 16. Numărul estimat de beneficiari de ajutor de stat pentru investițiile în infrastructura portuară în cadrul prezentei scheme este de 100.

Secțiunea X. B - Bugetul schemei și numărul estimat de beneficiari pentru investițiile în infrastructura locală intermodală/multimodală

Art. 17. (1) Bugetul total estimat alocat pentru investițiile în infrastructura locală intermodală/multimodală al schemei este de 40.000.000 euro (echivalent în lei) și reprezintă fonduri europene nerambursabile asigurate prin Fondul European de Dezvoltare Regională (34.000.000 euro) și fonduri de cofinanțare publică asigurate de la bugetul de stat / bugetul local (6.000.000 euro).

(2) Bugetul este defalcat pe ani astfel:

	Defalcare pe ani (Euro)
18	
19	.217.327
20	.782.673
total	.000.000

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

(3) Derularea operațiunilor financiare determinate de utilizarea fondurilor prevăzute la alin.(1) se face în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență nr.40/2015 pentru gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020.

Art. 18. Numărul estimat de beneficiari de ajutor de stat pentru investițiile în infrastructura locală intermodală/multimodală în cadrul prezentei scheme este de 4.

Secțiunea XI - Modalitatea de acordare a ajutorului de stat

Art. 19. Ajutorul de stat se acordă sub formă de alocări financiare nerambursabile din fonduri comunitare și naționale.

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

Subsecțiunea XII. A - Valoarea maximă a finanțării nerambursabile (intensitatea ajutorului de stat) pentru investițiile în infrastructura portuară

Art. 20. (1) În cadrul schemei, valoarea maximă a costurilor eligibile aferente unui proiect de investiții în porturi nu poate depăși:

- Pentru ajutoarele destinate unui porturi maritime: costuri eligibile de 130 de milioane EUR pe proiect sau 150 de milioane EUR pe proiect într-un port maritim inclus în planul de activitate al unui coridor al rețelei centrale (TEN-T CORE), astfel cum se menționează la articolul 47 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului;
- Pentru ajutoarele destinate unui porturi interioare (fluviale): costuri eligibile de 40 de milioane EUR pe proiect sau 50 milioane EUR pe proiect într-un port interior inclus în planul de activitate al unui coridor al rețelei centrale, conform Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului.

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

- 100% din costurile eligibile, când costurile eligibile totale ale proiectului nu depășesc 20 de milioane EUR;
- 90% din costurile eligibile, când costurile eligibile totale ale proiectului depășesc 20 de milioane EUR, dar nu depășesc 50 de milioane EUR;
- 70% din costurile eligibile, când costurile eligibile totale ale proiectului depășesc 50 de milioane EUR, dar nu depășesc 130 de milioane EUR;
- 70% din costurile eligibile, când costurile eligibile totale ale proiectului depășesc 50 de milioane EUR, dar nu depășesc 150 de milioane EUR pentru porturile maritime incluse în planul de activitate al unui coridor al rețelei centrale, astfel cum se menționează la articolul 47 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013.

(3) Intensitatea maximă a ajutoarelor pentru un proiect constând în construirea, înlocuirea sau modernizarea infrastructurii în porturi interioare, a celei de acces din zona portuară

(maritim/intern), sau pentru dragajul din zona portuară (maritim/intern) nu poate fi mai mare de 100% din costurile eligibile și nu pot fi depășite limitele precizate la alin. (1) .

- (4) Valoarea ajutorului de stat acordat nu poate depăși diferența dintre costurile eligibile și profitul din exploatare aferent investiției sau dragajului. Profitul din exploatare se deduce din costurile eligibile ex-ante prin analiza financiară a proiectului⁴, în conformitate cu Regulamentul și prevederile relevante din Ghidul solicitantului aferent Obiectivelor specifice 1.3-Creșterea gradului de utilizare a căilor navigabile și a porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală și 2.4 Creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin terminale intermodale și porturi.
- (5) Pentru ajutoarele de investiții în porturile maritime care nu depășesc 5 milioane EUR, respectiv 2 milioane EUR în cazul porturilor interioare (fluviale), valoarea maximă a ajutorului poate fi stabilită la 80% din costurile eligibile, dacă acest mod de calcul este preferabil aplicării dispozițiilor alin. (2), (3) și (4).
- (6) Diferența până la valoarea totală a proiectului se acoperă de către beneficiar, acesta trebuind să aducă o contribuție financiară la finanțarea costurilor eligibile, fie din resurse proprii, fie din surse atrase, sub o formă care să nu facă obiectul niciunui ajutor public.

Subsecțiunea XII. B - Valoarea maximă a finanțării nerambursabile (intensitatea ajutorului de stat) pentru investițiile locale în infrastructura intermodală / multimodală

- Art. 21. (1) În cadrul schemei, valoarea maximă a ajutorului individual acordat unui beneficiar în cazul investițiilor în infrastructura locală intermodală / multimodală, nu poate depăși 10.000.000 EUR pe proiect, iar costurile totale ale proiectului nu vor depăși 20 milioane euro.
- (2) Valoarea ajutorului nu trebuie să depășească diferența dintre costurile eligibile și profitul din exploatare aferent investiției. Profitul din exploatare se deduce din costurile eligibile ex ante, prin analiza financiară a proiectului⁵, în conformitate cu Regulamentul și prevederile relevante din Ghidul solicitantului aferent Obiectivelor specifice 1.3-Creșterea gradului de utilizare a căilor navigabile și a porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală și 2.4 Creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin terminale intermodale și porturi.
- (3) Diferența până la valoarea totală a proiectului se acoperă de către beneficiar, acesta trebuind să aducă o contribuție financiară la finanțarea costurilor eligibile, fie din resurse proprii, fie din surse atrase, sub o formă care să nu facă obiectul niciunui ajutor public.

Secțiunea XIII - Costuri eligibile

Subsecțiunea XIII.A Costurile eligibile pentru investițiile în infrastructura portuară, infrastructura de acces și dragaj

- Art. 22. (1) În cazul investițiilor în infrastructura portuară, infrastructura de acces și dragaj, costuri eligibile sunt costurile de investiție, inclusiv costurile de planificare pentru:
- (a) construirea sau modernizarea/dezvoltarea infrastructurii portuare maritime și interioare (fluvială),
 - (b) construirea sau modernizarea/dezvoltarea infrastructurii de acces în zona portuară maritimă și interioară (fluvială),
 - (c) activitățile de dragaj desfășurate în cursul unui an calendaristic.
- (2) În cazul investițiilor în porturi nu sunt eligibile costurile de investiție referitoare la activități care nu sunt legate de transporturi, inclusiv instalații de producție industrială care funcționează în perimetrul portului, birouri sau magazine, și nici costurile pentru suprastructuri.
- (3) Condițiile de eligibilitate de la alin (1) și (2) se cumulează cu cele specifice cuprinse în Ghidul solicitantului aferent Obiectivelor specifice 1.3-Creșterea gradului de utilizare a căilor

⁴ Deducerea ex-ante a profitului din exploatare din costurile eligibile se realizează pe baza unor estimări rezonabile, sau prin intermediul unui mecanism de recuperare;

⁵ Deducerea ex-ante a profitului din exploatare din costurile eligibile se realizează pe baza unor estimări rezonabile, sau prin intermediul unui mecanism de recuperare;

navigabile și a porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală și 2.4 Creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin terminale intermodale și porturi, fără a aduce atingere reglementărilor în materie de ajutor de stat.

Subsecțiunea XIII. B - Costurile eligibile pentru investițiile în infrastructura locală intermodală / multimodală

- Art. 23. (1) În cazul investițiilor în infrastructura locală intermodală / multimodală, costurile eligibile sunt costurile de investiții în active fixe corporale și necorporale privind construirea sau modernizarea / dezvoltarea terminalelor intermodale;
- (2) Condițiile de eligibilitate de la alin (1) se cumulează cu cele specifice cuprinse în Ghidul solicitantului aferent Obiectivelor specifice 1.3-Creșterea gradului de utilizare a căilor navigabile și a porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală și 2.4 Creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin terminale intermodale și porturi, fără a aduce atingere reglementărilor în materie de ajutor de stat.

Secțiunea XIV - Reguli privind utilizarea infrastructurii portuare și infrastructurii locale intermodale / multimodale

- Art. 24. (1) Orice contract de concesiune sau de alt tip de încredințare către o parte terță pentru construirea, modernizarea, exploatarea sau închirierea infrastructurii portuare și intermodale/multimodale care beneficiază de ajutor se atribuie în mod deschis, transparent și nediscriminatoriu, ținându-se seama în mod corespunzător de normele aplicabile în materie de achiziții publice, la data încredințării.
- (2) Durata contractelor de concesiune sau de alt tip de încredințare către o parte terță pentru închirierea sau exploatarea infrastructurii portuare și intermodale/multimodale care beneficiază de ajutor nu poate depăși perioada de care partea terță în cauză are nevoie, conform unor estimări rezonabile, pentru a-și recupera investițiile efectuate pentru exploatarea infrastructurii și pentru a obține o rentabilitate a capitalului investit, ținând seama de investițiile necesare pentru atingerea obiectivelor contractuale specifice.
- (3) Infrastructura care beneficiază de ajutor de stat trebuie să fie pusă la dispoziția utilizatorilor interesați în mod deschis, transparent și nediscriminatoriu.
- (4) Prețul perceput pentru utilizarea infrastructurii sau pentru vânzarea acesteia trebuie să corespundă prețului pieței.

Secțiunea XV - Reguli privind cumulul ajutoarelor de stat

Art. 25. Ajutoarele de stat acordate prin prezenta schema pentru un anumit proiect specific se pot cumula cu alte ajutoare de stat, cu respectarea prevederilor din Ghidul Solicitantului, atât timp cât nu se depășește nivelul maxim al intensității sau al pragului maxim al ajutorului ce poate fi acordat în baza acestei scheme.

Secțiunea XVI - Modalitatea de derulare a schemei

- Art. 26. (1) Administratorul schemei de ajutor de stat lansează cererea de propuneri de proiecte, verifică îndeplinirea condițiilor prevăzute de prezenta schema de ajutor de stat și a celor specificate în Ghidul solicitantului aferent Obiectivelor specifice 1.3-Creșterea gradului de utilizare a căilor navigabile și a porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală și 2.4 Creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin terminale intermodale și porturi și, în cazul în care constată că acestea sunt îndeplinite, semnează contractele de finanțare cu beneficiarii de ajutor de stat.
- (2) Procedura de implementare și derulare a schemei se desfășoară în conformitate cu prevederile Ghidului Solicitantului aferent Obiectivelor specifice 1.3-Creșterea gradului de utilizare a căilor navigabile și a porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală și 2.4 Creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin terminale intermodale și porturi.

- (3) Furnizorul va plăti ajutorul de stat ulterior semnării de către administratorul schemei a contractelor de finanțare cu beneficiarul respectiv.
- Art. 27. (1) Dacă se constată că beneficiarul nu a respectat condițiile de acordare prevăzute de prezenta schemă, furnizorul va proceda la sistarea / recuperarea, după caz, a ajutorului de stat în conformitate cu prevederile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat.
- (2) Ajutorul de stat care trebuie rambursat sau recuperat include și dobânda aferentă, datorată de la data plății acestuia până la data recuperării sau a rambursării integrale. Rata dobânzii aplicabile este cea stabilită potrivit prevederilor Regulamentului (UE) nr. 1589/2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

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

Art. 28. În vederea asigurării transparenței și a unui control eficient al ajutoarelor de stat, administratorul schemei aplică prevederile referitoare la procedura de informare și de avizare prevăzute în O.U.G. nr. 77/2014, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 29. După obținerea avizului Consiliului Concurenței, textul schemei, precum și actul normativ pentru aprobarea acesteia se publică integral pe pagina oficială de internet a Ministerului Transporturilor la adresa www.mt.ro și Ministerului Fondurilor Europene, la adresa www.fonduri-ue.ro.

Art. 30. Administratorul de ajutor de stat transmite Consiliului Concurenței un rezumat al informațiilor referitoare la prezenta schemă, în forma prevăzută la Anexa II a Regulamentului, în vederea înaintării la Comisia Europeană în maxim 20 de zile lucrătoare de la adoptarea schemei.

Art. 31. Beneficiarii sunt obligați să raporteze în conformitate cu prevederile Contractului de finanțare, stadiul realizării lucrărilor de investiții până la finalizarea proiectului, precum și să furnizeze alte informații suplimentare, la cererea furnizorului de ajutor de stat/administratorului schemei, prin transmiterea către acesta, a formularului de raportare prevăzut în anexă la Ghidul Solicitantului.

Art. 32. Raportarea și monitorizarea ajutoarelor de stat acordate în baza prezentei scheme se realizează în conformitate cu prevederile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/2006, respectiv ale Regulamentului privind procedurile de monitorizare a ajutoarelor de stat, pus în aplicare prin Ordinul Președintelui Consiliului Concurenței nr. 175, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 436 din data de 28.06.2007.

Art. 33.(1) Furnizorul de ajutor de stat/administratorul schemei sunt obligați să păstreze toate informațiile referitoare la ajutoarele acordate în cadrul acesteia (documentele justificative aferente ajutorului de stat acordat), pentru o perioadă de 10 ani începând de la data acordării ultimului ajutor, dar nu mai puțin de o perioadă care expiră după 5 ani de la închiderea oficială sau parțială a Programului Operațional Infrastructură Mare, pentru a demonstra că sunt respectate toate condițiile de exceptare prevăzute de Regulament.

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

Art. 34. Pe baza unei cereri scrise, administratorul/furnizorul va transmite Comisiei Europene, prin intermediul Consiliului Concurenței, în 20 de zile lucrătoare sau în termenul fixat în cerere, toate informațiile pe care Comisia Europeană le consideră necesare pentru evaluarea respectării condițiilor acestei scheme de ajutor de stat.

Art. 35. Furnizorul are obligația de a transmite Consiliului Concurenței, în formatul și în termenul prevăzut de Regulamentul privind procedurile de monitorizare a ajutoarelor de stat, toate datele și informațiile necesare pentru monitorizarea ajutoarelor de stat la nivel național.

- Art. 36. (1) Furnizorul sau, după caz, administratorul schemei de stat are obligația, conform prevederilor art. 29 din *Regulamentul privind Registrul ajutoarelor de stat*, pus în aplicare prin Ordinul Președintelui Consiliului Concurenței nr. 437/2016, de a încărca în Registrul electronic al ajutoarelor de stat acordate în România (RegAS) datele și informațiile referitoare la prezenta schemă de ajutor de stat într-un termen de maxim 5 (cinci) zile de la data intrării în vigoare a acesteia.
- (2) Contractele de finanțare, actele de acordare a ajutoarelor, plățile, obligațiile de recuperare a ajutoarelor și rambursarea efectivă a respectivelor obligații, aferente acestei măsuri, se vor încărca în RegAS în termen de maxim 7 (șapte) zile de la data semnării contractului / actului sau a publicării acestora în Monitorul Oficial al României, după caz, respectiv de la data instituirii plăților, a obligațiilor de recuperare sau a rambursării efective a respectivelor obligații.
- Art. 37. Administratorul schemei va asigura publicarea informațiilor pe site-ul Ministerului Transporturilor, conform art.9, alin. 1), lit.c din Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea art. 107 și 108 din tratat, privind fiecare ajutor individual acordat în cadrul schemei de ajutor de stat care depășește 500.000 euro.