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

Capitolul I. Introducere

Art. 1

(1) Prezenta schemă de ajutor de stat, bazată pe procedură de ofertare concurențială, 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 articolului 36 b din Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei Europene din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat, cu completările și modificările ulterioare [1], denumit în continuare Regulament.

(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[2].

(4) Schema de ajutor va contribui la atingerea obiectivului privind neutralitatea climatică, prevăzut în Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de stabilire a cadrului pentru atingerea neutralității climatice

[1] 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 piata internă în aplicarea articolelor 107 şi 108 din tratat şi a Regulamentului (UE) 2022/2473 de deciarare a anumitor categorii de ajutoare acordate întreprinderilor care îşi desfăşoară activitatea în producţia, prelucrarea şi comercializarea produselor pescăreşti şi de acvacultură ca fiind compatibile cu piata internă, în aplicarea articolelor 107 şi 108 din tratat.

[2] 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

și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 ("Legea europeană a climei"), referitor la asigurarea, până cel târziu în 2050, a unui echilibru la nivelul Uniunii între emisiile și absorbțiile de gaze cu efect de seră care sunt reglementate în dreptul Uniunii, astfel încât să se ajungă la zero emisii nete până la acea dată.

(5) Schema de ajutor aduce o contribuție la atingerea obiectivelor de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, așa cum este prevăzut în Regulamentului (UE) 2023/857 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 aprilie 2023 de modificare a Regulamentului (UE) 2018/842 privind reducerea anuală obligatorie a emisiilor de gaze cu efect de seră de către statele membre în perioada 2021-2030 în vederea unei contribuții la acțiunile climatice de respectare a angajamentelor asumate în temeiul Acordului de la Paris și a Regulamentului (UE) 2018/1.999, prin care au fost stabilite noi obiective de reducere a emisiilor pentru 2030.

(6) Suplimentar, schema de ajutor de stat contribuie la obiectivele stabilite prin Comunicarea Comisiei ”Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului” care prevede că transportul pe căile navigabile interioare și transportul maritim pe distanțe scurte ar trebui să crească cu 25% până în 2030 și cu 50% până în 2050.

(7) Pentru a atinge obiectivele stabilite în Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice 2021-2030, aprobat prin H.G. nr. 1.076/2021,și implicit ale Pactului Verde European de a atinge neutralitatea climatică până în 2050 este necesar un efort colectiv al tuturor sectoarelor economiei naționale, inclusiv al sectorului transporturilor.

(8) Dezvoltarea proiectelor de modernizare a flotei reprezintă o prioritate a Comisiei exprimată prin articolul 8 din Regulamentul (UE) Nr. 546/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 mai 2014 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 718/1999 al Consiliului privind politica capacității flotei Comunității cu scopul de a promova transportul pe căile navigabile interioare, care îndeamnă statele membre să ia măsuri în special pentru a încuraja adaptarea navelor la progresul tehnic în vederea îmbunătățirii condițiilor de muncă și a promovării cerințelor de siguranță.

(9) Totodată, în ceea ce privește transportul pe apă, ”Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă” afirmă că standardele privind emisiile de CO2 și de poluanți atmosferici, precum și normele privind achizițiile publice, precum cele din Directiva privind vehiculele ecologice, vor continua să fie principalele motoare politice ale tranziției europene către o mobilitate cu emisii zero, iar prin creșterea ofertei de nave cu emisii reduse, mobilitatea durabilă va deveni mai accesibilă pentru toți.

(10) Transportul este responsabil pentru un sfert din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră, camioanele și alte vehicule grele reprezentând 26%, astfel este necesară o transformare semnificativă a sectorului transporturilor rutiere către vehicule cu emisii zero, în vederea atingerii țintelor stabilite la nivelul Uniunii Europene de cel puțin 80.000 de camioane cu emisii zero până în 2030 și o majoritate de camioane cu zero emisii până în 2050.

(11) Conform raportului CE „Electrificarea sistemului de transport”, căile ferate europene s-au angajat să reducă emisiile totale de CO2 cu 30% până în 2030 față de 1990, în ciuda transferului modal preconizat în conformitate cu obiectivele Cartei albe. Astfel, pentru atingerea acestei ținte este imperios necesară înlocuirea motoarelor diesel ale locomotivelor cu alternative eficiente, cu zero emisii.

(12) Actualizarea Directivei privind energia din surse regenerabile (RED III) a ridicat obiectivul privind energia din surse regenerabile pentru 2030 la 42,5 %. Obiectivele generale ale revizuirii Directivei sunt de a promova o mai bună integrare a sistemului energetic și de a contribui la obiectivele climatice și de mediu, inclusiv protecția biodiversității, abordând astfel preocupările inter generaționale asociate încălzirii globale. În sectorul transporturilor, se stabilește un obiectiv de 29% pentru ponderea energiei regenerabile până în 2030 sau o reducere de 14,5% a emisiilor de gaze cu efect de seră prin creșterea consumului de biocombustibili avansați și de combustibili regenerabili non-biologici, cum ar fi hidrogenul.

(13) 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 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 și modernizarea vehiculelor (feroviar, 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 CO2 prin eficiență energetică și noi tehnologii în transporturi, conform prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 60/2022 privind stabilirea cadrului instituțional și financiar de implementare și gestionare a fondurilor alocate României prin Fondul pentru modernizare, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, 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 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.

(3) În cadrul prezentei scheme nu se acordă sprijin financiar pentru sectoarele și domeniile excluse prin Regulament.

(4) În cadrul prezentei scheme nu se acordă ajutoare întreprinderilor care se află în dificultate, astfel cum sunt definite la art. 2 pct. 18 din Regulament.

Capitolul 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 și modernizării vehiculelor pentru transportul feroviar, maritim și pe căi navigabile interioare modernizării vehiculelor, 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 Planului National Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice 2021 - 2030 (PNIESC).

Capitolul III Necesitatea implementării schemei

Art. 4

Implementarea prezentei scheme va contribui la realizarea următoarelor obiective:

a) reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră ("GES") generate de arderea combustibililor fosili prin înlocuirea motoarelor cu combustie internă cu alternative nepoluante sau cu emisii zero, ca urmare a implementării investiției de către beneficiari;
b) implementarea Programului-cheie 9: Eficiență energetică în transporturi - reducerea emisiilor de CO2 prin eficiență energetică și noi tehnologii în transporturi stabilit în OUG 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;
c) o economie mai eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor, mai ecologică și mai competitivă, conducând la dezvoltarea durabilă, care se bazează, printre altele, pe un nivel înalt de protecție și pe îmbunătățirea calității mediului.
d) reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră prin înlocuirea motoarelor cu un grad ridicat de poluare, ca rezultat al investițiilor în alternative nepoluante sau cu emisii zero, contribuind la obiectivele Pactului verde european ca strategie de creștere sustenabilă a Europei și combaterea schimbărilor climatice în concordanță cu angajamentele Uniunii de a pune în aplicare Acordul de la Paris și obiectivele de dezvoltare durabilă ale ONU;
e) atingerea obiectivului privind neutralitatea climatică, prevăzut în Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de stabilire a cadrului pentru atingerea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 ("Legea europeană a climei"), referitor la asigurarea, până cel târziu în 2050, a unui echilibru la nivelul Uniunii între emisiile și absorbțiile de gaze cu efect de seră care sunt reglementate în dreptul Uniunii, astfel încât să se ajungă la zero emisii nete până la acea dată;
f) atingerea obiectivelor stabilite prin Comunicarea Comisiei "Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului"
g) atingerea țintei de reducere a emisiilor din operarea transportului feroviar cu 30% până în 2030 raportat la nivelul din 1990.
h) decarbonizarea transportului rutier și la atingerea obiectivului de 80.000 de vehicule grele electrice până în 2030 la nivelul Uniunii Europene și reducerea emisiilor din transporturi până în 2050 cu 90% în raport la anul 1990, în conformitate cu pachetul Fit for 55.

Capitolul IV. Domeniul de aplicare
Art. 5

(1) Schema de ajutor de stat se adresează operatorilor de transport rutier, feroviar, 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, maritim și pe căi navigabile interioare, înaintea demarării lucrărilor, conform cerințelor din prezenta schemă de ajutor de stat și din Ghidul Solicitantului.

(2) Prezenta schemă bazată pe procedură de ofertare concurențială se aplică pentru achiziția sau modernizarea, după caz, a vehiculelor, astfel încât să se califice ca vehicule nepoluante sau vehicule cu emisii zero, aflate în operare, de cel puțin un an, dovedit cu documente justificative conform Ghidului Solicitantului.

(3) Fiecare cerere de finanțare va cuprinde în mod obligatoriu una din următoarele acțiuni:

a) achiziția de vehicule electrice cu baterie pentru transportul rutier astfel încât să se califice ca vehicule cu emisii zero;

b) modernizarea vehiculelor pentru maritim și pe căi navigabile interioare, astfel încât să se califice ca vehicule nepoluante (BAT);

c) modernizarea vehiculelor pentru transportul feroviar, maritim și pe căi navigabile interioare, astfel încât să se califice ca vehicule cu emisii zero.

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

Capitolul 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 solicitanți 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 navigaţie 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 navigaţie interioară pentru transportul de pasageri care are un motor hibrid sau cu dublă alimentare ce utilizează în timpul funcţionării normale energie obţinută în proporţie de cel puţin 50 % din combustibili cu zero emisii directe (la ţeava de evacuare) de CO_2 sau energie electrică de la priză;

— o navă de navigație interioară pentru transportul de marfă care are emisii directe (la ţeava de evacuare) de CO_2/tonă-kilometru (g CO_2/tkm), calculate (sau estimate, în cazul navelor noi) cu ajutorul indicelui privind eficiența energetică în exploatare (EEOI) al Organizației Maritime Internaţionale, care sunt cu 50 % mai mici decât valoarea medie de referință a emisiilor de CO_2stabilită 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_2 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_2 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 trans portate în prezent pe cale terestră către transportul pe mare și care are emisii directe (la țeava de evacuare) de CO_2 , calculate cu ajutorul indicelui privind eficiența energetică în exploatare (EEDI), cu 50 % mai mici decât valoarea medie de referință a emisiilor de CO_2 determinată pentru vehiculele grele (subgrupa de vehicule 5-LH) în conformitate cu articolul 11 din Regulamentul (UE) 2019/1242;

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_2;

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_2;

iv. în ceea ce privește materialul rulant feroviar: materialul rulant care are zero emisii directe (la țeava de evacuare) de CO_2;

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 fără încărcătură mai mare de 3,5 tone;

g) costuri eligibile - pentru investițiile care constau în achiziția de vehicule pentru transportul rutier, astfel încât să se încadreze în vehicule cu zero emisii, 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 sunt prezentate în anexa II la prezenta schemă;

g[1]) 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;

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 stimulativ - 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;

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

l)studiu de fezabilitate - documentația tehnico-economică, realizată în conformitate cu prevederile HG 907/2016, prin care proiectantul, fără a se limita la datele și informațiile cuprinse în nota conceptuală şi în tema de proiectare şi, după caz, în studiul de prefezabilitate, analizează, fundamentează şi propune minimum două scenarii/opțiuni tehnico-economice diferite, recomandând, justificat și documentat, scenariul/opțiunea tehnico-economic(ă) optim(ă) pentru realizarea obiectivului de investiții;

m) „întreprindere în dificultate" înseamnă o întreprindere care se află în cel puţin una din situaţiile următoare:

- În cazul unei societăţi comerciale cu răspundere limitată, alta decât un IMM care există de mai puţin de 3 ani, atunci când mai mult de jumătate din capitalul său social subscris a dispărut din cauza pierderilor acumulate. Această situaţie survine atunci când deducerea pierderilor acumulate din rezerve (și din toate celelalte elemente considerate în general ca făcând parte din fondurile proprii ale societăţii) conduce la un rezultat negativ care depășește jumătate din capitalul social subscris. În sensul acestei dispoziţii, „societate cu răspundere limitată" se referă în special la tipurile de societăţi comerciale menţionate 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 societăţi comerciale în care cel puţin unii dintre asociaţi au răspundere nelimitată pentru creanțele societăţii, alta decât un IMM care există de mai puţin de 3 ani, atunci când mai mult de jumătate din capitalul propriu așa cum reiese din contabilitatea societăţii a dispărut din cauza pierderilor acumulate. În sensul prezentei dispoziţii, „o societate comercială în care cel puţin unii dintre asociaţi au răspundere nelimitată pentru creanțele societăţii" se referă în special la acele tipuri de societăţi menţionate 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 datorii/capitaluri proprii al întreprinderii este mai mic de 7,5; și

2. capacitatea de acoperire a dobânzilor calculată pe baza EBITDA se situează sub valoarea 1,0.

n) „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;

o) „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.

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

Capitolul Vl. Beneficiarii

Art. 7

(1) Potențialii beneficiari pot fi operatorii de transport rutier, feroviar, maritim și pe căi navigabile interioare deja existenți– 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 plăti 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 unei proceduri de ofertare concurențială.

Art. 8

(1) Potențialii beneficiari pot depune unul sau mai multe proiecte individuale, în limita sumei 15 milioane euro pe întreprindere.

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-beneficiu, care să conțină și costul reducerii emisiilor de CO_2 conform anexa III.

Art. 10

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

a) împotriva lor nu au fost emise decizii de recuperare a unui ajutor de stat sau în cazul în care asemenea decizii au fost emise, acestea au fost executate conform prevederilor legale în vigoare;

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) demonstrează capacitate tehnică și financiară pentru susținerea activităților proiectului;

e) și-au îndeplinit obligațiile de plată a impozitelor, taxelor și contribuțiilor de asigurări sociale către bugetele componente ale bugetului general consolidat;

f) 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. 367din 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 şi 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 şi exploatarea persoanelor vulnerabile (art. 209-217 din Legea nr. 286/2009) și frauda, în sensul articolului 1 din Convenția privind protejarea intereselor financiare ale Comunităților Europene din 27 noiembrie 1995;

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

(2) Beneficiarul îndeplinește și alte condiții specificate în Ghidul solicitantului, care nu aduc atingere prevederilor prezentei scheme de ajutor de stat.

Capitolul VII Condiții generale de eligibilitate a proiectelor

Art. 11

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

a) Proiectul este implementat pe teritoriul României;

b) Proiectul trebuie să vizeze fie achiziția de vehicule pentru transportul rutier 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 stimulativ" conform prevederilor art. 6 din Regulament.

e) Proiectul prezintă un studiu de fezabilitate, întocmit conform prevederilor HG 907/2016, care fundamentează și propune minimum două scenarii/opțiuni tehnico-economice diferite, recomandând, justificat și documentat, scenariul/opțiunea tehnico-economic(ă) optim(ă) pentru realizarea obiectivului de investiții

Studiul de fezabilitate se realizează și se semnează de elaborator/i, care își însușesc și asumă datele și soluțiile propuse, în conformitate cu prevederile HG 907/2016.

f) Proiectul respectă reglementările naționale și comunitare 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 fondurilor europene;

g) Bugetul proiectului respectă indicațiile privind încadrarea în categoriile de cheltuieli eligibile finanțate prin prezenta schemă;

h) Componentele/echipamentele pentru care se solicită finanțare sunt noi/de generație nouă și respectă prețul de echilibru al pieței pentru categoria respectivă de componentă/echipament, la momentul solicitării finanțării;

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

j) Durata de implementare a proiectului nu depășește data de 30.12.2029;

k) Valoarea ajutorului de stat solicitat nu depășește 15 milioane EUR pe întreprindere (echivalent în lei la cursul InforEuro din luna anterioară deschiderii procedurii de ofertare concurențială).

(2) Proiectul îndeplinește, pe lângă condițiile menționate la alin. (1), și condițiile specificate în Ghidul solicitantului, care nu aduc atingere prevederilor în materie de ajutor de stat.

(3) Sunt eligibile proiectele care se încadrează fie în submăsura 1, fie în submăsura 2, după cum urmează:

Submăsura 1

- achiziția vehiculelor grele de marfă, respectiv o dubită sau un camion, 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, maritim și pe căi navigabile interioare pentru a se califica drept vehicule nepoluante sau vehicule cu emisii zero

Capitolul VIII 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 30.06.2029.

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

Capitolul IX Bugetul schemei și numărul estimat de beneficiari

Art. 13

(1) Bugetul alocat schemei este echivalentul în lei la cursul InforEuro din luna anterioară deschiderii procedurii de ofertare concurențială, al sumei de 300.000.000 euro și reprezintă sume nerambursabile din *Fondul pentru modernizare si 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 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.

Art. 14

Din perspectiva bugetului alocat, numărul minim estimat de beneficiari de ajutor de stat în cadrul prezentei scheme bazate pe procedură de ofertare concurențială este de aproximativ 20.

Capitolul X Modalitatea de acordare a ajutorului de stat

Art. 15

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

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

Art. 16

(1) Valoarea ajutorului de stat solicitat nu poate depăși 15.000.000 euro pe beneficiar.

(2) Pentru **submăsura 1** 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, iar pentru **submăsura 2** intensitatea maximă a ajutorului de stat acordat prin prezenta schemă este de maxim 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, fiind 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) 90% din totalul criteriilor de selecție utilizate pentru clasificarea solicitărilor și, în cele din urmă, pentru alocarea ajutorului în cadrul sesiunii concurențiale aferente ambelor submăsuri se definesc în termeni de ajutor pe gCO_2 economisit, calculat în funcție de performanța de transport (tone pe km sau pasager pe km).

e) 10% din totalul criteriilor de selecție utilizate pentru clasificarea solicitărilor și, în cele din urmă, pentru alocarea ajutorului în cadrul sesiunii concurențiale aferente ambelor submăsuri se definesc pentru utilizarea energiei regenerabile pentru încărcarea vehiculelor.

f) punctajul general obținut în conformitate lit.d) și e) la schema de ajutor de stat va duce la ordonarea descrescătoare a aplicaților în cadrul acestei scheme.

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.

(3) 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 public.

Cheltuielile neeligibile vor fi suportate integral de către beneficiar.

Capitolul XII Cheltuielile eligibile

Art. 18

(1) Prevederile prezentului capitol sunt în concordanță cu dispozițiile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 60/2022 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 costurile de investiții în achiziția sau modernizarea, după caz, a vehiculelor pentru transportul rutier, feroviar, maritim și pe căi navigabile interioare pentru a se califica drept vehicule nepoluante sau vehicule cu emisii zero. Costurile legate de TVA nu sunt eligibile.

(3) 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.

Capitolul XIII Efectul stimulativ

Art. 19

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

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

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

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 XIV Reguli privind cumulul 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.

(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 răspunere, din care să reiasă dacă a mai beneficiat de ajutoare de stat sau ajutoare de minimis pentru aceleasi cheltuieli eligibile.

Capitolul XV Modalitatea de derulare a schemei de ajutor de stat

Art. 21

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

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

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

(4) Perioada de depunere a propunerilor de proiecte pentru achiziția sau modernizarea, după caz, a vehiculelor pentru transportul rutier, feroviar, maritim și pe căi navigabile interioare pentru a se califica drept vehicule nepoluante sau vehicule cu emisii zero în cadrul procedurii de ofertare concurențială va fi anunțată pe pagina oficială de internet a furnizorului ajutorului de stat.

(5) Pentru a beneficia de prevederile prezentei scheme solicitanții vor trasmite Furnizorului ajutorului de stat solicitarea de sprijin, anexele acesteia 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 anexă I la prezenta schemă de ajutor. Furnizorul ordonează ofertele conforme în funcție de punctajele finale obținute și le va înscrise pe lista pentru finanțare începând de la cele cu punctajul cel mai mare, până la acoperirea bugetului alocat pentru fiecare sesiune de ofertare concurențială. Furnizorul ajutorului de stat semnează contracte de finanțare cu beneficiarii de ajutor de stat declarați câștigători în urma procedurilor de ofertare concurențială.

Capitolul XVI Reguli privind recuperarea/stoparea acordării ajutoarelor de stat

Art. 22

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

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

(3) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii va lua toate măsurile necesare pentru recuperarea sumelor alocate beneficiarului, în conformitate cu prevederile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 77/2014 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[3].

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

Art. 23

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

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

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 transmite Consiliului Concurenței 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

ANEXA I

Formula de calcul aferentă 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

Submăsura 1 achiziția de vehicule cu emisii zero pentru transportul rutier

Criteriul 1:

Prețul cel mai mic solicitat pe gCO2 economisit, calculat în funcție de performanța de transport (tkm).

Se urmărește ca subvenția publică oferită per gCO_2 economisit să fie cea mai joasă și să se evite supracompensarea.

Se va verifica existenta a trei oferte conforme (conțin toate elementele pentru care s-a solicitat ofertare) cu respectarea confidențialității privind datele comerciale, precum și procesul verbal de adjudecare al ofertei câștigătoare.

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

Prețul cel mai mic (Euro/gCO_2) - 90 pct

Prețul cel mai mare (Euro/ gCO_2) - 0 pct

Valorile intermediare ale ajutorului de stat solicitat (Euro/ gCO_2) se calculează conform ecuației dreptei: ax + b = y,

Pentru a determina coeficienții a și b ai ecuației dreptei ax+b=y, putem folosi două punte cunoscute ale dreptei, astfel:

1. (xmax, 0)

2. (xmin, 90)

Unde: xmax este prețul cel mai mare solicitat pe gCO_2 economisit

xmin este prețul cel mai mic solicitat pe gCO_2 economisit

Se consideră xmin = A, xmax = B, astfel punctele devin 1. (B, 0), 2. (A, 90), rezultând două ecuații:

1. aB + b= 0

2. aA +b= 90

Pasul 1: b= -aB

Pasul 2: înlocuirea lui b în a doua ecuație

aA – aB = 90

a(A-B)=90, a=90/A-B

Pasul 3: determinarea lui b

b= -aB

b= -90/(A-B) *B

b= 90B/A-B

Astfel ecuația devine y= 90/ (A-B)*x – 90B/A-B

Pentru a calcula y în funcție de prețul per gCO2 economisit solicitat x, utilizăm ecuația marcată cu roșu.

Astfel dacă avem prețul per gCO_2 economisit min și maxim (A și B) putem calcula punctajul obținut pentru orice valoare x.

Criteriul 2:

10% din totalul criteriilor de selecție utilizate pentru clasificarea solicitărilor și, în cele din urmă, pentru alocarea ajutorului în cadrul sesiunii concurențiale aferente ambelor submăsuri se definesc pentru utilizarea energiei regenerabile pentru încărcarea vehiculelor.

În cazul în care nu se va utiliza energie regenerabilă pentru încărcarea vehiculelor, nu se va acorda punctajul de 10 puncte.

Pentru criteriul 2 nu se acordă punctaj intermediar.

Notă: acordarea punctajului final va fi posibilă numai după închiderea sesiunii de depunere a cererilor de finanțare.

În urma evaluării tuturor criteriilor de selecție, solicitarea de sprijin va primi un punctaj între 0 și maximum 100 de puncte.

Conform criteriului 1 - prețul cel mai mic solicitat pe gCO_2 economisit (90 puncte) și criteriului 2 – utilizarea energiei regenerabile pentru încărcarea vehiculelor achiziționate (10 puncte), vor obține un punctaj maxim (100 puncte).

Pentru proiectele admise, punctajele pentru cele două criterii se însumează pentru a stabili lista finală a punctajelor obținute. Ulterior, ofertele 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.

Submăsura 2 modernizarea vehiculelor pentru transportul feroviar pentru a se califica drept vehicule cu emisii zero

Se va folosi formula de calcul menționată la *Submăsura 1* achiziția de vehicule cu emisii zero pentru transportul rutier.

În urma evaluării tuturor criteriilor de selecție, solicitarea de sprijin va primi un punctaj între 0 și maximum 100 de puncte.

Conform criteriului 1 - prețul cel mai mic solicitat pe gCO_2 economisit (90 puncte) și criteriului 2 – utilizarea energiei regenerabile pentru încărcarea vehiculelor modernizate (10 puncte), vor obține un punctaj maxim (100 puncte).

Pentru proiectele admise, punctajele pentru cele două criterii se însumează pentru a stabili lista finală a punctajelor obținute. Ulterior, ofertele 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.

Submăsura 2 modernizarea vehiculelor pentru transportul maritim și pe căi navigabile interioare pentru a se califica drept vehicule nepoluante (BAT)

Criteriul 1:

Prețul cel mai mic solicitat pe gCO2 economisit, calculat în funcție de performanța de transport (tkm sau pkm).

Se urmărește ca subvenția publică oferită per gCO_2 economisit să fie cea mai joasă și să se evite supracompensarea.

Se va verifica existenta a trei oferte conforme (conțin toate elementele pentru care s-a solicitat ofertare) cu respectarea confidențialității privind datele comerciale, precum și procesul verbal de adjudecare al ofertei câștigătoare.

Prețul cel mai mic (Euro/gCO_2) - 72 pct

Prețul cel mai mare (Euro/ gCO_2) - 0 pct

Valorile intermediare ale ajutorului de stat solicitat (Euro/ gCO_2) se calculează conform ecuației dreptei: ax + b = y,

Pentru a determina coeficienții a și b ai ecuației dreptei ax+b=y, putem folosi două punte cunoscute ale dreptei, astfel:

1. (xmax, 0)

2. (xmin, 72)

Unde: xmax este prețul cel mai mare solicitat pe gCO_2 economisit

xmin este prețul cel mai mic solicitat pek gCO_2 economisit

Se consideră xmin = A, xmax = B, astfel punctele devin 1. (B, 0), 2. (A, 72), rezultând două ecuații:

1. aB + b= 0

2. aA +b= 72

Pasul 1: b= -aB

Pasul 2: înlocuirea lui b în a doua ecuație

aA – aB = 72

a(A-B)=72, a=72/A-B

Pasul 3: determinarea lui b

b= -aB

b= -72/(A-B) *B

b= 72B/A-B

Astfel ecuația devine y= 72/ (A-B)*x – 72B/A-B

Pentru a calcula y în funcție de prețul per gCO2 economisit solicitat x, utilizăm ecuația marcată cu roșu.

Astfel dacă avem prețul per gCO_2 economisit min și maxim (A și B) putem calcula punctajul obținut pentru orice valoare x.

Criteriul 2:

10% din totalul criteriilor de selecție utilizate pentru clasificarea solicitărilor și, în cele din urmă, pentru alocarea ajutorului în cadrul sesiunii concurențiale aferente ambelor submăsuri se definesc pentru utilizarea energiei regenerabile pentru încărcarea vehiculelor.

În cazul în care nu se va utiliza energie regenerabilă pentru încărcarea vehiculelor, nu se va acorda punctajul de 8 puncte.

Pentru criteriul 2 nu se acordă punctaj intermediar.

Notă: acordarea punctajului final va fi posibilă numai după închiderea sesiunii de depunere a cererilor de finanțare.

În urma evaluării tuturor criteriilor de selecție, solicitarea de sprijin va primi un punctaj între 0 și maximum 80 de puncte.

Conform criteriului 1 - prețul cel mai mic solicitat pe gCO_2 economisit (72 puncte) și criteriului 2 – utilizarea energiei regenerabile pentru încărcarea vehiculelor achiziționate (8 puncte), vor obține un punctaj maxim (80 puncte).

Pentru proiectele admise, punctajele pentru cele două criterii se însumează pentru a stabili lista finală a punctajelor obținute. Ulterior, ofertele 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.

ANEXA II

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

CATEGORIA și TIPUL DE VEHICUL	GAMA DE GREUTATE	PREȚ DE ACHIZIȚIE DE BAZĂ VEHICUL DIESEL FĂRĂ TVA*
N2 Camionetă/camionetă ușoară	Peste 3,5 t până la aproximativ 5 t	80.000 Euro
N2 Furgonetă/camion ușor	c. 5,5t până la 8,5t	118.000 Euro
N2 și N3 Camion	peste 8,5 t până la 16 t	125.000 Euro
N3 Camion rigid	peste 16t până la 20t	300.000 Euro
N3 Camion articulat	peste 16t până la 19t	290.000 Euro
N3 Autocamion rigid/articulat	peste 19t până la 46t	320.000 Euro

Tabel 1. Prețurile de achiziție de referință ale vehiculelor pe motorinei (fără TVA) și categoriile de vehicule pentru calcularea subvențiilor

**prețul de achiziție de bază pentru un vehicul diesel poate suferi modificări până la data aprobării schemei de ajutor*

Pentru vehiculele electrice din intervalele de greutate stabilite mai sus, diferența de preț este diferența dintre prețul de referință al vehiculelor pe motorină din tabelul nr. 1 și prețul de achiziție (fără TVA și reduceri) din factura de achiziție a vehiculului cu emisii zero care urmează să fie furnizată de solicitant în cadrul procesului de .

Acest calcul poate fi rezumat astfel:

Diferența de preț = (prețul de achiziție al vehiculului cu zero emisii) - (costul de referință al unui HGV diesel echivalent)

unde prețul de achiziție al vehiculului cu zero emisii și costul de referință al HGV diesel echivalent nu includ TVA sau alte deduceri suplimentare.

ANEXA III

Factori de emisie pentru transport

Tip vehicul	Consum energie (MJ/veh-km)	Emisii la țeavă (gCO2e/veh-km)	Consum energie (MJ/tona-km)	Emisii la țeavă (gCO2e/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
Medie Camion Diesel	8.53	604	1.09	77
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 gCO2e / kg comb fosil

Costul reducerii emisiilor = EUR/gCO_2 (costul total al investiției împărțit la reducerea medie anuală estimată a GES furnizată de investiție), inclusiv scenariul de referință și ipotezele care stau la baza estimării.

Factorul mediu ponderat național de emisie de CO2 pentru sursele fosile (0,6119 tone CO2/MWh)