



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 185 (XXIX) — Nr. 844

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Miercuri, 25 octombrie 2017

SUMAR

<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>
DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE	
Decizia nr. 516 din 6 iulie 2017 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 342 din Codul de procedură penală	2–4
ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE	
1.493. — Ordin al ministrului transporturilor privind aprobarea Schemei de ajutor de stat pentru realizarea de investiții în infrastructura aeroportuară, aferentă Programului operațional Infrastructură mare (POIM 2014—2020), axa prioritară 2 — Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient, obiectivul specific 2.3 — Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor	5–9
1.532. — Ordin al ministrului transporturilor privind aprobarea Schemei 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 — Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient, obiectivul specific 2.4 — Creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin terminale intermodale și porturi	10–16

DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

DECIZIA Nr. 516

din 6 iulie 2017

referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 342 din Codul de procedură penală

Valer Dorneanu	— președinte
Marian Enache	— judecător
Petre Lăzăroiu	— judecător
Mircea Ștefan Minea	— judecător
Daniel Marius Morar	— judecător
Mona-Maria Pivniceru	— judecător
Livia Doina Stanciu	— judecător
Simona-Maya Teodoroiu	— judecător
Varga Attila	— judecător
Mihaela Ionescu	— magistrat-asistent

Cu participarea reprezentantului Ministerului Public, procuror
Marinela Mincă.

1. Pe rol se află soluținarea excepției de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 342, art. 344 și art. 346 din Codul de procedură penală, excepție ridicată de Adrian Nicolae Ristea în Dosarul nr. 1.556/270/2016/a1 al Judecătoriai Onești și care formează obiectul Dosarului Curții Constituționale nr. 1.836D/2016.

2. La apelul nominal lipsește autorul excepției, față de care procedura de citare este legal îndeplinită.

3. Cauza fiind în stare de judecată, președintele acordă cuvântul reprezentantului Ministerului Public, care solicită respingerea, ca neîntemeiată, a excepției de neconstituționalitate, având în vedere opțiunea legiuitorului ca, în etapa camerei preliminare a procesului penal, să se verifice exclusiv legalitatea administrării probelor de către organele de urmărire penală, iar nu temeinicia acestora. Arată că demersurile solicitate de către autorul excepției țin exclusiv de faza cercetării judecătorești, așa încât, în această fază procesuală, autorul excepției are posibilitatea să solicite verificarea temeiniciei, oportunității, caracterului complet ori incomplet al probatoriului administrat.

CURTEA,

având în vedere actele și lucrările dosarului, constată următoarele:

4. Prin Încheierea din 19 septembrie 2016, pronunțată în Dosarul nr. 1.556/270/2016/a1, **Judecătoria Onești a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 342, art. 344 și art. 346 din Codul de procedură penală**. Excepția a fost ridicată de Adrian Nicolae Ristea cu ocazia verificării legalității sesizării instanței, a administrării probelor și a efectuării actelor de urmărire penală în Dosarul nr. 1.446/P/2014 al Parchetului de pe lângă Judecătoria Onești.

5. În **motivarea excepției de neconstituționalitate**, autorul face referire la obiectul procedurii de cameră preliminară, susținând, în esență, că această fază procesuală este pur formală, de vreme ce judecătorul nu verifică legalitatea probatoriilor din perspectiva caracterului complet al urmăririi penale, în acord cu art. 327 din Codul de procedură penală. Susține că judecătorul de cameră preliminară verifică rechizitoriul și urmărirea penală doar din punctul de vedere al legalității acestora, orice alte aspecte invocate de către inculpat cu privire la administrarea probelor sau cu privire la desfășurarea urmăririi penale fiind apreciate drept chestiuni ce țin de fondul cauzei. Invocă situația de fapt din dosarul de fond și arată că, în speță, ar exista o situație de caz fortuit sau forță majoră, sens în care era necesar a se efectua o expertiză tehnică menită să stabilească circumstanțele în care a avut loc accidentul de muncă, expertiză care ar fi dus la lămurirea completă a cauzei și ar fi avut un deznodământ esențial în ceea ce privește finalizarea urmăririi penale. Or, în condițiile în care,

în procedura de cameră preliminară, nu sunt analizate aceste aspecte, fiind considerate chestiuni ce țin de fondul cauzei, și nu de legalitatea urmăririi penale, și se dispune începerea judecătii, instanța de judecată se substituie procurorului și efectuează acte ce țin de urmărirea penală. Invocă o serie de drepturi procesuale al căror exercițiu este inerent fazei de urmărire penală, fără a avea legătură cu obiectul camerei preliminare.

6. **Judecătoria Onești** apreciază că textele de lege criticate respectă dispozițiile constituționale invocate. Reține că instanța de judecată, pe parcursul cercetării judecătorești, are competența de a aprecia asupra suficienței materialului probator administrat în timpul urmăririi penale, putând să dispună administrarea de probe noi, care să clarifice aspectele legate de faptă și contribuția inculpatului la comiterea ei. Așadar, pe parcursul cercetării judecătorești, instanța de judecată are posibilitatea de a aprecia cu privire la necesitatea administrării unei expertize tehnice și, în funcție de celelalte probe existente la dosarul cauzei, să constate incidența cazului fortuit sau de forță majoră, aspecte de natură să se reflecte în soluția ce urmează a fi dispusă.

7. Potrivit prevederilor art. 30 alin. (1) din Legea nr. 47/1992, încheierea de sesizare a fost comunicată președinților celor două Camere ale Parlamentului, Guvernului și Avocatului Poporului, pentru a-și exprima punctele de vedere asupra excepției de neconstituționalitate invocate.

8. **Guvernul** consideră că excepția de neconstituționalitate este, în principal, inadmisibilă și, în subsidiar, neîntemeiată. În motivarea soluției de inadmisibilitate, arată că autorul excepției critică normele procesuale penale pentru ceea ce nu conțin, astfel încât, în speță, nu sunt formulate veritabile critici de neconstituționalitate. În plus, observă că autorul excepției s-a mărginit să enumere o serie de dispoziții convenționale și constituționale, fără a arăta, în concret, în ce constă contradicția dintre acestea și norma legală criticată. În susținerea soluției de respingere a excepției de neconstituționalitate ca neîntemeiată, reține că obiectul camerei preliminare îl constituie verificarea, după trimiterea în judecată, a competenței și a legalității sesizării instanței, precum și verificarea legalității administrării probelor și a efectuării actelor de către organele de urmărire penală. Arată că judecătorul de cameră preliminară nu se pronunță asupra vinovăției inculpatului sau asupra temeiniciei materialului probator ori a rechizitoriului, acestea urmând a fi discutate în faza de judecată, cu toate garanțiile unui proces echitabil, în acord cu art. 6 din Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale. Reține că procedura de cameră preliminară are caracter autonom, prealabil fazei de judecată, permite o evaluare într-un termen scurt și cu caracter definitiv a actelor de urmărire penală, iar judecătorul care exercită funcția de verificare a legalității trimiterii în judecată și a urmăririi penale și care decide începerea judecătii va exercita, în continuare, în aceeași cauză, și funcția de judecată. Apreciază că dispozițiile criticate nu afectează independența judecătorilor și nici nu contravin principiului constituțional al supunerii acestora exclusiv legii, fiind, pe cale de consecință, conforme cu prevederile art. 124 alin. (3) din Constituție.

9. **Avocatul Poporului** arată că a transmis punctul său de vedere în sensul constituționalității normelor procesuale penale criticate, acesta fiind reținut în deciziile Curții Constituționale nr. 663 din 11 noiembrie 2014, nr. 472 din 16 iunie 2015 și nr. 35 din 9 februarie 2016. Precizează că își menține punctul de vedere anterior exprimat.

10. **Președinții celor două Camere ale Parlamentului** nu au comunicat punctele lor de vedere asupra excepției de neconstituționalitate.

CURTEA,

examinând încheierea de sesizare, raportul întocmit de judecătorul-raportor, punctele de vedere ale Guvernului și Avocatului Poporului, concluziile procurorului, dispozițiile legale criticate, raportate la prevederile Constituției, precum și Legea nr. 47/1992, reține următoarele:

11. Curtea Constituțională a fost legal sesizată și este competentă, potrivit dispozițiilor art. 146 lit. d) din Constituție, precum și ale art. 1 alin. (2), ale art. 2, 3, 10 și 29 din Legea nr. 47/1992, să soluționeze excepția de neconstituționalitate.

12. **Obiectul excepției de neconstituționalitate** îl constituie, potrivit încheierii de sesizare, dispozițiile art. 342, art. 344 și art. 346 din Codul de procedură penală. Analizând motivele de neconstituționalitate dezvoltate în notele scrise ale autorului excepției, Curtea reține că obiectul excepției de neconstituționalitate îl constituie dispozițiile art. 342 din Codul de procedură penală, cu următorul conținut: „*Obiectul procedurii camerei preliminare îl constituie verificarea, după trimiterea în judecată, a competenței și a legalității sesizării instanței, precum și verificarea legalității administrării probelor și a efectuării actelor de către organele de urmărire penală.*”

13. Autorul excepției susține că normele procesual penale criticate sunt contrare atât dispozițiilor constituționale ale art. 21 privind accesul liber la justiție și ale art. 124 alin. (3) potrivit căruia judecătorii sunt independenți și se supun numai legii, cât și prevederilor art. 6 privind dreptul la un proces echitabil din Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale.

14. Examinând excepția de neconstituționalitate, Curtea constată că dispozițiile art. 342 din Codul de procedură penală au mai fost supuse controlului de constituționalitate, instanța de contencios constituțional pronunțând numeroase decizii prin care a respins, ca neîntemeiată, excepția de neconstituționalitate cu un atare obiect (în acest sens, cu titlu de exemplu, sunt deciziile nr. 663 din 11 noiembrie 2014, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 52 din 22 ianuarie 2015; nr. 383 din 27 mai 2015, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 535 din 17 iulie 2015; nr. 472 din 16 iunie 2015, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 604 din 10 august 2015; nr. 636 din 13 octombrie 2015, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 904 din 7 decembrie 2015; nr. 838 din 8 decembrie 2015, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 158 din 1 martie 2016; nr. 40 din 9 februarie 2016, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 214 din 23 martie 2016; nr. 511 din 5 iulie 2016, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 990 din 8 decembrie 2016).

15. Față de critice formulate în prezenta cauză, relevantă este Decizia nr. 838 din 8 decembrie 2015, precitată, în care, la paragrafele 11—15, Curtea a reținut că, potrivit dispozițiilor art. 126 alin. (1) din Constituție, „*Justiția se realizează prin Înalta Curte de Casație și Justiție și prin celelalte instanțe judecătorești stabilite de lege*”, iar, cât privește modalitatea concretă de realizare a justiției, Curtea a constatat că, potrivit art. 126 alin. (2) din Constituție, aceasta este circumscrisă legii care stabilește atât competența instanțelor judecătorești, cât și procedura de judecată. Așa fiind, plenitudinea de jurisdicție a autorităților chemate să înlătuiești justiția este structurată, și nu limitată în funcție de anumite proceduri, termene și condiții, a căror respectare este indisolubil legată de actul de justiție. Cu alte cuvinte, ceea ce prevalează, din perspectiva raportării la menirea instanțelor judecătorești, este faptul că aspectele conflictuale deduse judecății să fie dezlegate de o instanță judecătorească. Singurele limitări ale plenitudinii de jurisdicție a instanțelor judecătorești sunt reprezentate de competența acordată Curții Constituționale conform art. 146 din Legea fundamentală (a se vedea Decizia nr. 302 din 27 martie 2012, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 361 din

29 mai 2012) și de domeniile excluse controlului judecătoresc conform art. 126 alin. (6) din Legea fundamentală.

16. Curtea a reținut că, sub acest aspect, în cadrul procesului penal, judecătorul de cameră preliminară, judecătorul de drepturi și libertăți și instanțele de fond stabilite de lege au deplină legitimitate, potrivit competenței atribuite de lege, să se pronunțe asupra dezlegării tuturor pricinilor date în competența lor, respectând, deci, exigența mai sus enunțată. Împrejurarea că în anumite proceduri, cum ar fi procedura de cameră preliminară, apel, căi extraordinare de atac, legiuitorul a instituit anumite limite [cum ar fi obiectul procedurii în camera preliminară prevăzut de art. 342 din Codul de procedură penală, efectul devolutiv sau extensiv al apelului în cadrul limitelor prevăzute de art. 417 alin. (1), art. 418 și art. 419 din Codul de procedură penală și cu respectarea principiului *non reformatio in pejus*, exercitarea contestației în anulare numai în situațiile prevăzute de art. 426 din Codul de procedură penală, a recursului în casație în situațiile prevăzute de art. 434 alin. (2) din Codul de procedură penală etc.] nu înseamnă că este afectată plenitudinea de jurisdicție a instanțelor judecătorești, deoarece, așa cum s-a arătat, acestea se circumscrie numai legii, în acord cu dispozițiile art. 126 alin. (2), cu condiția ca, prin reglementarea la nivel legal a principiilor constituționale referitoare la procedura de judecată, legiuitorul să asigure atât dreptul părților de a avea un parcurs procedural previzibil și dreptul acestora de a-și adapta în mod rezonabil conduita procesuală în conformitate cu ipoteza normativă a legii, aspecte care se constituie în garanții indispensabile ale dreptului la un proces echitabil, cât și crearea premiselor constituționale în vederea realizării de către instanțele judecătorești a unei justiții unice, egale și imparțiale.

17. Prin urmare, Curtea a constatat că, din această perspectivă, plenitudinea de jurisdicție a instanțelor judecătorești nu este absolută, ea putând fi structurată prin instituirea unor termene, condiții legale ori competențe limitate (a se vedea, în acest sens, Decizia nr. 766 din 15 iunie 2011, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 549 din 3 august 2011).

18. Așa fiind, Curtea a constatat că, potrivit dispozițiilor art. 342 din Codul de procedură penală, obiectul procedurii camerei preliminare îl constituie verificarea, după trimiterea în judecată, a competenței și a legalității sesizării instanței, precum și verificarea legalității administrării probelor și a efectuării actelor de către organele de urmărire penală. Prin urmare, acesta se circumscrie unor aspecte referitoare la competență și la legalitatea fie a sesizării, fie a administrării probelor care fundamentează acuzația în materie penală. Curtea a reținut că, potrivit prevederilor art. 345 alin. (2) din Codul de procedură penală, judecătorul de cameră preliminară va comunica de îndată parchetului, în vederea remedierii, încheierea pronunțată, în cazul în care fie constată neregularități ale actului de sesizare, fie sancționează, potrivit art. 280—282 din Codul de procedură penală, actele de urmărire penală efectuate cu încălcarea legii ori exclude una sau mai multe probe administrate în timpul urmăririi penale. De asemenea, cu privire la legalitatea probațiunii, Curtea a reținut că, în camera preliminară, pot fi supuse controlului judecătorului aspectele referitoare la nulitatea absolută sau relativă ori la excluderea unor probe care, potrivit art. 102 din Codul de procedură penală, vizează numai probele nelegale, probe obținute prin tortură și cele derivate din acestea. În aceste condiții, Curtea a constatat că judecătorul de cameră preliminară nu se poate pronunța asupra aspectelor legate de temeinicia acuzației, aceasta fiind atributul exclusiv al instanței competente să judece fondul cauzei. Nu în ultimul rând, Curtea a constatat că obiectivul acestei proceduri este de a stabili dacă urmărirea penală și rechizitoriul sunt apte să declanșeze faza de judecată ori trebuie refăcute, iar, în ipoteza începerii judecății, de a stabili care sunt actele asupra cărora aceasta va purta și pe care părțile și ceilalți participanți își vor putea întemeia susținerile ori pe care trebuie să le combată. Așadar, legiuitorul a limitat la o fază distinctă de parcurs a procesului penal posibilitatea invocării excepțiilor referitoare la competența instanței, legalitatea sesizării, legalitatea administrării probelor sau legalitatea actelor efectuate de organul de urmărire penală, fază în care nu se stabilește vinovăția sau nevinovăția inculpatului. Consecința

acestei limitări temporale este faptul că, după începerea judecării, nu mai este posibilă restituirea cauzei la procuror, scopul reglementării fiind acela al asigurării soluționării cu celeritate a cauzelor penale.

19. În prezenta cauză, față de susținerile autorului excepției de neconstituționalitate, Curtea reține că legalitatea și temeinicia sunt însușiri fundamentale ale oricărei probe care, prin elementele de fapt conținute, servesc la constatarea existenței sau inexistenței unei infracțiuni, la identificarea persoanei care a săvârșit-o și la cunoașterea împrejurărilor necesare pentru justa soluționare a cauzei, contribuind la aflarea adevărului în procesul penal. Din perspectiva legalității administrării probelor, Curtea reține că acest aspect poate fi cenzurat, în acord cu art. 342 din Codul de procedură penală, în fața judecătorului de cameră preliminară, care, potrivit art. 346 alin. (4) din același cod, poate exclude una, mai multe sau toate probele administrate în cursul urmăririi penale. Probele excluse nu pot fi avute în vedere la judecata în fond a cauzei.

20. Prin urmare, Curtea constată că, în cadrul procedurii de cameră preliminară, este validată legalitatea probelor, urmând ca aspectele ce țin de temeinicia acestora să fie puse în discuție în fața judecătorului de fond în raport de acuzația concretă pentru care a fost dispusă trimiterea în judecată. Astfel, potrivit art. 374 alin. (5) din Codul de procedură penală, „Președintele întreabă procurorul, părțile și persoana vătămată dacă propun administrarea de probe”, părțile și persoana vătămată având posibilitatea să conteste probele administrate și să propună administrarea de probe, indiferent dacă au fost administrate sau nu în faza de urmărire penală, iar, în cazul în care se propun probe, trebuie să se arate faptele și împrejurările ce urmează a fi dovedite, mijloacele prin care pot fi administrate aceste probe, locul unde se află aceste mijloace, iar în ceea ce privește martorii și experții, identitatea și adresa acestora. Art. 374 alin. (9) din Codul de procedură penală prevede că procurorul, persoana vătămată și părțile pot cere administrarea de probe noi și în cursul cercetării judecătorești. De asemenea, Curtea constată că, dacă apreciază că este necesar pentru aflarea adevărului și justa soluționare a cauzei, instanța va administra din oficiu probele administrate în cursul urmăririi penale și necontestate de către părți sau de către persoana vătămată, putând, totodată, să dispună din oficiu și administrarea de probe noi [art. 374 alin. (8) și alin. (9) din Codul de procedură penală]. În aceste condiții, Curtea reține că, pe parcursul cercetării judecătorești, părțile pot solicita administrarea unei expertize tehnice, în același mod, instanța de judecată având posibilitatea de a aprecia cu privire la necesitatea administrării unei astfel de expertize în vederea aflării adevărului și pentru justa soluționare a cauzei.

21. Așadar, Curtea constată că aprecierea cu privire la caracterul complet al probelor necesare pentru aflarea adevărului și justa soluționare a cauzei excedează competenței judecătorului de cameră preliminară, astfel cum este aceasta

circumscrișă în raport de obiectul camerei preliminare, fără a se aduce atingere dispozițiilor constituționale invocate, în condițiile în care legiuitorul poate institui anumite limite de competență, nefiind afectată plenitudinea de jurisdicție a instanțelor judecătorești, deoarece aceasta se circumscrie, în acord cu dispozițiile art. 126 alin. (2) din Constituție, numai legii. De altfel, astfel cum a reținut Curtea, există norme procesual penale în temeiul cărora se va asigura administrarea probelor pentru lămurirea completă a împrejurărilor cauzei în scopul aflării adevărului, potrivit cerințelor legii, cu respectarea drepturilor fundamentale invocate, de vreme ce instituția procesuală a camerei preliminare nu aparține nici urmăririi penale, nici judecării, fiind echivalentă unei noi faze a procesului penal, iar, din reglementarea atribuțiilor pe care funcția exercitată de judecătorul de cameră preliminară le presupune, activitatea acestuia nu privește fondul cauzei, actul procesual exercitat de către acesta neantamând și nedispunând, în sens pozitiv sau negativ, cu privire la elementele esențiale ale raportului de conflict: faptă, persoană și vinovăție (în acest sens, Decizia nr. 641 din 11 noiembrie 2014, anterior citată). Faptul că aprecierea cu privire la caracterul complet al probelor necesare pentru aflarea adevărului și justa soluționare este atributul exclusiv al instanței de judecată nu este de natură a afecta în vreun fel dreptul la un proces echitabil, pentru că, potrivit art. 349 alin. (1) din Codul de procedură penală, „Instanța de judecată soluționează cauza dedusă judecării cu garantarea respectării drepturilor subiecților procesuali și asigurarea administrării probelor pentru lămurirea completă a împrejurărilor cauzei în scopul aflării adevărului, cu respectarea deplină a legii.”

22. Totodată, Curtea constată că, în repetate rânduri, a fost chemată să se pronunțe asupra unor dispoziții secvențiale ale instituției camerei preliminare, constatând că aceasta a fost concepută, în accepțiunea legiuitorului, „ca o instituție nouă și inovatoare” care are ca scop „înlăturarea duratei excesive a procedurilor în faza de judecată”, fiind, în același timp, un remediu procesual menit „să răspundă exigențelor de legalitate, celeritate și echitate a procesului penal” (a se vedea Expunerea de motive la Proiectul de Lege privind Codul de procedură penală — PL-x nr. 412/2009). Astfel, prin prisma atribuțiilor procesuale încredințate judecătorului de cameră preliminară, în contextul separării funcțiilor judiciare, acestuia îi revine funcția de verificare a legalității trimiterii ori netrimiterii în judecată, iar, în concepția legiuitorului, această nouă instituție procesuală nu aparține nici urmăririi penale, nici judecării, fiind echivalentă unei noi faze a procesului penal. Procedura camerei preliminare a fost încredințată, potrivit art. 54 din Codul de procedură penală, unui judecător, a cărui activitate se circumscrie aceleași competențe materiale, personale și teritoriale a instanței din care face parte, conferindu-i acestei noi faze procesuale un caracter jurisdicțional (a se vedea Decizia nr. 641 din 11 noiembrie 2014, paragraful 25 și paragraful 27).

23. Pentru considerentele expuse mai sus, în temeiul art. 146 lit. d) și al art. 147 alin. (4) din Constituție, al art. 1—3, al art. 11 alin. (1) lit. A.d) și al art. 29 din Legea nr. 47/1992, cu unanimitate de voturi,

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

În numele legii

DECIDE:

Respinge, ca neîntemeiată, excepția de neconstituționalitate ridicată de Adrian Nicolae Ristea în Dosarul nr. 1.556/270/2016/a1 al Judecătoriei Onești și constată că dispozițiile art. 342 din Codul de procedură penală sunt constituționale în raport cu criticile formulate.

Definitivă și general obligatorie.

Decizia se comunică Judecătoriei Onești și se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Pronunțată în ședința din data de 6 iulie 2017.

PREȘEDINTELE CURȚII CONSTITUȚIONALE
prof. univ. dr. **VALER DORNEANU**

Magistrat-asistent,
Mihaela Ionescu

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR

ORDIN

privind aprobarea Schemei de ajutor de stat pentru realizarea de investiții în infrastructura aeroportuară, aferentă Programului operațional Infrastructură mare (POIM 2014—2020), axa prioritară 2 — Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient, obiectivul specific 2.3 — Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor

Având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1.303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de 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. 1.083/2006 al Consiliului,

având în vedere prevederile Programului operațional Infrastructură mare 2014—2020, aprobat prin Decizia Comisiei Europene nr. C (2015) 4.823 din 9.07.2015,

având în vedere Hotărârea Guvernului nr. 399/2015 privind regulile de eligibilitate a cheltuielilor efectuate în cadrul operațiunilor finanțate prin Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european și Fondul de coeziune 2014—2020,

având în vedere prevederile art. 9 lit. o) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014—2020, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 105/2016, cu modificările și completările ulterioare,

luând în considerare Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 20/2015, cu modificările ulterioare,

luând în considerare 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,

luând în considerare Regulamentul (UE) 2017/1.084 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,

în temeiul art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 21/2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Schema de ajutor de stat pentru realizarea de investiții în infrastructura aeroportuară, aferentă Programului operațional Infrastructură mare (POIM 2014—2020), axa prioritară 2 — Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient, obiectivul specific 2.3 — Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor,

având cuprinsul prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Ministerul Transporturilor, prin Direcția generală Organismul intermediar pentru transport, va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

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

Ministrul transporturilor,
Alexandru-Răzvan Cuc

București, 10 octombrie 2017.
Nr. 1.493.

ANEXĂ

SCHEMĂ DE AJUTOR DE STAT

pentru realizarea de investiții în infrastructura aeroportuară, aferentă Programului operațional Infrastructură mare (POIM 2014—2020), axa prioritară 2 — Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient, obiectivul specific 2.3 — Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor

SECȚIUNEA 1

Introducere

Art. 1. — Prezentul act instituie o schemă transparentă de ajutor de stat pentru investiții în infrastructura aeroportuară, în scopul creșterii sustenabile a gradului de

utilizare a transportului aerian în condiții de securitate și siguranță.

Art. 2. — Prezenta schemă de ajutor nu intră sub incidența obligației de notificare către Comisia Europeană, potrivit art. 56a din Regulamentul (UE) nr. 651/2014, completat și modificat prin Regulamentul (UE) nr. 1.084/2017.

SECȚIUNEA a 2-a

Baza legală

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

a) Regulamentul (UE) 2017/1.084 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, denumit în continuare *Regulament*;

b) Decizia CE nr. C (2015) 4.823 din 9.07.2015 de aprobare a anumitor elemente din Programul operațional „Infrastructură mare” pentru sprijinul din partea Fondului european de dezvoltare regională și Fondului de coeziune în temeiul obiectivului referitor la investițiile pentru creștere și locuri de muncă în România.

SECȚIUNEA a 3-a

Obiectivul și scopul schemei

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

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

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

SECȚIUNEA a 4-a

Domeniul de aplicare

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

a) au ca obiectiv relocarea unui aeroport existent sau crearea unui nou aeroport în vederea asigurării serviciilor aeriene pentru transportul de pasageri, inclusiv transformarea unui aerodrom existent într-un aeroport în vederea asigurării serviciilor aeriene pentru transportul de pasageri;

b) conduc la o investiție ce va depăși ceea ce este necesar pentru a se face față traficului preconizat pe termen mediu pe baza unor prognoze rezonabile ale traficului, cu excepția ajutoarelor pentru investiții acordate aeroporturilor cu o medie anuală a traficului de pasageri mai mică de 200.000 de pasageri pe parcursul a două exerciții financiare anterioare anului în care ajutorul de stat este acordat, dacă în doi ani de la finalizarea investiției traficul nu depășește 200.000 de pasageri/an;

c) sunt acordate unui aeroport aflat la o distanță de până la 100 de kilometri sau 60 de minute de călătorie cu mașina, autobuzul, trenul sau cu tren de mare viteză față de un alt aeroport care desfășoară servicii aeriene regulate și operaționale în sensul art. 2 alin. (16) din Regulamentul (CE) nr. 1.008/2008, cu excepția:

— aeroporturilor cu o medie anuală a traficului de pasageri mai mică de 200.000 de pasageri pe parcursul a două exerciții financiare anterioare anului în care ajutorul de stat este acordat, dacă în doi ani de la finalizarea investiției traficul nu depășește 200.000 de pasageri/an;

— aeroportului situat la o distanță de până la 100 de kilometri de aeroporturi existente de pe care sunt operate servicii aeriene regulate în înțelesul art. 2 alin. (16) din Regulamentul (CE) nr. 1.008/2008, cu condiția ca traseul dintre fiecare alt aeroport existent și aeroportul care beneficiază de ajutor să presupună în mod necesar fie o durată totală a călătoriei prin intermediul transportului maritim de cel puțin 90 de minute, fie transport aerian;

d) sunt acordate aeroporturilor cu o medie a traficului anual de pasageri de peste 3 milioane de pasageri pe parcursul a două exerciții financiare anterioare anului în care este acordat ajutorul de stat;

e) conduc la creșterea traficului mediu anual de pasageri peste 3 milioane de pasageri pe parcursul a două exerciții financiare ulterioare anului în care ajutorul de stat este acordat;

f) sunt acordate aeroporturilor care înregistrează un trafic mediu anual de mărfuri de peste 200.000 de tone în cursul ultimelor două exerciții financiare dinaintea celui în care sunt acordate efectiv ajutoarele;

g) conduc la creșterea traficului mediu anual de marfă peste 200.000 tone pe parcursul a două exerciții financiare ulterioare anului în care ajutorul de stat este acordat.

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

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

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

SECȚIUNEA a 5-a

Definiții

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

a) *demararea lucrărilor* — înseamnă fie demararea lucrărilor de construcții în cadrul investiției, fie primul angajament cu caracter juridic obligatoriu de comandă pentru echipamente sau oricare alt angajament prin care investiția devine ireversibilă, în funcție de care are loc primul. Cumpărarea de terenuri și lucrările pregătitoare, cum ar fi obținerea permiselor și realizarea studiilor de fezabilitate, nu sunt considerate drept demarare a lucrărilor;

b) *costuri eligibile* — sunt costurile de investiții în infrastructura aeroportului, inclusiv costurile de planificare;

c) *profit din exploatare* — diferența dintre veniturile actualizate și valoarea actualizată a costurilor de exploatare pe durata de viață a investiției, în cazul în care această diferență este pozitivă. Cheltuielile de exploatare includ costuri precum costurile cu personalul, materialele, serviciile contractate, comunicațiile, energia, întreținerea, chiria, administrația, dar exclud, în sensul prezentei scheme, costurile de amortizare și costurile de finanțare în cazul în care acestea au fost acoperite de ajutoare pentru investiții. Actualizarea veniturilor și a costurilor de exploatare cu ajutorul unei rate de actualizare corespunzătoare permite realizarea unui profit rezonabil;

d) *infrastructură aeroportuară* — infrastructura și echipamentele care permit unui aeroport să furnizeze servicii aeroportuare companiilor aeriene și diversilor prestatori de servicii, și anume piste, terminale, platforme, căi de rulare, infrastructura centralizată de handling la sol și orice alte structuri utilizate în mod direct pentru serviciile aeroportuare, cu excepția

infrastructurilor și a echipamentelor care sunt necesare, în principal, pentru desfășurarea activităților nonaeronaute; e) *companie aeriană* — orice transportator aerian cu o licență valabilă de operare emisă de un stat membru sau de un membru al Spațiului Aerian Comun European în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1.008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului;

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

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

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

- (i) în cazul unei societăți cu răspundere limitată¹ (alta decât un IMM care există de cel puțin trei ani), atunci când mai mult de jumătate din capitalul său social subscris a dispărut din cauza pierderilor acumulate. Această situație survine atunci când deducerea pierderilor acumulate din rezerve (și din toate celelalte elemente considerate în general ca făcând parte din fondurile proprii ale societății) conduce la un rezultat negativ care depășește jumătate din capitalul social subscris;
- (ii) în cazul unei societăți 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;
- (iii) atunci când întreprinderea face obiectul unei proceduri colective de insolvență sau îndeplinește criteriile prevăzute în dreptul intern pentru ca o procedură colectivă de insolvență să fie deschisă la cererea creditorilor săi;
- (iv) atunci când întreprinderea a primit ajutor pentru salvare și nu a rambursat încă împrumutul sau nu a încetat garanția sau a primit ajutoare pentru restructurare și face încă obiectul unui plan de restructurare;
- (v) în cazul unei întreprinderi care nu este un IMM, atunci când, în ultimii doi ani: 1. raportul datorii/capitaluri proprii al întreprinderii este mai mare de 7,5; și 2. capacitatea de acoperire a dobânzilor calculată pe baza EBITDA se situează sub valoarea 1,0;

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

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

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

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

m) *activități nonaeronaute* — servicii comerciale oferite operatorilor aerieni și/sau utilizatorilor unui aeroport ce includ închirierea suprafeței pentru birouri și spații comerciale, parcuri, hoteluri și servicii conexe;

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

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

p) *furnizor de ajutor de stat* — Ministerul Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene (MDRAPFE);

q) *administrator al schemei* — Ministerul Transporturilor, în calitate de Organism intermediar de transport al Programului operațional Infrastructură mare.

SECȚIUNEA a 6-a

Beneficiarii

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

Art. 9. — Beneficiarii pot depune proiecte numai individual.

SECȚIUNEA a 7-a

Condiții de eligibilitate a beneficiarilor

Art. 10. — Pentru a primi finanțare în cadrul schemei beneficiarii trebuie să fie eligibili conform secțiunii a 6-a și să îndeplinească următoarele condiții:

- a) să nu fie întreprindere în dificultate;
- b) 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;
- c) 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;
- d) reprezentantul legal nu a suferit condamnări definitive din cauza unei conduite profesionale îndreptate împotriva legii, decizie formulată de o autoritate de judecată ce are forță de lucru judecat;
- e) 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;
- f) reprezentantul legal al solicitantului nu este subiectul unui conflict de interese, astfel cum este definit în legislația națională;
- g) solicitantul demonstrează capacitate de implementare (tehnică și administrativă);
- h) solicitantul demonstrează capacitatea și asigurarea cofinanțării proiectului.

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

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

SECȚIUNEA a 8-a

Condiții de eligibilitate a proiectelor

Art. 11. — (1) Ajutorul de stat se acordă dacă are un efect stimulant. În acest sens, beneficiarul trebuie să depună o cerere de ajutor înainte de demararea lucrărilor la proiectul respectiv și să demonstreze, prin documentația depusă, îndeplinirea unuia sau mai multora dintre următoarele criterii:

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

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

SECȚIUNEA a 9-a

Durata

Art. 12. — Prezenta schemă intră în vigoare la data publicării ei în Monitorul Oficial al României, Partea I, și se aplică până la data de 31.12.2020. Plățile aferente ajutoarelor acordate în baza prezentei scheme se vor efectua până cel târziu la data de 31.12.2023.

SECȚIUNEA a 10-a

Bugetul schemei și numărul estimat de beneficiari

Art. 13. — (1) Bugetul total estimat alocat al schemei este de 479.229.091 euro (echivalent în lei), din care 359.421.814 euro (echivalent în lei) reprezintă fonduri europene nerambursabile asigurate prin Fondul European de Dezvoltare Regională și 119.807.277 euro (echivalent în lei) reprezintă fonduri de cofinanțare publică asigurate de la bugetul de stat.

(2) Bugetul este defalcat pe ani astfel:

An	Defalcare pe ani (euro)
2017	57.239.345
2018	130.633.325
2019	143.737.174
2020	147.619.247
Total	479.229.091

NOTĂ:

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

(3) Derularea operațiunilor financiare determinate de utilizarea fondurilor prevăzute la alin. (1) se face în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2015 pentru gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014—2020, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 105/2016, cu modificările și completările ulterioare.

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

SECȚIUNEA a 11-a

Modalitatea de acordare a ajutorului de stat

Art. 15. — Ajutorul de stat se acordă sub formă de alocări financiare nerambursabile din fonduri comunitare și naționale.

SECȚIUNEA a 12-a

Valoarea maximă a finanțării nerambursabile (intensitatea ajutorului de stat)

Art. 16. — (1) În cadrul schemei, valoarea maximă a alocărilor individuale acordate unui beneficiar nu poate depăși:

- a) 50% din costurile eligibile în cazul aeroporturilor care înregistrează un trafic mediu anual de pasageri cuprins între un milion și trei milioane de pasageri în cursul ultimelor două exerciții financiare dinaintea celui în care sunt acordate efectiv ajutoarele;
- b) 75% din costurile eligibile în cazul aeroporturilor care înregistrează un trafic mediu anual de pasageri de maximum un milion de pasageri în cursul ultimelor două exerciții financiare dinaintea celui în care sunt acordate efectiv ajutoarele.

(2) Valoarea ajutorului de stat acordat nu poate depăși diferența dintre costurile eligibile și profitul din exploatare aferent investiției. Profitul din exploatare se deduce din costurile eligibile *ex-ante* prin analiza financiară a proiectului, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/1.084 al Comisiei din 14 iunie 2017 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 651/2014 și prevederile relevante din Ghidul solicitantului aferent obiectivului specific 2.3 — Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor.

(3) Ajutoarele pentru investiții acordate aeroporturilor care înregistrează un trafic mediu anual de pasageri de maximum 200.000 de pasageri în cursul ultimelor două exerciții financiare dinaintea celui în care sunt acordate efectiv ajutoarele, cu condiția ca aceste ajutoare nu vor conduce la creșterea traficului mediu anual de pasageri pe aeroport la peste 200.000 de pasageri în cursul următoarelor două exerciții financiare după acordarea ajutoarelor, trebuie să respecte fie prevederile alin. (1), fie prevederile alin. (2).

(4) Diferența până la valoarea totală a proiectului se acoperă de către beneficiar; acesta trebuie să aducă o contribuție financiară la finanțarea costurilor eligibile fie din resurse proprii, fie din surse atrase, sub o formă care să nu facă obiectul niciunui ajutor public.

SECȚIUNEA a 13-a

Cheltuielile eligibile

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

(2) Categoriile de cheltuieli eligibile sunt detaliate în Ghidul solicitantului aferent obiectivului specific 2.3 — Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor și sunt stabilite cu respectarea Hotărârii Guvernului nr. 399/2015 privind regulile de eligibilitate a cheltuielilor efectuate în cadrul operațiunilor finanțate prin Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european și Fondul de coeziune 2014—2020.

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

SECȚIUNEA a 14-a

Reguli privind cumulul ajutoarelor de stat

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

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

SECȚIUNEA a 15-a

Modalitatea de derulare a schemei

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

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

(3) Procedura de implementare și derulare a schemei se desfășoară în conformitate cu prevederile Ghidului solicitantului aferent obiectivului specific 2.3 — Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor.

Art. 21. — (1) Dacă se constată că beneficiarul nu a respectat condițiile de acordare prevăzute de prezenta schemă, furnizorul/administratorul va proceda la sistarea/recuperarea, după caz, a ajutorului de stat în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 20/2015, cu modificările ulterioare.

(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. 1.589/2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

SECȚIUNEA a 16-a

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

Art. 22. — În vederea asigurării transparenței și a unui control eficient al ajutoarelor de stat, furnizorul de ajutor de stat aplică prevederile referitoare la procedura de informare și de avizare prevăzute în Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 77/2014, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 20/2015, cu modificările ulterioare.

Art. 23. — După obținerea avizului Consiliului Concurenței, textul prezentei scheme, precum și al actului normativ pentru aprobare se publică integral pe pagina oficială de internet a Ministerului Transporturilor, la adresa www.mt.ro, și a Ministerului Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene, la adresa www.fonduri-ue.ro

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

Art. 25. — Beneficiarii sunt obligați să raporteze în conformitate cu prevederile contractului de finanțare stadiul realizării lucrărilor de investiții până la finalizarea proiectului, precum și să furnizeze alte informații suplimentare, la cererea furnizorului de ajutor de stat/administratorului schemei, prin transmiterea către acesta a formularului de raportare prevăzut în anexa la Ghidul solicitantului.

Art. 26. — Raportarea și monitorizarea ajutoarelor de stat acordate în baza prezentei scheme se realizează în

conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/2006, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 20/2015, cu modificările ulterioare, respectiv ale Regulamentului privind procedurile de monitorizare a ajutoarelor de stat, pus în aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 175/2007.

Art. 27. — (1) Furnizorul de ajutor de stat/Administratorul schemei este obligat 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 minimum 10 ani fiscali de la data acordării ultimei alocări specifice, toate documentele referitoare la ajutorul de stat primit în cadrul schemei și să transmită furnizorului/administratorului acesteia sau Consiliului Concurenței, în termenele stabilite de aceștia, toate informațiile necesare pentru derularea procedurilor naționale și comunitare în domeniul ajutorului de stat.

Art. 28. — Pe baza unei cereri scrise, furnizorul va transmite Comisiei Europene, prin intermediul Consiliului Concurenței, în 20 de zile lucrătoare sau în termenul fixat în cerere, toate informațiile pe care Comisia Europeană le consideră necesare pentru evaluarea respectării condițiilor acestei scheme de ajutor de stat.

Art. 29. — Furnizorul are obligația de a transmite Consiliului Concurenței, în formatul și în termenul prevăzut de Regulamentul privind procedurile de monitorizare a ajutoarelor de stat, pus în aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 175/2007, toate datele și informațiile necesare pentru monitorizarea ajutoarelor de stat la nivel național.

Art. 30. — (1) Administratorul schemei de stat are obligația, conform prevederilor art. 29 din Regulamentul privind Registrul ajutoarelor de stat, pus în aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 437/2016, de a încărca în Registrul electronic al ajutoarelor de stat acordate în România (RegAS) datele și informațiile referitoare la prezenta schemă de ajutor de stat într-un termen de maximum 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 maximum 7 (șapte) zile de la data semnării contractului/actului sau a publicării acestora în Monitorul Oficial al României, după caz, respectiv de la data instituirii plăților, a obligațiilor de recuperare sau a rambursării efective a respectivelor obligații.

Art. 31. — Administratorul ajutorului de stat va asigura publicarea informațiilor pe site-ul Ministerului Transporturilor, conform art. 9 alin. (1) lit. c) din Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea art. 107 și 108 din tratat, privind fiecare ajutor individual acordat în cadrul schemei de ajutor de stat care depășește valoarea de 500.000 euro.

MINISTERUL TRANSPORTURILOR

ORDIN

privind aprobarea Schemei 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 — Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient, obiectivul specific 2.4 — Creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin terminale intermodale și porturi

Având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1.303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de 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. 1.083/2006 al Consiliului,

având în vedere prevederile Programului operațional Infrastructură mare 2014—2020, aprobat prin Decizia Comisiei Europene nr. C (2015) 4.823 din 9.07.2015,

având în vedere Hotărârea Guvernului nr. 399/2015 privind regulile de eligibilitate a cheltuielilor efectuate în cadrul operațiunilor finanțate prin Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european și Fondul de coeziune 2014—2020;

luând în considerare Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 20/2015, cu modificările ulterioare,

având în vedere 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,

luând în considerare Regulamentul (UE) nr. 1.084/2017 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,

în temeiul art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 21/2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Schema 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 — Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient, obiectivul

specific 2.4 — Creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin terminale intermodale și porturi, al cărei cuprins este prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Ministerul Transporturilor, prin Direcția generală organismul intermediar pentru transport, va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

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

Ministrul transporturilor,
Alexandru-Răzvan Cuc

București, 17 octombrie 2017.
Nr. 1.532.

ANEXĂ

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 — Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient, obiectivul specific 2.4 — Creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin terminale intermodale și porturi

SECȚIUNEA 1
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 (Comisia), prevăzută la art. 108 alin. (3) din tratat, în baza art. 56b, art. 56c și art. 56 din Regulamentul (UE) nr. 651/2014, modificat și completat prin Regulamentul (UE) nr. 1.084/2017.

SECȚIUNEA a 2-a

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, cu modificările și completările ulterioare;

b) Regulamentul (UE) nr. 1.084/2017 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, denumit în continuare *Regulament*;

c) Decizia CE nr. C(2015) 4.823 din 9.07.2015 privind aprobarea Programului operațional Infrastructură mare 2014—2020 (POIM);

d) Regulamentul (UE) nr. 1.303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de 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. 1.083/2006 al Consiliului.

SECȚIUNEA a 3-a

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 a 4-a

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 (UE) 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 Regulamentul (UE) nr. 651/2014, modificat și completat prin Regulamentul (UE) nr. 1.084/2017.

SECȚIUNEA a 5-a

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 amarea 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 imbarcarea 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:

- (i) în cazul unei societăți comerciale cu răspundere limitată¹ (alta decât un IMM care există de cel puțin trei ani), atunci când mai mult de jumătate din capitalul său social subscris a dispărut din cauza pierderilor acumulate. Această situație survine atunci când deducerea pierderilor acumulate din rezerve (și din toate celelalte elemente considerate în general ca făcând parte din fondurile proprii ale societății) conduce la un rezultat negativ care depășește jumătate din capitalul social subscris;
- (ii) 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;
- (iii) atunci când întreprinderea face obiectul unei proceduri colective de insolvență sau îndeplinește criteriile prevăzute în dreptul intern pentru ca o procedură colectivă de insolvență să fie deschisă la cererea creditorilor săi;
- (iv) atunci când întreprinderea a primit ajutor pentru salvare și nu a rambursat încă împrumutul sau nu a încetat garanția sau a primit ajutoare pentru restructurare și face încă obiectul unui plan de restructurare;
- (v) în cazul unei întreprinderi care nu este un IMM, atunci când, în ultimii doi ani: 1. raportul datorii/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* — MDRAPFE — Ministerul Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și 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 a 6-a

Beneficiarii

SUBSECȚIUNEA 6.A

Beneficiarii investițiilor în infrastructura portuară

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

a) companiile naționale care administrează infrastructura portuară maritimă și fluvială;

b) autoritățile locale care administrează infrastructura portuară situată în porturile prioritizate 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. 9. — Beneficiarii vor depune proiecte individual.

SUBSECȚIUNEA 6.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 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 alin. (1), vor depune proiecte individual.

SECȚIUNEA a 7-a

Condiții de eligibilitate a beneficiarilor

Art. 12. — Pentru a primi finanțare în cadrul schemei, beneficiarii trebuie să fie eligibili conform secțiunii a 6-a și să îndeplinească următoarele condiții:

a) să nu fie întreprinderi în dificultate;

b) să nu facă obiectul unui ordin de recuperare emis în urma unei decizii anterioare a Comisiei 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;

c) 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;

d) 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 *res judicata*;

e) nu a fost subiectul unei judecăți de tip *res judicata* pentru fraudă, corupție, implicarea în organizații criminale sau în alte activități ilegale, în detrimentul intereselor financiare ale Comunității Europene;

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

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

³ Acestea nu au legătură cu porturile maritime și interioare.

- f) reprezentatul legal al solicitantului nu este subiectul unui conflict de interese, astfel cum este definit în legislația națională;
- g) solicitantul demonstrează capacitate de implementare (tehnică și administrativă);
- h) solicitantul demonstrează capacitatea și asigurarea cofinanțării proiectului.

SECȚIUNEA a 8-a**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.

(2) Proiectul trebuie să contribuie la realizarea obiectivelor menționate la secțiunea a 3-a din prezenta schemă.

(3) Infrastructura/Terenurile pe care se vor construi/extinde/reabilita investițiile este/sunt pusă/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 geotopografică, studii de fezabilitate).

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

a) 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 a 9-a**Durata**

Art. 14. — Prezenta schemă intră în vigoare la data publicării ei în Monitorul Oficial al României, Partea I, și se aplică până la data de 31 decembrie 2020, ultima zi de plată a ajutorului fiind 31.12.2023.

SECȚIUNEA a 10-a**Bugetul schemei și numărul estimat de beneficiari****SUBSECȚIUNEA 10.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 647.360.001 euro (echivalent în lei) și reprezintă fonduri europene nerambursabile asigurate prin Fondul de coeziune (288.000.000 euro) și prin Fondul European de Dezvoltare Regională (120.000.000 euro) și fonduri de cofinanțare publică asigurate de la bugetul de stat/bugetul local (239.360.001 euro).

(2) Bugetul este defalcat pe ani astfel:

An	Defalcare pe ani (euro)
2017	79.080.318
2018	177.214.805
2019	191.768.371
2020	199.296.507
Total	647.360.001

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 a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014—2020, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 105/2016, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 16. — Numărul estimat de beneficiari de ajutor de stat pentru investițiile în infrastructura portuară în cadrul prezentei scheme este de 6.

SUBSECȚIUNEA 10.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 (30.000.000 euro) și fonduri de cofinanțare publică asigurate de la bugetul de stat/bugetul local (10.000.000 euro).

(2) Bugetul este defalcat pe ani astfel:

An	Defalcare pe ani (euro)
2017	4.426.372
2018	10.101.997
2019	11.115.330
2020	14.356.301
Total	40.000.000

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 a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014—2020, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 105/2016, cu modificările și completările ulterioare.

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 a 11-a**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 a 12-a**Valoarea maximă a finanțării nerambursabile (intensitatea ajutorului de stat)****SUBSECȚIUNEA 12.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:

a) pentru ajutoarele destinate unor 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. 1.315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului;

b) pentru ajutoarele destinate unor 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. 1.315/2013 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:

a) 100% din costurile eligibile, când costurile eligibile totale ale proiectului nu depășesc 20 de milioane EUR;

b) 90% din costurile eligibile, când costurile eligibile totale ale proiectului depășesc 20 de milioane EUR, dar nu depășesc 50 de milioane EUR;

c) 70% din costurile eligibile, când costurile eligibile totale ale proiectului depășesc 50 de milioane EUR, dar nu depășesc 130 de milioane EUR;

d) 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. 1.315/2013.

(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 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 12.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 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 a 13-a**Costuri eligibile****SUBSECȚIUNEA 13.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 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.

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.

SUBSECȚIUNEA 13.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 a 14-a**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 a 15-a**Reguli privind cumulul ajutoarelor de stat**

Art. 25. — Ajutoarele de stat acordate prin prezenta schemă pentru un anumit proiect specific se pot cumula cu alte ajutoare de stat, atât timp cât măsurile respective vizează costuri eligibile identificabile diferite și nu se depășește nivelul maxim al intensității sau al pragului maxim al ajutorului ce poate fi acordat în baza acestei scheme.

SECȚIUNEA a 16-a**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 schemă 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, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 20/2015, cu modificările ulterioare.

(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. 1.589/2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

SECȚIUNEA a 17-a**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 Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 77/2014, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 20/2015, cu modificările 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 Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și 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 maximum 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, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 20/2015, cu modificările ulterioare, respectiv ale Regulamentului privind procedurile de monitorizare a ajutoarelor de stat, pus în aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 175/2007, sau al oricărei reglementări care le modifică/completează.

Art. 33. — (1) Furnizorul de ajutor de stat/Administratorul schemei este obligat 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 minimum 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, pus în aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 175/2007, 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 maximum 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 maximum 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 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.

EDITOR: GUVERNUL ROMÂNIEI



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.I.F. RO427282,
IBAN: RO55RNCB0082006711100001 Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București
(alocat numai persoanelor juridice bugetare)
Tel. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, internet: www.monitoruloficial.ro
Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,
bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 021.401.00.73, fax 021.401.00.71 și 021.401.00.72
Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.

