



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, XXX
[...] (2024) XXX draft

ANNEX

SENSITIVE*
UNTIL ADOPTION

ANEXĂ

la

COMUNICAREA COMISIEI

Aprobarea conținutului unui proiect de regulament al Comisiei de declarare a anumitor categorii de ajutoare în sectorul transportului feroviar, al transportului pe căile navigabile interioare și al transportului multimodal compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 93, 107 și 108 din tratat

* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions <https://europa.eu/db43PX>

ANEXĂ

Regulamentul Comisiei de declarare a anumitor categorii de ajutoare în sectorul transportului feroviar, al transportului pe căile navigabile interioare și al transportului multimodal compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 93, 107 și 108 din tratat

(Text cu relevanță pentru SEE)

PROIECT

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (4),

având în vedere Regulamentul (UE) 2022/2586 al Consiliului din 19 decembrie 2022 privind aplicarea articolelor 93, 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene anumitor categorii de ajutoare de stat în sectorul transportului feroviar, al transportului pe căile navigabile interioare și al transportului multimodal¹, în special articolul 1,

după consultarea Comitetului consultativ privind ajutoarele de stat,

întrucât:

- (1) Finanțarea din partea statului care îndeplinește criteriile stabilite la articolul 107 alineatul (1) din tratat reprezintă ajutor de stat și, prin urmare, trebuie notificată Comisiei în temeiul articolului 108 alineatul (3) din tratat. Cu toate acestea, în temeiul articolului 109 din tratat, Consiliul poate stabili categorii de ajutoare care sunt exceptate de la această obligație de notificare. În conformitate cu articolul 108 alineatul (4) din tratat, Comisia poate adopta regulamente în legătură cu aceste categorii de ajutoare de stat.
- (2) Regulamentul (UE) 2022/2586 al Consiliului împuternicește Comisia să declare că ajutoarele pentru coordonarea transporturilor, astfel cum se menționează la articolul 93 din tratat, pot fi exceptate, în anumite condiții, de la obligația de notificare.
- (3) În conformitate cu articolul 93 din tratat, ajutoarele pentru transportul feroviar, transportul pe căile navigabile interioare și transportul multimodal sunt considerate compatibile cu tratatul dacă răspund necesităților de coordonare a transporturilor sau dacă constituie compensarea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public.
- (4) Pentru a atinge obiectivele UE privind neutralitatea climatică propuse de Comisie în 2019 și stabilite în Pactul verde european², este necesară o transformare verde și digitală fundamentală a transporturilor în UE. În cadrul strategiei Comisiei din 2020 pentru o

¹ JO L 338, 30.12.2022, p. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2586/oj>.

² Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor „Pactul verde european” [COM(2019) 640 final].

mobilitate durabilă și inteligentă³, UE a invitat statele membre să ia măsuri pentru a face toate modurile de transport mai sustenabile și să promoveze reorientarea către moduri de transport mai sustenabile.

- (5) Articolul 11 din tratat subliniază angajamentul Uniunii față de protecția și durabilitatea mediului, subliniind integrarea cerințelor de protecție a mediului în definirea și punerea în aplicare a politicilor și acțiunilor sale. Comisia recunoaște importanța practicilor durabile în domeniul transporturilor.
- (6) Pe baza experienței dobândite de Comisie în aplicarea articolului 93 din tratat, anumite categorii de ajutoare de stat care răspund necesităților de coordonare a transporturilor nu cauzează denaturări semnificative ale concurenței și ale schimburilor comerciale dintre statele membre dacă îndeplinesc anumite criterii clare de compatibilitate stabilite pe baza practicii decizionale extinse.
- (7) Prezentul regulament ar trebui să se aplice măsurilor de ajutor de stat acordate întreprinderilor din sectorul transportului feroviar, al transportului pe căile navigabile interioare și al transportului multimodal.
- (8) Ajutorul care îndeplinește toate condițiile prevăzute în prezentul regulament, atât pe cele generale, cât și pe cele specifice categoriilor relevante de ajutoare, ar trebui să fie exceptat de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din tratat.
- (9) Ajutoarele de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat care nu se încadrează în domeniul de aplicare al prezentului regulament fac în continuare obiectul obligației de notificare prevăzute la articolul 108 alineatul (3) din tratat. Prezentul regulament nu aduce atingere posibilității pe care o au statele membre de a notifica ajutoarele ale căror obiective corespund obiectivelor prevăzute în prezentul regulament.
- (10) Prezentul regulament ar trebui să permită o simplificare sporită și să stimuleze transparența, evaluarea eficace și verificarea respectării normelor privind ajutoarele de stat la nivel național și la nivelul UE, menținând în același timp competențele instituționale ale Comisiei și ale statelor membre. Acest lucru este în conformitate cu Comunicarea Comisiei privind modernizarea ajutoarelor de stat în UE⁴ și cu rezultatul verificării adecvării efectuate de Comisie în 2020⁵, care subliniază necesitatea reducerii sarcinii administrative și a asigurării eficienței cheltuielilor publice.
- (11) Condițiile generale de aplicare a prezentului regulament sunt stabilite pe baza unui set de principii comune menite să asigure că ajutoarele: (i) servesc scopului de coordonare a transporturilor, (ii) au un efect stimulator clar, (iii) sunt necesare, adecvate și proporționale, (iv) sunt acordate în condiții de transparență deplină și fac obiectul unui mecanism de control și al unei evaluări periodice și (v) nu afectează concurența și schimburile comerciale într-o măsură care să pună în pericol interesele generale ale UE.
- (12) Pentru a se asigura că ajutoarele sunt necesare și acționează ca un stimulent pentru dezvoltarea în continuare a unor activități sau proiecte, prezentul regulament nu ar trebui

³ COM(2020) 789 final.

⁴ COM(2012) 209, 8.5.2012.

⁵ Documentul de lucru al serviciilor Comisiei din 30 octombrie 2020 – Verificarea adecvării pachetului de modernizare a ajutoarelor de stat din 2012, a liniilor directe pentru sectorul feroviar și a comunicării privind asigurările de credit la export pe termen scurt [SWD(2020) 257 final].

să se aplice ajutoarelor destinate unor activități pe care beneficiarul le-ar efectua oricum, chiar și în absența ajutoarelor. Ajutoarele ar trebui exceptate de la obligația de notificare în temeiul prezentului regulament numai în cazul în care proiectul sau activitatea care beneficiază de ajutor începe după ce beneficiarul a depus o cerere scrisă de ajutor.

- (13) În ceea ce privește ajutoarele pentru investiții ad-hoc care fac obiectul prezentului regulament acordate unui beneficiar care este o întreprindere mare, statul membru ar trebui să se asigure că, în plus față de respectarea condițiilor referitoare la efectul stimulat și aplicabile beneficiarilor care sunt IMM-uri, beneficiarul a analizat, după cum reiese din documentația sa internă, viabilitatea investiției care beneficiază de ajutor în cazul acordării și, respectiv, al neacordării ajutorului. În astfel de cazuri, statul membru ar trebui să verifice dacă respectiva documentație confirmă faptul că ajutorul va duce la o creștere substanțială a domeniului de aplicare al investiției care beneficiază de ajutor, la o creștere substanțială a sumei totale cheltuite de beneficiar pentru o astfel de investiție și/sau la o creștere substanțială a ritmului de finalizare a investiției.
- (14) Schemele de ajutoare automate sub formă de avantaje fiscale ar trebui să facă în continuare obiectul unei condiții specifice privind efectul stimulat, având în vedere faptul că ajutoarele care rezultă din astfel de scheme de ajutoare se acordă automat. Această condiție specifică înseamnă că schemele de ajutoare respective ar trebui să sprijine numai proiectele sau activitățile pentru care lucrările încep după intrarea în vigoare a schemelor respective. Această condiție nu ar trebui să se aplice însă în cazul versiunilor ulterioare ale schemelor de ajutoare, cu condiția ca activitatea să fi făcut deja obiectul schemelor anterioare sub formă de avantaje fiscale. Pentru evaluarea efectului stimulat al versiunilor ulterioare ale schemelor de ajutoare, momentul esențial este acela al includerii pentru prima dată a măsurii fiscale în schema inițială.
- (15) Ar trebui să se considere că ajutoarele de exploatare pentru reducerea costurilor externe ale transporturilor care îndeplinesc condițiile prevăzute de prezentul regulament au un efect stimulat dacă ajutoarele sunt transferate utilizatorilor și, prin urmare, duc la creșterea cererii de servicii de transport durabil și de transfer modal. Publicitatea vizează sensibilizarea cu privire la măsurile disponibile pentru a reduce decalajul în materie de competitivitate dintre modurile de transport terestru durabile și modurile de transport exclusiv rutier sau alte moduri de transport concurente mai poluante și, prin urmare, se consideră că publicitatea se asigură că ajutoarele se reflectă în prețul pe care utilizatorii trebuie să îl plătească. În orice caz, ajutoarele de exploatare pentru reducerea costurilor externe ale transporturilor nu ar trebui acordate în cazul în care modul de transport mai poluant nu este o alternativă viabilă la modul de transport durabil. În timp ce pentru serviciile de transport de călători există întotdeauna o alternativă mai poluantă, viabilă din punct de vedere comercial, la transportul pe calea ferată sau pe căi navigabile interioare, în sectorul transportului de marfă competitivitatea depinde de distanța parcursă de operațiunile de transport. Acest lucru nu se aplică operațiunilor de transport cu vagoane izolate, deoarece acest tip de transport feroviar unimodal este mai puțin profitabil decât transportul exclusiv rutier, indiferent de distanța parcursă, din cauza costurilor de colectare și agregare a vagoanelor diferiților clienți.
- (16) În scopul asigurării transparenței, a egalității de tratament și a monitorizării eficiente, prezentul regulament ar trebui să se aplice numai ajutoarelor care pot fi calculate *ex ante* cu precizie, în echivalent subvenție brută, fără să fie necesară o evaluare a riscurilor („ajutoare transparente”). Prezentul regulament stabilește în ce condiții pot fi considerate transparente anumite instrumente de ajutor specifice, cum ar fi împrumuturile, garanțiile, măsurile fiscale, măsurile de finanțare de risc și, în special,

avansurile rambursabile. Injecțiile de capital nu ar trebui să fie considerate ajutoare transparente. În cazul întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-uri), Comunicarea Comisiei cu privire la aplicarea articolelor 87 și 88 din Tratatul CE privind ajutoarele de stat sub formă de garanții⁶ indică nivelurile primelor anuale a căror depășire are drept consecință faptul că o garanție de stat nu mai este considerată ajutor.

- (17) Pentru a se asigura că ajutorul este proporțional și limitat la suma necesară, prezentul regulament stabilește valorile maxime ale ajutoarelor în ceea ce privește intensitatea ajutoarelor în raport cu totalul costurilor eligibile. Pe baza experienței Comisiei, intensitatea ajutoarelor este stabilită la un nivel care să reducă la minimum denaturările concurenței și ale schimburilor comerciale cauzate de activitatea care beneficiază de ajutor, soluționând în același timp în mod corespunzător disfuncționalitatea pieței sau un alt obstacol în calea coordonării transporturilor.
- (18) Pentru calcularea intensității ajutoarelor ar trebui să se ia în considerare numai costurile eligibile. Identificarea costurilor eligibile ar trebui susținută de documente justificative clare, precise și actualizate. Prezentul regulament nu exceptează ajutoarele care depășesc intensitatea relevantă a ajutoarelor. Toate cifrele utilizate ar trebui să fie cele cărora nu li s-au aplicat deduceri de impozite sau de alte taxe. Ajutoarele care pot fi plătite în mai multe tranșe ar trebui actualizate la valoarea lor în momentul în care sunt acordate. Costurile eligibile ar trebui, de asemenea, să se actualizeze la valoarea pe care o au la momentul acordării ajutoarelor. Rata dobânzii care urmează să fie aplicată la actualizare și la calcularea valorii ajutoarelor, în cazul în care acestea nu iau forma unui grant direct, ar trebui să fie rata de actualizare și, respectiv, rata de referință aplicabilă la data acordării grantului. Aceste rate sunt prevăzute în Comunicarea Comisiei privind revizuirea metodei de stabilire a ratelor de referință și de scont⁷.
- (19) Comisia ar trebui să se asigure că ajutoarele autorizate nu afectează concurența și schimburile comerciale într-o măsură care să pună în pericol interesele generale ale UE. Prin urmare, ar trebui excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament ajutoarele acordate unui beneficiar care fac obiectul unui ordin de recuperare neexecutat în urma unei decizii anterioare a Comisiei, prin care un ajutor este declarat ilegal și incompatibil cu piața internă.
- (20) Ajutoarele acordate întreprinderilor aflate în dificultate ar trebui să fie excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament, întrucât ajutoarele respective ar trebui să fie evaluate în temeiul Orientărilor privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate⁸.
- (21) Prezentul regulament consolidează experiența vastă dobândită de Comisie în evaluarea ajutoarelor de exploatare destinate reducerii costurilor externe ale transporturilor. Aceste ajutoare ar trebui să fie cuantificate pe baza costurilor externe evitate prin adoptarea unei soluții de transport mai verzi în comparație cu un mod de transport concurent mai poluant, cum ar fi transportul exclusiv rutier. Ajutoarele pot lua forma unei reduceri a tarifelor pe care întreprinderile feroviare le plătesc pentru a utiliza infrastructura rețelei feroviare în comparație cu tarifele pe care operatorii de drumuri le plătesc pentru a utiliza infrastructura rutieră. Ajutoarele de exploatare pentru reducerea

⁶ JO C 155, 20.6.2008, p. 10.

⁷ JO C 14, 19.1.2008, p. 6.

⁸ JO C 249, 31.7.2014, p. 1.

costurilor externe ale transporturilor ar trebui să fie reglementate de prezentul regulament numai în cazul în care denaturările concurenței și ale schimburilor comerciale sunt limitate și sunt supuse unor condiții bine definite. Acest lucru se întâmplă în cazul în care costurile externe evitate sunt calculate în conformitate cu normele și metodologia stabilite în Ghidul Comisiei privind costurile externe ale transporturilor⁹, iar intensitatea ajutoarelor rămâne sub anumite praguri. Astfel se garantează că ajutoarele sunt limitate strict la compensarea costurilor externe asociate cu utilizarea unui mod de transport mai durabil.

- (22) În plus, ajutoarele de exploatare pentru sprijinirea întreprinderilor feroviare sau a organizatorilor de transporturi la lansarea de noi conexiuni comerciale ar trebui să intre sub incidența prezentului regulament numai în cazul în care denaturările concurenței și ale schimburilor comerciale sunt limitate și sunt supuse unor condiții bine definite. Acesta este cazul (i) noilor conexiuni comerciale de transport feroviar de marfă și de transport de marfă pe căile navigabile interioare și (ii) al noilor conexiuni comerciale de transport feroviar de călători pentru serviciile regulate de transport de călători între terminalele de transport situate fie în state membre diferite („servicii de transport feroviar transfrontalier de călători”), fie la distanțe de peste 400 de kilometri unul de celălalt („servicii de transport feroviar de călători pe distanțe lungi”). Valoarea ajutorului se calculează în raport cu pierderile din exploatare suportate de beneficiar în primii 5 ani de funcționare a noii conexiuni comerciale, iar intensitatea ajutorului rămâne sub un anumit prag.
- (23) Investițiile în infrastructura de transport feroviar și pe căile navigabile interioare unimodal și multimodal, precum și în liniile de garare private din întreaga UE sunt esențiale pentru a asigura conectivitatea, funcționarea sustenabilă a economiei și coeziunea dintre statele membre. Astfel de investiții sprijină prioritățile strategiei Comisiei din 2020 pentru o mobilitate durabilă și inteligentă¹⁰, care acordă prioritate dezvoltării infrastructurii de transport multimodal. Prezentul regulament vizează ajutoarele pentru investiții pentru construirea, modernizarea și reînnoirea infrastructurii de transport feroviar, a infrastructurii de transport pe căile navigabile interioare, a infrastructurii de transport feroviar și pe căile navigabile interioare multimodal, precum și a liniilor de garare private. Din motive de claritate, prezentul regulament se aplică, de asemenea, ajutoarelor de stat pentru infrastructura de transport multimodal aflată în porturi maritime și care are conexiuni cu transportul feroviar și pe căi navigabile interioare. Pe baza experienței dobândite de Comisie în evaluarea acestui tip de ajutor, prezentul regulament urmărește să reducă sarcina administrativă cauzată de notificarea cazurilor simple de măsuri de ajutor de stat și să permită Comisiei să se concentreze asupra cazurilor cu cel mai mare potențial de denaturare a concurenței. Condițiile de exceptare de la obligația de notificare a ajutoarelor pentru investiții acordate infrastructurii de transport feroviar, infrastructurii de transport pe căile navigabile interioare, infrastructurii de transport feroviar și pe căile navigabile interioare multimodal, precum și liniilor de garare private ar trebui să limiteze denaturarea

⁹ Comisia Europeană, Direcția Generală Mobilitate și Transporturi, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. et al., *Handbook on the external costs of transport* (Ghid privind costurile externe ale transporturilor) – versiunea 2019 – 1.1, Oficiul pentru Publicații, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

¹⁰ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, „Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului”, COM(2020) 789 final, 9.12.2020.

concrenței și a schimburilor comerciale care ar submina condițiile de concurență echitabile pe piața internă, în special prin asigurarea proporționalității ajutoarelor.

- (24) Ajutoarele pentru investiții destinate achiziționării de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare și de anumite categorii de echipamente utilizate în serviciile de transbordare conexe transportului multimodal durabil (și anume unități de încărcare intermodale și macarale la bordul navelor) ar trebui să intre sub incidența prezentului regulament numai în cazul în care denaturarea concurenței și a schimburilor comerciale este limitată. Pentru achiziționarea de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare, acesta este cazul în care ajutoarele iau forma unei garanții acordate cumpărătorului vehiculului, sub rezerva unor condiții bine definite. Pentru achiziționarea anumitor tipuri de echipamente pentru transportul multimodal durabil, acesta este cazul schemelor de ajutoare care acoperă macaralele de la bordul navelor și unitățile de încărcare intermodale și în care intensitatea ajutoarelor rămâne sub praguri bine definite.
- (25) În concordanță cu politicile Uniunii în domeniul digital și al transporturilor, este nevoie de eforturi suplimentare pentru a face posibilă comunicarea între diferitele sisteme de informații privind transporturile, coordonarea rețelelor de transport și concurența transfrontalieră și pentru a îmbunătăți siguranța transporturilor în UE. Acest lucru este necesar din cauza standardelor diferite aplicate de rețelele de transport și a lipsei de armonizare tehnică, a incompatibilității instrumentelor și sistemelor de colectare și schimb de date și a preocupărilor legate de suveranitatea datelor. În plus, Comisia a desprins învățăminte din experiența sa în evaluarea măsurilor de sprijin pentru interoperabilitate care i-au fost notificate în temeiul liniilor directoare adoptate de Comisie în 2008 privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare¹¹. Această experiență arată că există disfuncționalități acute ale pieței din cauza deficiențelor de coordonare și a dezavantajului primului venit, în cazul în care beneficiile legate de adoptarea unei anumite tehnologii sau a unui anumit standard depășesc interesul comercial al operatorilor de transport.
- (26) Este, de exemplu, cazul sistemelor de control al trenurilor și al traficului, cum ar fi Sistemul european de management al traficului feroviar (ERTMS). ERTMS este un sistem european unic de semnalizare și control al vitezei, care asigură interoperabilitatea sistemelor feroviare naționale, reducând costurile de achiziționare și întreținere a sistemelor de semnalizare și măbind viteza trenurilor, capacitatea infrastructurii și nivelul de siguranță în transportul feroviar. ERTMS este alcătuit din Sistemul european de control al trenurilor (ETCS), un sistem de semnalizare în cabină care integrează un sistem de protecție automată a trenurilor, radioul mobil feroviar (RMR), conducerea automată a trenurilor (ATO) și normele de exploatare. Având în vedere efectele negative limitate pe care ajutoarele pentru interoperabilitate le au asupra concurenței și a schimburilor comerciale și având în vedere experiența dobândită, aceste ajutoare ar trebui să intre sub incidența prezentului regulament în condiții bine definite și în cazul în care vehiculul pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare în cauză rămâne înregistrat în registrul național relevant și/sau într-un registru european relevant al vehiculelor timp de cinci ani de la realizarea investiției.
- (27) Pentru a stimula competitivitatea transportului feroviar și pe căile navigabile interioare, este necesar, de asemenea, să se promoveze adaptarea tehnică și modernizarea

¹¹ Comunicarea Comisiei, Linii directoare comunitare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare (JO C 184, 22.7.2008, p. 13).

vehiculelor pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare și anumite categorii de echipamente pentru transportul multimodal durabil. Sprijinul pentru astfel de investiții ar trebui să fie supus unor condiții care limitează denaturările concurenței și ale schimburilor comerciale care ar submina condițiile de concurență echitabile de pe piața internă. În special, aceste condiții ar trebui să garanteze caracterul necesar și proporțional al ajutorului și includ garanții privind tipul de ajutor, beneficiarii eligibili și costurile eligibile.

- (28) Ajutoarele acordate întreprinderilor în vederea adaptării la viitoarele standarde ale Uniunii ar putea duce la atingerea mai rapidă a unui nivel ridicat de armonizare și standardizare. Ajutoarele nu ar trebui acordate în cazurile în care investițiile aduc întreprinderile în conformitate cu standardele Uniunii care au fost deja adoptate. Totuși, în cazurile în care standardul relevant al UE a fost deja adoptat, dar nu este încă în vigoare, ajutorul poate avea un efect stimulatив dacă stimulează implementarea și finalizarea investiției cu cel puțin 12 luni înainte de intrarea în vigoare a standardului, dacă standardul nu se aplică retroactiv. Pentru a nu descuraja statele membre de la a impune standarde naționale obligatorii mai stricte sau mai ambițioase decât standardele corespunzătoare ale UE, măsurile de ajutor pot avea un efect stimulatив indiferent de existența unor astfel de standarde naționale obligatorii. Același lucru este valabil și în cazul ajutoarelor acordate în prezența unor standarde naționale obligatorii adoptate în absența standardelor UE.
- (29) Având în vedere riscul mai mare de denaturare nejustificată a concurenței și a schimburilor comerciale, anumite categorii de ajutoare ar trebui să fie evaluate de Comisie în momentul notificării, atunci când acestea acoperă ajutoare cu o valoare mare acordate pentru fiecare proiect. Orice ajutor acordat peste pragurile respective ar trebui să facă în continuare obiectul obligației de notificare prevăzute la articolul 108 alineatul (3) din tratat. Pragurile stabilite în prezentul regulament nu ar trebui eludate prin împărțirea artificială a proiectelor în mai multe proiecte cu caracteristici, obiective sau beneficiari similari.
- (30) Având în vedere impactul potențial mai ridicat al schemelor de ajutoare de mare amploare asupra schimburilor comerciale și a concurenței, schemele de ajutoare cu un buget care depășește un anumit prag, într-un anumit an sau în total, calculat pe baza unei valori absolute ar trebui să facă, în principiu, obiectul unei evaluări a ajutoarelor de stat. Obiectivul evaluării ar trebui să fie acela de a verifica îndeplinirea ipotezelor și a condițiilor care stau la baza compatibilității schemei și eficacitatea măsurii de ajutor din perspectiva obiectivelor sale generale și specifice. De asemenea, evaluarea ar trebui să indice impactul schemei asupra concurenței și a schimburilor comerciale. În vederea asigurării unui tratament egal, evaluarea ajutoarelor de stat ar trebui să se efectueze pe baza unui plan de evaluare aprobat de Comisie. Deși astfel de planuri ar trebui în mod normal să fie elaborate în momentul conceperii schemei și aprobate în timp util pentru ca schema să intre în vigoare, acest lucru ar putea fi imposibil în unele cazuri. Prin urmare, pentru a nu întârzia intrarea lor în vigoare, prezentul regulament ar trebui să se aplice în cazul unor astfel de scheme pentru o perioadă inițială maximă de șase luni. Comisia poate lua decizia de a prelungi această perioadă, în urma aprobării planului de evaluare. În acest scop, planul de evaluare ar trebui notificat Comisiei în termen de 20 de zile lucrătoare de la intrarea în vigoare a schemei. De asemenea, Comisia poate decide, în mod excepțional, că nu este necesară o evaluare, având în vedere caracteristicile specifice ale cazului.

- (31) Pentru a putea analiza planul de evaluare, Comisia ar trebui să primească, din partea statului membru, informațiile solicitate. Comisia ar trebui, de asemenea, să solicite informații suplimentare fără întârzieri nejustificate. Acest lucru va permite statului membru să furnizeze informațiile lipsă, astfel încât Comisia să poată lua o decizie. Modificările schemelor care fac obiectul unei evaluări, altele decât modificările care nu pot afecta compatibilitatea schemei de ajutoare în cadrul domeniului de aplicare al prezentului regulament sau care nu pot afecta semnificativ conținutul planului de evaluare aprobat, ar trebui analizate ținându-se seama de rezultatul unei astfel de evaluări și ar trebui excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament. Modificările precum cele de natură pur formală sau modificările administrative, inclusiv cele efectuate în cadrul măsurilor cofinanțate de UE nu ar trebui, în principiu, să fie considerate ca afectând semnificativ conținutul planului de evaluare aprobat.
- (32) Pentru a stabili dacă pragurile de notificare și intensitățile maxime ale ajutoarelor prevăzute de prezentul regulament sunt respectate, ar trebui luată în considerare valoarea totală a măsurilor de ajutor de stat acordate pentru activitatea sau proiectul care beneficiază de ajutor. Prezentul regulament ar trebui să precizeze condițiile în care pot fi cumulate diferite categorii de ajutoare. Ajutoarele exceptate în temeiul prezentului regulament și oricare alte ajutoare compatibile exceptate în temeiul altor regulamente sau aprobate de Comisie pot fi cumulate atât timp cât măsurile respective vizează costuri eligibile identificabile diferite. În cazul în care surse de ajutor diferite se referă la aceleași costuri eligibile identificabile, care se suprapun parțial sau complet, cumularea este permisă până la cel mai ridicat nivel de intensitate sau până la valoarea maximă a ajutorului aplicabilă ajutorului respectiv în temeiul prezentului regulament. Prezentul regulament ar trebui, de asemenea, să stabilească norme speciale privind cumularea măsurilor de ajutor cu și fără costuri eligibile identificabile și privind cumularea cu ajutoarele *de minimis*. Adesea, ajutoarele *de minimis* nu sunt acordate pentru anumite costuri eligibile identificabile și nu sunt imputabile unor astfel de costuri. În acest caz, ar trebui să fie posibilă cumularea, în mod liber, a ajutoarelor *de minimis* cu ajutoare de stat exceptate în temeiul prezentului regulament. Cu toate acestea, în cazul în care se acordă ajutoare *de minimis* pentru aceleași costuri eligibile identificabile ca ajutoarele de stat exceptate în temeiul prezentului regulament, cumularea este permisă numai până la intensitatea maximă a ajutoarelor, după cum se prevede în capitolul II.
- (33) Finanțarea care este gestionată la nivel central de instituțiile, agențiile, întreprinderile comune și alte organisme ale Uniunii și care nu se află, în mod direct sau indirect, sub controlul statelor membre nu constituie ajutor de stat. În cazul în care o astfel de finanțare din partea Uniunii este combinată cu ajutoare de stat, numai ajutoarele de stat ar trebui luate în considerare pentru a se stabili dacă sunt respectate pragurile de notificare și intensitățile maxime ale ajutoarelor. Acest lucru este valabil cu condiția ca suma totală a finanțării publice acordate în legătură cu aceleași costuri eligibile să nu depășească rata cea mai favorabilă de finanțare prevăzută de normele aplicabile ale dreptului Uniunii.
- (34) Transparența ajutoarelor de stat este esențială pentru aplicarea corectă a normelor prevăzute în tratat și contribuie la îmbunătățirea conformității, la sporirea responsabilității, la evaluările *inter pares* și, în ultimă instanță, la creșterea gradului de eficacitate a cheltuielilor publice. Pentru a se asigura transparența, statele membre ar trebui să creeze site-uri web cuprinzătoare privind ajutoarele de stat, la nivel regional sau național, care să prezinte rezumate ale informațiilor despre fiecare măsură de ajutor exceptată în temeiul prezentului regulament. În conformitate cu practica standard în ceea ce privește publicarea de informații prevăzută în Directiva (UE) 2019/1024 a

Parlamentului European și a Consiliului¹², ar trebui utilizat un format standard care să permită consultarea, descărcarea și publicarea cu ușurință a informațiilor pe internet. Pe site-ul web al Comisiei ar trebui să fie publicate linkuri către site-urile web privind ajutoarele de stat ale tuturor statelor membre. În conformitate cu articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2022/2586, pe site-ul web al Comisiei ar trebui să se publice rezumate ale informațiilor despre fiecare măsură de ajutor exceptată în temeiul prezentului regulament.

- (35) Asigurarea respectării normelor privind ajutoarele de stat depinde în foarte mare măsură de cooperarea statelor membre. Prin urmare, statele membre ar trebui să ia toate măsurile necesare pentru a asigura conformitatea cu prezentul regulament, inclusiv conformitatea cu toate condițiile relevante a ajutoarelor individuale acordate în cadrul schemelor care beneficiază de o exceptare pe categorii.
- (36) Pentru a asigura o monitorizare efectivă a măsurilor de ajutor în conformitate cu Regulamentul (UE) 2022/2586 al Consiliului, este oportun să se stabilească cerințe privind rapoartele statelor membre cu privire la măsurile de ajutor care au fost exceptate în temeiul prezentului regulament. În plus, este oportun să se stabilească norme privind evidențele pe care trebuie să le păstreze statele membre cu privire la ajutoarele exceptate în temeiul prezentului regulament, ținând seama de perioada de limitare prevăzută la articolul 16 din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului¹³.
- (37) Pentru a se consolida eficacitatea condițiilor privind compatibilitatea prevăzute în prezentul regulament, Comisia ar trebui să poată retrage beneficiul exceptării pe categorii pentru viitor în cazul nerespectării acestor cerințe. Comisia ar trebui să poată restricționa retragerea beneficiului exceptării pe categorii la anumite tipuri de ajutoare, la anumiți beneficiari sau la măsuri de ajutor adoptate de anumite autorități, în cazul în care nerespectarea prezentului regulament afectează numai un grup limitat de măsuri sau anumite autorități. O astfel de retragere punctuală ar constitui o măsură corectivă proporționată, legată în mod direct de cazul constatat de nerespectare a dispozițiilor prezentului regulament. În cazul în care un ajutor nu este notificat și nu îndeplinește toate condițiile pentru a fi exceptat de la notificare, acesta constituie un ajutor ilegal, pe care Comisia îl va examina în cadrul procedurii relevante prevăzute în Regulamentul (UE) 2015/1589 pentru ajutoarele nenotificate. În cazul neîndeplinirii condițiilor privind compatibilitatea prevăzute în capitolele I și II, retragerea beneficiului exceptării pe categorii pentru viitor nu ar trebui să afecteze faptul că măsurile anterioare care respectă prezentul regulament au beneficiat de exceptarea pe categorii.
- (38) Pentru a se elimina diferențele care ar putea genera denaturări ale concurenței și ale schimburilor comerciale și pentru a se facilita coordonarea dintre diferitele inițiative de la nivelul Uniunii și de la nivel național referitoare la IMM-uri, precum și din motive de claritate administrativă și de securitate juridică, definiția IMM-ului în sensul anexei I la

¹² Directiva (UE) 2019/1024 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iunie 2019 privind datele deschise și reutilizarea informațiilor din sectorul public (reformare) (JO L 172, 26.6.2019, p. 56).

¹³ Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 248, 24.9.2015, p. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/2015-09-24>).

prezentul regulament se bazează pe definiția din Recomandarea 2003/361/CE a Comisiei¹⁴.

- (39) Politica privind ajutoarele de stat ar trebui revizuită periodic pe baza experienței Comisiei în acest domeniu. Prin urmare, perioada de aplicare a prezentului regulament ar trebui să fie limitată. Este necesar să se prevadă dispoziții tranzitorii, inclusiv normele aplicabile schemelor de ajutoare exceptate la sfârșitul perioadei de aplicare a prezentului regulament. Astfel de norme ar trebui să acorde statelor membre timpul necesar pentru a se adapta la orice regim viitor,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Capitolul I – Dispoziții comune

Articolul 1

Domeniul de aplicare

- (1) Prezentul regulament se aplică următoarelor categorii de ajutoare:
- (a) scheme de ajutoare de exploatare pentru reducerea costurilor externe ale transporturilor;
 - (b) scheme de ajutoare de exploatare pentru lansarea de noi conexiuni comerciale;
 - (c) scheme de ajutoare pentru investiții pentru construirea, modernizarea și reînnoirea infrastructurii de transport feroviar și pe căile navigabile interioare multimodal, a infrastructurii de transport feroviar sau pe căile navigabile interioare și atât ajutoare ad-hoc pentru investiții, cât și scheme de ajutoare pentru investiții pentru construirea, modernizarea și reînnoirea terminalelor multimodale de marfă pe calea ferată și pe căile navigabile interioare;
 - (d) scheme de ajutoare pentru investiții pentru construirea, modernizarea și reînnoirea liniilor de garare private;
 - (e) scheme de ajutoare pentru investiții pentru achiziționarea de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare;
 - (f) scheme de ajutoare pentru investiții pentru achiziționarea de unități de încărcare intermodale și de macarale la bordul navelor;
 - (g) scheme de ajutoare pentru investiții pentru interoperabilitate;

¹⁴ Recomandarea Comisiei din 6 mai 2003 privind definirea microîntreprinderilor și a întreprinderilor mici și mijlocii (JO L 124, 20.5.2003, p. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

- (h) scheme de ajutoare pentru investiții pentru adaptarea și modernizarea vehiculelor pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare și a echipamentelor pentru transportul multimodal durabil.
- (2) Prezentul regulament nu se aplică niciuneia dintre următoarele categorii de ajutoare:
- (a) scheme de ajutoare care nu exclud în mod explicit plata unui ajutor individual pentru o întreprindere care face obiectul unui ordin de recuperare neexecutat în urma unei decizii anterioare a Comisiei prin care un ajutor acordat de același stat membru este declarat ilegal și incompatibil cu piața internă;
 - (b) ajutoare ad-hoc pentru o întreprindere care face obiectul unui ordin de recuperare neexecutat în urma unei decizii anterioare a Comisiei prin care un ajutor acordat de același stat membru este declarat ilegal și incompatibil cu piața internă;
 - (c) ajutoare condiționate de utilizarea produselor naționale în defavoarea celor importate;
 - (d) ajutoare pentru întreprinderi aflate în dificultate;
 - (e) măsuri de ajutor de stat care implică prin natura lor, prin condițiile în care sunt acordate sau prin metoda de finanțare o încălcare nedisociabilă a dreptului Uniunii, în special:
 - (i) măsurile de ajutor în cazul cărora acordarea de ajutoare este condiționată de obligația ca beneficiarul să își aibă sediul în statul membru relevant sau să fie stabilit cu preponderență în statul membru respectiv. Cu toate acestea, cerința de a avea un sediu sau o sucursală în statul membru care acordă ajutorul la momentul plății ajutorului este permisă;
 - (ii) ajutoarele a căror acordare este condiționată de obligația ca beneficiarul să utilizeze mărfuri produse la nivel național sau servicii naționale;
 - (f) ajutoare de stat pentru exploatarea serviciilor publice de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine, precum și de transport rutier, care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 1370/2007¹⁵;
 - (g) ajutoare de stat pentru exploatarea serviciilor publice de transport de călători pe căi navigabile interioare, în cazul în care statele membre au decis să aplice serviciilor respective prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁶;
 - (h) ajutoare de stat pentru infrastructura portuară care sunt evaluate de Comisie direct în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat în cazul în care acestea nu intră sub incidența Regulamentului (UE) nr. 651/2014 al Comisiei¹⁷

¹⁵ Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului (JO L 315, 3.12.2007, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/2017-12-24>).

¹⁶ A se vedea articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

¹⁷ Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat (JO L 187, 26.6.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/2023-07-01>).

sau în cazul în care infrastructura portuară este necesară pentru furnizarea unui SIEG și face obiectul normelor prevăzute în Decizia 2012/21/UE a Comisiei¹⁸ și în Comunicarea Comisiei privind cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public;

- (i) schemele de ajutoare menționate în capitolul II, dacă intră sub incidența articolului 20, la șase luni de la intrarea în vigoare a acestora. Cu toate acestea, Comisia poate decide ca prezentul regulament să continue să se aplice în cazul unei scheme de ajutoare pentru o perioadă mai mare de șase luni, după ce va fi evaluat planul de evaluare relevant care i-a fost notificat de statul membru. Atunci când prezintă planurile de evaluare, statele membre prezintă, de asemenea, toate informațiile necesare Comisiei pentru a efectua o analiză a planurilor de evaluare și pentru a lua o decizie;
- (j) modificări ale schemelor menționate la punctul (i), altele decât modificările care nu afectează compatibilitatea schemei de ajutoare în temeiul prezentului regulament sau nu afectează în mod semnificativ conținutul planului de evaluare aprobat.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (a) „infrastructură de acces” înseamnă orice tip de infrastructură necesară pentru a asigura accesul și intrarea utilizatorilor într-o infrastructură de transport feroviar sau pe căile navigabile interioare multimodal sau într-o infrastructură de transport feroviar sau pe căile navigabile interioare unimodal 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;
- (b) „ajutor ad-hoc” înseamnă ajutorul care nu se acordă pe baza unei scheme de ajutoare;
- (c) „intensitatea ajutorului” înseamnă valoarea brută a ajutorului exprimată ca procent din costurile eligibile, înainte de deducerea impozitelor sau a altor taxe;
- (d) „schemă de ajutoare” înseamnă orice act pe baza căruia, fără să fie nevoie de măsuri de punere în aplicare suplimentare, pot fi acordate ajutoare individuale întreprinderilor definite în cadrul actului într-un mod general și abstract, precum și orice act pe baza căruia pot fi acordate ajutoare care nu sunt legate de un proiect specific, una sau mai multe întreprinderi, pentru o perioadă nedefinită de timp și/sau pentru o valoare nedefinită;

¹⁸ Decizia 2012/21/UE a Comisiei din 20 decembrie 2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (JO L 7, 11.1.2012, p. 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj)).

- (e) „infrastructură specifică” înseamnă o infrastructură care este construită pentru o întreprindere (întreprinderi) identificabilă(e) *ex ante* și adaptată la nevoile acesteia (acestora);
- (f) „echipamente pentru transportul multimodal durabil” înseamnă echipamente utilizate în serviciile de transbordare conexe transportului multimodal durabil, cum ar fi semiremorcile care pot fi ridicate cu macaraua, cu excepția echipamentelor terminale mobile;
- (g) „registru european al vehiculelor” înseamnă un registru în temeiul articolului 47 alineatul (5) din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului¹⁹ și al articolului 19 din Directiva (UE) 2016/1629 a Parlamentului European și a Consiliului²⁰;
- (h) „plan de evaluare” înseamnă un document care cuprinde cel puțin următoarele elemente: obiectivele schemei de ajutoare care urmează a fi evaluată, întrebările evaluării, indicatorii de rezultat, metodologia avută în vedere pentru efectuarea evaluării, cerințele privind colectarea datelor, calendarul propus al evaluării (inclusiv data prezentării rapoartelor de evaluare intermediară și finală), descrierea organismului independent care efectuează evaluarea sau a criteriilor care vor fi utilizate pentru selectarea acestuia și modalitățile prin care se asigură că evaluarea devine publică;
- (i) „costurile externe ale transporturilor” înseamnă costurile generate de utilizatorii transporturilor și care nu sunt suportate de aceștia, ci de societate în ansamblu, în special costurile legate de emisiile de gaze cu efect de seră, de poluarea aerului, de vătămări corporale și decese, de zgomot și de congestionarea traficului;
- (j) „ajutor individual” înseamnă (i) ajutor ad-hoc și (ii) ajutor acordat unor beneficiari individuali pe baza unei scheme de ajutoare;
- (k) „infrastructură de transport pe căile navigabile interioare” înseamnă orice infrastructură de servicii (de exemplu, un terminal sau o infrastructură de întreținere sau de depozitare) și infrastructura de acces la aceasta (inclusiv echipamentele fizice sau digitale necesare pentru funcționarea sa) care este situată în Uniune și utilizată pentru a efectua transporturi pe căile navigabile interioare, cu excepția infrastructurii sau a echipamentelor care sunt necesare pentru desfășurarea de activități care nu sunt legate de transporturi;
- (l) „navă de navigație interioară” înseamnă o navă pentru transportul de călători sau de marfă destinată exclusiv sau în principal navigației pe căi navigabile interioare sau în apele din interiorul sau din imediata apropiere a apelor protejate;

¹⁹ Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (reformare) (JO L 138, 26.5.2016, p. 44).

²⁰ Directiva (UE) 2016/1629 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 septembrie 2016 de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară, de modificare a Directivei 2009/100/CE și de abrogare a Directivei 2006/87/CE (JO L 252, 16.9.2016, p. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

- (m) „unitate de încărcare intermodală” înseamnă un container, o cutie mobilă sau o semiremorcă/un autovehicul pentru transportul rutier de mărfuri sau o combinație de vehicule utilizate pentru transportul intermodal;
- (n) „transport intermodal” înseamnă deplasarea de mărfuri (în aceeași unitate de încărcare sau în același vehicul) prin moduri de transport succesive, fără ca mărfurile însele să fie manipulate la schimbarea modurilor de transport;
- (o) „interoperabilitate” înseamnă fluxuri neîntrerupte de trafic de mărfuri sau de călători, în special între statele membre sau moduri de transport;
- (p) „transport multimodal” înseamnă transportul mărfurilor sau al pasagerilor cu cel puțin două moduri diferite de transport;
- (q) „echipamente terminale mobile” înseamnă echipamente utilizate pentru încărcarea, descărcarea și transbordarea mărfurilor și a unităților de încărcare intermodale, precum și pentru deplasarea mărfurilor în interiorul unei zone terminale;
- (r) „registru național” înseamnă un registru ținut de un stat membru în temeiul articolului 47 din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului sau al articolului 17 din Directiva (UE) 2016/1629 a Parlamentului European și a Consiliului;
- (s) „conexiune comercială nouă de transport de marfă pe căile navigabile interioare” înseamnă o conexiune comercială care se referă la noi operațiuni regulate de transport de marfă pe căile navigabile interioare între cel puțin două terminale care nu au fost conectate prin servicii regulate de transport de marfă timp de cel puțin cinci ani înainte de începerea operațiunilor pe conexiunea respectivă;
- (t) „conexiune comercială nouă de transport feroviar de marfă” înseamnă o conexiune comercială care se referă la noi operațiuni regulate de transport feroviar de marfă între cel puțin două terminale care nu au fost conectate prin servicii regulate de transport de marfă timp de cel puțin cinci ani înainte de începerea operațiunilor pe conexiunea respectivă;
- (u) „conexiune comercială nouă de transport feroviar de călători” înseamnă o conexiune comercială care se referă la noi operațiuni regulate de transport feroviar de călători între cel puțin două terminale care nu au fost conectate prin servicii regulate de transport de călători timp de cel puțin cinci ani înainte de începerea operațiunilor pe conexiunea respectivă;
- (v) „întreprindere nou-intrată” înseamnă o întreprindere feroviară, astfel cum este definită la articolul 3 punctul 1 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului²¹, care îndeplinește următoarele două condiții:

²¹ Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (JO L 343, 14.12.2012, p. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/2019-01-01>) de consolidare și abrogare, cu efect de la 17 iunie 2015, a Directivei 91/440/CEE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2001/12/CE, Directiva 2004/51/CE și Directiva 2007/58/CE.

- (i) a primit o licență în temeiul articolului 17 alineatul (3) din Directiva 2012/34/UE pentru segmentul de piață relevant cu mai puțin de douăzeci de ani înainte de acordarea ajutorului și
 - (ii) nu este legată, în sensul articolului 3 alineatul (3) din anexa I la prezentul regulament, de o întreprindere feroviară care a obținut o licență, în sensul articolului 3 punctul 14 din Directiva 2012/34/UE, înainte de 1 ianuarie 2010;
- (w) „activități care nu sunt legate de transporturi” înseamnă serviciile comerciale oferite întreprinderilor de transport sau altor utilizatori de infrastructuri care nu au legătură cu transportul feroviar, transportul pe căile navigabile interioare sau cu transportul multimodal durabil, inclusiv serviciile auxiliare pentru călători, agenții de expediție sau alți prestatori de servicii, cum ar fi închirierea de birouri, magazine și hoteluri;
- (x) „profit din exploatare” înseamnă 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. Costurile de exploatare includ costuri precum costurile cu personalul, materialele, serviciile contractate, comunicațiile, energia, întreținerea, chiria, administrarea, 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;
- (y) „linie de garare privată” înseamnă o porțiune de infrastructură feroviară privată exploatată (inclusiv liniile de cale ferată și orice altă infrastructură sau alte echipamente necesare pentru ca aceasta să devină funcțională), care conectează la rețeaua feroviară publică infrastructurile de încărcare care nu se califică drept infrastructuri de servicii în temeiul anexei II la Directiva 2012/34/UE, precum și orice infrastructură specifică ce deservește o porțiune de infrastructură feroviară privată exploatată;
- (z) „terminal multimodal de marfă pe calea ferată și/sau pe căile navigabile interioare” înseamnă o structură echipată pentru transbordarea între cel puțin două moduri de transport (dintre care unul este pe calea ferată sau pe căile navigabile interioare) sau între două sisteme feroviare diferite, cum ar fi terminalele din porturile interioare sau maritime, terminalele aflate de-a lungul căilor navigabile interioare sau terminalele din aeroporturi) și platforme logistice multimodale;
- (aa) „infrastructură de transport feroviar și/sau pe căile navigabile interioare multimodal” înseamnă o infrastructură de servicii și infrastructura sa de acces (inclusiv echipamentele fizice sau digitale necesare pentru funcționarea sa) situate în UE și necesare pentru furnizarea de servicii de transport feroviar sau pe căile navigabile interioare în combinație cu alte moduri de transport, cu excepția infrastructurii sau a echipamentelor necesare pentru activități care nu sunt legate de transporturi. Această definiție include terminalele multimodale de marfă pe calea ferată și pe căile navigabile interioare;

- (bb) „infrastructură de transport feroviar” înseamnă orice infrastructură de servicii (de exemplu, terminale de marfă sau o infrastructură de întreținere sau de depozitare) și infrastructura de acces la aceasta (inclusiv echipamentele fizice sau digitale necesare pentru funcționarea sa) care este situată în Uniune, menționată în anexa II la Directiva 2012/34/UE, cu excepția infrastructurii sau a echipamentelor necesare pentru desfășurarea de activități care nu sunt legate de transporturi;
- (cc) „întreprindere feroviară” înseamnă orice întreprindere publică sau privată menționată la articolul 3 punctul 1 din Directiva 2012/34/UE;
- (dd) „platformă RIS” înseamnă o platformă electronică cu punct de acces unic, alimentată cu informații privind serviciile de informații fluviale naționale și care furnizează servicii de informații privind căile navigabile, serviciile de informații fluviale, traficul și transportul, inclusiv planificarea rutelor și a transporturilor, destinată utilizatorilor RIS și care servește la raportarea electronică în conformitate cu principiul „doar o singură dată”;
- (ee) „material rulant” înseamnă oricare dintre următoarele:
- (i) locomotivele și materialul rulant pentru trenurile de călători, inclusiv unitățile de tracțiune termică sau electrică, trenurile de călători autopropulsate cu motoare termice sau electrice și vagoanele de călători;
 - (ii) vagoanele de marfă, inclusiv vehiculele cu platformă joasă destinate întregii rețele și vehiculele destinate transportului de camioane ;
- (ff) „transport maritim pe distanțe scurte” înseamnă deplasarea de mărfuri și de pasageri pe mare între porturi situate în Europa geografică sau între aceste porturi și porturi situate în țările din afara Europei care au un țărm la mările închise de la granițele Europei²²;
- (gg) „întreprindere mică și mijlocie” sau „IMM” înseamnă o întreprindere care îndeplinește condițiile prevăzute în anexa I la prezentul regulament;
- (hh) „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. În cazul preluărilor de întreprinderi, „demararea lucrărilor” corespunde datei dobândirii activelor direct legate de unitatea preluată;
- (ii) „transport multimodal durabil” înseamnă transportul de mărfuri sau de călători cu cel puțin două moduri de transport diferite, în cazul în care cel puțin unul dintre modurile de transport utilizate este feroviar sau pe căi navigabile interioare

²² Comunicarea Comisiei către Consiliu, Parlamentul European, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – „Dezvoltarea transportului maritim pe distanțe scurte în Europa: o alternativă dinamică în cadrul unui lanț de transport durabil – Al doilea raport bienal privind progresele înregistrate”, COM(1999) 317 final, 29.6.1999.

sau rutier, dacă acesta din urmă este combinat cu transportul maritim pe distanțe scurte;

- (jj) „aplicații telematice pentru servicii de transport de marfă” înseamnă aplicații precum sisteme de informare (monitorizarea în timp real a mărfurilor și a trenurilor), sisteme de selectare și de alocare, sisteme de rezervare, plată și facturare, gestionarea legăturilor cu alte moduri de transport și eliberarea documentelor electronice însoțitoare;
- (kk) „operator de transport” înseamnă orice întreprindere care transportă călători și/sau mărfuri în sectorul transportului feroviar, al transportului pe căile navigabile interioare și/sau al transportului multimodal;
- (ll) „organizator de transporturi” înseamnă orice întreprindere care organizează transportul de mărfuri, făcând astfel alegerea între modurile de transport (cum ar fi întreprinderile de logistică, agenții de expediție, operatorii de transport multimodal);
- (mm) „întreprindere în dificultate” înseamnă o întreprindere care îndeplinește criteriile prevăzute la articolul 2 punctul 18 din Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei;
- (nn) „vehicul pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare” înseamnă
 - (i) o navă de navigație interioară sau
 - (ii) material rulant.

Articolul 3

Condiții de exceptare

Schemele de ajutoare, ajutoarele individuale acordate în cadrul unor scheme de ajutoare și ajutoarele ad-hoc se consideră compatibile cu piața internă în sensul articolului 93 din tratat și sunt exceptate de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din tratat dacă ajutoarele respective îndeplinesc toate condițiile prevăzute în capitolul I și condițiile specifice pentru categoria relevantă de ajutor stabilite în capitolul II.

Articolul 4

Praguri de notificare

Prezentul regulament nu se aplică în cazul în care sunt depășite următoarele praguri exprimate în valori maxime ale ajutoarelor:

- (a) pentru ajutoarele individuale de exploatare pentru lansarea de noi conexiuni comerciale acordate în cadrul unei scheme: 15 milioane EUR pe conexiune;
- (b) pentru ajutoarele individuale pentru investiții acordate în cadrul unei scheme pentru construirea, modernizarea și reînnoirea infrastructurii de transport feroviar, a infrastructurii de transport pe căile navigabile interioare și a

infrastructurii de transport feroviar și pe căile navigabile interioare multimodal:
20 de milioane EUR pe proiect;

- (c) pentru ajutoarele ad-hoc pentru investiții pentru construirea, modernizarea și reînnoirea terminalelor multimodale de marfă pe calea ferată și pe căile navigabile interioare: 10 milioane EUR pe proiect;
- (d) pentru ajutoarele individuale pentru investiții acordate în cadrul unei scheme pentru liniile de garare private: 2 milioane EUR pe proiect.

Articolul 5

Transparența ajutorului

1. Prezentul regulament se aplică numai ajutoarelor transparente.
2. Se consideră că ajutoarele sunt transparente dacă se poate calcula cu exactitate echivalentul subvenție brută al ajutoarelor *ex ante*, fără a fi necesară efectuarea unei evaluări a riscurilor.
3. În sensul prezentului regulament, se consideră ajutoare transparente următoarele forme de ajutor:
 - (a) ajutoarele conținute în granturi și subvenții la dobândă;
 - (b) ajutoarele conținute în împrumuturi, atunci când echivalentul subvenție brută a fost calculat pe baza ratei de referință în vigoare pe piață la momentul acordării grantului;
 - (c) ajutoarele sub formă de avantaje fiscale și taxe, în cazul în care măsura prevede un plafon care garantează că pragul aplicabil nu este depășit;
 - (d) ajutoarele care constau în garanții, dacă este îndeplinită una dintre următoarele condiții:
 - (i) echivalentul subvenție brută s-a calculat pe baza primelor safe-harbour prevăzute în Comunicarea Comisiei privind aplicarea articolelor 87 și 88 din tratat ajutoarelor de stat sub formă de garanții²³;
 - (ii) înainte de punerea în aplicare a măsurii, metoda utilizată pentru calcularea echivalentului subvenție brută al garanției a fost acceptată pe baza Comunicării Comisiei privind aplicarea articolelor 87 și 88 din Tratatul CE la ajutoarele de stat sub formă de garanții, în urma notificării Comisiei cu privire la metodologia respectivă în conformitate cu orice regulament adoptat de Comisie în domeniul ajutoarelor de stat aplicabil la acel moment, iar metoda aprobată vizează în mod explicit tipul de garanție și tipul de operațiune subiacentă în cauză în contextul aplicării prezentului regulament;
 - (iii) ajutoarele se acordă pentru achiziționarea de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căi navigabile terestre sub formă de garanții, în

²³ Comunicare a Comisiei cu privire la aplicarea articolelor 87 și 88 din Tratatul CE privind ajutoarele de stat sub formă de garanții. JO C 155, 20.6.2008, p. 10.

conformitate cu condițiile prevăzute la articolul 14 din prezentul regulament.

Articolul 6

Efectul stimulativ

1. Prezentul regulament se aplică numai ajutoarelor care au un efect stimulativ.
2. Se consideră că ajutoarele au un efect stimulativ dacă beneficiarul a prezentat statului membru în cauză o cerere de ajutor scrisă înainte de începerea lucrului la proiectul sau la activitatea respectivă. Cererea de ajutor conține cel puțin următoarele informații:
 - (a) denumirea întreprinderii și dimensiunea acesteia;
 - (b) descrierea proiectului sau a activității, inclusiv data sa de demarare și de încheiere;
 - (c) locul de desfășurare a proiectului sau a activității;
 - (d) lista costurilor proiectului sau ale activității;
 - (e) tipul de ajutor (grant, împrumut, garanție, avans rambursabil, injecție de capital sau altele) și valoarea finanțării publice necesare pentru proiect sau activitate.
3. Se consideră că ajutoarele ad-hoc acordate întreprinderilor mari au un efect stimulativ în cazul în care, în plus față de faptul că asigură îndeplinirea condițiilor prevăzute la alineatul (2), statul membru a verificat, înainte de a acorda ajutorul în cauză, că documentația pregătită de beneficiar stabilește că ajutoarele vor avea drept rezultat unul sau mai multe dintre următoarele:
 - (a) există o creștere substanțială a domeniului de aplicare al proiectului sau al activității datorită ajutorului;
 - (b) o creștere substanțială a quantumului total cheltuit de beneficiar pentru proiect sau pentru activitate datorită ajutorului;
 - (c) o creștere substanțială a ritmului de finalizare a proiectului sau a activității în cauză.
4. Prin derogare de la alineatele (2) și (3), se consideră că măsurile sub formă de avantaje fiscale au un efect stimulativ în cazul în care sunt îndeplinite următoarele condiții cumulative:
 - (a) măsura instituie un drept la ajutor, în conformitate cu criteriile obiective și fără ca statul membru să mai dispună de o putere de apreciere;
 - (b) măsura a fost adoptată și a intrat în vigoare înainte de demararea proiectului sau a activității care beneficiază de ajutor, cu excepția versiunilor ulterioare ale schemelor de ajutoare, cu condiția ca activitatea să fi fost deja acoperită de schemele anterioare sub formă de avantaje fiscale.

5. Prin derogare de la alineatele (2), (3) și (4), se consideră că ajutoarele pentru reducerea costurilor externe ale transporturilor au un efect stimulatîv în cazul în care sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 10.

Articolul 7

Intensitatea ajutorului și costurile eligibile

1. În vederea calculării intensității ajutoarelor și a costurilor eligibile, toate cifrele utilizate sunt luate în considerare înainte de orice fel de deducere a impozitelor sau a altor taxe. Cu toate acestea, taxa pe valoarea adăugată percepută pentru costurile sau cheltuielile eligibile care sunt rambursabile în temeiul legislației fiscale naționale aplicabile nu este luată în considerare la calcularea intensității ajutorului și a costurilor eligibile. Costurile eligibile trebuie să fie susținute prin documente justificative care trebuie să fie clare, specifice și contemporane cu faptele. Quantumurile costurilor eligibile pot fi calculate în conformitate cu opțiunile simplificate în materie de costuri, cu condiția ca o operațiune să fie cel puțin parțial finanțată prin intermediul unui fond al Uniunii care permite utilizarea opțiunilor simplificate în materie de costuri și ca respectiva categorie de costuri să fie eligibilă în conformitate cu dispozițiile relevante ale prezentului regulament. În aceste cazuri, se aplică opțiunile simplificate în materie de costuri prevăzute în normele relevante care reglementează fondul Uniunii.
2. În plus, pentru proiectele puse în aplicare în conformitate cu planurile de redresare și reziliență, astfel cum au fost aprobate de Consiliu în temeiul Regulamentului (UE) 2021/241 al Parlamentului European și al Consiliului²⁴, quantumurile costurilor eligibile pot fi calculate, de asemenea, în conformitate cu opțiunile simplificate în materie de costuri, cu condiția să fie utilizate opțiunile simplificate în materie de costuri prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului²⁵ sau în Regulamentul (UE) 2021/1060 al Parlamentului European și al Consiliului²⁶.
3. În cazul în care ajutorul este acordat sub altă formă decât cea a unui grant, valoarea ajutorului este egală cu echivalentul subvenției brută al ajutorului.

²⁴ Regulamentul (UE) 2021/241 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 februarie 2021 de instituire a Mecanismului de redresare și reziliență (JO L 57, 18.2.2021, p. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/2023-03-01>).

²⁵ Regulamentul (UE) nr. 1303/2013 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. 1083/2006 al Consiliului (JO L 347, 20.12.2013, p. 320, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/2023-03-01>).

²⁶ Regulamentul (UE) 2021/1060 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 de stabilire a dispozițiilor comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european Plus, Fondul de coeziune, Fondul pentru o tranziție justă și Fondul european pentru afaceri maritime, pescuit și acvacultură și de stabilire a normelor financiare aplicabile acestor fonduri, precum și Fondului pentru azil, migrație și integrare, Fondului pentru securitate internă și Instrumentului de sprijin financiar pentru managementul frontierelor și politica de vize (JO L 231, 30.6.2021, p. 159, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/2023-03-01>).

4. Ajutoarele plătibile în viitor, inclusiv ajutoarele plătibile în mai multe tranșe, se actualizează la valoarea lor în momentul în care sunt acordate. Costurile eligibile se actualizează la valoarea pe care o au la momentul acordării ajutoarelor. Rata dobânzii care trebuie aplicată la actualizare este rata de actualizare aplicabilă la data acordării ajutoarelor.

Articolul 8

Cumulul

1. Atunci când se stabilește dacă pragurile de notificare sunt în conformitate cu pragurile de notificare prevăzute la articolul 4 și cu intensitățile maxime ale ajutoarelor de la capitolul II, trebuie luată în considerare valoarea totală a ajutoarelor de stat acordate pentru activitatea, proiectul sau întreprinderea care beneficiază de ajutor (în funcție de tipul ajutoarelor).
2. În cazul în care finanțarea din partea Uniunii gestionată la nivel central de către instituții, agenții, întreprinderi comune sau alte organisme ale Uniunii care nu este direct sau indirect sub controlul statului membru este combinată cu ajutor de stat, numai ajutorul de stat este analizat pentru a se stabili dacă pragurile de notificare și intensitățile maxime ale ajutorului sau valorile maxime ale ajutorului sunt respectate, cu condiția ca valoarea totală a finanțării publice acordate în legătură cu aceleași costuri eligibile să nu depășească rata de finanțare cea mai favorabilă prevăzută în dreptul Uniunii.
3. Ajutoarele cu costuri eligibile identificabile exceptate prin prezentul regulament pot fi cumulate cu:
 - (a) orice alt ajutor de stat, cu condiția ca măsurile respective să vizeze costuri eligibile identificabile diferite;
 - (b) orice alt ajutor de stat, în legătură cu aceleași costuri eligibile, care se suprapun parțial sau integral, cu condiția ca respectivul cumul să nu ducă la depășirea celui mai ridicat nivel de intensitate a ajutorului sau a celei mai mari valori a ajutorului aplicabile respectivului ajutor în temeiul prezentului regulament;
 - (c) orice ajutor *de minimis* în legătură cu aceleași costuri eligibile, cu condiția ca respectivul cumul să nu ducă la depășirea celui mai ridicat nivel de intensitate a ajutorului sau a celei mai mari valori a ajutorului aplicabile respectivului ajutor în temeiul prezentului regulament.

Articolul 9

Publicare și informare

1. Statul membru în cauză asigură publicarea pe un site web cuprinzător privind ajutoarele de stat, la nivel național sau regional:
 - (a) a rezumatului informațiilor menționate la articolul 19 în formatul standard prevăzut în anexa III la prezentul regulament sau a unui link către acestea;

- (b) a textului integral al fiecărei măsuri de ajutor, astfel cum se menționează la articolul 19, sau a unui link care oferă acces la textul integral;
 - (c) a informațiilor menționate în anexa IV la prezentul regulament cu privire la fiecare ajutor individual acordat care depășește 100 000 EUR.
- 2. Pentru schemele de ajutoare sub formă de avantaje fiscale, condițiile stabilite la alineatul (1) se consideră îndeplinite dacă statele membre publică informațiile necesare privind valorile ajutorului individual conform următoarelor intervale, în milioane EUR:
 - 0,1-0,5;
 - 0,5-1;
 - 1-2;
 - 2-5;
 - 5-10;
 - 10-15;
 - 15 și mai mult.
- 3. Informațiile menționate la alineatul (1) litera (c) sunt organizate și sunt accesibile într-un mod standardizat, conform descrierii din anexa III, și asigură executarea funcțiilor de căutare și descărcare în mod eficace. Aceste informații se publică în termen de șase luni de la data acordării ajutorului sau, în cazul ajutoarelor sub formă de avantaje fiscale, în termen de un an de la data la care trebuie depusă declarația fiscală. Informațiile trebuie să fie disponibile timp de cel puțin 10 ani de la data acordării ajutorului.
- 4. Textul integral al schemei de ajutoare sau al ajutorului ad-hoc prevăzut la alineatul (1) cuprinde, în special, o trimitere explicită la prezentul regulament, prin citarea titlului său și a referinței sale de publicare în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, precum și la dispozițiile specifice din capitolul II la care se referă respectiva schemă de ajutoare sau, după caz, la dreptul intern care garantează respectarea dispozițiilor relevante din prezentul regulament. Schema de ajutoare sau ajutoarele ad-hoc sunt însoțite de dispozițiile de punere în aplicare și de modificările sale.
- 5. Comisia publică pe site-ul său web:
 - (a) linkurile către site-urile web privind ajutoarele de stat menționate la alineatul (1);
 - (b) rezumatul informațiilor menționate la articolul 19.

Capitolul II – Dispoziții specifice pentru diferitele categorii de ajutoare

SECȚIUNEA 1 – AJUTOARELE DE EXPLOATARE

Subsecțiunea A – Ajutoare de exploatare pentru reducerea costurilor externe ale transporturilor

Articolul 10

Ajutoare pentru reducerea costurilor externe ale transporturilor

1. Schemele de ajutoare de exploatare pentru reducerea costurilor externe ale transporturilor sunt compatibile cu piața internă în sensul articolului 93 din tratat și sunt exceptate de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din tratat dacă îndeplinesc condițiile prevăzute la prezentul articol și în capitolul I.
2. Operațiunile de transport feroviar, de transport pe căile navigabile interioare și/sau de transport multimodal durabil de călători și de mărfuri pot fi eligibile pentru sprijin. Ajutoarele se acordă operatorilor de transport și/sau organizatorilor de transporturi care aleg soluții durabile de transport terestru.
3. Costurile eligibile reprezintă partea din costurile externe ale transporturilor pe care utilizarea unimodală sau multimodală a transportului feroviar, a transportului pe căile navigabile interioare și/sau a transportului maritim pe distanțe scurte, utilizate în contextul transportului multimodal durabil, permite să le evite în comparație cu modurile de transport concurente mai poluante. Costurile externe evitate se calculează în conformitate cu normele și metodologia stabilite în Ghidul Comisiei privind costurile externe ale transporturilor, astfel cum a fost modificat sau înlocuit²⁷. Statele membre pot utiliza metodologia costurilor externe pentru a acoperi orice costuri de exploatare, inclusiv costurile de exploatare legate de utilizarea infrastructurii.
4. Intensitatea ajutorului nu depășește [50] % din costurile eligibile.
5. Intensitatea ajutorului poate fi majorată cu [5-10] puncte procentuale în cazul ajutoarelor acordate pentru operațiuni de transport combinat, astfel cum sunt definite la articolul 1 din Directiva 92/106/CEE²⁸.
6. În cazul ajutoarelor acordate pentru operațiuni de transport în sectorul transportului de marfă, distanța parcursă de modul de transport care beneficiază de ajutor nu depășește:
 - (a) în cazurile de transport multimodal:

²⁷ Comisia Europeană, Direcția Generală Mobilitate și Transporturi, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. et al., *Handbook on the external costs of transport* (Ghid privind costurile externe ale transporturilor) – versiunea 2019 – 1.1, Oficiul pentru Publicații, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

²⁸ JO L 368, 17.12.1992, p. 38 [după adoptarea modificării Directivei 92/106/CEE (2023/0396 (COD)), a se înlocui cu „fiind în conformitate cu articolul 1c alineatul (2) din Directiva 92/106/CEE”].

- (i) 800 de kilometri pentru transportul feroviar;
 - (ii) 375 de kilometri pentru transportul pe căile navigabile interioare;
 - (iii) 750 de kilometri pentru transportul maritim pe distanțe scurte și
- (b) în cazurile de transport unimodal:
- (i) 350 de kilometri pentru transportul feroviar (cu excepția operațiunilor de transport cu vagoane izolate);
 - (ii) 375 de kilometri pentru transportul pe căile navigabile interioare.
7. Pentru a se asigura că ajutoarele se acordă numai pentru serviciile de transport terestru durabil furnizate efectiv, ajutoarele se acordă pe baza unităților efective de servicii de transport furnizate, cum ar fi număr de călători-km pentru serviciile de transport de călători, număr de tone-km sau număr de vehicule-km pentru serviciile de transport de mărfuri sau, mai general, a unității de producție a serviciului de transport, și nu pe baza unei sume forfetare.
8. Ajutoarele acordate unei întreprinderi feroviare, operatorilor de transport pe căile navigabile interioare și operatorilor de transport maritim pe distanțe scurte au ca efect menținerea sau creșterea transferului modal. În acest scop, întreprinderile feroviare, operatorii de transport pe căile navigabile interioare și operatorii de transport maritim pe distanțe scurte pun la dispoziția publicului cel puțin următoarele informații privind ajutorul primit: autoritatea care acordă ajutorul, data acordării ajutorului, valorile ajutorului primit, perioada și operațiunile care fac obiectul ajutorului.

Subsecțiunea B – Ajutoare de exploatare pentru lansarea de noi conexiuni comerciale

Articolul 11

Ajutoare pentru lansarea de noi conexiuni comerciale

1. Schemele de ajutoare pentru lansarea de noi conexiuni comerciale de transport feroviar de marfă și de transport de marfă pe căile navigabile interioare și de noi conexiuni comerciale de transport feroviar de călători sunt compatibile cu piața internă în sensul articolului 93 din tratat și sunt exceptate de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din tratat dacă îndeplinesc condițiile prevăzute la prezentul articol și în capitolul I.
2. Ajutoarele se acordă:
- (a) întreprinderilor feroviare și/sau organizatorilor de transporturi care colectează date privind cererea și organizează operațiuni regulate de transport de marfă între terminalele de transport pentru a lansa noi conexiuni comerciale de transport feroviar de marfă și de transport de marfă pe căile navigabile interioare și/sau
 - (b) întreprinderilor feroviare care organizează servicii regulate de transport de călători între terminalele de transport situate fie în state membre diferite („servicii de transport feroviar transfrontalier de călători”), fie la distanțe

de peste 400 de kilometri unul de celălalt („servicii de transport feroviar de călători pe distanțe lungi”).

3. Ajutoarele pot lua forma unor granturi plătite periodic pentru perioade care nu depășesc un an.
4. Costurile eligibile sunt pierderile din exploatare suportate în legătură cu conexiunea în cauză, pe o perioadă de maximum cinci ani de la data la care beneficiarul începe să exploateze noua conexiune comercială. Fără a aduce atingere tezei precedente, costurile de exploatare legate de lansarea noii conexiuni și anterioare acesteia pot fi luate în considerare și reflectate în cuantificarea costurilor eligibile aferente primului an de exploatare a noii conexiuni comerciale.
5. În sensul prezentului articol, pierderi din exploatare înseamnă o diferență negativă între veniturile și costurile de exploatare suportate pentru conexiunea în cauză, precum și costurile de exploatare ale lucrărilor legate de lansarea noii conexiuni comerciale și anterioare acesteia. Intensitatea ajutoarelor nu depășește 80 % din costurile eligibile în primul an, 70 % din costurile eligibile în al doilea an, 60 % din costurile eligibile în al treilea an, 50 % din costurile eligibile în al patrulea an și 40 % din costurile eligibile în al cincilea an.
6. Costurile alocate noii conexiuni comerciale pot acoperi toate costurile directe de exploatare suportate pentru exploatarea noii conexiuni comerciale și o contribuție adecvată la costurile de exploatare comune atât pentru noua conexiune comercială, cât și pentru alte activități. Veniturile care trebuie luate în considerare cuprind totalitatea veniturilor obținute din noua conexiune comercială.
7. În cazul în care ajutoarele sunt plătite în avans, costurile eligibile se estimează *ex ante* pe baza unor estimări rezonabile și se actualizează la valoarea pe care o au la momentul acordării ajutoarelor. Statele membre instituie un mecanism de monitorizare și de recuperare pentru a se asigura că ajutoarele nu depășesc intensitatea permisă a ajutoarelor.

SECȚIUNEA 2 – AJUTOARELE PENTRU INVESTIȚII

Subsecțiunea A – Ajutoare pentru investiții pentru infrastructura de transport feroviar și pe căile navigabile interioare unimodal și multimodal, precum și pentru liniile de garare private

Articolul 12

Ajutoare pentru construirea, modernizarea și reînnoirea infrastructurii de transport feroviar și pe căile navigabile interioare unimodal și multimodal

1. Ajutoarele pentru construirea, modernizarea sau reînnoirea (inclusiv înlocuirea) infrastructurii de transport feroviar, a infrastructurii de transport pe căile navigabile interioare și a infrastructurii de transport feroviar și pe căile navigabile interioare multimodal sunt compatibile cu piața internă în sensul articolului 93 din tratat și sunt exceptate de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din tratat, cu condiția să fie îndeplinite cerințele prevăzute la prezentul articol și în capitolul I.

2. Ajutoarele se acordă oricărei întreprinderi care construiește, modernizează și/sau reînnoiește infrastructura de transport feroviar, infrastructura de transport pe căile navigabile interioare și infrastructura de transport feroviar și pe căile navigabile interioare multimodal pe baza schemelor, cu excepția ajutoarelor pentru construirea, modernizarea și reînnoirea terminalelor multimodale de marfă pe calea ferată și pe căile navigabile interioare, care pot fi acordate, de asemenea, sub formă de ajutoare ad-hoc. Ajutoarele ad-hoc pot fi acordate numai în cazul în care cererea potențială de capacitate, cel puțin pe termen mediu, depășește capacitatea combinată actuală a infrastructurii care beneficiază de ajutor și a altor infrastructuri existente sau deja planificate care ar putea servi în mod rezonabil ca alternativă la infrastructura care beneficiază de ajutor.
3. Costurile eligibile sunt costurile de investiții în active corporale (fixe și mobile) și necorporale legate direct de construirea, modernizarea sau reînnoirea infrastructurii relevante. Investiția poate include amenajări de suprafață (cum ar fi cele destinate depozitării), echipamente fixe (cum ar fi depozite și terminale) și echipamente terminale mobile (cum ar fi stivuitoare telescopice) aflate în infrastructură pentru furnizarea de servicii legate de transport. Studiile de fezabilitate și cele topologice, precum și costurile de planificare și instalare sunt, de asemenea, eligibile.
4. Costurile legate de activități care nu sunt legate de transporturi nu sunt eligibile.
5. Valoarea ajutorului nu depășește cel mai mic dintre următoarele praguri:
 - (a) diferența dintre costurile eligibile și suma profitului din exploatare aferent investiției pe durata sa de viață economică și valoarea finală actualizată a investiției respective (valoarea reziduală la sfârșitul duratei de viață economică a investiției). Profitul din exploatare include, de asemenea, profiturile nete marginale din exploatare generate de activitățile care nu sunt legate de transporturi asociate activităților de transport care urmează să se desfășoare în infrastructura în cauză (cum ar fi închirierea de spații comerciale aflate în infrastructură). Profitul din exploatare și valoarea finală se deduc din costurile eligibile *ex ante*, pe baza unor estimări rezonabile, sau *ex post*, prin intermediul unui mecanism de recuperare;
 - (b) 50 % din costurile eligibile.
6. Pentru ajutoarele care nu depășesc 3 milioane EUR pe proiect, valoarea maximă a ajutorului poate fi stabilită la maximum 50 % din costurile eligibile, ca alternativă la aplicarea metodei menționate la alineatul (5).
7. Accesul la infrastructura care beneficiază de ajutor este deschis, transparent și nediscriminatoriu pentru toți utilizatorii interesați, în conformitate cu legislația sectorială, inclusiv cu Directiva 2012/34/UE.
8. Orice contract de concesiune sau de alt tip de încredințare către o parte terță pentru construirea, modernizarea, exploatarea sau închirierea infrastructurii care beneficiază de ajutor se atribuie în mod concurențial, transparent, nediscriminatoriu și necondiționat.
9. În cazul în care proprietarul, operatorul și orice utilizator final preconizat al infrastructurii de transport care beneficiază de ajutor fac parte din aceeași întreprindere sau sunt întreprinderi afiliate în sensul anexei I la prezentul regulament, exploatarea

infrastructurii se atribuie pe baza unei proceduri deschise, competitive, transparente și nediscriminatorii²⁹.

Articolul 13

Ajutoare pentru construirea, modernizarea și reînnoirea liniilor de garare private

1. Schemele de ajutoare pentru construirea, modernizarea și reînnoirea (inclusiv înlocuirea) liniilor de garare private sunt compatibile cu piața internă în sensul articolului 93 din tratat și sunt exceptate de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din tratat, cu condiția să fie îndeplinite cerințele prevăzute la prezentul articol și în capitolul I.
2. Se acordă ajutoare oricărei întreprinderi care construiește, modernizează și reînnoiește linii de garare private.
3. Costurile eligibile sunt costurile de investiții în active corporale (fixe și mobile) și necorporale legate direct de construirea, modernizarea și reînnoirea liniei de garare private. Costurile de investiții pot include studiile de fezabilitate și pe cele topologice, precum și costurile de planificare și instalare. Platformele de încărcare/descărcare și echipamentele utilizate pentru încărcarea/descărcarea trenurilor pe amplasamentul utilizatorului (utilizatorilor) dedicat (dedicați) nu se includ în costurile eligibile.
4. Valoarea ajutorului nu depășește cel mai mic dintre următoarele praguri:
 - (a) diferența dintre costurile eligibile și suma profitului din exploatare aferent investiției pe durata sa de viață economică și valoarea finală actualizată a investiției respective (valoarea reziduală la sfârșitul duratei de viață economică a investiției). Profitul din exploatare și valoarea finală se deduc din costurile eligibile *ex ante*, pe baza unor estimări rezonabile, sau *ex post*, prin intermediul unui mecanism de recuperare;
 - (b) 50 % din costurile eligibile.
5. Pentru ajutoarele care nu depășesc 500 000 EUR pe proiect, valoarea maximă a ajutorului poate fi stabilită la maximum 50 % din costurile eligibile, ca alternativă la aplicarea metodei menționate la alineatul (4).

Subsecțiunea B – Ajutoare pentru investiții pentru achiziționarea de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare și de echipamente pentru transportul multimodal durabil

Articolul 14

Ajutoare pentru achiziționarea de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare

²⁹ Întreprinderile afiliate în cauză pot participa la procedură.

1. Schemele de ajutoare pentru investiții care sprijină achiziționarea de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare sunt compatibile cu piața internă în sensul articolului 93 din tratat și sunt exceptate de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din tratat dacă îndeplinesc condițiile prevăzute la prezentul articol și în capitolul I.
2. Costurile eligibile sunt toate costurile de investiții legate de achiziționarea de vehicule noi sau rulate pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare. Aceste costuri pot include, în special, prețul vehiculului și costurile de livrare. Costurile studiilor de proiectare, ale consultanței sau ale serviciilor de inginerie pot fi eligibile cu condiția să fie legate de investițiile menționate la prezentul articol și să facă parte din acestea.
3. Se acordă ajutoare:
 - (a) întreprinderilor nou-intrate în sectorul feroviar;
 - (b) întreprinderilor feroviare, operatorilor de transport pe căile navigabile interioare sau operatorilor de leasing din sectorul feroviar și cel al transportului pe căile navigabile interioare – în cazul în care se califică drept IMM-uri.
4. Ajutoarele iau forma unei garanții acordate cumpărătorului vehiculului pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare. Garanțiile se pot acorda direct beneficiarilor finali sau instituțiilor de credit și altor instituții financiare în calitate de intermediari financiari (atât timp cât beneficiarul își păstrează libertatea de alegere a intermediarului financiar). Intermediarul financiar trebuie să fie în măsură să demonstreze că utilizează un mecanism prin care se asigură că avantajele sunt transferate în cea mai mare măsură posibilă beneficiarilor finali sub forma unor volume mai mari de finanțare, a unor portofolii mai riscante, a unor cerințe mai reduse în materie de garanții reale sau a unor rate ale dobânzii mai scăzute decât în absența unor astfel de garanții publice.
5. Garanția se acordă pentru noi împrumuturi individuale în vederea achiziționării de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare. Valoarea nominală a împrumutului subiacent nu depășește costurile eligibile. Acoperirea garanției nu depășește 80 % din împrumutul subiacent. Garanțiile publice se acordă contra unui comision de cel puțin 50 de puncte de bază în cazul în care ratingul de credit suveran al statului membru care acordă garanția este egal cu AAA-A.
6. Durata garanției este limitată la maximum 15 ani.
7. Ajutoarele pentru achiziționarea de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare pot fi cumulate cu ajutoare pentru interoperabilitate și/sau ajutoare pentru adaptare tehnică și modernizare, în cazul în care costurile suplimentare nete pentru interoperabilitate, astfel cum sunt definite la articolul 16 alineatul (6), și/sau investițiile în modernizare și adaptare tehnică, astfel cum sunt definite la articolul 17 alineatul (6), sunt excluse din costurile eligibile prevăzute la alineatul (2).

Articolul 15

Ajutoare pentru achiziționarea de unități de încărcare intermodale și de macarale la bordul navelor

1. Schemele de ajutoare pentru investiții pentru achiziționarea de unități de încărcare intermodale și/sau de macarale la bordul navelor, noi sau folosite, sunt compatibile cu piața internă în sensul articolului 93 din tratat și sunt exceptate de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din tratat dacă îndeplinesc condițiile prevăzute la prezentul articol și în capitolul I.
2. Ajutoarele se acordă oricărei întreprinderi care investește în achiziționarea de unități de încărcare intermodale și de macarale la bordul navelor.
3. Costurile eligibile se ridică la:
 - (a) pentru unitățile de încărcare intermodale: diferența de cost dintre unitățile de transport utilizate exclusiv pentru transportul rutier și unitățile de încărcare intermodale care pot fi transbordate în scopul unui transport multimodal durabil;
 - (b) pentru macaralele de la bordul navelor: prețul de achiziție integral.
4. Costurile eligibile pot include studiile de fezabilitate și costurile de planificare și instalare.
5. Valoarea ajutorului nu depășește o intensitate a ajutorului de 30 % din costurile eligibile în situația prevăzută la alineatul 3 litera (a) și de 20 % din costurile eligibile în situația prevăzută la alineatul 3 litera (b).

Subsecțiunea C – Ajutoare pentru investiții pentru interoperabilitate și adaptare tehnică și modernizare

Articolul 16

Ajutoare pentru interoperabilitate

1. Schemele de ajutoare pentru investiții pentru sprijinirea investițiilor în active corporale și necorporale care contribuie la fluxuri neîntrerupte de trafic între statele membre sau moduri de transport sunt compatibile cu piața internă în sensul articolului 93 din tratat și sunt exceptate de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din tratat dacă îndeplinesc condițiile prevăzute la prezentul articol și în capitolul I.
2. Ajutoarele se acordă oricărei întreprinderi care realizează investiții în implementarea tehnologiilor de interoperabilitate menționate la alineatul 3.
3. Proiectele de investiții eligibile sunt următoarele:
 - (a) Sistemul european de control al trenurilor (ETCS), viitorul sistem de comunicații mobile feroviare (FRMCS) și conducerea automată a trenurilor (ATO) în cadrul

Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS), astfel cum se descrie în legislația secundară a Uniunii³⁰;

- (b) cuplarea automată digitală (DAC)³¹;
- (c) adaptarea materialului rulant la diferite sisteme electrice;
- (d) adaptarea materialului rulant la ecartamente diferite;
- (e) adaptarea navelor de navigație interioară pentru a deservi porturile maritime;
- (f) adaptarea navelor de navigație interioară la condițiile de navigație schimbătoare, inclusiv la nivelul scăzut al apelor;
- (g) automatizarea materialului rulant și a navelor de navigație interioară;
- (h) adaptarea vehiculelor pentru transportul unităților de încărcare intermodale;
- (i) tehnologiile-cheie necesare pentru punerea în aplicare a serviciilor de informații fluviale, cum ar fi platforma RIS, sistemul de afișare a hărților electronice și de informații pentru navigația interioară, notificările adresate comandanților de nave, sistemul automat de identificare interior și raportarea electronică internațională;
- (j) aplicații telematice pentru transportul de marfă și alte programe informatice pentru transportul de marfă, în măsura în care acestea contribuie la fluxuri neîntrerupte de trafic, în special sisteme intermodale de identificare, urmărire și trasabilitate, precum și platforme intermodale de schimb de date. Nu sunt eligibile pentru sprijin investițiile în aplicații pentru serviciile destinate călătorilor, cum ar fi sistemele care oferă călătorilor informații înaintea și în cursul călătoriei, sistemele de rezervare și plată, gestionarea bagajelor și gestionarea legăturilor între trenurile de călători și cu alte moduri de transport de călători.

4. Costurile eligibile sunt toate costurile necesare pentru realizarea investițiilor eligibile. Aceste costuri pot include, în special, costurile necesare pentru achiziționarea și instalarea tehnologiei relevante, costurile de gestionare a proiectului și costurile de livrare. Costurile de întreținere nu sunt eligibile pentru sprijin. Sunt eligibile pentru sprijin costurile aferente studiilor, testării și aprobării, precum și instalațiilor-pilot și prototipurilor. Activele finanțate prin ajutorul pentru interoperabilitate pot fi noi sau folosite. În ceea ce privește investițiile pentru interoperabilitate legate de ERTMS, costurile legate de integrarea funcțiilor Sistemului Global de Navigație prin Satelit

³⁰ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1695 al Comisiei din 10 august 2023 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemele control-comandă și semnalizare ale sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de abrogare a Regulamentului (UE) 2016/919 (JO L 222, 8.9.2023, p. 380).

³¹ DAC este o componentă interoperabilă pentru cuplarea și decuplarea automată a materialului rulant într-un tren de marfă atât fizic (de exemplu, conexiune mecanică și linie aeriană pentru frânare), cât și digital (de exemplu, energie electrică și conexiune de date). DAC este un factor care permite crearea unui transport feroviar de marfă european modern și digital. Acest factor nu numai că va spori eficiența datorită proceselor de automatizare, ci va asigura și o alimentare suficientă cu energie pentru aplicațiile telematice, precum și o comunicare sigură a datelor în întregul tren. [A se introduce trimiterea la legislația secundară relevantă a UE după adoptare].

European (EGNSS) în ERTMS ar trebui să fie eligibile pentru sprijin. Costurile legate de GSM-R nu sunt eligibile pentru sprijin.

5. Intensitatea ajutoarelor nu trebuie să depășească:
 - (a) 80 % din costurile eligibile pentru proiectele de investiții care intră sub incidența alineatului 3 literele (a) și (b);
 - (b) 50 % din costurile eligibile pentru proiectele de investiții care intră sub incidența alineatului 3 literele (c)-(j).
6. În ceea ce privește investițiile pentru interoperabilitate în vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare sau într-o unitate de încărcare intermodală sau o macara de la bordul navelor a căror achiziție este planificată, costurile eligibile trebuie să se limiteze la costurile suplimentare nete pentru interoperabilitate, cu condiția ca aceste costuri să nu fie deja acoperite de o altă formă de ajutor, în special de ajutoarele prevăzute la articolele 14 și 15. Costurile suplimentare nete pentru interoperabilitate se calculează ca diferență între, pe de o parte, costul total al achiziționării vehiculului pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare sau a unității de încărcare intermodală sau a macaralei de la bordul navelor a căror achiziție este planificată și care este echipată cu astfel de investiții și, pe de altă parte, costul total al achiziționării aceluiași vehicul, a aceleiași unități de încărcare intermodale sau macarale de la bordul navelor sau a uneia similare fără investiții în interoperabilitate în scenariul contrafactual.
7. Timp de cel puțin cinci ani de la acordarea ajutorului, acordurile contractuale pentru transferul sau utilizarea în schimbul unei plăți (cum ar fi leasingul) a activelor finanțate prin ajutorul pentru interoperabilitate trebuie să includă o clauză care să precizeze că investiția care asigură interoperabilitatea activului în cauză a fost finanțată prin ajutor de stat. Această clauză precizează, de asemenea, obligațiile corespunzătoare prevăzute la alineatul (9) și indică valoarea ajutorului.
8. Investiția trebuie să fie realizată și finalizată cu cel puțin un an înainte de data la care investiția care beneficiază de sprijin devine obligatorie la nivelul UE.
9. Vehiculele pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare care beneficiază de investiția sprijinită rămân înregistrate în registrul național relevant al oricărui stat membru sau într-un registru european relevant timp de cel puțin cinci ani de la realizarea investiției.

Articolul 17

Ajutoare pentru adaptarea tehnică și modernizarea vehiculelor pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare și a echipamentelor pentru transportul multimodal durabil

1. Schemele de ajutoare pentru investiții pentru sprijinirea investițiilor în active corporale și necorporale care contribuie la adaptarea tehnică și modernizarea vehiculelor pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare și a echipamentelor pentru transportul multimodal durabil sunt compatibile cu piața internă în sensul articolului 93 din tratat și sunt exceptate de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din tratat dacă îndeplinesc condițiile prevăzute la prezentul articol și în capitolul I.

2. Ajutoarele se acordă oricărei întreprinderi care realizează investiții pentru adaptarea tehnică și modernizarea vehiculelor pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare și a echipamentelor pentru transportul multimodal durabil, menționate la alineatul 3.
3. Investițiile eligibile sunt următoarele:
 - (a) modernizarea și/sau recondiționarea materialului rulant;
 - (b) modernizarea și/sau recondiționarea navelor de navigație interioară, de exemplu, pentru a îmbunătăți hidrodinamica și eficiența;
 - (c) modernizarea și/sau recondiționarea echipamentelor pentru transportul multimodal durabil;
 - (d) adaptarea tehnică a navelor la noile tipuri de mărfuri;
 - (e) aplicațiile telematice pentru transportul de marfă și alte programe informatice pentru transportul de marfă care nu intră sub incidența articolului 16, cum ar fi sistemele care furnizează informații exclusiv în cadrul unui singur mod de transport sau sistemele digitale de rezervare și plată care nu contribuie la fluxuri neîntrerupte de trafic. Nu sunt eligibile pentru sprijin investițiile în aplicații pentru serviciile destinate călătorilor, cum ar fi sistemele care oferă călătorilor informații înaintea și în cursul călătoriei, sistemele de rezervare și plată, gestionarea bagajelor și gestionarea legăturilor între trenurile de călători și cu alte moduri de transport de călători;
 - (f) sisteme logistice, cum ar fi programele informatice de optimizare a încărcăturii;
 - (g) programe informatice de prognoză a traficului (ora estimată a plecării/ora estimată a sosirii) și programe informatice de optimizare a rutelor.
4. Costurile eligibile sunt toate costurile necesare pentru realizarea investițiilor eligibile. Aceste costuri pot include, în special, costurile necesare pentru achiziționarea și instalarea tehnologiei relevante, costurile legate de modernizarea unei tehnologii instalate existente, costurile de gestionare a proiectului și costurile de livrare. Sunt eligibile pentru ajutor costurile aferente studiilor, testării și aprobării, precum și instalațiilor-pilot și prototipurilor.
5. Intensitatea ajutoarelor nu trebuie să depășească 20 % din costurile eligibile.
6. În ceea ce privește investițiile în vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare a căror achiziție este planificată, costurile eligibile trebuie să se limiteze la costurile suplimentare nete pentru adaptare tehnică și modernizare, cu condiția ca aceste costuri să nu fie deja acoperite de o altă formă de ajutor, în special de ajutoarele prevăzute la articolele 14 și 15. Costurile suplimentare nete pentru adaptare tehnică și modernizare se calculează ca diferență între, pe de o parte, costul total al achiziționării vehiculului pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare a cărui achiziție este planificată și care este echipat cu astfel de investiții și, pe de altă parte, costul total al achiziționării aceluiași vehicul sau a unuia similar care necesită adaptare tehnică și modernizare în scenariul contrafactual.

7. Timp de cel puțin cinci ani de la acordarea ajutorului, acordurile contractuale pentru transferul sau utilizarea în schimbul unei plăți (cum ar fi leasingul) a activelor finanțate prin ajutorul pentru adaptarea tehnică și modernizarea vehiculelor și a echipamentelor pentru transportul multimodal durabil trebuie să includă o clauză care să prevadă că adaptarea sau modernizarea activului în cauză a fost finanțată prin ajutor de stat și care să precizeze valoarea ajutorului.
8. Investiția trebuie să fie realizată și finalizată cu cel puțin un an înainte de data la care investiția care beneficiază de sprijin devine obligatorie la nivelul UE.

Capitolul III – Monitorizare

Articolul 18

Retragerea beneficiului exceptării pe categorii

În cazul în care un stat membru acordă ajutoare presupus exceptate de la obligația de notificare în temeiul prezentului regulament fără a fi îndeplinite condițiile prevăzute în capitolele I-II, Comisia poate, după ce a acordat statului membru în cauză posibilitatea de a-și face cunoscute opiniile, să adopte o decizie în care să se precizeze că toate sau unele dintre viitoarele măsuri de ajutor adoptate de statul membru în cauză, care altfel ar îndeplini cerințele prezentului regulament, trebuie notificate Comisiei în conformitate cu articolul 108 alineatul (3) din tratat. Măsurile care trebuie notificate se pot limita la măsurile prin care se acordă anumite tipuri de ajutoare sau la măsurile în favoarea anumitor beneficiari ori la măsurile de ajutor adoptate de anumite autorități din statul membru în cauză.

Articolul 19

Raportare

Statele membre înaintează Comisiei:

- (a) prin intermediul sistemului electronic de notificare al Comisiei, rezumatul informațiilor despre fiecare măsură de ajutor exceptată în temeiul prezentului regulament, în formatul standard prevăzut în anexa III la prezentul regulament, împreună cu un link care oferă acces la textul integral al măsurii de ajutor, inclusiv la modificările sale, în termen de 20 de zile lucrătoare de la intrarea sa în vigoare;
- (b) un raport anual, astfel cum se menționează în Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei³², în format electronic, privind aplicarea prezentului regulament, cuprinzând informațiile indicate în Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei, pentru fiecare an întreg sau pentru fiecare parte a anului în care se aplică prezentul regulament.

³² Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului (UE) 2015/1589 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 140, 30.4.2004, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/2016-12-22>).

Articolul 20

Evaluare

1. Schemele de ajutoare menționate la articolul 1 alineatul (2) literele (i) și (j) fac obiectul unei evaluări *ex post* în cazul în care au un buget pentru ajutoare de stat sau cheltuieli contabilizate de peste 150 de milioane EUR într-un anumit an sau de 750 de milioane EUR pe durata totală a acestora. Durata totală este durata combinată a schemei și a eventualei scheme anterioare care a acoperit un obiectiv și o zonă geografică similare, începând cu XXX. Având în vedere obiectivele evaluării și pentru a evita sarcinile disproporționate asupra statelor membre, evaluările *ex post* vor fi necesare numai pentru schemele de ajutoare a căror durată totală depășește trei ani, începând cu XXX.
2. Se poate renunța la cerința evaluării *ex post* în cazul schemelor de ajutoare care urmează direct unei scheme care a acoperit un obiectiv și o zonă geografică similare care au făcut obiectul unei evaluări. Acest lucru este condiționat de elaborarea unui raport final de evaluare în conformitate cu planul de evaluare aprobat de Comisie și care nu a prezentat constatări negative. Dacă raportul final de evaluare a unei scheme nu este conform cu planul de evaluare aprobat, schema respectivă se suspendă cu efect imediat. Orice succesori al unei astfel de scheme suspendate, care acoperă un obiectiv și o zonă geografică similare, nu poate beneficia de aplicarea excepției pe categorii.
3. Obiectivul evaluării este acela de a verifica îndeplinirea ipotezelor și a condițiilor care stau la baza compatibilității schemei, în special verificarea caracterului necesar și a eficacității măsurii de ajutor din perspectiva obiectivelor sale generale și specifice. De asemenea, evaluarea examinează impactul schemei asupra concurenței și a schimburilor comerciale.
4. Pentru schemele de ajutoare supuse obligației de evaluare în temeiul alineatului (1), statele membre notifică un proiect de plan de evaluare, după cum urmează:
 - (a) în termen de 20 de zile lucrătoare de la intrarea în vigoare a schemei, dacă bugetul pentru ajutoare de stat al schemei depășește 150 de milioane EUR în orice an dat sau 750 de milioane EUR pe durata sa totală;
 - (b) în termen de 30 de zile lucrătoare de la o modificare semnificativă care majorează bugetul schemei la peste 150 de milioane EUR în orice an dat sau la 750 de milioane EUR pe durata totală a schemei;
 - (c) în termen de 30 de zile lucrătoare de la contabilizarea oficială a unor cheltuieli în cadrul schemei de peste 150 de milioane EUR în orice an.
5. Proiectul de plan de evaluare trebuie să fie în concordanță cu metodologia comună pentru evaluarea ajutorului de stat adoptată de Comisie. Statele membre publică planul de evaluare aprobat de Comisie.
6. Evaluarea *ex post* se efectuează de către un expert independent de autoritatea care acordă ajutorul, pe baza planului de evaluare. Fiecare evaluare include cel puțin un raport de evaluare intermediar și un raport de evaluare final. Statele membre publică ambele rapoarte.
7. Raportul final de evaluare este prezentat Comisiei cel târziu cu nouă luni înainte de expirarea schemei exceptate. Această perioadă poate fi redusă pentru schemele care

declanșează aplicarea obligației de evaluare în ultimii doi ani de punere în aplicare. Domeniul de aplicare și modalitățile precise ale fiecărei evaluări sunt definite în decizia de aprobare a planului de evaluare. Notificarea oricărei măsuri de ajutor ulterioară cu un obiectiv similar descrie modul în care au fost luate în considerare rezultatele evaluării.

Articolul 21

Monitorizare

1. În scopul de a permite Comisiei să monitorizeze ajutoarele exceptate în temeiul prezentului regulament de la obligația de notificare, statele membre păstrează evidențe detaliate cu informațiile și documentele justificative necesare pentru a demonstra că toate condițiile prevăzute în prezentul regulament sunt îndeplinite. Aceste evidențe trebuie să se păstreze timp de 10 ani de la data la care a fost acordat ajutorul ad-hoc sau de la data la care a fost acordat ultimul ajutor individual în cadrul schemei.
2. În cazul schemelor în cadrul cărora ajutorul fiscal se acordă în mod automat, cum ar fi cele pe baza declarațiilor fiscale ale beneficiarilor și atunci când nu există un control *ex ante* prin care să se verifice dacă fiecare beneficiar îndeplinește toate condițiile de compatibilitate, statul membru verifică periodic, cel puțin *ex post* și pe baza unui eșantion, dacă sunt îndeplinite toate condițiile de compatibilitate și trage concluziile care se impun. Statele membre păstrează evidențe detaliate ale verificărilor pentru cel puțin 10 ani de la data efectuării acestora.
3. Comisia poate solicita fiecărui stat membru să furnizeze toate informațiile și documentele justificative pe care Comisia le consideră necesare pentru a monitoriza aplicarea prezentului regulament, inclusiv informațiile menționate la alineatele (1) și (2). Statul membru în cauză transmite Comisiei informațiile și documentele justificative solicitate în termen de 20 de zile lucrătoare de la primirea cererii sau într-un termen mai îndelungat, în conformitate cu cererea.

Capitolul IV – Dispoziții finale

Articolul 22

Dispoziții tranzitorii

1. Prezentul regulament se aplică ajutoarelor individuale acordate înainte de intrarea în vigoare a dispozițiilor prezentului regulament care le vizează, atunci când ajutoarele în cauză îndeplinesc toate condițiile prevăzute în prezentul regulament, cu excepția articolului 9.
2. Orice ajutor care nu este exceptat de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din tratat în temeiul prezentului regulament este evaluat de Comisie în conformitate cu cadrele, orientările, comunicările și avizele relevante.

3. La încheierea perioadei de valabilitate a prezentului regulament, toate schemele de ajutoare exceptate în temeiul prezentului regulament rămân exceptate pe durata unei perioade de adaptare de șase luni.

Articolul 23

1. Prezentul regulament intră în vigoare la XXX.
2. Se aplică până la XXX.

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Comisie,

Președinta

Ursula von der Leyen

ANEXA I

Definiția IMM-urilor

Articolul 1

Întreprindere

Este considerată întreprindere orice entitate care desfășoară o activitate economică, oricare ar fi forma sa juridică. Din această categorie fac parte, în special, lucrătorii care desfășoară o activitate independentă și întreprinderile familiale care desfășoară activități de artizanat sau alte activități, precum și parteneriatele sau asociațiile care desfășoară în mod regulat o activitate economică.

Articolul 2

Numărul de angajați și pragurile financiare pe baza cărora se stabilesc categoriile de întreprinderi

(1) Categoria microîntreprinderilor și a întreprinderilor mici și mijlocii („IMM-uri”) este formată din întreprinderi care au mai puțin de 250 de angajați și a căror cifră de afaceri anuală nu depășește 50 de milioane EUR și/sau al căror bilanț anual total nu depășește 43 de milioane EUR.

(2) În cadrul categoriei IMM-urilor, o întreprindere mică este definită ca fiind o întreprindere care are mai puțin de 50 de angajați și a cărei cifră de afaceri anuală și/sau al cărei bilanț anual total nu depășește 10 milioane EUR.

(3) În cadrul categoriei IMM-urilor, o microîntreprindere este definită ca fiind o întreprindere care are mai puțin de 10 angajați și a cărei cifră de afaceri anuală și/sau al cărei bilanț anual total nu depășește 2 milioane EUR.

Articolul 3

Tipurile de întreprinderi luate în considerare la calcularea numărului de angajați și a valorilor financiare

(1) „Întreprindere autonomă” este orice întreprindere care nu este clasificată ca întreprindere parteneră în sensul alineatului (2) sau ca întreprindere asociată în sensul alineatului (3).

(2) „Întreprinderi partenerere” sunt toate întreprinderile care nu sunt clasificate ca întreprinderi asociate în sensul alineatului (3) și între care există următoarea relație: o întreprindere (întreprinderea din amonte) deține, individual sau în comun cu una sau mai multe întreprinderi asociate în sensul alineatului (3), 25 % sau mai mult din capitalul sau din drepturile de vot ale unei alte întreprinderi (întreprinderea din aval).

Cu toate acestea, o întreprindere poate fi clasificată ca autonomă și, prin urmare, ca neavând întreprinderi partenerere, chiar dacă pragul de 25 % în cauză este atins sau depășit de următorii investitori, cu condiția ca investitorii respectivi să nu fie asociați, în sensul alineatului (3), nici individual, nici în comun, cu întreprinderea în cauză:

(a) societăți publice de investiții, societăți cu capital de risc, persoane sau grupuri de persoane care desfășoară în mod regulat o activitate de investiții în capital de risc și care investesc capital propriu în întreprinderi necotate la bursă (investitori providențiali), cu condiția ca investiția totală a investitorilor providențiali respectivi în aceeași întreprindere să fie mai mică de 1 250 000 EUR;

(b) universități sau centre de cercetare nonprofit;

(c) investitori instituționali, inclusiv fonduri de dezvoltare regională;

(d) autorități locale autonome cu un buget anual mai mic de 10 milioane EUR și o populație mai mică de 5 000 de locuitori.

(3) „Întreprinderi asociate” sunt întreprinderile între care există oricare dintre următoarele relații:

(a) o întreprindere deține majoritatea drepturilor de vot ale acționarilor sau ale asociaților unei alte întreprinderi;

(b) o întreprindere are dreptul de a numi sau demite majoritatea membrilor organului de administrare, gestionare sau supervizare al unei alte întreprinderi;

(c) o întreprindere are dreptul de a exercita o influență dominantă asupra unei alte întreprinderi în temeiul unui contract încheiat de cealaltă întreprindere sau al unei dispoziții din statutul sau contractul de societate al celeilalte întreprinderi;

(d) o întreprindere care este acționar sau asociat într-o altă întreprindere controlează singură, în temeiul unui acord cu alți acționari sau asociați ai întreprinderii respective, majoritatea drepturilor de vot ale acționarilor sau ale asociaților întreprinderii respective.

Se consideră că nu există influență dominantă în cazul în care investitorii menționați la alineatul (2) al doilea paragraf nu se implică, direct sau indirect, în gestionarea întreprinderii în cauză, fără a se aduce atingere drepturilor lor în calitate de acționari.

Întreprinderile între care există oricare dintre relațiile descrise la primul paragraf prin intermediul uneia sau al mai multor întreprinderi sau prin intermediul oricăruia dintre investitorii menționați la alineatul (2) sunt, de asemenea, considerate asociate.

Întreprinderile între care există oricare dintre relațiile respective prin intermediul unei persoane fizice sau al unui grup de persoane fizice care acționează solidar sunt, de asemenea, considerate întreprinderi asociate în cazul în care își desfășoară activitatea sau o parte din activitate pe aceeași piață relevantă sau pe piețe adiacente.

Este considerată „piață adiacentă” piața unui produs sau a unui serviciu care este situată direct în amonte sau în aval de piața relevantă.

(4) Cu excepția cazurilor prevăzute la alineatul (2) al doilea paragraf, o întreprindere nu poate fi considerată IMM dacă 25 % sau mai mult din capitalul sau din drepturile de vot ale acesteia sunt controlate, direct sau indirect, solidar sau individual, de unul sau de mai multe organisme publice.

(5) Întreprinderile pot face o declarație privind statutul de întreprindere autonomă, întreprindere parteneră sau întreprindere asociată, care să includă datele referitoare la pragurile

prevăzute la articolul 2. Declarația poate fi făcută chiar dacă modul în care este împărțit capitalul nu permite identificarea cu exactitate a deținătorilor, caz în care întreprinderea are posibilitatea de a declara cu bună-credință că poate presupune în mod legitim că nu este deținută în proporție de 25 % sau mai mult de o singură întreprindere sau în comun de mai multe întreprinderi asociate între ele. Declarațiile respective se efectuează fără a se aduce atingere verificărilor și investigațiilor prevăzute de normele de drept intern sau de normele Uniunii.

Articolul 4

Date folosite pentru calcularea numărului de angajați și a valorilor financiare și perioada de referință

(1) Datele folosite pentru calcularea numărului de angajați și a valorilor financiare sunt datele aferente ultimului exercițiu contabil aprobat și se calculează anual. Acestea sunt luate în considerare de la data închiderii conturilor. Valoarea reținută pentru cifra de afaceri se calculează cu excluderea taxei pe valoarea adăugată (TVA) și a altor impozite indirecte.

(2) Dacă, la data închiderii conturilor, o întreprindere constată că, pe o bază anuală, a depășit sau s-a situat sub limita numărului de angajați sau sub pragurile financiare prevăzute la articolul 2, acest lucru nu va avea ca rezultat pierderea sau dobândirea statutului de întreprindere medie sau mică ori de microîntreprindere, cu excepția cazului în care pragurile respective sunt depășite pe parcursul a două perioade contabile consecutive.

(3) În cazul întreprinderilor nou constituite ale căror situații financiare nu au fost încă aprobate, se iau în considerare datele rezultate în urma unei estimări realizate cu bună-credință de către acestea pe parcursul exercițiului financiar.

Articolul 5

Numărul de angajați

(1) Numărul de angajați corespunde numărului de unități anuale de muncă (UAM), și anume numărului de persoane care au lucrat cu normă întreagă în întreprinderea respectivă sau pentru aceasta pe parcursul întregului an de referință în cauză. Munca persoanelor care nu au lucrat pe parcursul întregului an sau a celor care au lucrat cu fracțiuni de normă, indiferent de durată, și munca lucrătorilor sezonieri sunt luate în considerare ca fracțiuni de UAM. Personalul este format din:

(a) angajați;

(b) persoane care lucrează pentru întreprindere fiind subordonate acesteia și considerate drept angajați în temeiul legislației naționale;

(c) proprietari-administratori;

(d) parteneri angajați într-o activitate regulată în cadrul întreprinderii și care beneficiază de avantaje financiare din partea întreprinderii.

(2) Ucenicii sau studenții implicați în programe de formare profesională în baza unui contract de ucenicie sau de formare profesională nu fac parte din personal. Durata concediilor de maternitate sau a celor de creștere a copilului nu se ia în considerare.

Articolul 6

Stabilirea datelor unei întreprinderi

(1) În cazul unei întreprinderi autonome, datele, inclusiv numărul de angajați, se stabilesc exclusiv pe baza situațiilor financiare ale întreprinderii respective.

(2) Datele, inclusiv numărul de angajați, ale unei întreprinderi care are întreprinderi partenere sau întreprinderi asociate se stabilesc pe baza situațiilor financiare și a altor date ale întreprinderii sau, dacă există, pe baza conturilor consolidate ale întreprinderii sau a situațiilor financiare consolidate în care întreprinderea este inclusă prin consolidare.

La datele menționate la primul paragraf se adaugă datele oricărei întreprinderi partenere a întreprinderii în cauză situată imediat în aval sau în amonte de aceasta. Agregarea este proporțională cu procentul de participare la capital sau la drepturile de vot (luându-se în calcul valoarea cea mai mare dintre cele două). În cazul participărilor încrucișate, se aplică procentul mai mare.

La datele menționate la primul și al doilea paragraf se adaugă, în proporție de 100 %, datele oricărei întreprinderi care este asociată direct sau indirect cu întreprinderea în cauză, cu excepția cazurilor în care datele în cauză au fost deja incluse prin consolidare în situațiile financiare.

(3) În scopul aplicării alineatului (2), datele întreprinderilor partenere ale întreprinderii în cauză se deduc din situațiile financiare ale acestora și din alte date ale acestora, consolidate, dacă există. La acestea se adaugă, în proporție de 100 %, datele întreprinderilor asociate cu aceste întreprinderi partenere, cu excepția cazurilor în care datele din situațiile financiare ale acestora au fost deja incluse prin consolidare.

În scopul aplicării aceluiași alineat (2), datele întreprinderilor care sunt asociate cu întreprinderea în cauză se deduc din situațiile financiare ale acestora și din alte date ale acestora, consolidate, dacă există. La acestea se adaugă, proporțional, datele oricărei eventuale întreprinderi partenere ale întreprinderii asociate respective, situată imediat în amonte sau în aval de aceasta, cu excepția cazurilor în care acestea au fost deja incluse în situațiile financiare consolidate în procent cel puțin proporțional cu procentul stabilit în conformitate cu alineatul (2) al doilea paragraf.

(4) În cazul în care în situațiile financiare consolidate nu figurează date privind personalul unei anumite întreprinderi, numărul de angajați se calculează prin agregarea proporțională a datelor de la întreprinderile partenere ale acesteia și prin adunarea datelor de la întreprinderile cu care este asociată întreprinderea în cauză.

Anexa II

Măsurile reglementate de TBER și măsurile care trebuie notificate în temeiul Orientărilor privind transportul terestru și multimodal („Orientările privind TTM”)

Obiectiv principal	TBER		Orientările privind TTM	
	Măsura	Intensitatea permisă	Măsura	Intensitatea permisă
Ajutoare de exploatare pentru reducerea costurilor externe ale transporturilor	Scheme de ajutoare	50 % din costurile eligibile [60] % din costurile eligibile pentru ajutoarele acordate pentru operațiunile de transport combinat	Ajutoare ad-hoc Scheme de ajutoare cu intensități mai mari decât cele autorizate în temeiul TBER Scheme de ajutoare care nu utilizează ghidul Comisiei	75 % din costurile eligibile
Ajutoare de exploatare pentru lansarea de noi conexiuni comerciale	Scheme de ajutoare Valoarea ajutoarelor individuale acordate în cadrul unei scheme pe proiect < 15 milioane EUR	80 % din costurile eligibile în primul an de exploatare, 70 % în al doilea an, 60 % în al treilea an, 50 % în al patrulea an și 40 % în al cincilea an	Ajutoare ad-hoc Valoarea ajutoarelor individuale acordate în cadrul unei scheme pe proiect > 15 milioane EUR	80 % din costurile eligibile în primul an de exploatare, 70 % în al doilea an, 60 % în al treilea an, 50 % în al patrulea an și 40 % în al cincilea an
Ajutoare pentru investiții pentru construirea, modernizarea și reînnoirea infrastructurii de transport feroviar sau pe căile navigabile interioare unimodal sau multimodal	Scheme de ajutoare Valoarea ajutoarelor individuale acordate în cadrul unei scheme pe proiect < 20 de milioane EUR Ajutoare ad-hoc pentru terminale de marfă multimodale durabile < 10 milioane EUR	50 % din costurile eligibile dacă ajutoarele < 3 milioane EUR pe proiect 50 % din costurile eligibile, dar în limita diferenței dintre costurile eligibile și profitul din exploatare aferent investiției pe durata sa de viață și valoarea	Ajutoare ad-hoc Ajutoare ad-hoc pentru terminale de marfă multimodale durabile ≥ 10 milioane EUR Valoarea ajutoarelor individuale acordate în cadrul unei scheme pe proiect ≥ 20 de milioane EUR Scheme de ajutoare cu intensități mai mari decât cele	Deficit de finanțare limitat la 100 % din costurile eligibile Fără prag dacă ajutoarele ad-hoc se acordă prin intermediul unei proceduri de ofertare concurențiale

		<i>finală</i> , dacă ajutoarele ≥ 3 milioane EUR pe proiect	autorizate în temeiul TBER	
Ajutoare pentru investiții pentru construirea, modernizarea și reînnoirea liniilor de garare private	Scheme de ajutoare Valoarea ajutoarelor individuale acordate în cadrul unei scheme pe proiect < 2 milioane EUR	<i>50 % din costurile eligibile</i> dacă ajutoarele $< 500\,000$ EUR pe proiect <i>50 % din costurile eligibile, dar în limita diferenței dintre costurile eligibile și profitul din exploatare aferent investiției pe durata sa de viață și valoarea finală</i> , dacă ajutoarele $\geq 500\,000$ EUR pe proiect	Ajutoare ad-hoc Valoarea ajutoarelor individuale acordate în cadrul unei scheme pe proiect ≥ 2 milioane EUR Scheme de ajutoare cu intensități mai mari decât cele autorizate în temeiul TBER	<i>Deficit de finanțare limitat la 100 % din costurile eligibile</i>
Ajutoare pentru investiții pentru achiziționarea de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare	Scheme de ajutoare	<i>Valoarea nominală a împrumutului subiacent \leq costurile eligibile. Acoperirea garanției $\leq 80 %$ din împrumutul subiacent</i>	Ajutoare ad-hoc Scheme de ajutoare cu intensități mai mari decât cele autorizate în temeiul TBER	<i>Valoarea nominală a împrumutului subiacent \leq costurile eligibile. Acoperirea garanției $\leq 90 %$ din împrumutul subiacent</i>
Ajutoare pentru investiții pentru achiziționarea de unități de încărcare intermodale și de macarale la bordul navelor	Scheme de ajutoare	<i>30 % din costurile eligibile (pentru unități de încărcare intermodale)</i> <i>20 % din costurile eligibile (pentru macarale la bordul navelor)</i>	Nu este cazul	

Ajutoare pentru investiții pentru interoperabilitate	Scheme de ajutoare	<p><i>50 % din costurile eligibile</i></p> <p><i>80 % din costurile eligibile (pentru ERTMS și DAC)</i></p>	<p>Ajutoare ad-hoc</p> <p>Scheme de ajutoare cu intensități mai mari decât cele autorizate în temeiul TBER sau pentru investiții care nu sunt incluse în lista reglementată de TBER</p>	<p><i>50 % din costurile eligibile</i></p> <p><i>80 % din costurile eligibile (pentru ERTMS și DAC)</i></p> <p><i>Deficit de finanțare limitat la 100 % din costurile eligibile</i></p>
Ajutoare pentru investiții pentru adaptarea tehnică și modernizarea vehiculelor și a echipamentelor pentru transportul multimodal durabil	Scheme de ajutoare	<p><i>20 % din costurile eligibile</i></p>	<p>Ajutoare ad-hoc</p> <p>Scheme de ajutoare cu intensități mai mari decât cele autorizate în temeiul TBER sau pentru investiții care nu sunt incluse în lista reglementată de TBER</p>	<p><i>20 % din costurile eligibile</i></p> <p><i>Deficit de finanțare limitat la 100 % din costurile eligibile</i></p>

Anexa III

INFORMAȚII PRIVIND AJUTOARELE DE STAT EXCEPTATE ÎN CONDIȚIILE PREVĂZUTE ÎN PREZENTUL REGULAMENT

PARTEA I – Informațiile care trebuie transmise prin intermediul sistemului electronic de notificare al Comisiei, astfel cum se prevede la articolul 19

Numărul de referință al ajutorului	<i>(se completează de către Comisie)</i>	
Statul membru	.....
Numărul de referință al statului membru	.....
Regiunea	Denumirea regiunii (regiunilor) (NUTS ⁽¹⁾)	Statutul ajutorului regional ⁽²⁾

Autoritatea care acordă ajutorul	Denumirea	.....
	Adresa poștală	.....
	Adresa web	.....
Titlul măsurii de ajutor	.....
Temeiul juridic național (trimitere la publicația oficială națională relevantă)	.....
Link către textul integral al măsurii de ajutor	.....
Tipul măsurii	<input type="checkbox"/> Schemă	
	<input type="checkbox"/> Ajutor ad hoc	Denumirea beneficiarului și grupul ⁽³⁾ căruia îi aparține
Modificarea unei scheme de ajutoare existente sau a unui ajutor ad hoc existent		Numărul de referință atribuit ajutorului de către Comisie
	<input type="checkbox"/> Prolungire	.....
	<input type="checkbox"/> Modificare	.....
Durata ⁽⁴⁾	<input type="checkbox"/> Schemă	de la zz/ll/aaaa până la zz/ll/aaaa
Data acordării ⁽⁵⁾	<input type="checkbox"/> Ajutor ad hoc	zz/ll/aaaa
Sectorul (sectoarele) economic(e) vizat(e)	<input type="checkbox"/> Toate sectoarele economice eligibile pentru a primi ajutoare	
	<input type="checkbox"/> Ajutoare limitate la anumite sectoare: a se preciza la nivel de grupă NACE ⁽⁶⁾

Tipul de beneficiar	<input type="checkbox"/> IMM		
	<input type="checkbox"/> Întreprinderi mari		
Bugetul	Valoarea totală anuală a bugetului planificat în cadrul schemei ⁽⁷⁾	Moneda națională (valoare întreagă)	
	Valoarea totală a ajutorului ad hoc acordat întreprinderii ⁽⁸⁾	Moneda națională (valoare întreagă)	
	<input type="checkbox"/> Pentru garanții ⁽⁹⁾	Moneda națională (valoare întreagă)	
Instrumentul de ajutor	<input type="checkbox"/> Grant/Subvenționare a ratei dobânzii		
	<input type="checkbox"/> Împrumut/avansuri rambursabile		
	<input type="checkbox"/> Garanție (dacă este cazul, cu trimitere la decizia Comisiei ⁽¹⁰⁾)		
	<input type="checkbox"/> Avantaj fiscal sau scutire fiscală		
	<input type="checkbox"/> Furnizare de finanțare de risc		
	<input type="checkbox"/> Altele (a se preciza)		
.....			
A se preciza în care dintre categoriile generale de mai jos s-ar potrivi cel mai bine din perspectiva efectelor/funcției sale:			
<input type="checkbox"/> Grant			
<input type="checkbox"/> Împrumut			
<input type="checkbox"/> Garanție			
<input type="checkbox"/> Avantaj fiscal			
<input type="checkbox"/> Furnizare de finanțare de risc			
<input type="checkbox"/> În cazul cofinanțării din unul sau mai multe fonduri ale UE	Denumirea fondului (fondurilor) UE:	Cuquantumul finanțării (pentru fiecare fond al UE în parte)	Moneda națională (valoare întreagă)

(1) NUTS – Nomenclatorul unităților teritoriale de statistică. De regulă, regiunea este specificată la nivelul 2.

(2) Articolul 107 alineatul (3) litera (a) din TFUE (statutul „A”), articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE (statutul „C”), zonele neasistate, și anume zonele care nu sunt eligibile pentru ajutor regional (statutul „N”).

(3) În sensul normelor în materie de concurență prevăzute în tratat și în sensul prezentului regulament, „întreprindere” înseamnă orice entitate care desfășoară o activitate economică, oricare ar fi statutul său juridic și modul său de finanțare. Curtea de Justiție a hotărât că entitățile care sunt controlate (juridic sau *de facto*) de aceeași entitate ar trebui să fie considerate o singură întreprindere.

(4) Perioada în care autoritatea care acordă ajutorul se poate angaja să acorde ajutorul.

(5) Stabilită în conformitate cu articolul (2) punctul 27 din regulament.

(6) NACE Rev. 2 – Clasificarea statistică a activităților economice în Comunitatea Europeană. De regulă, sectorul se specifică la nivel de grupă.

(7) În cazul unei scheme de ajutoare: a se indica valoarea anuală totală a bugetului planificat în cadrul schemei sau pierderea fiscală estimată pe an pentru toate instrumentele de ajutor incluse în schemă.

(8) În cazul acordării unui ajutor ad-hoc: a se indica valoarea totală a ajutorului sau a pierderii fiscale.

(9) Pentru garanții, a se indica valoarea (maximă) a împrumuturilor garantate.

(10) Dacă este cazul, se face trimitere la decizia Comisiei de aprobare a metodei de calcul al echivalentului subvenție brută, în conformitate cu articolul 5 alineatul (2) litera (c) din regulament.

PARTEA II – Informațiile care trebuie transmise prin intermediul sistemului electronic de notificare al Comisiei, astfel cum se prevede la articolul 19

Indicați în temeiul cărei dispoziții din TBER este pusă în aplicare măsura de ajutor.

Obiectiv principal	Intensitatea maximă a ajutoarelor în % din costurile eligibile	Buget total
Schemă de ajutoare de exploatare pentru reducerea costurilor externe (articolul 10)	... %	... moneda națională (pe schemă, anual)
Schemă de ajutoare de exploatare pentru lansarea de noi conexiuni comerciale (articolul 11)	... %	... moneda națională
Schemă de ajutoare pentru investiții în infrastructuri (articolul 12)	... %	... moneda națională
Ajutoare ad-hoc pentru investiții în terminale de marfă multimodale durabile (articolul 12)	... %	... moneda națională (pe proiect)
Schemă de ajutoare pentru investiții în linii de garare private (articolul 13)	... %	... moneda națională
Schemă de ajutoare pentru investiții pentru achiziționarea de vehicule pentru transportul feroviar și pe căile navigabile interioare (articolul 14)	... %	... moneda națională
Schemă de ajutoare pentru investiții pentru achiziționarea de unități de încărcare intermodale și de macarale la bordul navelor (articolul 15)	... %	... moneda națională
Schemă de ajutoare pentru investiții pentru interoperabilitate (articolul 16)	... %	... moneda națională
Schemă de ajutoare pentru investiții pentru adaptare	... %	... moneda națională

tehnică și modernizare (articolul 17)		
--	--	--

Anexa IV

Dispoziții pentru publicarea de informații, în conformitate cu articolul 9

Statele membre își organizează propriile site-uri cuprinzătoare privind ajutoarele de stat, unde publică informațiile prevăzute la articolul 7, astfel încât aceste informații să poată fi accesate cu ușurință. Informațiile se publică sub formă de foaie de calcul cu date, care permite căutarea, extragerea și publicarea cu ușurință a datelor pe internet, de exemplu în format CSV sau XML. Accesul la site-ul web este permis oricărei părți interesate, fără restricții. Pentru accesarea site-ului web nu este necesară înregistrarea prealabilă a utilizatorului.

Se publică următoarele informații privind acordarea ajutoarelor individuale, astfel cum se prevede la articolul 9 alineatul (1) litera (c):

- (a) numele beneficiarului;
- (b) identificatorul beneficiarului;
- (c) tipul de întreprindere (IMM/mare) la data acordării ajutorului;
- (d) regiunea în care este situat beneficiarul, la nivelul NUTS II³³;
- (e) sectorul de activitate la nivelul grupei NACE³⁴;
- (f) elementul de ajutor, exprimat ca valoare întreagă în monedă națională³⁵;
- (g) instrumentul de ajutor³⁶ [grant/subvenționare a ratei dobânzii, împrumut/avansuri rambursabile/grant rambursabil, garanție, avantaj fiscal sau scutire de taxe, finanțare de risc, altele (a se preciza)];
- (h) data acordării ajutorului;
- (i) obiectivul ajutorului;
- (j) autoritatea care acordă ajutorul;
- (k) referința măsurii de ajutor³⁷.

³³ NUTS – Nomenclatorul unităților teritoriale de statistică. De regulă, regiunea este specificată la nivelul 2.

³⁴ Regulamentul (CE) nr. 1893/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 decembrie 2006 de stabilire a Nomenclatorului statistic al activităților economice NACE a doua revizuire și de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3037/90 al Consiliului, precum și a anumitor regulamente CE privind domeniul statistice specifice (JO L 393, 30.12.2006, p. 1).

³⁵ Pentru ajutoarele de exploatare, valoarea anuală a ajutorului per beneficiar. Pentru ajutoarele pentru investiții, valoarea investiției. Pentru măsurile prevăzute la articolul 12, echivalentul subvenție brută.

³⁶ În cazul în care ajutorul se acordă prin intermediul mai multor instrumente de ajutor, valoarea ajutorului se furnizează pentru fiecare instrument în parte.

³⁷ Astfel cum este furnizată de Comisie în cadrul procedurii electronice, în temeiul articolului 11 din prezentul regulament.