REGULAMENTUL (UE) 2026/562 AL COMISIEI

din 16 martie 2026

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 Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene

(Text cu relevanță pentru SEE)

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 multimodal ([1]), în special articolul 1,

după publicarea unui proiect al prezentului regulament în conformitate cu articolul 4 din Regulamentul (UE) 2022/2586,

după consultarea Comitetului consultativ privind ajutoarele de stat,

întrucât:

(1) Finanțarea din partea statului care îndeplinește criteriile stabilite la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („tratatul”) reprezintă ajutor de stat și trebuie notificată Comisiei în temeiul articolului 108 alineatul (3) din tratat. Cu toate acestea, în conformitate cu articolul 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 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 terestru 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 Uniunii privind neutralitatea climatică stabilite în Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului ([2]), este necesară o transformare verde și digitală fundamentală a transporturilor în Uniune. În cadrul strategiei Comisiei din 2020 pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă ([3]), Uniunea 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.

([1]) JO L 338, 30.12.2022, p. 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2586/oj.

([2]) Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 (JO L 243, 9.7.2021, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

([3]) Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului [COM(2020) 789 final].

(6) Pe baza experienței dobândite de Comisie în aplicarea articolului 93 din tratat, se consideră că 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 se aplică măsurilor de ajutor de stat pentru exploatare și investiții acordate în sectoarele transportului terestru durabil.

(8) Ajutoarele care îndeplinesc toate condițiile prevăzute în prezentul regulament, atât cele generale, cât și cele specifice categoriilor relevante de ajutoare, ar trebui să fie exceptate 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 statelor membre de a notifica ajutoarele care au obiective ce corespund obiectivelor vizate de prezentul regulament.

(10) Prezentul regulament ar trebui să se aplice numai ajutoarelor care răspund necesităților de coordonare a transporturilor. În schimb, ajutoarele pentru îndeplinirea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public în sectoarele transportului terestru ar trebui să fie reglementate în continuare de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului ([4]) sau, în cazul în care nu îndeplinesc condițiile prevăzute în regulamentul respectiv, ar trebui notificate Comisiei. Întreprinderile care furnizează servicii de transport cărora le-a fost încredințat un contract de achiziții publice de servicii ar trebui să poată beneficia de ajutoare acordate în temeiul prezentului regulament, cu condiția respectării în special a articolului 8 din prezentul regulament și a prevenirii supracompensării.

(11) Prezentul regulament ar trebui să permită o mai mare simplificare în conformitate cu obiectivele Comisiei ([5]), să sporească transparența și să permită evaluarea și verificarea eficace a respectării normelor privind ajutoarele de stat la nivel național și la nivelul Uniunii, cu menținerea în același timp a competențelor instituționale ale Comisiei și ale statelor membre. Acest lucru este în conformitate cu Comunicarea Comisiei privind modernizarea ajutoarelor de stat în UE ([6]) și cu rezultatul verificării adecvării efectuate de Comisie în 2020 ([7]), care subliniază necesitatea reducerii sarcinii administrative și a asigurării eficienței cheltuielilor publice.

(12) 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 stimulativ 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 Uniunii.

(13) 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 să se aplice ajutoarelor destinate unor activități sau proiecte 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. Cumpărarea de terenuri și lucrările pregătitoare, cum ar fi obținerea permiselor și realizarea studiilor de fezabilitate, nu sunt considerate drept demarare a lucrărilor pentru proiectele care beneficiază de ajutor.

([4]) 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/oj).

([5]) Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – O Europă mai simplă și mai rapidă: comunicare privind punerea în aplicare și simplificarea [COM(2025) 47 final].

([6]) Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social și Comitetul Regiunilor – Modernizarea ajutoarelor de stat în UE [COM(2012) 209 final].

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

(14) 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 stimulativ și aplicabile beneficiarilor care sunt întreprinderi mici și mijlocii (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 sau la o creștere substanțială a ritmului de finalizare a investiției.

(15) Schemele de ajutoare automate sub formă de avantaje fiscale ar trebui să facă obiectul unei condiții specifice privind efectul stimulativ, 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. La evaluarea efectului stimulativ al versiunilor ulterioare ale schemelor de ajutoare, momentul esențial care trebuie avut în vedere este acela al includerii pentru prima dată a măsurii fiscale în schema inițială.

(16) 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 stimulativ 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 transportul exclusiv rutier sau alte moduri de transport concurente mai puțin durabile. Prin urmare, se consideră că publicitatea asigură că ajutoarele se reflectă în prețul pe care utilizatorii trebuie să îl plătească.

(17) În scopul asigurării transparenței, a egalității de tratament și a monitorizării eficace, 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”). Pentru anumite instrumente de ajutor, cum ar fi împrumuturile, garanțiile, măsurile fiscale și, în special, avansurile rambursabile, prezentul regulament ar trebui să definească condițiile în care acestea pot fi considerate transparente. Ajutoarele incluse în garanții ar trebui să fie considerate transparente în cazul în care echivalentul subvenție brută a fost calculat pe baza primelor „safe-harbour” prevăzute pentru tipul respectiv de întreprindere. De asemenea, ajutoarele ar trebui considerate transparente în cazul în care, înainte de punerea în aplicare a măsurii, metodologia utilizată pentru calcularea intensității ajutoarelor aferente garanției de stat a fost notificată Comisiei și a fost aprobată de aceasta, în conformitate cu Comunicarea Comisiei referitoare la aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat privind ajutoarele de stat sub formă de garanții ([8]). În sensul prezentului regulament, ajutoarele care implică o evaluare economică complexă în vederea calculării cu precizie *ex ante* a echivalentului subvenție brută al ajutoarelor (cum ar fi ajutoarele cuprinse în investițiile de capital și în investițiile de cvasicapital) nu ar trebui considerate ajutoare transparente, cu excepția cazului în care echivalentul subvenție brută al acestor ajutoare este considerat a fi valoarea nominală a acestor investiții.

(18) Pentru a garanta faptul că ajutoarele sunt proporționale și limitate la valoarea necesară, ar trebui stabilite valori maxime ale ajutoarelor în termeni de intensități ale ajutoarelor în raport cu un ansamblu de costuri eligibile. Pe baza experienței Comisiei, intensitatea ajutorului ar trebui stabilită la un nivel care să reducă la minimum denaturările concurenței și ale schimburilor comerciale cauzate de activitatea care beneficiază de ajutor, abordându-se în același timp în mod corespunzător disfuncționalitățile pieței sau alte obstacole din calea coordonării transporturilor.

(19) La calcularea intensității ajutorului ar trebui incluse numai costurile eligibile. Identificarea costurilor eligibile ar trebui susținută de documente justificative clare, precise și actualizate. Ajutoarele care depășesc intensitatea relevantă a ajutorului nu ar trebui să fie exceptate de la obligațiile de notificare. Toate sumele utilizate pentru calcul 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, actualizate la valoarea lor în momentul respectiv.

([8]) JO C 155, 20.6.2008, p. 10.

(20) 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 Uniunii. Prin urmare, ar trebui excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament ajutoarele acordate unui beneficiar care face 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.

(21) Ajutoarele destinat întreprinderilor aflate în dificultate ar trebui excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament. Aceste ajutoare ar trebui evaluate pe baza Orientărilor privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate ([9]).

(22) 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 care pot fi evitate prin adoptarea unei soluții de transport mai durabile în locul unui mod de transport concurent, viabil din punct de vedere comercial, cum ar fi transportul exclusiv rutier. Ajutoarele pot lua forma unei reduceri a tarifelor pe care operatorii de transport le plătesc pentru utilizarea infrastructurii. Ajutoarele de exploatare pentru reducerea 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 transporturilor ([10]), conform cărora intensitatea ajutoarelor rămâne sub anumite praguri și ajutoarele se acordă numai pentru serviciile de transport terestru durabil furnizate efectiv. Astfel se garantează că ajutoarele sunt limitate strict la compensarea costurilor externe asociate cu utilizarea unui mod de transport mai durabil.

(23) În plus, ajutoarele de exploatare pentru sprijinirea operatorilor de transport sau a organizatorilor de transporturi la lansarea de noi conexiuni comerciale de transport feroviar de marfă sau de transport pe căile navigabile interioare 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 atunci când valoarea ajutorului se calculează în raport cu pierderile din exploatare suportate de beneficiar în primii cinci ani de funcționare a noii conexiuni comerciale de transport de marfă, iar intensitatea ajutorului rămâne sub un anumit prag.

(24) Investițiile în infrastructura de servicii feroviare, infrastructura de transport pe căile navigabile interioare și infrastructura de transport feroviar sau pe căile navigabile interioare multimodal, precum și în liniile de garare private din întreaga Uniune 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 sustenabilă și inteligentă ([11]), care acordă prioritate dezvoltării infrastructurii de transport multimodal. Prezentul regulament ar trebui să vizeze ajutoarele pentru investiții pentru construirea, modernizarea și reînnoirea infrastructurii de servicii feroviare, a infrastructurii de transport pe căile navigabile interioare, a infrastructurii de transport feroviar sau pe căile navigabile interioare multimodal, precum și a liniilor de garare private. Prezentul regulament nu ar trebui să se aplice ajutoarelor pentru infrastructura portuară (dane, debarcadere etc.) și ajutoarelor pentru infrastructuri de acces în porturi care sunt eligibile să beneficieze de ajutor în temeiul Regulamentului (UE) nr. 651/2014 al Comisiei ([12]). Cu toate acestea, prezentul regulament ar trebui să se aplice ajutoarelor pentru suprastructura portuară (amenajări de suprafață, cum ar fi cele destinate depozitării, infrastructuri de servicii, cum ar fi depozitele, precum și echipamentele utilizate pentru exploatarea infrastructurilor), atât timp cât suprastructura în cauză este situată într-o infrastructură de transport pe căile navigabile interioare sau într-o infrastructură de transport multimodal cu o conexiune feroviară sau pe căile navigabile interioare. Pentru acest tip de ajutor, sarcina administrativă cauzată de notificarea cazurilor simple de măsuri de ajutor de stat ar trebui redusă, ceea ce permite, de asemenea, 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 servicii feroviare, infrastructurii de transport pe căile navigabile interioare, infrastructurii de transport feroviar sau pe căile navigabile interioare multimodal, precum și liniilor de garare private ar trebui să limiteze denaturarea concurenței și a schimburilor comerciale care ar submina condițiile de concurență echitabile pe piața internă. Denaturarea schimburilor comerciale și a concurenței este limitată în special prin asigurarea proporționalității ajutorului.

([9]) JO C 249, 31.7.2014, p. 1.

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

([11]) Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor intitulată „Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului" [COM(2020) 789 final].

([12]) 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/oj).

(25) Prezentul regulament ar trebui să se aplice ajutoarelor pentru investiții destinate achiziționării de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare și de anumite categorii de echipamente care sunt necesare pentru transportul multimodal durabil (și anume unități de încărcare intermodale și macarale la bordul navelor) numai în cazul în care denaturarea concurenței și a schimburilor comerciale este limitată. Pentru achiziționarea anumitor tipuri de echipamente pentru transportul multimodal durabil, acesta este cazul schemelor de ajutoare care acoperă macaralele de la bordul navelor și părți ale costurilor aferente unităților de încărcare intermodale și în care intensitatea ajutorului rămâne sub praguri bine definite. Pentru achiziționarea de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare, acesta este cazul atunci când ajutoarele iau forma unei garanții acordate cumpărătorului vehiculului, sub rezerva unor condiții bine definite. În sectorul feroviar, IMM-urile și întreprinderile nou intrate pe piață întâmpină dificultăți în reînnoirea sau extinderea parcurilor lor de vehicule din cauza costurilor ridicate de investiții pentru achiziționarea de material rulant și a dificultăților în ceea ce privește accesul la finanțare. Întreprinderile mici cu capitalizare medie se confruntă cu provocări similare. În sectorul căilor navigabile interioare, majoritatea operatorilor sunt IMM-uri sau, în cel mai bun caz, întreprinderi mici cu capitalizare medie. Din acest motiv, acestea întâmpină dificultăți în reînnoirea sau extinderea flotei din cauza dificultăților de acces la finanțarea de pe piață. Prin urmare, ajutoarele pentru investiții sub formă de garanții acordate întreprinderilor nou intrate în sectorul feroviar, IMM-urilor și întreprinderilor mici cu capitalizare medie din sectoarele transportului feroviar și pe căile navigabile interioare promovează transportul durabil fără a denatura în mod nejustificat concurența și schimburile comerciale.

(26) 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, precum și coordonarea rețelelor de transport și concurența transfrontalieră și pentru a îmbunătăți siguranța transporturilor în Uniune. Acest lucru este necesar din cauza standardelor diferite ale rețelelor de transport, a lipsei de armonizare tehnică, a instrumentelor și sistemelor incompatibile de colectare a datelor, precum și a preocupărilor legate de schimbul de date și suveranitatea datelor. În plus, experiența dobândită la evaluarea măsurilor de sprijin pentru interoperabilitate notificate în temeiul Liniilor directoare din 2008 privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare ([13]) a arătat că există disfuncționalități acute ale pieței cauzate de deficiențele de coordonare și de „dezavantajul 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.

(27) 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 mărind viteza trenurilor, capacitatea infrastructurii și nivelul de siguranță în transportul feroviar. ERTMS este alcătuit din Sistemul european de control și comandă al trenurilor (ETCS), un sistem de semnalizare în cabină care integrează un sistem de protecție automată a trenurilor, Sistemul radio mobil feroviar (RMR) și conducerea automată a trenului (ATO). Sistemul RMR utilizat în prezent pentru operațiuni feroviare, și anume Sistemul global de comunicații mobile – căi ferate (GSM-R), se bazează pe specificații finalizate în urmă cu 20 de ani. Din cauza uzurii tehnologice, este puțin probabil ca sprijinul industrial pentru GSM-R să fie asigurat după 2031. Având în vedere efectele negative limitate asupra concurenței și a schimburilor comerciale pe care le au ajutoarele pentru interoperabilitate și ținând seama de experiența dobândită, aceste ajutoare ar trebui să intre sub incidența prezentului regulament în condiții bine definite.

(28) Pentru a stimula competitivitatea transportului feroviar și pe căile navigabile interioare, este, de asemenea, necesar să se promoveze adaptarea tehnică și modernizarea în sectoarele transportului terestru durabil. Ajutoarele pentru astfel de investiții sunt supuse unor condiții care limitează denaturările concurenței și ale schimburilor comerciale care ar submina condițiile de concurență echitabile de pe piața internă. În special, condițiile pentru exceptarea unor astfel de ajutoare de la obligațiile de notificare ar trebui să asigure faptul că ajutoarele sunt necesare și proporționale și să includă garanții privind tipul de ajutoare și costurile eligibile.

(29) Ajutoarele acordate întreprinderilor pentru a se adapta la viitoarele standarde ale Uniunii ar putea avea ca rezultat atingerea mai devreme a unui nivel ridicat de armonizare și standardizare. Ajutoarele nu ar trebui să fie exceptate de la obligațiile de notificare în cazul în care investițiile au ca scop respectarea de către întreprinderi a standardelor Uniunii care au fost deja adoptate. Totuși, în cazurile în care standardul relevant al Uniunii a fost deja adoptat, dar nu este încă în vigoare, ajutorul poate avea un efect stimulativ dacă stimulează implementarea și finalizarea investiției cu cel puțin 12 luni înainte de intrarea în vigoare a standardului, cu condiția ca standardul să nu se aplice retroactiv. Pentru a nu descuraja statele membre de la a impune standarde naționale obligatorii mai stricte sau mai ambițioase decât standardele corespunzătoare ale Uniunii, măsurile de ajutor pot avea un efect stimulativ indiferent de existența unor astfel de standarde naționale obligatorii. Același lucru este valabil și în cazul ajutoarelor acordate în atunci când au fost adoptate standarde naționale obligatorii în absența standardelor Uniunii.

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

(30) Anumite categorii de ajutoare care acoperă ajutoare cu o valoare mare acordate pentru fiecare proiect ar trebui evaluate de Comisie după notificare, din cauza riscului mai ridicat de denaturare nejustificată a concurenței și a schimburilor comerciale. Prin urmare, orice ajutor acordat peste anumite praguri ar trebui să facă în continuare obiectul obligației de notificare prevăzute la articolul 108 alineatul (3) din tratat. Ar trebui să se asigure faptul că pragurile nu sunt eludate prin împărțirea artificială a proiectelor în mai multe proiecte cu caracteristici, obiective sau beneficiari similari.

(31) 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: (i) dacă ipotezele și condițiile care stau la baza compatibilității schemei au fost confirmate și (ii) eficacitatea măsurii de ajutor în lumina 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 un astfel de plan ar trebui în mod normal să fie elaborat în momentul conceperii schemei și aprobat 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 în vigoare a unor astfel de scheme, prezentul regulament ar trebui să li se aplice pentru o perioadă inițială maximă de șase luni. Comisia ar trebui să fie în măsură să prelungească această perioadă, după aprobarea 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 ar trebui să aibă posibilitatea de a decide, în mod excepțional, că nu este necesară o evaluare, având în vedere caracteristicile specifice ale cazului.

(32) Ar trebui prevăzută obligația statelor membre de a furniza Comisiei toate informațiile de care aceasta are nevoie pentru a evalua planul de evaluare. Comisia ar trebui, de asemenea, să aibă posibilitatea să solicite, după caz, informații suplimentare fără întârzieri nejustificate. 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 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 Uniune nu ar trebui, în principiu, să fie considerate ca afectând semnificativ conținutul planului de evaluare aprobat.

(33) 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 care sunt exceptate de la obligațiile de notificare în temeiul prezentului regulament ar trebui să poată fi cumulate cu orice alt ajutor compatibil exceptat în temeiul altor regulamente sau cu orice alt ajutor care este aprobat de Comisie, atât timp cât măsurile respective se referă la 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 ar trebui 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 ar trebui permisă numai până la intensitatea maximă a ajutoarelor, după cum se prevede în capitolul II din prezentul regulament.

(34) Finanțarea gestionată la nivel central de instituții, de agenții, de întreprinderi comune sau de alte organisme ale Uniunii 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 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 sau cuantumurile maxime ale ajutoarelor. Acest lucru ar trebui să fie 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.

(35) 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, la nivel regional sau național, care să prezinte informații sintetizate privind fiecare măsură de ajutor exceptată în temeiul prezentului regulament. Alternativ, statelor membre ar trebui să li se permită să publice informațiile sintetizate privind fiecare măsură de ajutor exceptată în Modulul privind transparența ajutoarelor de stat al Comisiei. În conformitate cu practica standard în ceea ce privește publicarea de informații prevăzută în Directiva (UE) 2019/1024 a Parlamentului European și a Consiliului ([14]), ar trebui utilizat un format standard. Acest format ar trebui să permită căutarea, 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.

(36) 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.

(37) Pentru a asigura o monitorizare efectivă a măsurilor de ajutor în conformitate cu Regulamentul (UE) 2022/2586, este oportun să se stabilească cerințe privind raportarea de către statele membre a informațiilor privind măsurile de ajutor care au fost exceptate în conformitate cu prezentul 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 termenul de prescripție prevăzut la articolul 17 din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului ([15]).

(38) 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 condițiilor respective. Comisia ar trebui să poată restricționa această retragere 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. În cazul în care o măsură de ajutor nu este notificată și nu îndeplinește toate condițiile pentru a fi exceptată de la notificare, aceasta constituie un ajutor ilegal, pe care Comisia îl va examina în cadrul procedurii relevante prevăzute în Regulamentul (UE) 2015/1589 pentru ajutoarele nenotificate. 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.

(39) 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 prezentul regulament ar trebui să se bazeze pe definiția din Recomandarea 2003/361/CE a Comisiei ([16]).

(40) 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 care să reglementeze tratamentul aplicat 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,

([14]) Directiva (UE) 2019/1024 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iunie 2019 privind datele deschise și reutilizarea informațiilor din sectorul public (JO L 172, 26.6.2019, p. 56, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1024/oj).

([15]) 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/oj).

([16]) Recomandarea 2003/361/CE a 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).

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 unor noi conexiuni comerciale de transport feroviar de marfă și de transport de marfă pe căile navigabile interioare;

(c) scheme de ajutoare pentru investiții pentru construirea, modernizarea și reînnoirea infrastructurilor de servicii feroviare, a infrastructurilor de transport pe căile navigabile interioare și a infrastructurilor de transport feroviar sau pe căile navigabile interioare multimodal, inclusiv a suprastructurii portuare, atât timp cât suprastructura în cauză este situată într-o infrastructură de transport pe căile navigabile interioare sau într-o infrastructură de transport multimodal cu o conexiune feroviară sau pe căile navigabile interioare;

(d) ajutoare ad-hoc pentru investiții și scheme de ajutoare pentru investiții pentru construirea, modernizarea și reînnoirea terminalelor de marfă transportată pe calea ferată sau pe căile navigabile interioare;

(e) scheme de ajutoare pentru investiții pentru construirea, modernizarea și reînnoirea liniilor de garare private;

(f) scheme de ajutoare pentru investiții pentru achiziționarea de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare;

(g) scheme de ajutoare pentru investiții pentru achiziționarea de unități de încărcare intermodale și de macarale la bordul navelor;

(h) scheme de ajutoare pentru investiții pentru interoperabilitate în sectoarele transportului terestru durabil;

(i) scheme de ajutoare pentru investiții pentru adaptare și modernizare în sectoarele transportului terestru 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 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 pentru îndeplinirea obligațiilor inerente noțiunii de serviciu public de transport de persoane sau de marfă;

(g) ajutoare pentru infrastructura portuară sau infrastructura de acces în porturi care sunt evaluate de Comisie în mod direct în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat sau care intră sub incidența Regulamentului (UE) nr. 651/2014;

(h) scheme de ajutoare menționate în capitolul II din prezentul regulament, în cazul în care intră sub incidența articolului 20 din prezentul regulament, de la expirarea unei perioade de șase luni de la intrarea lor în vigoare sau de la o dată ulterioară decisă de Comisie în conformitate cu articolul 20 alineatul (1) din prezentul regulament;

(i) orice modificări ale schemelor menționate la litera (h), 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) „sectoare ale transportului terestru durabil" înseamnă sectorul feroviar, sectorul căilor navigabile interioare și transportul multimodal durabil din sectorul transportului terestru;

(b) „costurile externe ale transporturilor" înseamnă costurile generate de utilizatorii transporturilor 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;

(c) „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, uneia sau mai multor întreprinderi, pentru o perioadă nedefinită de timp și/sau pentru o valoare nedefinită;

(d) „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 de marfă care nu au fost conectate direct prin servicii regulate de transport feroviar de marfă timp de cel puțin trei ani înainte de începerea operațiunilor pe conexiunea respectivă;

(e) „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 de marfă care nu au fost conectate direct prin servicii regulate de transport de marfă pe căile navigabile interioare timp de cel puțin trei ani înainte de începerea operațiunilor pe conexiunea respectivă;

(f) „terminal de marfă" înseamnă o structură echipată pentru transbordarea și depozitarea temporară a mărfurilor;

(g) „infrastructură de servicii feroviare" înseamnă o infrastructură de servicii (de exemplu, terminale de marfă sau o infrastructură de întreținere sau de depozitare) și infrastructura de acces la aceasta (inclusiv echipamentele digitale sau fizice necesare pentru funcționarea sa), situată în Uniune și menționată în anexa II la Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([17]), cu excepția infrastructurii sau a echipamentelor aferente desfășurării de activități care nu sunt legate de transporturi;

(h) „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;

(i) „infrastructură de transport pe căile navigabile interioare" înseamnă o infrastructură de servicii (de exemplu, un terminal 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), situată în Uniune și utilizată pentru a efectua transporturi pe căile navigabile interioare, cu excepția infrastructurii sau a echipamentelor aferente desfășurării de activități care nu sunt legate de transporturi;

(j) „suprastructură portuară" înseamnă amenajări de suprafață (cum ar fi cele pentru depozitare), echipamente fixe (cum ar fi depozitele și clădirile terminalelor) și echipamente mobile (cum ar fi macaralele) situate într-un port pentru a furniza servicii portuare legate de transporturi, atât timp cât suprastructura în cauză este situată într-o infrastructură de transport multimodal cu o conexiune feroviară sau pe căile navigabile interioare;

([17]) 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/oj).

(k) „infrastructură de transport feroviar sau pe căile navigabile interioare multimodal” înseamnă o infrastructură de servicii, incluzând suprastructuri portuare sau terminale de marfă transportată pe calea ferată și pe căile navigabile interioare, și infrastructura sa de acces (inclusiv echipamentele fizice sau digitale necesare pentru funcționarea sa), situată în Uniune și necesară 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 aferente desfășurării de activități care nu sunt legate de transporturi;

(l) „transport multimodal” înseamnă transportul de marfă sau de persoane cu cel puțin două moduri diferite de transport;

(m) „ajutor ad-hoc” înseamnă ajutorul care nu se acordă pe baza unei scheme de ajutoare;

(n) „linie de garare privată” înseamnă o porțiune de infrastructură feroviară privată exploatată, inclusiv șinele 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 ce 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;

(o) „infrastructură specifică” înseamnă o infrastructură care este construită pentru o întreprindere (întreprinderi) identificabilă (identificabile) *ex ante* și adaptată la nevoile acesteia (acestora);

(p) „vehicul pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare” înseamnă:

(i) material rulant sau

(ii) o navă de navigație interioară;

(q) „material rulant” înseamnă oricare dintre următoarele:

(i) locomotivele pentru transportul de mărfuri și de persoane 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;

(r) „navă de navigație interioară” înseamnă o navă pentru transportul de persoane 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, inclusiv navele construite în mod special pentru a asigura propulsia unui convoi împins;

(s) „întreprindere mică cu capitalizare medie” înseamnă o întreprindere care îndeplinește criteriile prevăzute în anexa IV la prezentul regulament. În sensul ajutoarelor implicate în produsele financiare sprijinite de Fondul InvestEU în temeiul cadrului financiar multianual al Uniunii pentru perioada 2021-2027 ([18]), „întreprindere mică cu capitalizare medie” înseamnă o întreprindere care nu este un IMM și care are până la 499 de angajați;

(t) „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;

(u) „transport intermodal” înseamnă deplasarea de mărfuri în aceeași unitate de încărcare intermodală prin moduri de transport succesive, fără ca mărfurile în sine să fie manipulate la schimbarea modurilor de transport;

(v) „navă maritimă” înseamnă o altă navă decât cele care navighează exclusiv sau în principal pe căi navigabile interioare sau în apele din interiorul sau din imediata apropiere a apelor protejate;

(w) „întreprindere aflată în dificultate” înseamnă o întreprindere aflată în dificultate conform definiției de la articolul 2 punctul 18 din Regulamentul (UE) nr. 651/2014;

(x) „echipamente pentru transportul multimodal durabil” înseamnă echipamente care sunt necesare pentru transportul multimodal durabil, cum ar fi semiremorcile care pot fi ridicate cu macaraua, cu excepția echipamentelor utilizate pentru infrastructuri;

(y) „ajutor individual” înseamnă (i) ajutor ad-hoc și (ii) ajutor acordat unor beneficiari individuali pe baza unei scheme de ajutoare;

([18]) Regulamentul (UE, Euratom) 2020/2093 al Consiliului din 17 decembrie 2020 de stabilire a cadrului financiar multianual pentru perioada 2021-2027 (JO L 433 I, 22.12.2020, p. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2093/oj).

(z) „terminal de marfă transportată pe calea ferată sau pe căile navigabile interioare” înseamnă un terminal de marfă între două sisteme feroviare diferite sau între cel puțin două moduri de transport, dintre care unul este pe calea ferată sau pe căile navigabile interioare, și infrastructura sa de acces (inclusiv echipamentul fizic sau digital necesar pentru funcționarea sa), care este situat în Uniune, cum ar fi terminalele de marfă din porturile interioare sau maritime, terminalele aflate de-a lungul căilor navigabile interioare sau terminalele din aeroporturi ori platforme logistice multimodale, cu excepția infrastructurii sau a echipamentelor aferente desfășurării de activități care nu sunt legate de transporturi;

(aa) „investiție de capital” înseamnă punerea la dispoziția unei întreprinderi a unui capital investit direct sau indirect, în schimbul dreptului de proprietate asupra unei părți echivalente din capitalul întreprinderii respective;

(bb) „investiție de cvasicapital” înseamnă un tip de finanțare încadrată între finanțarea prin participare la capital și finanțarea prin îndatorare care implică un risc mai mare decât datoria cu rang prioritar și un risc mai scăzut decât capitalul propriu comun, a cărei rentabilitate pentru deținător se bazează în mod preponderent pe profiturile sau pierderile întreprinderii subiacente vizate și care nu sunt garantate în caz de neplată. Investițiile de cvasicapital pot fi structurate ca datorie, negarantată și subordonată, inclusiv datorie de tip mezanin, și, în unele cazuri, convertibilă în capital propriu, sau drept capital propriu preferențial;

(cc) „demararea lucrărilor” înseamnă fie demararea lucrărilor de construcții în cadrul investiției, fie primul angajament cu caracter juridic obligatoriu de comandă pentru echipamente sau, în cazul preluărilor de întreprinderi, data dobândirii activelor direct legate de unitatea preluată, oricare din acest eveniment care are loc primul;

(dd) „versiune ulterioară a unei scheme fiscale” înseamnă o schemă sub forma unor avantaje fiscale, care constituie o versiune modificată a unei scheme existente anterior sub formă de avantaje fiscale și care o înlocuiește pe aceasta din urmă;

(ee) „intensitatea ajutorului” înseamnă valoarea brută a ajutorului exprimată ca procent din costurile eligibile, înainte de deducerea impozitelor sau a altor taxe;

(ff) „operator de transport” înseamnă o întreprindere care transportă persoane sau mărfuri în sectoarele transportului terestru durabil;

(gg) „organizator de transporturi” înseamnă o întreprindere care organizează transportul de mărfuri, făcând astfel o alegere între modurile de transport;

(hh) „transport terestru durabil” înseamnă transportul de marfă sau de persoane pe calea ferată, pe căile navigabile interioare sau transportul multimodal durabil;

(ii) „transport terestru” înseamnă transportul de marfă sau de persoane pe calea ferată sau pe căile navigabile interioare sau transportul rutier;

(jj) „transport maritim pe distanțe scurte” înseamnă circulația mărfurilor și/sau a persoanelor pe mare între porturi situate în apele geografice ale unuia sau mai multor state membre sau între un port situat în apele statelor membre și un port situat în apele unei țări terțe adiacente care are țărm la mările învecinate cu apele teritoriale ale unuia sau mai multor state membre ([19]);

(kk) „transport multimodal durabil” înseamnă transportul de marfă sau de persoane cu cel puțin două moduri de transport diferite, în cazul în care cel puțin unul dintre modurile de transport utilizate este transportul feroviar sau pe căi navigabile interioare ori în cazul în care transportul multimodal combină transportul terestru cu transportul maritim pe distanțe scurte;

(ll) „activități care nu sunt legate de transporturi” înseamnă serviciile comerciale care nu au legătură cu transportul terestru durabil, inclusiv serviciile auxiliare pentru persoane, agenții de expediție sau alți prestatori de servicii, cum ar fi închirierea de birouri, magazine și hoteluri;

(mm) „TEN-T” înseamnă rețeaua menționată la articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2024/1679;

(nn) „întreprindere feroviară” înseamnă o întreprindere feroviară, astfel cum este definită la articolul 3 punctul 1 din Directiva 2012/34/UE;

([19]) Articolul 3 punctul 25 din Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 (JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

(oo) „întreprindere nou-intrată” înseamnă o întreprindere feroviară, astfel cum este definită la articolul 3 punctul 1 din Directiva 2012/34/UE, care îndeplinește ambele condiții următoare:

(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 20 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 temeiul articolului 3 punctul 14 din Directiva 2012/34/UE înainte de 1 ianuarie 2010;

(pp) „întreprindere mică și mijlocie” sau „IMM” înseamnă o întreprindere care îndeplinește condițiile prevăzute în anexa I la prezentul regulament;

(qq) „mediul european al serviciilor de informații fluviale («RIS»)” înseamnă o platformă electronică cu punct unic de acces bazată pe informații fluviale naționale care oferă servicii tehnice și operaționale destinate utilizatorilor de RIS și care conține linkuri către raportarea electronică în conformitate cu principiul «doar o singură dată», care asigură că cetățenii și întreprinderile furnizează date administrațiilor publice doar o singură dată;

(rr) „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 și aplicații care gestionează legăturile cu alte moduri de transport și care eliberează documentele electronice însoțitoare;

(ss) „registrul european al vehiculelor” înseamnă un registru în conformitate cu articolul 22 alineatul (1) și articolul 47 alineatul (5) din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului ([20]).

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 generale prevăzute în capitolul I și condițiile specifice pentru categoria relevantă de ajutor stabilite în capitolul II din prezentul regulament.

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 servicii feroviare, a infrastructurii de transport pe căile navigabile interioare și a infrastructurii de transport feroviar sau pe căile navigabile interioare multimodal: 30 de milioane EUR pe proiect;

(c) pentru ajutoarele ad-hoc pentru investiții pentru construirea, modernizarea și reînnoirea terminalelor de marfă transportată pe calea ferată sau 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: 4 milioane EUR pe proiect.

([20]) Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (JO L 138, 26.5.2016, p. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj).

Articolul 5

Transparența ajutorului

(1) Prezentul regulament se aplică numai ajutoarelor care pot fi calculate *ex ante* cu precizie, în echivalent subvenție brută, fără să fie necesară o evaluare a riscurilor („ajutoare transparente”).

(2) Se consideră ajutoare transparente următoarele categorii de ajutoare:

(a) ajutoarele conținute în granturi și subvenții la dobândă;

(b) ajutoarele care constau în împrumuturi, în cazul cărora echivalentul subvenție brută a fost calculat pe baza ratei de referință în vigoare la data acordării subvenției, astfel cum se prevede în Comunicarea Comisiei privind revizuirea metodei de stabilire a ratelor de referință și de scont ([21]);

(c) ajutoarele sub formă de avantaje fiscale și taxe reduse, în cazul în care măsura prevede un plafon care garantează că pragul aplicabil nu este depășit;

(d) ajutoarele sub formă de investiții de capital și de investiții de cvasicapital, în cazul în care echivalentul subvenție brută este considerat a fi valoarea nominală a unor astfel de investiții;

(e) 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 107 și 108 din tratat ajutoarelor de stat sub formă de garanții;

(ii) înainte de punerea în aplicare a măsurii, metodologia utilizată pentru calcularea echivalentului subvenție brută al garanției a fost acceptată pe baza Comunicării Comisiei privind aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat ajutoarelor de stat sub formă de garanții, în urma notificării Comisiei cu privire la metodologia respectivă, iar metodologia 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 interioare sub formă de garanții, în 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 sau altele) și valoarea finanțării publice necesare pentru proiect sau activitate.

([21]) JO C 14, 19.1.2008, p. 6.

(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) o creștere substanțială a amplorii proiectului sau a activității;

(b) o creștere substanțială a cuantumului total cheltuit de beneficiar pentru proiect sau pentru activitate;

(c) o creștere substanțială a ritmului de finalizare a proiectului sau a activității.

(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 criterii 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 proiectul sau 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 stimulativ 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. Cuantumurile 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 temeiul dispozițiilor relevante. În acest caz, se aplică opțiunile simplificate în materie de costuri prevăzute în normele relevante aplicabile fondului Uniunii.

(2) Pentru proiectele puse în aplicare în conformitate cu planurile de redresare și reziliență aprobate de Consiliu în temeiul Regulamentului (UE) 2021/241 al Parlamentului European și al Consiliului ([22]), cuantumurile costurilor eligibile pot fi calculate, de asemenea, în conformitate cu opțiunile simplificate în materie de costuri prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ([23]) sau în Regulamentul (UE) 2021/1060 al Parlamentului European și al Consiliului ([24]).

(3) În cazul în care ajutorul este acordat sub altă formă decât cea a unui grant, valoarea ajutorului este egală cu echivalentul subvenție brută al ajutorului.

([22]) 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/oj).

([23]) 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/oj).

([24]) 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/oj).

(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 utilizată în scopul actualizării este rata de actualizare aplicabilă la momentul acordării ajutorului, astfel cum se prevede în Comunicarea Comisiei privind revizuirea metodei de stabilire a ratelor de referință și de scont ([25]).

Articolul 8

Cumulul

(1) Atunci când se stabilește dacă sunt respectate pragurile de notificare prevăzute la articolul 4 și intensitățile maxime ale ajutoarelor prevăzute la capitolul II, se ia în considerare valoarea totală a ajutoarelor 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 luat în considerare 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 exceptate prin prezentul regulament cu costuri eligibile identificabile pot fi cumulate cu:

(a) orice alt ajutor de stat, cu condiția ca ajutorul respectiv să vizeze costuri eligibile identificabile diferite de ajutoarele exceptate prin prezentul regulament;

(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 în temeiul prezentului regulament;

(c) orice ajutor *de minimis* în legătură cu aceleași costuri eligibile ca și pentru ajutoarele exceptate prin prezentul regulament, 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 în temeiul prezentului regulament;

(d) orice alt ajutor de stat fără costuri eligibile identificabile, în special orice ajutor fără costuri eligibile identificabile exceptat prin Regulamentul (UE) nr. 651/2014 sau orice ajutor *de minimis* fără costuri eligibile identificabile.

Articolul 9

Publicare și informare

(1) Statul membru în cauză asigură publicarea următoarelor informații în Modulul privind transparența ajutoarelor de stat ([26]) al Comisiei sau pe un site web cuprinzător privind ajutoarele de stat, la nivel național sau regional:

(a) a informațiilor sintetizate menționate la articolul 19 în formatul standard prevăzut în anexa II 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 III privind fiecare ajutor individual care depășește 100 000 EUR.

(2) Statele membre își organizează propriile site-uri web cuprinzătoare privind ajutoarele de stat astfel încât să permită accesarea cu ușurință a informațiilor, astfel cum se menționează în anexa III.

([25]) JO C 14, 19.1.2008, p. 6.

([26]) Căutare publică în baza de date privind transparența ajutoarelor de stat, disponibilă la adresa: https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=ro.

(3) 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;

10-20;

20-50;

50 și mai mult.

(4) State membre publică informațiile menționate la alineatul (1) litera (c) într-un mod organizat, accesibil și standardizat, astfel cum se prevede în anexa III, și prevăd funcții eficace de căutare și de descărcare. Statele membre publică informațiile respective 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.

(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

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, cu condiția să fie îndeplinite cerințele prevăzute la prezentul articol și în capitolul I.

(2) Operațiunile de transport feroviar sau pe căile navigabile interioare sau de transport multimodal durabil de persoane și de marfă sunt eligibile pentru ajutor. Ajutoarele se acordă operatorilor de transport sau organizatorilor de transporturi care aleg soluții de transport terestru durabil.

(3) Costurile eligibile reprezintă partea din costurile externe ale transporturilor care sunt evitate prin utilizarea transportului feroviar, a transportului pe căile navigabile interioare sau a transportului maritim pe distanțe scurte în contextul transportului multimodal durabil în locul unor moduri de transport concurente mai puțin durabile. 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 înlocuit ([27]).

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

(4) Costurile eligibile se calculează înmulțind (i) diferența, în cadrul costurilor externe pe călător-km, tonă-km sau vehicul-km (sau alte unități de transport prevăzute în ghidul Comisiei), dintre modul de transport care beneficiază de ajutor și alternativa mai puțin durabilă, cu (ii) volumul total al aceleiași unități realizat de beneficiari în perioada în care au fost suportate costurile eligibile. Statele membre pot utiliza metodologia costurilor externe pentru a acoperi orice costuri de exploatare, inclusiv costurile de exploatare legate de utilizarea infrastructurii.

(5) Intensitatea ajutorului nu trebuie să depășească 60 % din costurile eligibile.

(6) Ajutoarele se acordă pe baza unităților efective de servicii de transport furnizate, exprimate în numărul de vehicule-km, numărul de călători-km pentru serviciile de transport de persoane, numărul de tone-km pentru serviciile de transport de marfă sau în alte unități de transport prevăzute în ghidul Comisiei, și nu pe baza unei sume forfetare.

(7) Ajutoarele acordate operatorilor de transport și organizatorilor de transporturi trebuie să aibă ca efect prevenirea scăderii sau creșterea trecerii la moduri de transport rutier durabile. În acest scop, beneficiarii pun la dispoziția publicului cel puțin următoarele informații:

(a) autoritatea care acordă ajutorul;

(b) data acordării ajutorului;

(c) valoarea ajutorului primit;

(d) perioada și operațiunile care fac obiectul ajutorului.

Articolul 11

Ajutoare pentru lansarea unor noi conexiuni comerciale de transport feroviar de marfă și de transport de marfă pe căile navigabile interioare

(1) Schemele de ajutoare pentru lansarea de noi conexiuni comerciale de transport feroviar de marfă și de noi conexiuni comerciale de transport de marfă 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, cu condiția să fie îndeplinite cerințele prevăzute la prezentul articol și în capitolul I.

(2) Ajutoarele se acordă operatorilor de transport sau organizatorilor de transporturi care colectează date privind cererea și organizează operațiuni regulate de transport de marfă între terminale de marfă transportată pe calea ferată sau pe căile navigabile interioare pentru a lansa noi conexiuni comerciale de transport feroviar de marfă și de transport de marfă pe căile navigabile interioare.

(3) 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.

(4) Costurile de exploatare legate de lansarea potențială a noii conexiuni și anterioare acestei lansări, cum ar fi studiile pregătitoare sau de fezabilitate, sunt, de asemenea, eligibile. În cazul lansării noii conexiuni comerciale, aceste costuri de exploatare sunt incluse în costurile eligibile pentru primul an de exploatare a noii conexiuni comerciale. În cazul în care noua conexiune comercială nu este lansată, aceste costuri de exploatare sunt considerate eligibile pentru o perioadă de până la un an de la data la care au fost suportate pentru prima dată.

(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. Costurile eligibile alocate noii conexiuni comerciale acoperă 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 includ toate veniturile obținute din noua conexiune comercială, inclusiv orice ajutor de exploatare primit pentru reducerea costurilor externe ale transporturilor.

(6) Intensitatea ajutoarelor nu trebuie să depășească 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.

(7) Ajutorul poate fi plătit în avans numai dacă este plătit anual, și anume la începutul fiecărei perioade de un an. 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.

(8) Statele membre trebuie să instituie un mecanism de monitorizare și de recuperare pentru a se asigura că ajutoarele nu depășesc intensitatea permisă a ajutoarelor menționată la alineatul (6).

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 și reînnoirea (inclusiv înlocuirea) infrastructurii de servicii feroviare, a infrastructurii de transport pe căile navigabile interioare și a infrastructurii de transport feroviar sau 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 proprietarilor sau operatorilor unei infrastructuri de servicii feroviare, ai unei infrastructuri de transport pe căile navigabile interioare ori ai unei infrastructuri de transport feroviar sau pe căile navigabile interioare multimodal care construiesc, modernizează sau reînnoiesc o astfel de infrastructură pe baza schemelor, cu excepția ajutoarelor pentru construirea, modernizarea și reînnoirea terminalelor de marfă transportată pe calea ferată sau pe căile navigabile interioare, care pot fi acordate, de asemenea, sub formă de ajutoare ad-hoc. În cazul acordării de ajutoare ad-hoc, cererea potențială de capacitate estimată *ex ante*, cel puțin pe termen mediu, trebuie să depășească capacitatea combinată 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. Costurile de investiții includ amenajări de suprafață (cum ar fi cele destinate depozitării), echipamente fixe (cum ar fi depozite și terminale), echipamente utilizate pentru exploatarea infrastructurii (cum ar fi stivuitoare telescopice) aflate în infrastructură, precum și echipamente informatice și digitale și software pentru furnizarea de servicii legate de transporturi. Costurile ce decurg din studiile de fezabilitate și cele topologice, precum și costurile de planificare și instalare sunt, de asemenea, eligibile.

(4) Costurile aferente unor activități care nu sunt legate de transporturi nu sunt eligibile.

(5) Valoarea ajutorului nu trebuie să depășească cel mai scăzut dintre următoarele praguri:

(a) diferența dintre, pe de o parte, costurile eligibile și, pe de altă parte, suma profitului din exploatare actualizat 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 actualizat 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 actualizat și valoarea finală se deduc din costurile eligibile *ex ante*, pe baza unor estimări rezonabile, sau *ex post*, prin intermediul unui mecanism de recuperare. Valoarea ajutorului poate permite realizarea unui profit rezonabil. Profitul rezonabil se stabilește în funcție de profitul tipic pentru sectorul și tipul de proiect în cauză. În orice caz, o rată a rentabilității capitalului care nu depășește rata swap relevantă, majorată cu o primă de 100 de puncte de bază este considerată rezonabilă;

(b) 50 % din costurile eligibile.

(6) Prin derogare de la alineatul (5), pentru ajutoarele care nu depășesc 5 milioane EUR pe proiect, ajutoarele trebuie acordate până la o intensitate maximă a ajutorului de 50 % din costurile eligibile.

(7) Intensitatea ajutorului poate fi majorată cu până la 10 puncte procentuale pentru infrastructurile situate de-a lungul TEN-T.

(8) Accesul la infrastructura care beneficiază de ajutor trebuie să fie deschis, transparent și nediscriminatoriu și trebuie acordat tuturor utilizatorilor interesați, în conformitate cu legislația sectorială, inclusiv cu Directiva 2012/34/UE.

(9) 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 trebuie atribuit în mod concurențial, transparent, nediscriminatoriu și necondiționat.

(10) În cazul în care proprietarul, operatorul și orice utilizator final preconizat al infrastructurii care beneficiază de ajutor fac parte din aceeași întreprindere sau sunt întreprinderi afiliate în sensul anexei I, exploatarea infrastructurii trebuie atribuită pe baza unei proceduri deschise, competitive, transparente și nediscriminatorii, la care se va permite participarea întreprinderilor afiliate. Prezentul alineat nu se aplică ajutoarelor pentru modernizarea infrastructurilor de servicii feroviare, a infrastructurilor de transport pe căile navigabile interioare și a infrastructurilor de transport feroviar sau pe căile navigabile interioare multimodal, în cazul în care costurile de investiții ale modernizării pe o perioadă de cel puțin cinci ani nu depășesc 10 % din valoarea investiției inițiale.

Articolul 13

Ajutoare pentru construirea, modernizarea și reînnoirea liniilor de garare private

(1) Schemele de ajutoare pentru construirea, modernizarea sau 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) Ajutorul trebuie acordat proprietarului sau operatorului unei linii de garare private care construiește, modernizează sau reînnoiește o linie de garare privată.

(3) Costurile eligibile sunt costurile de investiții în toate activele legate direct de construirea, modernizarea și reînnoirea liniei de garare private. Studiile de fezabilitate și cele topologice, precum și costurile de planificare și instalare sunt, de asemenea, eligibile. Costurile platformelor de încărcare/descărcare și ale echipamentelor care sunt necesare pentru operațiunile feroviare pe liniile de garare private sunt, de asemenea, eligibile, cu condiția ca respectivele platforme și echipamente să fie achiziționate pentru încărcarea și descărcarea trenurilor pe liniile de garare private.

(4) Valoarea ajutorului nu trebuie să depășească cel mai scăzut dintre următoarele praguri:

(a) diferența dintre, pe de o parte, costurile eligibile și, pe de altă parte, suma profitului din exploatare actualizat 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 actualizat și valoarea finală se deduc din costurile eligibile *ex ante*, pe baza unor estimări rezonabile, sau *ex post*, prin intermediul unui mecanism de recuperare. Valoarea ajutorului poate permite realizarea unui profit rezonabil. Profitul rezonabil se stabilește în funcție de profitul tipic pentru sectorul și tipul de proiect în cauză. În orice caz, o rată a rentabilității capitalului care nu depășește rata swap relevantă, majorată cu o primă de 100 de puncte de bază este considerată rezonabilă;

(b) 50 % din costurile eligibile.

(5) Prin derogare de la alineatul (4), pentru ajutoarele care nu depășesc 2,5 milioane EUR pe proiect, ajutoarele trebuie acordate până la o intensitate maximă a ajutorului de 50 % din costurile eligibile.

Subsecțiunea B

Ajutoare pentru investiții pentru achiziționarea de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare și a echipamentelor pentru transportul multimodal durabil

Articolul 14

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

(1) Schemele de ajutoare pentru investiții ce 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, cu condiția să fie îndeplinite cerințele 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, după deducerea oricăror alte ajutoare primite. Aceste costuri pot include, în special, prețul vehiculului și costurile de livrare. Costurile studiilor de proiectare, ale consultanței sau ale serviciilor de inginerie sunt eligibile cu condiția să fie legate de investițiile menționate la prezentul articol și să facă parte din acestea. Navele special construite pentru a efectua operațiuni de remorcare (remorcherele) nu sunt eligibile pentru sprijin.

(3) Ajutoarele se acordă:

(a) întreprinderilor nou-intrate în sectorul feroviar sau

(b) întreprinderilor feroviare, operatorilor de transport pe căile navigabile interioare sau întreprinderilor de leasing din sectoarele transportului feroviar și pe căile navigabile interioare, cu condiția ca întreprinderile și operatorii respectivi să se califice drept IMM-uri sau întreprinderi mici cu capitalizare medie.

(4) Ajutoarele iau forma unei garanții acordate cumpărătorului vehiculului pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare. Garanțiile se acordă 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 trebuie să depășească costurile eligibile. Acoperirea garanției nu trebuie să depășească 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 trebuie să fie 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 sau ajutoare pentru adaptare tehnică și modernizare, în cazul în care costurile suplimentare nete pentru investițiile în interoperabilitate, menționate la articolul 16 alineatul (6) din prezentul regulament, sau investițiile în adaptare tehnică și modernizare, menționate la articolul 17 alineatul (6) din prezentul regulament, sunt excluse din costurile eligibile prevăzute la alineatul (2).

Articolul 15

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

(1) Schemele de ajutoare pentru investiții pentru achiziționarea de unități de încărcare intermodale 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, cu condiția să fie îndeplinite cerințele prevăzute la prezentul articol și în capitolul I.

(2) Ajutoarele se acordă întreprinderilor care achiziționează unități de încărcare intermodale și macarale la bordul navelor.

(3) Costurile eligibile sunt următoarele:

(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 includ studiile de fezabilitate și costurile de planificare și instalare.

(5) Valoarea ajutorului nu trebuie să depășească o intensitate a ajutorului de 40 % 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 care contribuie la fluxuri neîntrerupte de trafic între rețele naționale 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, cu condiția să fie îndeplinite cerințele prevăzute la prezentul articol și în capitolul I din prezentul regulament.

(2) Ajutoarele trebuie acordate proprietarilor de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare, operatorilor de transport și organizatorilor de transporturi în scopul efectuării investițiilor menționate la alineatul (3) în sectoarele transportului terestru durabil.

(3) Proiectele de investiții eligibile sunt următoarele:

(a) Sistemul european de control și comandă al trenurilor (ETCS), viitorul sistem de comunicații mobile feroviare (FRMCS), inclusiv atunci când este combinat cu Sistemul global de comunicații mobile – căi ferate (GSM-R), și conducerea automată a trenurilor (ATO) în cadrul Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS), astfel cum se descrie în legislația secundară a Uniunii ([28]);

(b) cuplarea automată digitală (DAC) ([29]);

(c) echipamente GSM-R de sine stătătoare;

(d) adaptarea materialului rulant la diferite sisteme electrice;

(e) adaptarea materialului rulant la ecartamente diferite;

(f) adaptarea navelor de navigație interioară pentru a deservi porturile maritime și a navelor maritime pentru a deservi porturile interioare;

(g) adaptarea navelor de navigație interioară la condițiile de navigație schimbătoare, inclusiv la nivelul scăzut al apelor;

(h) automatizarea materialului rulant și a navelor de navigație interioară;

(i) adaptarea vehiculelor la unitățile de încărcare intermodale pentru transport;

([28]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).

([29]) 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.

(j) tehnologiile-cheie necesare pentru punerea în aplicare a RIS, cum ar fi mediul european 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;

(k) aplicațiile telematice pentru transportul de marfă și alt software pentru transportul de marfă, în măsura în care acestea contribuie la fluxuri neîntrerupte de trafic între diferite moduri de transport, în special sisteme multimodale de identificare, urmărire și trasabilitate, precum și platforme multimodale de schimb de date, cu excepția investițiilor în aplicații pentru serviciile destinate călătorilor, cum ar fi sistemele care oferă călătorilor informații înainte și în timpul călătoriei, sistemele de rezervare și plată, gestionarea bagajelor și gestionarea legăturilor dintre trenurile de călători și cu alte moduri de transport de persoane.

(4) Costurile eligibile sunt toate costurile necesare pentru realizarea proiectelor de investiții menționate la alineatul (3). Aceste costuri includ costurile necesare pentru achiziționarea și instalarea tehnologiei relevante, costurile de gestionare a proiectului și costurile de livrare. Costurile legate de studii, testare și aprobare, precum și de instalațiile-pilot și prototipurile pentru implementarea tehnologiei relevante la nivelul 9 de maturitate tehnologică ([30]) sunt, de asemenea, eligibile. Costurile de întreținere nu sunt eligibile. Activele finanțate prin ajutor 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 European (EGNSS) în ERTMS sunt eligibile. Costurile legate de echipamentele GSM-R combinate cu echipamentele FRMCS sunt, de asemenea, eligibile pentru sprijin. Costurile legate de investițiile în echipamente GSM-R de sine stătătoare sunt eligibile pentru sprijin numai dacă sunt suportate până la 31 decembrie 2031.

(5) Intensitatea ajutoarelor nu trebuie să depășească:

(a) 90 % din costurile eligibile pentru proiectele de investiții menționate la alineatul (3) literele (a) și (b);

(b) 50 % din costurile eligibile pentru proiectele de investiții menționate la alineatul (3) literele (c)-(k).

(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 ajutorul unei 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 unui activ similar în absența investiției în interoperabilitate în scenariul contrafactual.

(7) Timp de cel puțin cinci ani de la acordarea ajutorului, angajamentele 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 contribuie la interoperabilitatea activului în cauză a fost finanțată prin ajutor de stat. Angajamentele contractuale trebuie să precizeze, de asemenea, obligațiile corespunzătoare prevăzute la alineatul (9), dacă se aplică, și să indice valoarea ajutorului.

(8) Investiția trebuie să fie realizată și finalizată cu cel puțin un an înainte de data la care investiția care beneficiază de ajutor devine obligatorie la nivelul Uniunii.

(9) Elementele de material rulant finanțate prin investiția care beneficiază de ajutor trebuie să păstreze un statut de înregistrare valabil, evidențiat prin codul 00, astfel cum este definit în apendicele 3 la Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei ([31]), în registrul european al vehiculelor timp de cel puțin cinci ani de la punerea în aplicare a investiției.

([30]) Comunicare a Comisiei – Cadrul pentru ajutoarele de stat pentru cercetare, dezvoltare și inovare (JO C 414, 28.10.2022, p. 1), nota de subsol 60. A se vedea, de asemenea, Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor intitulată „O strategie europeană privind tehnologiile generice esențiale – o punte către creștere economică și locuri de muncă” [COM (2012) 341 final].

([31]) Decizia de punere în aplicare (UE) 2018/1614 a Comisiei din 25 octombrie 2018 de stabilire a specificațiilor pentru registrele vehiculelor menționate la articolul 47 din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului și de modificare și abrogare a Deciziei 2007/756/CE a Comisiei (JO L 268, 26.10.2018, p. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

Articolul 17

Ajutoare pentru adaptarea tehnică și modernizare în sectoarelor transportului terestru durabil

(1) Schemele de ajutoare pentru investiții pentru sprijinirea investițiilor în active care contribuie la adaptarea tehnică și modernizare în sectoarelor transportului terestru 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, cu condiția să fie îndeplinite cerințele prevăzute la prezentul articol și în capitolul I.

(2) Ajutoarele trebuie acordate proprietarilor de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare, operatorilor de transport și organizatorilor de transporturi în scopul efectuării investițiilor menționate la alineatul (3) în sectoarele transportului terestru durabil.

(3) Proiectele de investiții eligibile sunt următoarele:

(a) modernizarea sau recondiționarea materialului rulant;

(b) modernizarea sau recondiționarea navelor de navigație interioară, de exemplu, pentru a îmbunătăți hidrodinamica și eficiența;

(c) modernizarea sau recondiționarea echipamentelor pentru transportul multimodal durabil;

(d) adaptarea tehnică a materialului rulant și a navelor de navigație interioară la noile tipuri de mărfuri;

(e) aplicațiile telematice pentru transportul de marfă și alt software pentru transportul de marfă în sectoarele transportului feroviar și pe căile navigabile interioare care nu se încadrează la articolul 16, cum ar fi sistemele care oferă informații exclusiv în contextul unui singur mod de transport sau sistemele digitale de rezervare și de plată care nu contribuie la fluxuri neîntrerupte de trafic, cu excepția investițiilor în aplicații pentru serviciile destinate călătorilor, cum ar fi sistemele care oferă călătorilor informații înainte și în timpul călătoriei, sistemele de rezervare și plată, gestionarea bagajelor și gestionarea legăturilor dintre trenurile de călători și cu alte moduri de transport de persoane;

(f) software de prognoză a traficului (ora estimată a plecării/ora estimată a sosirii) și software pentru optimizarea rutelor;

(g) sisteme digitale de monitorizare a timpului de lucru și a perioadelor de repaus în cadrul operațiunilor de transport feroviar.

(4) Costurile eligibile sunt toate costurile necesare pentru realizarea investițiilor. 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. Costurile legate de studii, testare și aprobare, precum și de instalațiile-pilot și prototipurile pentru implementarea tehnologiei relevante la nivelul 9 de maturitate tehnologică ([32]) sunt eligibile. Costurile de întreținere nu sunt eligibile. Activele finanțate prin ajutor pot fi noi sau folosite.

(5) Intensitatea ajutorului nu trebuie să depășească 30 % din costurile eligibile.

(6) În ceea ce privește investițiile în vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare ori în echipamentele pentru transportul multimodal durabil 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 ori a echipamentului pentru transportul multimodal durabil a cărui achiziție este planificată și care este echipat cu ajutorul unei astfel de investiții și, pe de altă parte, costul total al achiziționării aceluiași activ sau a unuia similar care necesită adaptare tehnică și modernizare în scenariul contrafactual.

([32]) Comunicare a Comisiei – Cadrul pentru ajutoarele de stat pentru cercetare, dezvoltare și inovare (JO C 414, 28.10.2022, p. 1), nota de subsol 60. A se vedea, de asemenea, Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor intitulată „O strategie europeană privind tehnologiile generice esențiale – o punte către creștere economică și locuri de muncă” [COM (2012) 341 final].

(7) Timp de cel puțin cinci ani de la acordarea ajutorului, acordurile contractuale pentru transferul sau utilizarea în schimbul unei plăți 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 Uniunii.

CAPITOLUL III

MONITORIZAREA

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 comunică Comisiei următoarele informații:

(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 II, 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 în vigoare a măsurii de ajutor;

(b) în format electronic, un raport anual, astfel cum se menționează în Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei ([33]), privind aplicarea prezentului regulament, cuprinzând informațiile indicate în Regulamentul (CE) nr. 794/2004, pentru fiecare an întreg sau pentru fiecare parte a anului în care se aplică prezentul regulament.

Articolul 20

Evaluare

(1) Prezentul regulament se aplică numai schemelor de ajutoare care fac obiectul unei evaluări *ex post* în conformitate cu alineatul (2), pentru o perioadă de până la șase luni de la intrarea lor în vigoare sau pentru o perioadă mai lungă pe care Comisia o poate decide după examinarea planului de evaluare elaborat pentru o anumită schemă, astfel cum se menționează la alineatul (8).

([33]) 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/oj).

(2) Schemele de ajutoare 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 30 martie 2026. Evaluările *ex post* sunt necesare numai pentru schemele de ajutoare a căror durată totală depășește trei ani, începând cu 30 martie 2026.

(3) Se poate renunța la cerința evaluării *ex post* în cazul schemelor de ajutoare care sunt versiuni ulterioare directe ale unei scheme care a acoperit un obiectiv și o zonă geografică similare ce au făcut obiectul unei evaluări și pentru care a fost emis un raport final de evaluare în conformitate cu planul de evaluare aprobat de Comisie și care nu cuprinde 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 versiune ulterioară a unei astfel de scheme de ajutoare suspendate nu beneficiază de exceptare pe categorii.

(4) Planul de evaluare cuprinde cel puțin următoarele elemente: (i) obiectivul schemei de ajutoare care urmează a fi evaluată; (ii) întrebările evaluării; (iii) indicatorii de rezultat; (iv) metodologia avută în vedere pentru efectuarea evaluării; (v) cerințele privind colectarea datelor; (vi) calendarul propus al evaluării (inclusiv data prezentării rapoartelor de evaluare intermediară și finală); (vii) descrierea organismului independent care efectuează evaluarea sau a criteriilor care vor fi utilizate pentru selectarea acestuia și (viii) modalitățile prin care se asigură faptul că evaluarea devine publică.

(5) Obiectivul evaluării *ex post* este acela de a verifica confirmarea 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 *ex post* examinează impactul schemei asupra concurenței și a schimburilor comerciale.

(6) Evaluarea *ex post* se efectuează pe baza unui plan de evaluare aprobat de Comisie.

(7) Statele membre notifică Comisiei un proiect de plan de evaluare pentru schemele de ajutoare care fac obiectul cerinței de evaluare în temeiul alineatului (2):

(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.

(8) Proiectul de plan de evaluare trebuie să fie în concordanță cu metodologia comună pentru evaluarea ajutorului de stat adoptată de Comisie. Comisia poate decide să prelungească perioada maximă inițială de șase luni în decizia de aprobare a planului de evaluare. Statele membre publică planul de evaluare aprobat de Comisie.

(9) 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.

(10) Raportul final de evaluare este prezentat Comisiei cel târziu cu nouă luni înainte de expirarea schemei. Perioada respectivă poate fi redusă pentru schemele care declanșează aplicarea cerinței de evaluare în ultimii doi ani de punere în aplicare. Domeniul de aplicare și modalitățile exacte pentru fiecare evaluare sunt stabilite în decizia Comisiei 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 respective pentru cel puțin 10 ani de la data verificărilor.

(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, dacă cererea prevede un astfel de termen.

CAPITOLUL IV

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 22

Dispoziții tranzitorii

(1) Prezentul regulament se aplică ajutoarelor individuale acordate înainte de intrarea sa în vigoare, dacă ajutoarele în cauză îndeplinesc toate condițiile prevăzute în prezentul regulament, cu excepția articolului 9.

(2) Orice ajutor care nu îndeplinește condițiile pentru exceptarea de la obligația de notificare prevăzută în prezentul regulament este evaluat de Comisie pe baza cadrelor, orientărilor, comunicărilor și notificărilor relevante adoptate de Comisie.

(3) La încheierea perioadei de aplicare a prezentului regulament, orice schemă de ajutoare exceptată de la obligația de notificare în temeiul prezentului regulament rămâne în continuare exceptată pe durata unei perioade de șase luni.

Normele prevăzute în prezentul regulament pot continua să se aplice după perioada sa de valabilitate ajutoarelor acordate prin fondurile Uniunii executate în cadrul gestiunii partajate pentru perioada de programare 2028-2034.

Articolul 23

Intrare în vigoare și aplicare

Prezentul regulament intră în vigoare la 30 martie 2026.

Se aplică până la 31 decembrie 2034.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 16 martie 2026.

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXA I

DEFINIȚIA IMM-URILOR

Articolul 1

Întreprindere

Se consideră întreprindere orice entitate care desfășoară o activitate economică, indiferent de 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 partenere” 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 partenere, 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 cu mai puțin 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 UE.

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

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 fracțiune 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.

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

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	*[se completează de către Comisie]*	
Stat membru	.....	
Numărul de referință al statului membru	.....	
Regiune	Denumirea regiunii/regiunilor (NUTS) ([1])	Statutul în privința ajutorului regional ([2]) ....
Autoritatea care acordă ajutorul	Denumire	.....
	Adresa poștală Adresa web	....
Denumirea măsurii de ajutor	.....	
Temeiul juridic național (trimitere la publicația oficială națională relevantă)	.....	
Link către textul integral al măsurii de ajutor	.....	
Tipul măsurii	☐ Schemă	
	☐ 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 SA .....
	☐ Prelungire	
	☐ Modificare	
Durată ([4])	☐ Schemă	de la zz/ll/aaaa până la zz/ll/aaaa
Data acordării ajutorului	☐ Ajutor ad-hoc	zz/ll/aaaa
Sectorul (sectoarele) economic(e) vizat(e)	☐ Toate sectoarele economice eligibile pentru a primi ajutor	
	☐ Ajutoare limitate la anumite sectoare: A se preciza la nivel de grupă NACE ([5])	.....
Tipul de beneficiar	☐ IMM-uri	
	☐ Întreprinderi mici cu capitalizare medie	
	☐ Întreprinderi mari	
Număr estimat de beneficiari:	☐ până la 10 ☐ între 11 și 50 ☐ între 51 și 100 ☐ între 101 și 500 ☐ între 501 și 1 000 ☐ peste 1 000	

Buget	Cuantumul total anual al bugetului planificat în cadrul schemei ([6])	Moneda națională … (cuantumuri totale) ……	
	Cuantumul total al ajutorului ad-hoc acordat întreprinderii ([7])	…… Moneda națională …… (cuantumuri totale)	
Instrumentul de ajutor	☐ Grant/Subvenționare a ratei dobânzii		
	☐ Împrumut/Avansuri rambursabile		
	☐ Garanție (după caz, cu trimitere la decizia Comisiei) ([8]) Trimitere la decizia Comisiei: SA ……		
	☐ Avantaj fiscal sau scutire fiscală		
	☐ Investiție de capital sau cvasicapital		
	☐ Altele *[vă rugăm să specificați]* …… Precizați în care dintre categoriile generale de mai jos s-ar potrivi cel mai bine din perspectiva efectelor/funcției sale: ☐ Grant ☐ Împrumut ☐ Garanție ☐ Avantaj fiscal ☐ Investiție de capital sau cvasicapital		
☐ În cazul cofinanțării din unul sau mai multe fonduri ale UE	Denumirea fondului (fondurilor) UE: ……	Valoarea finanțării (pentru fiecare fond al UE în parte) …… ……	Moneda națională … (cuantumuri totale) …… ……

([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, indiferent de statutul său juridic și de 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]) NACE Rev. 2.1 – Clasificarea statistică a activităților economice în Comunitatea Europeană. De regulă, sectorul se specifică la nivel de grupă.
([5]) NACE Rev. 2.1 – Clasificarea statistică a activităților economice în Comunitatea Europeană. De regulă, sectorul se specifică la nivel de grupă.
([6]) În cazul unei scheme de ajutor: 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.
([7]) În cazul atribuirii unui ajutor ad hoc: a se indica valoarea totală a ajutorului sau a pierderii fiscale.
([8]) 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 (d) din prezentul 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 prezentul regulament este pusă în aplicare măsura de ajutor.]

Obiectivul principal	Intensitatea maximă a ajutoarelor în % din costurile eligibile	Valoarea maximă a ajutorului în moneda națională (în valoare întreagă)
Schemă de ajutoare de exploatare pentru reducerea costurilor externe ale transportului (articolul 10)	… (pe schemă și pe an)	…

Obiectivul principal		Intensitatea maximă a ajutoarelor în % din costurile eligibile	Valoarea maximă a ajutorului în moneda națională (în valoare întreagă)
Schemă de ajutoare de exploatare pentru lansarea unor noi conexiuni comerciale de transport feroviar de marfă și de transport de marfă pe căile navigabile interioare (articolul 11)	Primul an de funcționare	…	…
	Al doilea an de funcționare	…	
	Al treilea an de funcționare	…	
	Al patrulea an de funcționare	…	
	Al cincilea an de funcționare	…	
Schemă de ajutoare pentru investiții privind infrastructurile de servicii feroviare, infrastructurile de transport pe căile navigabile interioare și infrastructurile de transport feroviar sau pe căile navigabile interioare multimodal (articolul 12)		… (pe proiect)	…
Ajutoare ad-hoc pentru investiții privind terminalele de marfă transportată pe calea ferată sau pe căile navigabile interioare (articolul 12)		… (pe proiect)	…
Schemă de ajutoare pentru investiții privind liniile de garare private (articolul 13)		… (pe proiect)	…
Schemă de ajutoare pentru investiții pentru achiziționarea de vehicule pentru transportul feroviar sau pe căile navigabile interioare (articolul 14)		… (din împrumutul subiacent)	…
Schemă de ajutoare pentru investiții pentru achiziționarea de unități de încărcare intermodale sau de macarale la bordul navelor (articolul 15)	Unități de încărcare intermodale	…	…
	Macarale la bordul navelor	…	
Schemă de ajutoare pentru investiții pentru interoperabilitate (articolul 16)	Proiecte de investiții menționate la alineatul (3) literele (a) și (b)	…	…
	Proiecte de investiții menționate la alineatul (3) literele (c)-(j)	…	
Schemă de ajutoare pentru investiții pentru adaptare tehnică și modernizare în sectoarele transportului terestru durabil (articolul 17)		…	…

ANEXA III

DISPOZIȚII PENTRU PUBLICAREA DE INFORMAȚII, ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 9 ALINEATUL (1) LITERA (C) ȘI CU ARTICOLUL 9 ALINEATUL (2)

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/întreprindere mică cu capitalizare medie/întreprindere mare) la data acordării ajutorului;

(d) regiunea în care este situat beneficiarul, la nivelul NUTS II ([1]);

(e) sectorul de activitate la nivelul grupei NACE ([2]);

(f) elementul de ajutor, exprimat ca valoare întreagă în monedă națională ([3]);

(g) instrumentul de ajutor ([4]) (grant/subvenționare a ratei dobânzii, împrumut/avansuri rambursabile/grant rambursabil, garanție, avantaj fiscal sau scutire de taxe, investiție de capital sau cvasicapital, altele *[a se preciza]*);

(h) data acordării ajutorului;

(i) obiectivul ajutorului;

(j) autoritatea care acordă ajutorul;

(k) referința măsurii de ajutor ([5]).

Astfel cum se prevede la articolul 9 alineatul (2), în cazul în care statele membre își organizează propriile site-uri web cuprinzătoare privind ajutoarele de stat astfel încât să permită accesarea cu ușurință a informațiilor, informațiile se publică într-un format de date tip foaie de calcul, 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.

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

([2]) 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 domenii statistice specifice (JO L 393, 30.12.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1893/oj).

([3]) Pentru ajutoarele de exploatare, valoarea anuală a ajutorului per beneficiar. Pentru ajutoarele pentru investiții, valoarea investiției. Pentru măsurile prevăzute la articolul 14, echivalentul subvenție brută.

([4]) În cazul în care ajutorul se acordă prin intermediul mai multor instrumente de ajutor, valoarea ajutorului se furnizează pentru fiecare instrument în parte.

([5]) Astfel cum este furnizată de Comisie în cadrul procedurii menționate la articolul 19 din prezentul regulament.

ANEXA IV

DEFINIȚIA ÎNTREPRINDERILOR MICI CU CAPITALIZARE MEDIE

Definiția întreprinderilor mici cu capitalizare medie

1. Întreprindere

Se consideră întreprindere orice entitate care desfășoară o activitate economică, indiferent de forma sa juridică. Din această categorie fac parte parteneriatele sau asociațiile care desfășoară în mod regulat o activitate economică.

2. Numărul de angajați și plafoanele financiare

Categoria întreprinderilor mici cu capitalizare medie este formată din întreprinderi care nu sunt întreprinderi mici și mijlocii în conformitate cu anexa I, au mai puțin de 750 de angajați și o cifră de afaceri anuală care nu depășește 150 de milioane EUR sau al căror bilanț anual total nu depășește 129 de milioane EUR.

3. Tipuri de întreprinderi luate în considerare la calcularea numărului de angajați și a valorilor financiare

3.1. „Întreprindere autonomă” este orice întreprindere care nu este clasificată ca întreprindere parteneră în sensul punctului 3.2 sau ca întreprindere asociată în sensul punctului 3.5.

3.2. „Întreprinderi partenere” sunt toate întreprinderile care nu sunt clasificate ca întreprinderi asociate în sensul punctului 3.4 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 punctului 3.5, 25 % sau mai mult din capitalul sau din drepturile de vot ale unei alte întreprinderi (întreprinderea din aval).

3.3. Cu excepția cazurilor prevăzute la punctul 3.4, o întreprindere nu poate fi considerată întreprindere mică cu capitalizare medie dacă 25 % sau mai mult din capital sau din drepturile de vot sunt controlate direct sau indirect, în comun sau individual, de către unul sau mai multe organisme publice.

3.4. Prin derogare de la punctul 3.2, o întreprindere poate fi clasificată ca autonomă și, prin urmare, ca neavând întreprinderi partenere, chiar dacă un procent de 25 % sau mai mult din capitalul sau din drepturile sale de vot este deținut de următorii investitori, cu condiția ca investitorii respectivi să nu fie asociați, în sensul punctului 3.5, nici individual, nici în comun, cu întreprinderea în cauză:

(a) corporații de investiții publice, fonduri cu capital de risc sau fonduri de investiții în societăți necotate, persoane fizice sau grupuri de persoane fizice care exercită în mod regulat o activitate de investiții cu capital de risc și care investesc capital propriu în afaceri necotate la bursă (investitori providențiali), cu condiția ca investiția totală a investitorilor providențiali în cauză în aceeași întreprindere să nu depășească 5 000 000 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 cu mai puțin de 5 000 de locuitori.

3.5. „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 acordă prezumția inexistenței unei influențe dominante dacă investitorii enumerați la punctul 3.4 nu se implică ei înșiși direct sau indirect în gestionarea întreprinderii în cauză, fără a aduce atingere drepturilor lor de acționari.

3.5.1. Întreprinderile implicate în una dintre relațiile descrise la punctul 3.5 de mai sus prin intermediul uneia sau mai multor întreprinderi sau al oricăruia dintre investitorii menționați la punctul 3.4 sunt, de asemenea, considerate întreprinderi asociate.

3.5.2. Întreprinderile implicate în una sau alta dintre relațiile descrise la punctul 3.5 de mai sus prin intermediul unei persoane fizice sau al unui grup de persoane fizice care acționează în comun sunt, de asemenea, considerate întreprinderi asociate dacă se angajează în activitatea lor sau într-o parte a activității lor pe aceeași piață relevantă sau pe piețe adiacente. În sensul prezentului punct, „piață adiacentă" înseamnă piața unui produs sau a unui serviciu care este situată direct în amonte sau în aval de piața relevantă.

3.5.3. În cazul în care un fond de investiții alternative, astfel cum este definit la articolul 4 alineatul (1) litera (a) din Directiva 2011/61/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([1]), a investit într-o întreprindere, următoarele nu ar trebui considerate „întreprinderi asociate" în sensul punctului 3.5:

(a) întreprinderea respectivă și respectivul fond de investiții alternative;

(b) întreprinderea respectivă și administratorul respectivului fond de investiții alternative;

(c) întreprinderea respectivă și o altă întreprindere în care a investit respectivul fond de investiții alternative.

Primul paragraf se aplică dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

(a) fondul de investiții alternative și administratorul acestuia, precum și întreprinderile în cauză țin evidențe contabile separate;

(b) fondul de investiții alternative și administratorul acestuia au o strategie de investiții predefinită pentru a ieși din întreprinderea sau întreprinderile în cauză, inclusiv prin realizarea valorii lor prin vânzarea întreprinderii sau prin alte mijloace.

3.6. Întreprinderile pot da o declarație privind statutul lor de întreprindere autonomă, întreprindere parteneră sau întreprindere asociată, care să includă datele referitoare la plafoanele prevăzute la punctul 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.

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

4.1. Datele utilizate pentru calcularea numărului de angajați și a valorilor financiare sunt datele aferente ultimei perioade contabile aprobate 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 și a altor impozite indirecte.

4.2. În cazurile în care, la data închiderii conturilor, o întreprindere constată faptul că, pe o bază anuală, a depășit sau a scăzut sub numărul de angajați sau plafoanele financiare menționate la punctul 2, acest fapt nu va avea ca rezultat pierderea sau dobândirea statutului de întreprindere mică cu capitalizare medie decât dacă plafoanele în cauză sunt depășite pe parcursul a două perioade contabile consecutive.

([1]) Directiva 2011/61/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 8 iunie 2011 privind administratorii fondurilor de investiții alternative și de modificare a Directivelor 2003/41/CE și 2009/65/CE și a Regulamentelor (CE) nr. 1060/2009 și (UE) nr. 1095/2010 (JO L 174, 1.7.2011, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/61/oj).

4.3. 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.

5. Numărul de angajați

5.1. Numărul de angajați corespunde numărului de persoane care au lucrat cu normă întreagă în cadrul întreprinderii în cauză sau în beneficiul acesteia pe durata întregului an de referință luat în calcul („unități de muncă anuale"). Activitatea persoanelor care nu au lucrat întregul an, activitatea celor care au lucrat cu normă parțială, indiferent de durată, precum și activitatea lucrătorilor sezonieri sunt calculate ca fracțiune de unități de muncă anuale. Personalul constă 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.

5.2. 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.

6. Stabilirea datelor unei întreprinderi

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

6.2. Datele, inclusiv numărul de angajați, ale unei întreprinderi care are întreprinderi partenere sau întreprinderi asociate menționate la punctul 3 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 respective au fost deja incluse prin consolidare în situațiile financiare.

6.3. Pentru aplicarea punctului 6.2, 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 100 % din datele întreprinderilor care sunt asociate cu întreprinderile partenere respective, cu excepția cazurilor în care datele din situațiile financiare ale acestora au fost deja incluse prin consolidare.

Pentru aplicarea punctului 6.2, 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, pro rata, datele oricărei eventuale întreprinderi partenere ale respectivei întreprinderi asociate, situată imediat în amonte sau în aval de aceasta, cu excepția cazului în care au fost deja incluse în situațiile financiare consolidate într-un procent cel puțin proporțional cu procentul stabilit în conformitate cu punctul 6.2 al doilea paragraf.

6.4. 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.