

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

privind instituirea unei scheme de ajutor de stat pentru compensarea creșterii prețului la combustibil datorat conflictului armat din Ucraina, precum și de modificare a Anexei 2 la Hotărârea Guvernului nr. 370/2021 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

2.1 Sursa proiectului de act normativ

Proiectul de act normativ a fost elaborat ca urmare a consultărilor dintre reprezentanții transportatorilor, Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și Ministerului Finanțelor ca urmare a creșterii prețului la carburanți, pe fondul conflictului din Ucraina.

2.2 Descrierea situației actuale

În prezent, operatorii de transport rutier comercial se află la limita supraviețuirii din cauza creșterii inflației și a prețului la carburanți, pe fondul conflictului din Ucraina. În perioada Decembrie 2021 – Aprilie 2022 costul de operare al transportului rutier de marfă a crescut cu 21%. Firmele de transport rutier au o marja de profit net de 6-7% și nu au posibilitatea absorbției creșterii costurilor de operare, presiunea prețului combustibilului aducând costuri suplimentare imediate.

Unele firme de transport rutier sunt deja în pragul falimentului, iar dacă transportul rutier nu funcționează corespunzător, lanțurile de aprovizionare deja perturbate de conjunctura actuală, vor fi afectate și mai mult până la blocaj. Cei mai mari perdanți vor fi clienții transportatorilor, cetățenii obișnuiți și întreprinderile care vor avea de suferit dacă costurile transportului rutier comercial vor scăpa de sub control.

În vederea evitării creșterii prețurilor la transportul rutier de mărfuri și persoane, și implicit a majorării prețurilor pentru alte produse și servicii, pe de o parte, cât și pentru preîntâmpinarea unei posibile reorientări a transportatorilor rutieri în efectuarea alimentării cu combustibil a mijloacelor de transport în alte state, se impune ca Guvernul României să adopte un act normativ în acest sens.

Prevederile actului normativ se vor aplica operatorilor de transport rutier care desfășoară activități de:

- transport rutier de mărfuri național și internațional contra cost și în cont propriu, cu autovehicule ori ansambluri de vehicule articulate destinate exclusiv transportului rutier de mărfuri și cu o masă totală maximă autorizată ce depășește 3,5 tone;
- transport rutier de mărfuri național și internațional contra cost, cu ajutorul unor autovehicule sau combinații de vehicule destinate exclusiv transportului rutier de mărfuri și cu o greutate brută maximă autorizată ce depășește 2,5 tone, dar nu mai mult de 3,5 tone;
- transport rutier de persoane național și internațional prin servicii regulate și regulate speciale, cu un autovehicul din categoria M2 ori M3, definit în Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective;

- transport rutier local de persoane, cu un autovehicul din categoria M2 ori M3, definit în Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective.

2.3 Schimbări preconizate

Scopul prezentei hotărâri îl constituie instituirea unei scheme de ajutor de stat pentru susținerea întreprinderilor afectate de criză, prin atenuarea efectelor economice generate de conflictul armat din Ucraina.

Procedura cuprinde prevederi generale care se referă la:

- administratorul schemei și ordonatorul de credite;
 - bugetul total maxim estimat al schemei de ajutor de stat care este de 300 milioane lei, cu posibilitatea suplimentării;
 - numărul total estimat al operatorilor economici care urmează să beneficieze de ajutor de stat, care este de 3.000;
 - condițiile și documentele necesare pentru ca operatorii economici și vehiculele să îndeplinească criteriile de eligibilitate pentru compensare a creșterii prețului la combustibil;
- Aceste condiții sunt stabilite în mod diferențiat în funcție de locul în care sunt stabiliți operatorii economici, respectiv în România sau în alte state membre, precum și în funcție de tipul vehiculelor;
- baza de calcul pentru compensare a creșterii prețului la combustibil;
 - perioada de compensare a creșterii prețului la combustibil, respectiv trimestrul calendaristic;

Având în vedere faptul că din considerente tehnice (schema de ajutor de stat este valabilă până la 31 decembrie 2022 și termenul de analiză, respectiv pentru parcurgerea procedurii de plată este mai mare de 30 de zile) facturile din luna decembrie 2022 nu vor putea fi solicitate la plată și decontate, pentru a compensa acest impediment se vor recunoaște ca și cheltuieli eligibile facturile emise începând cu 30 de zile lucrătoare anterioare publicării în Monitorul Oficial a prezentului act normativ.

- modul de determinare a sumelor de compensat.

Procedura de compensare propriu zisă constă în depunerea și soluționarea cererii de compensare a creșterii prețului la combustibil;

În cadrul acestei etape au fost precizate documentele care fac dovada eligibilității operatorilor economici și a vehiculelor pe care le dețin precum și cele necesare fundamentării cantității de combustibil pentru care se solicită compensare a creșterii prețului la combustibil.

Având în vedere că toate informațiile necesare stabilirii eligibilității operatorilor economici și a vehiculelor, se regăsesc în baza de date ale Autorității Rutiere Române, aceasta a fost desemnată în calitate de Administrator al schemei.

În cazul operatorilor economici care alimentează vehiculele de la stații de distribuție, depunerea cererii de compensare a creșterii prețului la combustibil este condiționată și de utilizarea unui card de gestiune a alimentărilor.

Măsura este instituită în baza Cadrului temporar de criză pentru măsuri de ajutor de stat de sprijinire a economiei ca urmare a agresiunii Rusiei împotriva Ucrainei.

În cazul operatorilor economici care alimentează vehiculele de la rezervoarele pentru consum propriu, depunerea cererii de compensare a creșterii prețului la combustibil este condiționată de dotarea acestor rezervoare cu dispersoare electronice pentru distribuție.

În plus, în cazul operatorilor economici stabiliți în România, pot depune cereri de compensare a creșterii prețului la combustibil numai operatorii economici care nu se află în procedură de executare

silită , faliment, dizolvare, închidere operațională sau lichidare, iar împotriva lor nu au fost emise decizii de recuperare a unui ajutor de stat, iar în cazul în care asemenea decizii au fost emise, acestea nu au fost executate conform prevederilor legale in vigoare.

Compensarea creșterii prețului la combustibil nu presupune efectuarea unui control anticipat, schema de restituire fiind supusă controlului ulterior efectuat potrivit Codului de procedură fiscală, prin structura de specialitate cu atribuții privind inspecția economico - financiară din cadrul Ministerului Finanțelor.

Totodată în proiectul de hotărâre sunt prevăzute documentele pe care operatorii economici trebuie să le păstreze pentru un eventual control ulterior.

Modificarea punctului D din anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 370/2021 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare, în sensul modificării numărului maxim de posturi, prin suplimentarea acestuia, la Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. cu 16 posturi. Modificarea numărului maxim de posturi este necesară pentru asigurarea personalului necesar desfășurării activităților în calitate de Administrator al schemei de ajutor de stat pentru compensarea prețului la combustibil.

Activitatea de compensare a creșterii prețului la combustibil la nivelul Autorității Rutiere Române – A.R.R. necesită alocarea de resurse umane, având în vedere numărul mare de solicitări preconizate ale operatorilor economici ca urmare a licențierii operatorilor care utilizează autovehicule sau combinații de vehicule destinate exclusiv transportului de mărfuri, a căror masă maximă autorizată depășește 2,5 tone, dar nu depășește 3,5 tone și care sunt implicate în transportul intern și internațional, precum și multitudinea de documente depuse de către aceștia.

Totodată, activitatea de compensare a creșterii prețului la combustibil **nu se rezumă numai la analiza efectivă a dosarelor de compensare**, aceasta cuprinzând și:

- analiza dosarelor de înscriere a operatorilor economici în vederea înscrierii în Registrul vehiculelor și al operatorilor economici eligibili pentru restituirea de accize;
- actualizarea datelor privind parcul eligibil;
- emiterea deciziilor de aprobare sau de respingere în Registrul vehiculelor și al operatorilor economici eligibili pentru restituirea de accize;
- înregistrarea deciziilor de aprobare a cererilor de restituire în Registrul Ajutoarelor de Stat – RegAS.
- analizarea și soluționarea tuturor notificărilor depuse de operatorii economici;
- emiterea de puncte de vedere pentru soluționarea plângerilor prelabile și a cererilor de chemare în judecată.

Față de cele prezentate, **A.R.R. va putea desfășura activitățile rezultate din calitatea de Administator al schemei de ajutor de stat, numai în situația în care se aprobă suplimentarea numărului total de posturi ale instituție cu numărul necesar desfășurării acestor activități**, precum și crearea posibilității de ocupare a acestor posturi.

Totodată, suplimentarea numărului de posturi se impune pentru asigurarea unui raport adecvat și funcțional față de noile atribuții stabilite prin apariția Regulamentului (UE) 2020/1055 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009, (CE) nr. 1072/2009 și (UE) nr. 1024/2012, **parte din pachetul legislativ Mobilitate I**, în sensul licențierii, până la data de 21.05.2022, a operatorilor care utilizează autovehicule sau combinații de vehicule destinate exclusiv transportului de mărfuri, a căror masă maximă autorizată depășește 2,5 tone, dar nu depășește 3,5 tone și care sunt implicate în transportul intern și internațional.

Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. este înființată potrivit prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 95/1998 privind înființarea unor instituții publice în subordinea Ministerului Transporturilor.

Conform art.1 alin (4) din Hotărârea Guvernului nr. 625/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Rutiere Române - A.R.R., ”A.R.R. este instituție publică finanțată integral din venituri proprii realizate din prestațiile de servicii specifice...”.

Cheltuielile de personal suplimentate se încadrează în Bugetul de Venituri și Cheltuieli aprobat pentru anul 2022.

2.4 Alte informații

Nu au fost identificate

Secțiunea a 3-a

Impactul socioeconomic

3.1 Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ

Nu e cazul

3.2 Impactul social

Nu e cazul

3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului

Nu e cazul

3.4. Impactul macroeconomic

Nu e cazul

3.4.1 Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici

Nu e cazul

3.4.2 Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat

Nu e cazul

3.5. Impactul asupra mediului de afaceri

Această măsură de ajutor de stat are un impact pozitiv asupra mediului de afaceri în sensul diminuării diferențelor de preț înregistrate la combustibil în România față de statele membre UE

3.6 Impactul asupra mediului înconjurător

Nu e cazul

3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării

Nu e cazul

3.8 Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile

Nu e cazul

3.9. Alte informații

Nu au fost identificate

Secțiunea a 4-a

Impactul financiar asupra bugetului general consolidat atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani), inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri

- În mii lei (RON)						
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	7
	Anul 2022	Anul 2023	Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027
4.1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) bugetul de stat, din acesta:						
(i) impozit pe profit						
(ii) impozit pe venit						
b) bugete locale:						
(i) impozit pe profit						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat						
(i) contribuții de asigurări						
d) alte tipuri de venituri (Se va menționa natura acestora.)						
4.2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
b) bugete locale:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:						
(i) cheltuieli de personal						

(ii) bunuri și servicii						
d) alte tipuri de cheltuieli (Se va menționa natura acestora.)						
4.3. Impact financiar, plus/minus, din care:						
a) buget de stat						
b) bugete locale						
4.4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adaptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente: Nu e cazul						
4.8. Alte informații Proiectul de act normativ nu are impact asupra bugetului general consolidat. Finanțarea schemei se va efectua cu încadrarea în bugetul aprobat pe anul 2022 și în estimările pentru anii următori pentru Ministerul Finanțelor– Acțiuni Generale.						

Secțiunea a 5-a

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

5.1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ

Hotărârea Guvernului nr. 370/2021 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare.

5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect

5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE)

5.3.1. Măsurile normative necesare transpunerii directivelor UE

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect

5.3.2. Măsurile normative necesare aplicării actelor legislative UE

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect

5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect

5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect

5.6. Alte informații

Nu au fost identificate

Secțiunea a 6-a

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

6.3. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

6.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

6.5. Informații privind avizarea de către:

a) Consiliul Legislativ

Proiectul de act normativ se avizează de către Consiliul Legislativ.

b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării

Nu e cazul

c) Consiliul Economic și Social

Nu e cazul

d) Consiliul Concurenței

Proiectul de act normativ va fi notificat la Comisia Europeană potrivit prevederilor art. 7 din O.U.G. nr. 77/2014.

e) Curtea de Conturi

Nu e cazul

6.6. Alte informații

În procesul de elaborare a proiectului de act normativ au fost îndeplinite procedurile prevăzute de Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională, cu modificările și completările ulterioare.

Secțiunea a 7-a

Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

7.1. Informarea societății civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ

Nu e cazul

7.2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

7.3. Alte informații

Nu au fost identificate

Secțiunea a 8- a

Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ

8.1. Măsuri de punere în aplicare a proiectului de act normativ

Nu implică măsuri suplimentare de implementare.

8.2. Alte informații

Nu au fost identificate

**MINISTRUL
TRANSPORTURILOR SI
INFRASTRUCTURII

SORIN MIHAI GRINDEANU**

**MINISTRUL FINANTELOR,

ADRIAN CÂCIU**

AVIZ FAVORABIL

**MINISTRUL JUSTIȚIEI

MARIAN CĂTĂLIN PREDOIU**

