

2.06.2026

**Propuneri de modificare ale AmCham România privind
Proiectul de HOTĂRÂRE privind sprijinirea investițiilor destinate achiziției de vehicule cu emisii zero pentru transportul rutier de pasageri „e- DRIVE”**

Bold text nou

Strikethrough text eliminat

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
1.	<p>Art. 5</p> <p>(1) Schema de ajutor de stat se adresează operatorilor de transport rutier de pasageri, înregistrați în România, care au depus la furnizorul ajutorului de stat (MTI), înaintea demarării lucrărilor, solicitarea pentru acordarea unui ajutor de stat pentru realizarea, pe teritoriul României, a achizițiilor de vehicule pentru a se califica drept vehicule cu emisii zero, conform cerințelor din prezenta schemă de ajutor de stat, detaliate în Ghidul Solicitantului.</p>	<p>Art. 5</p> <p>(1) Schema de ajutor de stat se adresează operatorilor de transport rutier de pasageri, înregistrați în România, care au depus la furnizorul ajutorului de stat (MTI), înaintea demarării lucrărilor, solicitarea pentru acordarea unui ajutor de stat pentru realizarea, pe teritoriul României, a achizițiilor de vehicule pentru a se califica drept vehicule cu emisii zero, conform cerințelor din prezenta schemă de ajutor de stat, detaliate în Ghidul Solicitantului.</p> <p>Prezenta prevedere se aplică cu respectarea excepției prevăzute la alin. (2).</p> <p>(2) În cadrul prezentei scheme de ajutor de stat nu se acordă finanțare pentru activitățile aferente serviciului public de transport de călători desfășurate de operatorii de transport rutier de pasageri care au încheiate contracte de servicii publice atribuite în baza Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și pentru care primesc compensații destinate acoperirii obligațiilor de serviciu public.</p>	<p>Se constată o necorelare între alin. (1) și alin. (2) ale art. 5: deși alin. (1) descrie în mod general beneficiarii schemei, alin. (2) introduce o limitare specifică pentru operatorii care desfășoară servicii publice de transport și care beneficiază de compensații. Lipsa unei trimiteri explicite între cele două prevederi poate genera ambiguități în interpretare, fiind necesară corelarea acestora prin introducerea unei mențiuni exprese.</p>

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
2.	<p>Art. 5 (4) Prin excepție de la alin.(2) și (3) în situația în care vehiculul supus înlocuirii nu se află în proprietatea solicitantului, la momentul depunerii cererii de finanțare, acesta poate face dovada intenției de dobândire prin prezentarea unei promisiuni bilaterale de vânzare-cumpărare. Solicitantul are obligația de a prezenta noul talon de înmatriculare pentru vehiculul respectiv anterior semnării contractului de finanțare</p>		Se constată necesitatea asigurării unei abordări unitare la nivelul schemelor de ajutor de stat privind transportul de marfă și de persoane. Prin urmare, se propune introducerea unei prevederi corespunzătoare și în cadrul schemei aferente achiziției de vehicule electrice pentru transportul de marfă.
3.	<p>Art. 5 (5) Pentru măsura 1, în situația prevăzută la alin. (4), solicitantul are obligația de a prezenta documente justificative din care să rezulte existența unei polițe de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto (RCA), precum și efectuarea inspecției tehnice periodice (ITP) pentru anul anterior depunerii cererii de finanțare, ambele valabile la data depunerii cererii de finanțare.</p>	<p>(5) Pentru măsura 1 și măsura 2, în situația prevăzută la alin. (4), solicitantul are obligația de a prezenta documente justificative din care să rezulte existența unei polițe de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto (RCA), precum și efectuarea inspecției tehnice periodice (ITP) pentru anul anterior depunerii cererii de finanțare, ambele valabile la data depunerii cererii de finanțare.</p>	Propunem, atât pentru submăsura 1, cât și pentru submăsura 2, aplicarea exclusivă a prevederii de la alin. (5), respectiv obligația prezentării documentelor privind existența unei polițe RCA și efectuarea ITP pentru anul anterior depunerii cererii de finanțare, valabile la data depunerii. Prevederea de la alin. (6) este excesiv restrictivă, ceea ce poate limita nejustificat accesul la finanțare. Aplicarea unică a cerinței prevăzute la alin. (5) asigură un nivel adecvat de verificare, fără a introduce bariere suplimentare.
4.	<p>Art. 5 (6) Pentru măsura 2, în situația prevăzută la alin. (4), se menține condiția ca vehiculul să fi fost utilizat în activitate economică cel puțin 12 luni anterior depunerii cererii, dovedită prin documente justificative</p>	<p>(6) Pentru măsura 2, în situația prevăzută la alin. (4), se menține condiția ca vehiculul să fi fost utilizat în activitate economică cel puțin 12 luni anterior depunerii cererii, dovedită prin documente justificative</p>	

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
5.	<p>Art. 6 e) costuri eligibile – în cadrul măsurii 1 sunt reprezentate de costurile de investiții pentru achiziționarea vehiculului cu emisii zero, iar în cadrul măsurii 2 sunt reprezentate de costurile suplimentare pentru achiziționarea vehiculului cu emisii zero.</p>		<p>Se constată necesitatea asigurării unei abordări unitare la nivelul schemelor de ajutor de stat privind transportul de marfă și de persoane. Prin urmare, se propune introducerea unei prevederi corespunzătoare și în cadrul schemei aferente achiziției de vehicule electrice pentru transportul de marfă.</p>
6.	<p>Art. 18 (4) Vehiculele din categoria M1 finanțate în cadrul Măsurii 1 trebuie să aibă realizată etapa finală de fabricație, respectiv procesul de asamblare finală, pe teritoriul Uniunii Europene, aspect dovedit prin documentele de origine și/sau prin declarația producătorului.</p>		<p>Includerea unor cerințe privind originea sau locul de fabricație ca condiție de eligibilitate, și nu ca criteriu de punctaj, poate introduce restricții suplimentare care nu rezultă din cadrul GBER.</p> <p>În consecință, se recomandă tratarea acestor cerințe ca elemente de departajare sau criterii de scor, și nu ca condiții eliminatorii, pentru a asigura conformitatea cu principiile pieței interne și a evita restrângerea nejustificată a accesului la finanțare.</p>