



PLENUL CONSILIULUI CONCURENȚEI



Republica Moldova, MD- 2001, Chișinău, MD-2032, str. Alecu Russo,1, bloc A-1, Etajul 2
tel: + 373 (22) 274 565; E-mail: office@competition.md; www.competition.md

DECIZIE mun. Chișinău

din 26 mai 2023

nr. ASR - 18

Plenul Consiliului Concurenței,

acționând în temeiul art. 41 din Legea concurenței nr. 183 din 11.07.2012, art. 2 și art. 10 din Legea nr. 139 din 15.06.2012 cu privire la ajutorul de stat, Hotărârile Parlamentului nr. 331 din 30.11.2018 privind numirea în funcție a membrilor Plenului Consiliului Concurenței, Hotărârile Parlamentului nr. 33 din 17.02.2022 privind numirea în funcție a unui membru și președinte al Plenului Consiliului Concurenței,

în conformitate cu prevederile Regulamentului privind forma de notificare, procedura de examinare și adoptare a deciziilor cu privire la ajutorul de stat, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr.1 din 30.08.2013, Regulamentului privind ajutorul de stat acordat beneficiarilor ce prestează servicii de interes economic general, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr.11 din 30.08.2013 și Regulamentului privind evaluarea ajutorului de stat acordat pentru serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr.3 din 08.09.2016,

analizând notificarea măsurilor de sprijin acordate Întreprinderii Municipale "Parcul Urban de Autobuze" (în continuare - Î.M. "PUA"), parvenită de la Consiliul municipal Chișinău, prin intermediul Sistemului informațional automatizat "Registrul ajutoarelor de stat" cu nr. 00778 din data de 29.11.2022, materialele anexate și nota examinatorului

A CONSTATAT:

I. CONTEXTUL MĂSURII

1. Consiliul municipal Chișinău (în continuare – CMC), în baza art. 8 al Legii nr. 139 din 15.06.2012 cu privire la ajutorul de stat și a Regulamentului privind forma de notificare, procedura de examinare și adoptare a deciziilor cu privire la ajutorul de stat, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr.1 din 30.08.2013, a notificat măsurile de sprijin acordate Î.M. "PUA" sub formă de alocații bugetare,

exceptări de la plata taxelor locale, scutiri anuale de la plata pentru locațiunea mijloacelor fixe, precum și scutiri de la plata taxelor vamale și taxei pe valoare adăugată (în continuare- TVA) la importul autobuzelor cu parcurs în scopul prestării serviciilor publice de transport de călători în municipiul Chișinău și în localitățile din suburbiile acestuia.

2. Notificarea a devenit efectivă la data de 22.03.2023.
3. Comunicatul privind examinarea notificării a fost plasat pe pagina web oficială a Consiliului Concurenței la data de 23.03.2023, în conformitate cu prevederile art.18 alin. (1) din Legea nr.139 din 15.06.2012 cu privire la ajutorul de stat, în vederea asigurării transparenței în procesul decizional. Urmare a comunicatului privind examinarea notificării, obiecții și propuneri nu au parvenit.

II. BAZA LEGALĂ PENTRU ACORDAREA MĂSURII DE SPRIJIN

- Legea nr. 436-XVI din 28.12.2006 privind administrarea publică locală.
- Legea nr. 136 din 17.06.2016 privind statutul municipiului Chișinău.
- Legea nr. 1163-XIII din 24.04.1997 cu privire la Codul fiscal al Republicii Moldova.
- Legea nr. 1149-XIV din 20.07.2000 cu privire la Codul vamal al Republicii Moldova.
- Legea nr. nr. 1380-XIII din 20.11.1997 cu privire la tariful vamal.
- Legea nr. 205 din 06.12.2021 privind bugetul de stat pentru anul 2022.
- Codul transporturilor rutiere nr.150 din 17.07.2014 (cu modificările și completările ulterioare).
- Decizia CMC nr. 3/29 din 19.11.2015 „Cu privire la aprobarea Contractului privind prestarea serviciilor de transport public încheiat între Primăria municipiului Chișinău și Î.M. „Parcul Urban de Autobuze”.
- Decizia CMC nr. 7/1 din 21.11.2014 „Cu privire la aprobarea Strategiei de transport a municipiului Chișinău”.
- Decizia CMC nr. 6/10 din 22.07.2021 „Cu privire la aprobarea Standardelor de Calitate în Transportul Public din municipiul Chișinău”.
- Decizia CMC nr. 6/3 din 19.05.2020 „Cu privire la aprobarea planului de reînnoire a parcului rulant al sistemului de transport public din municipiul Chișinău pentru anii 2020-2023”.
- Decizia CMC nr. 6/1 din 13.06.2022 ”Cu privire la modificarea și aprobarea unor acte normative”.
- Decizia CMC nr. 8/1 din 07.07.2022 „Cu privire la modificarea și completarea deciziei nr. 6/1 din 13.06.2022”.
- Decizia CMC nr.16/1 din 18.10.2022 „Cu privire la corelarea și modificarea bugetului municipal Chișinău pentru anul 2022”.
- Decizia CMC nr. 13/1 din 16.09.2022 ”Cu privire la majorarea capitalului social al Î.M. ”Parcul Urban de Autobuze” în scopul achiziționării autobuzelor cu parcurs.

III. BENEFICIARUL MĂSURII DE SPRIJIN

4. În conformitate cu art. 3 din Legea nr. 139 din 15.06.2012 cu privire la ajutorul de stat, beneficiar al ajutorului de stat este orice persoană fizică sau juridică independentă, angajată într-o activitate economică ce constă în oferirea de bunuri sau servicii pe o piață, care primește un ajutor de stat.
5. Potrivit informației prezentate de către Consiliul municipal Chișinău, beneficiarul măsurilor de sprijin este Î.M. „PUA”, IDNO 1004600054327, fondatorul căreia este Consiliul municipal Chișinău. Sediul întreprinderii: mun. Chișinău, str. Sarmizegetusa, 51, MD-2032.
6. Î.M. „PUA” activează în baza licenței eliberată de către Camera de Licențiere cu nr. 050939 din 21.02.2011, valabilă până la data de 20.02.2024.
7. Activitatea de bază (*conform CAEM2: H49.31-Transporturi urbane terestre și suburbane de călători*) este prestarea serviciilor de transport urban terestru și suburban de călători, iar activitățile complementare sunt: reparații auto, spălătorie auto și plasarea publicității, asamblarea autobuzelor.
8. Î.M. „PUA” prestează servicii de transport urban terestru și suburban de călători în municipiul Chișinău, în baza contractului de prestare a serviciilor de transport public încheiat între Primăria municipiului Chișinău și Î.M. „PUA”.
9. Delegarea serviciului de interes economic general a fost realizată prin Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 3/29 din 19.11.2015 “Cu privire la aprobarea Contractului privind prestarea serviciilor de transport public încheiat între Primăria municipiului Chișinău și Î.M. „PUA” și are o durată de 10 ani, din momentul semnării.
10. În conformitate cu datele prezentate de către furnizor, întreprinderea deservește anual în mediu peste 15 milioane de călători, având în gestiune 25 de rute, inclusiv 6 rute (24%) în trafic urban și 19 rute (sau 76%) în trafic suburban.
11. Cu toate că municipalitatea și-a asumat o serie de obiective ambițioase în cadrul Strategiei de dezvoltare a transportului public până în anul 2025, potrivit datelor prezentate de către furnizorul ajutorului de stat, parcul întreprinderii municipale în prezent, constituie 229 de autobuze, astfel, din totalul de 229 de autobuze, cu vârsta medie de 5,6 ani și un parcurs mediu de 254206 mii km, 215 sunt implicate în procesul de transportare a călătorilor în raza municipiului Chișinău și 14 autobuze se află în conservatie, care necesită reparație capitală sau casare din cauza defecțiunilor tehnice/caroseriei, ca rezultat, acești factori influențează negativ activitatea întreprinderii prin scăderea calității deservirii călătorilor, generează pierderi, create din veniturile mici obținute din prestarea serviciului public de transport de călători, iar unitățile de transport nu mai prezintă confortul necesar al pasagerilor și nu fac față cerințelor Strategiei de dezvoltare a transportului public.

IV. DESCRIEREA MĂSURII DE SPRIJIN NOTIFICATE

12. Consiliul municipal Chișinău a notificat mai multe măsuri de sprijin acordate Î.M. "PUA" pentru prestarea serviciilor publice de transport de călători în mun. Chișinău, în localitățile din suburbia acestuia, după cum urmează.

➤ Alocații bugetare pentru lucrări de reprofilare a încăperilor de deservire tehnică, reabilitarea teritoriului și stației de alimentare cu combustibil, în valoare de 800,0 mii lei, cât și a achiziționării a 16 autobuze cu parcurs de model „Solaris” în valoare de 12 853,4 mii lei, acordate în temeiul următoarelor acte:

- *Decizia CMC nr.16/1 din 18.10.2022 „Cu privire la corelarea și modificarea bugetului municipal Chișinău pentru anul 2022”,*

- *Decizia CMC nr. 13/1 din 16.09.2022 ”Cu privire la majorarea capitalului social al Î.M. ”Parcul Urban de Autobuze” în scopul achiziționării autobuzelor cu parcurs.*

➤ Scutiri de la plata taxelor și impozitelor Î.M. „PUA”, ce constă în scutiri pentru anul 2022, de la taxe locale privind transportarea călătorilor în valoare de 237,2 mii lei, și respectiv, de scutiri de la plata taxei vamale în valoare de 1 285,3 mii lei și scutiri TVA în valoare de 2 838,0 mii lei aplicate la importul autobuzelor cu parcurs, acordate în temeiul următoarelor norme:

- *art. 288-298 și art.103 alin (1) pct.29 din Codul fiscal nr. 1163-XIII din 24.04.1997, art. 14 alin.(1) și art. 16 alin.(1) din Legea nr.231 din 23.09.2010 ”Cu privire la comerțul interior”, Hotărârea Guvernului nr. 854 din 28.07.2006 ”Cu privire la aprobarea Regulamentului transporturilor auto de călători și bagaje”, art.6 alin.(2) pct.3 lit. a) din Legea nr.136 din 17.06.2016 ”Privind statutul municipiului Chișinău” și în temeiul art. 14 alin. (2) lit. a), art.19 alin.(4) și art. 20 alin.(6) din Legea nr. 436-XVI din 28.12.2006 ”Privind administrația publică locală”.*

➤ Scutiri de la plata pentru locațiunea mijloacelor fixe date în gestiune economică, ce cuprind: cladiri administrative și de producere, parcul rulant, teritoriul adiacent, ateliere, precum și alte bunuri, necesare utilizării de către Î.M. “PUA”, pentru prestarea serviciului de interes economic general. Valoarea măsurii date a constituit 501,1 mii lei.

13. Acordarea măsurilor de sprijin menționate este justificată de necesitatea prestării serviciului de transport continuu, realizării indicatorilor prevăzuți în *Strategia de transport public din municipiul Chișinău*, aprobată prin Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 7/1 din 21.10.2014, care are drept obiectiv principal dezvoltarea transportului public din mun. Chișinău până în anul 2025, precum și în vederea îndeplinirii obiectivelor contractuale privind prestarea serviciilor de transport public în mun. Chișinău și suburbiile acestuia, prin:

- creșterea volumului și calității serviciilor de transport public pentru satisfacerea cererii populației la serviciile de transport public și pentru crearea condițiilor necesare de dezvoltare economică și socială a mun. Chișinău;

- reprofilarea încăperilor de deservire tehnică în sectorul de producere, pentru asamblarea autobuzelor;
- utilizarea eficientă a mijloacelor de transport ce aparțin municipalității;
- modernizarea parcului de autobuze prin achiziționarea acestora.

IV.EVALUAREA MĂSURII DE SPRIJIN PRIN PRISMA EXISTENȚEI AJUTORULUI DE STAT

- Potrivit art. 340 alin. (1) al Acordului de Asociere între Republica Moldova și Uniunea Europeană, ajutoarele de stat se evaluează pe baza criteriilor care decurg din aplicarea normelor în materie de concurență aplicabile în UE, în special a articolului 107 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și a instrumentelor de interpretare adoptate de instituțiile UE, inclusiv jurisprudența relevantă a Curții de Justiție a Uniunii Europene.
- Pentru a constitui ajutor de stat, conform art. 3 din Legea nr. 139 din 15.06.2012 cu privire la ajutorul de stat, măsurile de sprijin trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele condiții:
 - este acordată de furnizor din resurse de stat sau din resursele unităților administrativ-teritoriale sub orice formă;
 - conferă beneficiarului un avantaj economic care nu ar fi fost obținut în condiții normale de piață;
 - este acordată în mod selectiv;
 - denaturează sau riscă să denatureze concurența.
- În continuare măsurile de sprijin vor fi examinate prin prisma celor 4 condiții stipulate mai sus.

a) este acordată din resurse de stat sau din resursele unităților administrativ – teritoriale sub orice formă
- Acordarea unui avantaj direct sau indirect prin intermediul resurselor de stat și imputabilitatea unei astfel de măsuri în sarcina statului sunt două condiții separate și cumulative pentru existența ajutorului de stat.

✓ *Imputabilitatea statului*
- În cazul în care o autoritate publică acordă un avantaj unui beneficiar, măsura este prin definiție imputabilă statului, chiar dacă autoritatea în cauză beneficiază de autonomie juridică față de alte autorități publice. Același lucru este valabil și în cazul în care o autoritate publică desemnează un organism privat sau public pentru administrarea unei măsuri care conferă un avantaj.
- Având în vedere că, Consiliul municipal Chișinău are putere discreționară pentru a adopta sau a stabili caracteristicile concrete de acordare a măsurilor de sprijin atunci când acționează direct oferind alocații bugetare, dar și când decide asupra plății taxelor și a scutirilor de plată pentru locațiunea mijloacelor fixe date în gestiune economică, și, respectiv, Serviciul Vamal în cazul acordării facilităților fiscale

aplicate la importul autobuzelor cu parcurs, se constată îndeplinirea condiției ce ține de imputabilitatea statului.

✓ *Transferul de resurse de stat*

20. Potrivit art. 3 al Legii nr. 139 din 15.06.2012 cu privire la ajutorul de stat, resurse de stat sau resurse ale unităților administrativ-teritoriale reprezintă totalitatea patrimoniului, inclusiv sub formă de mijloace financiare, ce aparține statului, unităților administrativ-teritoriale, inclusiv, unității teritoriale autonome Găgăuzia. Numai avantajele acordate direct sau indirect din resurse de stat pot constitui ajutor de stat. Transferul resurselor de stat poate lua multe forme, acestea fiind prevăzute în art. 6 din legea prenotată.
21. Conform art. 6 alin. (5) din Codul fiscal, sistemul de impozite și taxele locale în Republica Moldova include, ca drepturi de import și, respectiv, drepturi de livrare, următoarele: a) impozitul de venit; b) taxa pe valoarea adăugată; c) accizele; d) impozitul privat; e) taxa vamală etc.
22. În conformitate cu prevederile art. 6 alin. (9) lit. g) din Codul fiscal, scutirea totală sau parțială de la plata impozitelor sau taxelor reprezintă facilitate (înlesnire) fiscală, care este o formă a ajutorului de stat prevăzută de art. 6 alin. (2) al Legii nr. 139 din 15.06.2012 cu privire la ajutorul de stat.
23. Astfel, se constată că măsurile de sprijin acordate de către CMC și Serviciul Vamal reprezintă un transfer de resurse de stat.
24. Luând în considerare că cele două condiții sus menționate sunt îndeplinite cumulativ, se constată că aceste măsuri *sunt acordate din resursele statului și din resursele unităților administrativ - teritoriale.*
- b) conferă beneficiarului un avantaj economic care nu ar fi fost obținut în condiții normale de piață**
25. Un avantaj este orice beneficiu economic pe care întreprinderea nu l-ar fi putut obține în condiții normale de piață, și anume în absența intervenției statului. Ori de câte ori situația financiară a unei întreprinderi este îmbunătățită ca rezultat al intervenției statului în condiții care diferă de condițiile normale de piață, există un avantaj. Doar efectul măsurii asupra întreprinderii este relevant, iar nu cauza sau obiectivul intervenției statului.
26. Conform prevederilor Contractului privind prestarea serviciilor de transport public, autoritatea publică locală se obligă să acorde alocații bugetare Î.M. „PUA” pentru prestarea serviciilor publice de transport cu autobuzul în mun. Chișinău și suburbiile acestuia.
27. De asemenea, Î.M. „PUA” va utiliza parcul rulant, teritoriul, clădirile administrative și de producție, ateliere, baza tehnico-materială, precum și alte echipamente și infrastructura, pentru care autoritatea publică locală nu va percepe o contraprestație pentru exploatarea bunurilor transmise în gestiunea economică cu titlu gratuit. Totodată, vor fi aplicate facilitățile fiscale la importul autobuzelor cu parcurs.

28. Astfel, CMC și Serviciul Vamal, prin acordarea măsurilor de sprijin notificate, în vederea compensării unei părți a cheltuielilor întreprinderii, *conferă un avantaj economic Î.M. „PUA”, care nu ar fi fost obținut în condiții normale de piață.*
- c) este acordată în mod selectiv**
29. Conform art.10 alin.(3) din Legea nr. 121-XVI din 04.05.2007 privind administrarea și deetatzarea proprietății publice, *bunurile domeniului public pot fi gestionate de autoritățile administrației publice centrale și locale, de instituțiile publice, de întreprinderile de stat/municipale și în cazurile prevăzute expres de lege, de societățile comerciale.*
30. Potrivit art. 21 alin.(2) din Legea serviciilor publice de gospodărie comunală nr. 1402-XV din 24.10.2002, *delegarea gestiunii serviciilor publice de gospodărie comunală către operatori se va face în condiții de transparență, prin licitație publică organizată conform legislației din domeniu.*
31. Pentru a se încadra în domeniul de aplicare a normelor cu privire la ajutorul de stat, o măsură de sprijin trebuie să favorizeze „anumite întreprinderi sau producția anumitor bunuri”. Prin urmare, nu toate măsurile care favorizează operatorii economici se încadrează în noțiunea de ajutor, ci numai cele care acordă un avantaj în mod selectiv anumitor întreprinderi sau categorii de întreprinderi, sau anumitor sectoare economice.
32. În cazul impozitelor, sistemul de referință se bazează pe elemente cum ar fi baza de impozitare, persoanele impozabile, evenimentul impozabil și cotele de impozitare. În cazul examinat, ce constă în scutiri de plata taxelor vamale la import, sistemul de referință reprezintă Codul fiscal, care conform art. 96 lit. a) prevede cota standard a TVA în mărime de 20% din valoarea impozabilă a mărfurilor importate.
33. Întrucât, delegarea serviciilor de transport public cu autobuzul în mun. Chișinău și suburbiile acestuia a fost acordată direct Î.M. „PUA” și doar ei i-au fost acordate mai multe măsuri de sprijin de către autoritatea publică locală și Serviciul Vamal, acestea întrunesc caracterele selectivității și se consideră *acordate în mod selectiv.*
- d) denaturează sau riscă să denatureze concurența**
34. Autoritățile administrației publice locale au competența exclusivă privind înființarea, organizarea, coordonarea, monitorizarea și controlul funcționării serviciilor publice de gospodărie comunală, precum și crearea, administrarea și exploatarea bunurilor proprietate publică din infrastructura edilitară a unităților administrativ-teritoriale respective.
35. În conformitate cu normele stipulate în Decizia CMC nr. 3/29 din 19 noiembrie 2015, autoritatea publică locală a împuternicit Î.M. „PUA”, prin delegarea directă, cu obligațiunile și atribuțiile sale de prestare a serviciilor publice de transport cu autobuzul în mun. Chișinău și în suburbiile acestuia, compensând acesteia costurile suportate în urma prestării serviciului dat.
36. În pofida faptului că, întreprinderea prestează servicii publice de transport cu autobuzul în mun. Chișinău și în suburbiile acestuia, această piață este deschisă

concurenței și nu exclude posibilitatea delegării serviciului dat și transmiterii resurselor statului în gestiunea altei întreprinderi.

37. Se consideră că o măsură de stat denaturează sau amenință să denatureze concurența în cazul în care aceasta este susceptibilă să amelioreze poziția concurențială a beneficiarului în comparație cu celelalte întreprinderi cu care acesta concurează.
38. În practică Uniunii Europene, se consideră în general că există o denaturare a concurenței în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat atunci când statul acordă un avantaj financiar unei întreprinderi într-un sector liberalizat în care există sau ar putea exista concurența.
39. Astfel, se constată că măsurile de sprijin acordate Î.M. „PUA” *riscă să distorsioneze concurența*.
40. Prin urmare, ținând cont de faptul că s-au îndeplinit condițiile ajutorului de stat prevăzute la art. 3 din Legea nr. 139 din 15.06.2012 cu privire la ajutorul de stat, iar atribuirea serviciului public de transport de călători, nu a fost realizată în cadrul unei proceduri de achiziție publică și, totodată, nu a fost realizată o analiză a costurilor pe care o întreprindere bine administrată și dotată corespunzător le-ar fi suportat pentru a îndepli acea obligație de prestare a serviciilor publice de transport rutier de călători, luând în considerare veniturile rezultate din această activitate, precum și un profit rezonabil, se constată că măsurile de sprijin *constituie ajutor de stat*.

V. EVALUAREA COMPATIBILITĂȚII AJUTORULUI DE STAT

41. Ținând cont că măsurile de sprijin sunt acordate în vederea prestării serviciilor de transport public de călători, care sunt de interes economic general, evaluarea compatibilității ajutorului de stat cu mediul concurențial normal va fi efectuată în baza prevederilor Regulamentului privind evaluarea ajutorului de stat acordat pentru serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr.3 din 08.09.2016 și Regulamentului privind ajutorul de stat, acordat beneficiarilor ce prestează servicii de interes economic general, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr. 11 din 30.08.2013.
42. Compensațiile acordate beneficiarilor pentru prestarea serviciilor de interes economic general (în continuare – SIEG) se evaluează conform Secțiunii 11 din Regulamentul privind forma de notificare, procedura de examinare și adoptare a deciziilor cu privire la ajutorul de stat, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr. 1 din 30.08.2013 și pot constitui ajutor de stat compatibil cu mediul concurențial normal, dacă se respectă următoarele condiții:
 - a) ajutorul de stat este necesar în vederea operării SIEG;
 - b) ajutorul de stat nu denaturează în mod nejustificat concurența.
43. Evaluarea compatibilității ajutorului acordat privește următoarele mecanisme de acordare: atribuirea de drepturi exclusive de prestare a serviciilor publice, acordarea de compensații și normele care se aplică tuturor operatorilor de servicii de transport.

44. Autoritățile publice competente pot acționa în domeniul transportului public de călători pentru a garanta prestarea de servicii de interes general care sunt mai numeroase, mai sigure, de calitate mai bună sau au costuri mai scăzute decât cele pe care le-ar fi permis numai acțiunea forțelor pieței, iar atunci când impun sau contractează obligații de serviciu public, compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și/sau acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public.
45. În temeiul art. 14 al Codului transporturilor rutiere nr. 150 din 17.07.2014, autoritățile administrației publice locale pentru organizarea transportului rutier contra cost au dreptul la stabilirea subvențiilor din bugetul local pentru acoperirea diferenței dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier pentru prestarea serviciului de transport rutier regulat în trafic local și sumele efectiv încasate ca urmare a efectuării transportului, să acorde, în cadrul unității administrativ-teritoriale respective, facilități de transport pentru anumite categorii de persoane, asigurând totodată și sursele de compensare a veniturilor ratate, *să organizeze serviciile de transport public* dar și să aprobe tarifele pentru serviciile regulate de transport rutier contra cost de persoane în trafic municipal și/sau local.
46. Conform pct. 29 din Hotărârea Guvernului nr. 854 din 28.07.2006 cu privire la Regulamentul transportului auto de călători și bagaje, autoritățile administrației publice locale au în competență organizarea rutelor urbane regulate noi, modificarea sau închiderea celor existente, elaborează reguli de transportare a călătorilor și bagajelor pe teritoriul său.
47. Autoritățile publice locale, conform art. 23 al Codului transporturilor rutiere nr.150 din 17.07.2014, pot alege să administreze serviciile de transport rutier prin atribuirea acestora în gestiune directă, când își asumă nemijlocit prestarea serviciului regulat de transport în trafic local și municipal și toate sarcinile și responsabilitățile, conform legii privind organizarea și efectuarea serviciului de transport rutier de persoane, prin intermediul unor operatori de transport rutier care au statut de întreprinderi municipale.
48. Astfel, prin Decizia CMC nr. 3/29 din 19.11.2015, Primăria municipiului Chișinău i-a acordat întreprinderii municipale dreptul exclusiv de prestare a serviciilor de transport public în mun. Chișinău și suburbiile acestuia și s-a obligat să achite compensații pentru serviciile prestate de către întreprindere, după următoarea formulă:

$$C_i = (P-T_{bus\ km\ i} * K-T_{bus\ km\ i}) - R_i\ MDL, unde:$$

C- suma totală a compensării pentru Serviciile oferite pentru anul i în corespundere cu PO agreat (MDL);

$P-T_{bus\ km\ i}$ - este costul în MDL în anul i pentru un vehicul-kilometru pe rutele definite în Planul operațional agreat.

$K-T_{bus\ km\ i}$ - este numărul de kilometri parcurși de entitate pe rutele definite în

Planul operațional agreeat în anul i , cu excepția curselor anulate.

R_i - este venitul real (MDL) perceput de Companie de la pasageri în anul i pe rutele definite în Planul operațional agreeat, compensațiile nominative acordate persoanelor în vârstă și persoanelor cu dizabilități în transportul urban și suburban în raza municipiului Chișinău, care călătoresc în autobuz în bază de abonament anual.

Ca parte a formulei de compensare C_i , kilometrii parcurși de întreprindere se vor baza pe valori ale T , T_n și L , corespunzătoare numărului rutelor deservite de întreprindere, adică:

$$K-Tbus \text{ km } i = \eta * [(T1-Tn1)*L1 + l_{tehn1} + (T2-Tn2)*L2 + l_{tehn2} + \dots],$$

unde:

$T1, T2...$ numărul de curse de autobuz stabilite pentru fiecare rută, în conformitate cu Planul operațional agreeat (cifre);

$Tn1, Tn2...$ Numărul de curse anulate (neefectuate) pe fiecare rută (cifre);

η - coeficientul curselor modificate, cauzate de circumstanțe neprevăzute, apreciat în date statistice de facto a perioadei precedente. Acest coeficient nu este constant și se stabilește lunar în funcție de parcurs, modificat în mărime de până la 1,03.

$L1, L2$ - lungimea unei curse planificate pentru fiecare rută, în conformitate cu planul operațional agreeat (kilometri).

l_{tehn1}, l_{tehn2} - lungimea parcursului tehnologic la ieșire-intrare.

49. Baza de calcul a subvențiilor pentru compensarea serviciilor este stabilită conform formulei costului unui vehicul/km-parcurs, stipulată în Metodologia calculării și reglementării tarifelor și costurilor pentru serviciile de transport de călători, costul unui vehicul - kilometru și mecanismul de reglementare și aplicare a abonamentelor de călătorie, aprobată prin Decizia CMC nr. 6/1 din 13.06.2022 "Cu privire la modificarea și aprobarea unor acte normative". Calculul pentru quantumul anual al compensațiilor este parte integrantă a deciziilor cu privire la aprobarea bugetului municipal Chișinău pentru fiecare an.
50. Ca urmare a compensării serviciului dat, Î.M. "PUA" se obligă să transporte călătorii pe rutele stabilite, asigurând realizarea curselor din punctul inițial până în stația terminus, cu opriri în stații, conform orarului indicat în descrierea rutelor, precum și să întrețină mijloacele de transport în starea tehnică necesară pentru prestarea serviciilor de transport public terestru în cantitatea și la nivelul de calitate solicitat.
51. De asemenea, întreprinderea trebuie să tindă să minimalizeze transferurile din bugetul municipal din contul creșterii veniturilor din vânzarea biletelor, în urma creșterii numărului de călători pe rutele existente în rezultatul îmbunătățirii calității deservirii, precum și prin creșterea colectării plăților pentru călătorie din numărul existent de călători în rezultatul diminuării numărului de călători fără bilet.
52. Strategia de dezvoltare a transportului public pentru anii 2014 – 2025, aprobată prin Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 7/1 din 21.10.2014, prevede modernizarea

parcului de material rulant. Autoritatea publică locală oferă alocații bugetare pentru asamblarea și procurarea autobuzelor.

53. Conform prevederilor Deciziei CMC 3/29 din 19.11.2015 "Cu privire la aprobarea Contractului privind prestarea serviciilor de transport public" încheiat între Primăria municipiului Chișinău și Î.M. „Parcul Urban de Autobuze”: *”municipiul își asumă obligația și va avea dreptul să verifice, în modul prevăzut de legislația Republicii Moldova, respectarea de către Companie a obligațiilor contractuale și a actelor normative care reglementează transportul de pasageri, precum și activitatea angajaților”*.
54. Potrivit pct. 10 și 36 al Regulamentului privind evaluarea ajutorului de stat acordat pentru serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr. 3/2016, Consiliul Concurenței verifică dacă autoritatea competentă compensează operatorul de servicii publice pentru rezultatul financiar net, pozitiv sau negativ, exercitat asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de respectarea obligațiilor tarifare stabilite prin intermediul măsurilor generale în măsură să evite compensarea în exces, și dacă compensația respectă o serie de norme detaliate care să reflecte dorința de eficiență și calitate a serviciilor.
55. În vederea evaluării compatibilității ajutorului de stat, vor fi luate în considerare toate formele acestuia ce sunt acordate Î.M. ” PUA” pentru prestarea serviciului public de transport de călători, pe durata împuternicirii acesteia prin actele locale remise Consiliului Concurenței, conform tabelului 1.

Tabelul 1

Formele ajutorului de stat acordat Î.M. ”PUA”

Nr.	Denumirea măsurii de sprijin	Valoarea măsurii de sprijin acordate, mii lei	Valoarea măsurii de sprijin autorizate prin decizia Plenului Consiliului ASR-51 din 15.10.2021, mii lei	Valoarea măsurii de sprijin notificate, mii lei
	Anul	2022	2022	
1	Alocații bugetare pentru lucrări de reprofilare a încăperilor de deservire tehnică, reabilitarea teritoriului și stației de alimentare cu combustibil	800,0	-	800,0
2	Scutire de la taxă pentru transportarea călătorilor	808,5	571,3	237,2
3	Scutire de la plata taxelor vamale și TVA la importul autobuzelor (bugetul de stat)	4 123,3	-	4 123,3
4	Majorări ale capitalului statutar al întreprinderii (în scopul achiziționării autobuzelor cu parcurs)	12 853,4	-	12 853,4

5	Scutiri de la plata pentru locațiunea mijloacelor fixe date în gestiune economică	7 763,10	7 262,0	501,1
TOTAL		26 348,3	7 833,3	18 515,0

* estimare / Sursa: Formularul general de notificare a ajutorului de stat/Informațiile CMC

56. În anul 2022, întreprinderea a beneficiat de subvenții anuale pentru prestarea serviciului de transport public, în valoare totală de 262 210,5 mii lei (măsură autorizată prin Decizia Plenului Consiliului Concurenței nr. ASR-51 din 15.10.2021).
57. Valoarea compensației nu poate depăși ceea ce este necesar pentru a acoperi costurile nete, suportate pentru îndeplinirea obligațiilor de SIEG, inclusiv un profit rezonabil. Evaluarea compensației legate de prestarea serviciului public de transport de călători de către Î.M. ”PUA” în mun. Chișinău și în localitățile din suburbia acestuia, este prezentată în tabelul 2.

Tabelul 2

**Valoarea ajutorului de stat acordat
în comparație cu compensația maxim admisibilă, pentru anul 2022, mii lei**

Indicatori	Perioada
	2022
Costuri suportate pentru prestarea serviciului de transport public de călători (SIEG)	341 800,9
Venituri totale, (prestarea serviciului de transport public de călători)	93 146,6
Rezultatul financiar net (costul net SIEG)	(248 654,3)
Profit rezonabil (SIEG)	5%
	17 090,0
Compensația maxim-admisibilă	265 744,3
Valoarea ajutorului de stat notificat	18 515,0
Valoarea ajutorului de stat autorizat ¹	262 210,5

Sursa: Formularul general de notificare a ajutorului de stat/Informațiile CMC

58. Se constată existența unei supracompensări pentru anul 2022 a costurilor suportate de către Î.M. ”PUA” în urma prestării serviciilor publice de transportare de călători în mun. Chișinău și în localitățile din suburbia acestuia. Conform prevederilor pct. 55 din Regulamentul privind forma de notificare, procedura de examinare și adoptare a deciziilor cu privire la ajutorul de stat, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr. 1 din 30.08.2013, în cazul în care furnizorul și/sau inițiatorul ajutorului de stat intenționează să acorde un ajutor de stat ce nu corespunde sau depășește criteriile de evaluare prevăzute în actele normative pe categorii de ajutor de

¹ Decizia Plenului Consiliului Concurenței nr. ASR-51 din 15.10.2021

stat, evaluarea compatibilității cu mediul concurențial normal se face prin analiza comparativă.

59. Evaluarea compatibilității ajutorului de stat prin analiza comparativă a efectelor negative asupra concurenței și efectelor pozitive ale ajutorului de stat, pornește de la contribuția acestuia la îndeplinirea unor obiective bine stabilite de interes public. La compararea acestor efecte se ține seama de impactul ajutorului asupra bunăstării sociale. Ajutorul de stat poate fi autorizat de către Consiliul Concurenței în cazul în care acesta contribuie la îndeplinirea unui obiectiv sau a mai multor obiective de interes public apreciat fie din punct de vedere al contribuției acestuia la creșterea eficienței, fie din punct de vedere al echității.
60. Transportul urban de călători reprezintă un domeniu cu o funcție socio-economică vitală pentru orașele moderne, unde planificarea eficientă, sustenabilă și accesibilă a acestuia reprezintă o provocare pentru autoritățile municipale. De aceea, la etapa dezvoltării orașelor, unul dintre principalele obiective ale autorităților publice este crearea unui sistem de transport public de pasageri sigur, accesibil, fiabil și ecologic.
61. Municipiul Chișinău fiind principalul centru urban din Republica Moldova, după suprafață și numărul de locuitori, reprezintă un important centru economic, educațional și cultural în Regiunea de Dezvoltare Centru. Nivelul de dezvoltare a rețelei de transport public care exercită o influență considerabilă asupra evoluției economice și sociale a localității reprezintă un domeniu social de prima necesitate în funcționarea infrastructurii și, prin urmare, factorul de accelerare sau încetare a dezvoltării.
62. Potrivit informației prezentate de către furnizorul ajutorului de stat, în prezent, atât serviciul public de transport de călători în mun. Chișinău, cât și în suburbiile acestuia, este unul defectuos. Această situație este cauzată de mai mulți factori, precum:
 - Parcul rulant al Î.M. „PUA” este învechit și nu corespunde standardelor minime de calitate pentru prestarea serviciilor de transportare a pasagerilor
 - Gradul de încărcare al unităților de transport este extrem de redus – 35%, cu o suprasolicitare în orele de vârf
 - Utilizarea abonamentelor este infimă, iar principalii utilizatori sunt elevii și studenții care beneficiază de reduceri substanțiale
 - Ponderea călătoriilor în baza diferitor înlesniri este moderat, oscilând anual în jurul valorii de 15% din numărul total de călătorii
 - Lipsa acută a șoferilor și taxatorilor, 15% din posturile de șoferi și 23% din cele de taxatori fiind vacante
 - Salariul mediu al șoferilor, personalului administrative și auxiliar este puțin peste media națională
 - Defecțiuni dese ale unităților de transport care cauzează pauze forțate în muncă, conduc la diminuarea salariului final, ceea ce demotivează șoferii și taxatorii să activeze în cadrul întreprinderii
63. De asemenea, analizând impactul reînnoirii parcului rulant al Î.M. „Parcul Urban de

Autobuze” la finele anului 2021, observăm creșterea unui șir de indicatori tehnico-economici în anul 2022 comparativ anului precedent, precum:

- Ponderea autobuzelor ieșite la linie față de numărul total de autobuze este în creștere cu 21,47%
- Ieșirea medie a autobuzelor la linie în zi de lucru a crescut cu 19,3 unități
- Venitul obținut de la transportarea călătorilor s-a majorat cu 124,4%
- Numărul de pasageri transportați a înregistrat o creștere cu 12 078,1 mii călători (sau cu 83,85%)

64. În condițiile existenței unei piețe reglementate, întreprinderea nu poate percepe pentru furnizarea acestui serviciu un preț care să depășească costurile de exploatare și un profit rezonabil.

65. Astfel, prin integrarea unor politici sectoriale și planificare integrată pentru un oraș atractiv, cu un proces de transport public de călători modern, conform bunelor practici ale Uniunii Europene, serviciile prestate de către întreprindere ar urma să crească, ceea ce va duce la o majorare a impactului asupra bunăstării consumatorilor.

66. În altă ordine de idei, urmare a acordării măsurilor de sprijin Î.M. „PUA”, specificate în tabelul 1, Consiliul municipal Chișinău va contribui la atingerea obiectivelor asumate în cadrul Strategiei de Dezvoltare a Transportului Public până în anul 2025, precum:

✓ **social**

67. Achiziția autobuzelor și asamblarea acestora în cadrul întreprinderii va avea un impact social semnificativ, ce va permite îmbunătățirea sistemului de transport public, care va contribui la extinderea zonelor de deservire a locuitorilor din mun. Chișinău și suburbiile acesteia, majorând astfel gradul de comoditate a călătoriilor pentru pasageri, precum și soluționarea problemei ce constă în asigurarea cu transport public în toate sectoarele municipiului și suburbiile acestuia.

✓ **administrativ**

68. Odată cu extinderea parcului rulant al întreprinderii cu autobuze și asamblarea acestora în incinta întreprinderii va apărea necesitatea angajării, atât a personalului pentru exploatarea acestora, cât și a personalului specializat în asamblarea autobuzelor.

✓ **economic**

69. Achiziția autobuzelor și asamblarea acestora de către întreprindere va conduce la majorarea de către Î.M. ”PUA” a fluxului deservit de călători, a creșterii substanțiale a calității și comodității transportului public, precum și la transformarea acestuia într-un sistem fezabil din punct de vedere economic, capabil să se dezvolte în mod independent, fără necesitatea unor subvenții continui din partea bugetului public.

✓ **asupra mediului**

70. Republica Moldova a participat activ la eforturile internaționale de protecție a mediului, a semnat Declarația Națiunilor Unite cu privire la mediu și dezvoltare de la

Rio în 1992, iar în luna septembrie 2015, în cadrul ședinței Organizației Națiunilor Unite (ONU), împreună cu 192 de țări, Republica Moldova s-a angajat să implementeze “Agenda 2030” pentru Dezvoltarea Durabilă. Astfel, o viziune de schimbare a paradigmei de dezvoltare a țării pe termen lung spre dezvoltarea economică verde, având la bază o evaluare a constrângerilor dezvoltării cu emisii reduse de carbon a fost definitivată în Strategia de dezvoltare cu emisii reduse a Republicii Moldova până în anul 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 1470 din 30.12.2016.

71. Asigurând o mobilitate mai eficientă a oamenilor, tranzitul prin intermediul transportului public va fi mai sigur și va produce mult mai puțină poluare a aerului decât automobilele. Deoarece transportul public poate transporta concomitent un număr mult mai mare de pasageri într-un spațiu restrâns comparativ cu autoturismele personale, blocajele de trafic vor fi reduse, ceea ce va influența pozitiv asupra reducerii nivelului de emisie a CO₂ în atmosferă. Toate acestea urmează să contribuie la creșterea atractivității transportului public față de transportul personal pentru populație, ceea ce va contribui la reducerea poluării mediului în municipiul Chișinău.
72. Ca urmare a evaluării compatibilității ajutorului de stat prin analiza comparativă, în conformitate cu pct. 68 din Regulamentul privind forma de notificare, procedura de examinare și adoptare a deciziilor cu privire la ajutorul de stat, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr. 1 din 30 august 2013, se constată că măsurile de sprijin acordate Î.M. ”PUA” de către Consiliul municipal Chișinău, pentru anul 2022, în valoare totală de 18 515,0 mii lei, sub formă de alocații bugetare, exceptări de la plata taxelor locale, scutiri anuale de la plata pentru locațiunea mijloacelor fixe, proprietate a municipiului utilizate de către întreprindere, precum și scutiri de la plata taxei vamale și TVA la importul autobuzelor cu parcurs, în scopul prestării serviciului public de transport de călători în mun. Chișinău și suburbiile acesteia, produc efecte pozitive clare în favoarea populației, inclusiv pe termen lung, iar efectele negative sunt limitate și nu denaturează în mod semnificativ concurența.
73. Astfel, se constată că măsurile de sprijin acordate Î.M. “PUA” în scopul prestării serviciilor publice de transport de călători în municipiul Chișinău și în localitățile din suburbia acestuia, sunt *compatibile cu mediul concurențial normal*.

VII. EXPERIENȚA UNIUNII EUROPENE

74. Cu referire la Acordul de Asociere încheiat între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, Republica Moldova va coopera cu Uniunea Europeană în domeniul ce vizează dezvoltarea și modernizarea unor sisteme de transport durabile, eficiente și sigure, precum și promovarea măsurilor la nivel internațional

pentru a aborda problemele legate de mediu la nivel regional sau global, inclusiv promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante.

75. Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, prevede că statele membre adoptă măsuri necesare pentru a sprijini și facilita entitățile contractante și operatorii care oferă servicii de transport public de călători pentru a promova cumpărarea de vehicule nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic.
76. Comisia Europeană a examinat în anul 2020, notificarea depusă de autoritățile engleze (cazul SA.54830) cu privire la schemă națională în valoare totală de £ 9 000 000, în cadrul căreia companiile angajate în transport de pasageri din Scoția, țară ce face parte din Regatul Unit, pot primi sprijin de stat sub formă de subvenții pentru investiții în vederea încurajării procurării și dezvoltării infrastructurii necesare funcționării autobuzelor cu emisii mici de CO₂. În urma examinării notificării s-a constatat că măsurile de sprijin notificate constituie ajutor de stat compatibil cu piața internă a UE.
77. Alt caz, examinat de Comisia Europeană în anul 2018, constituie notificarea depusă de autoritățile germane (cazul SA.51450) cu privire la schemă regională în valoare de 107 000,0 mii €, în cadrul căreia companiile angajate în prestarea serviciilor publice de transport călători cu autobuzul din cadrul a 90 de municipalități din Germania, pot beneficia de sprijin de stat sub formă de grant pentru investiții în modernizarea și achiziționarea de active corporale care permit întreprinderilor să aplice standarde de micșorare a emisiilor de CO₂, prin procurarea autobuzelor conform standartelor minimale de Euro 6. În urma examinării notificării, s-a constatat că măsura de sprijin notificată constituie ajutor de stat compatibil cu piața internă a UE.

Reieșind din constatările expuse, ținând cont de prevederile legislației Republicii Moldova, în temeiul art. 41 din Legea concurenței nr. 183 din 11.07.2012 și art. 10 alin. (2) lit. b) din Legea nr. 139 din 15.06.2012 cu privire la ajutorul de stat, Plenul Consiliului Concurenței

DECIDE:

1. Măsurile de sprijin notificate de către Consiliul municipal Chișinău, având ca beneficiar Î.M. "Parcul Urban de Autobuze", sub formă de alocații bugetare, exceptări de la plata taxelor pentru transportarea călătorilor, scutiri anuale de la plata pentru locațiunea mijloacelor fixe, proprietate a municipiului, utilizate de către întreprindere, precum și scutiri de la plata taxei vamale și taxei pe valoare adăugată aplicate la importul autobuzelor cu parcurs, constituie ajutor de stat în sensul art. 3 din Legea nr. 139 din 15.06.2012 cu privire la ajutorul de stat.

2. A autoriza măsurile de sprijin acordate Î.M.”Parcul Urban de Autobuze”, în scopul prestării serviciilor publice de transport de călători în municipiul Chişinău şi suburbiile acestuia, prevăzute în pct. 1 din partea dispozitivă a prezentei decizii.
3. Consiliul municipal Chişinău şi Serviciul Vamal va transmite **anual** Consiliului Concurenţei informaţii privind ajutorul de stat care face obiectul prezentei decizii, în vederea actualizării Registrului ajutoarelor de stat, conform art. 19 din Legea nr. 139 din 15.06.2012 cu privire la ajutorul de stat.
4. Decizia intră în vigoare la data adoptării şi va fi adusă la cunoştinţa Consiliului municipal Chişinău şi Serviciului Vamal.
5. Partea dispozitivă a prezentei decizii va fi publicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

Alexei GHERȚESCU
Preşedinte