



PLENUL CONSILIULUI CONCURENȚEI



Republica Moldova, Chișinău, MD-2068, 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 13.11.2023

nr. ASR –56

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, Regulamentul 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 completat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr.4 din 29.09.2016,

analizând notificarea măsurii de sprijin acordată Întreprinderii de stat "CFM" (în continuare – Î.S. "CFM"), parvenită de la Agenția Proprietății Publice, prin intermediul Sistemului informațional automatizat "Registrul ajutoarelor de stat" cu nr. 00862 din data de 17.08.2023, materialele anexate și nota examinatorului

A CONSTATAT:

I. CONTEXTUL MĂSURII DE SPRIJIN

1. Investițiile în infrastructura de transport feroviar reprezintă un aspect crucial al stimulării economiei naționale. Lumea modernă cere sisteme de transport eficiente și fiabile, care să poată transporta călători și mărfuri rapid și ieftin în țară și în afara țării. Cu toate acestea, pentru ca acest lucru să se întâmple trebuie să existe investiții semnificative în infrastructura de transport feroviar. Investiția în infrastructura de transport feroviar înseamnă construirea de noi șine, modernizarea celor existente și investiția în material rulant.

2. Pentru a asigura funcționarea eficientă și rentabilă a sectorului feroviar în ansamblu, din cauza costurilor mari la lucrările de reabilitare, a apărut necesitatea statului de a contracta mai multe credite, în vederea reabilitării infrastructurii feroviare pe porțiunea Bender – Giurgiulești, tronson de importanță strategică de tranzit al mărfurilor pe teritoriul Republicii Moldova și achiziționării materialului rulant.
3. În aceeași ordine de idei, conform studiului de fezabilitate, finanțat de Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare și Republica Moldova (în continuare-BERD) și elaborat de către compania de consultanță SYSTRA (Franța), Î.S.”CFM” nu va fi în măsură să asigure acumularea fondurilor necesare pentru reabilitarea tronsonului de cale ferată – Bender-Basarabeasca-Etulia-Giurgiulești cu o lungime de 233 de km, precum și achiziționarea materialului rulant, reeșind din costurile mari de investiție care depășesc cu mult situația financiară a întreprinderii.
4. Prin urmare, pe data de 26 septembrie 2016, la Chișinău, a fost semnat Contractul de finanțare dintre Republica Moldova și Banca Europeană de Investiții (în continuare-BEI) privind infrastructura feroviară și parcul de material rulant al Republicii Moldova în sumă de 50 de milioane de Euro, ratificat prin Legea nr. 298 din 22.12.2016 și în acord cu împrumutul din 14 noiembrie 2014 între BERD și Republica Moldova, BERD a acceptat să ofere un împrumut în valoare totală de 52,5 milioane Euro și încă 5,0 milioane Euro din contul Facilitatea de Investiții pentru Vecinătate (în continuare- NIF), în scopul finanțării proiectului de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare.
5. Iar, prin Legea nr.10 din 21.01.2022 pentru ratificarea Acordului de modificare și reformulare a Contractului de finanțare dintre Republica Moldova și BEI privind infrastructura feroviară și parcul de material rulant ale Republicii Moldova și a două Acorduri adiționale semnate la data de 04.08.2020 și 06.05.2022 la Acordul de sub-finanțare nr.2 din 12.12.2018, din cauza costurilor mari la implementarea proiectului s-a decis suplimentarea surselor financiare cu încă 24,0 milioane Euro din partea BEI, și 23,5 milioane Euro din partea BERD.
6. Proiectul de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare este format din mai multe componente și are drept scop reducerea congestiunii rutiere, reabilitarea tronsonului de cale ferată – Bender-Basarabeasca-Etulia-Giurgiulești pe o distanță de aproximativ 233 de km, înnoirea șinelor nepotrivite cu șine sudate continue, realinierea căii ferate pe verticală și longitudinală care va contribui la creșterea vitezei trenurilor, reînnoirea sistemelor feroviare de semnalizare, control-comandă și comunicații, modernizarea materialului rulant, reducerea emisiilor nocive, etc.
7. Agenția Proprietății Publice, 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 măsura de sprijin acordată Î.S.”CFM” sub formă de alocații bugetare în vederea realizării proiectului de

achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare, cu anexarea formularului general de notificare a ajutorului de stat.

8. Notificarea a devenit efectivă la data de 15.09.2023.
9. Comunicatul privind examinarea notificării a fost plasat pe pagina web oficială a Consiliului Concurenței la data de 22.09.2023, 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, nu au parvenit obiecții și propuneri.

II. BAZA LEGALĂ PENTRU ACORDAREA MĂSURII DE SPRIJIN

- Codul transportului feroviar nr.309-XV din 17.07.2003.
- Legea nr. 298 din 22.12.2016 pentru ratificarea Contractului de finanțare dintre Republica Moldova și Banca Europeană de Investiții privind infrastructura feroviară și parcul de material rulant al Republicii Moldova, semnat la Chișinău la 26 septembrie 2016, între Republica Moldova, prin intermediul Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale – succesor de drepturi al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, și Banca Europeană de Investiții.
- Legea nr.10 din 21.01.2022 pentru ratificarea Acordului de modificare și reformulare a Contractului de finanțare dintre Republica Moldova și Banca Europeană de Investiții privind infrastructura feroviară și parcul de material rulant ale Republicii Moldova, semnat la Chișinău la 17 decembrie 2021.
- Acord de sub-finanțare încheiat între Ministerul Finanțelor, Ministerul Economiei și Infrastructurii, Agenția Proprietății Publice și Î.S. „Calea Ferată din Moldova” nr.2 din 12.12.2018.
- Acord-aditional nr.1 din data de 04.08.2020 la Acordul de sub-finanțare nr.2 din 12.12.2018.
- Acord-aditional nr.2 din 06.05.2022 la Acordul de sub-finanțare nr.2 din 12.12.2018.
- Legea bugetului de stat pentru anul 2018 nr.289/2017.
- Legea bugetului de stat pentru anul 2019 nr.303/2018.
- Legea bugetului de stat pentru anul 2020 nr.172/2019.
- Legea bugetului de stat pentru anul 2021 nr.258/2020.
- Legea bugetului de stat pentru anul 2022 nr.205/2021.
- Legea bugetului de stat pentru anul 2023 nr.359/2022.
- Studiul de fezabilitate pentru evaluarea necesităților investiționale în infrastructura feroviară, elaborat de compania de consultanță SYSTRA, cu suportul financiar al BERD.

III. BENEFICIARUL MĂSURII DE SPRIJIN

10. În conformitate cu art. 3 al Legea 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.

11. Potrivit informației prezentate de către Agenția Proprietății Publice, beneficiarul măsurii de sprijin este Î.S.”CFM”, IDNO 1002600001257, fondatorul căreia este statul prin intermediul Agenției Proprietății Publice. Sediul întreprinderii: mun. Chișinău, str. Vlaicu Pîrcălab, 48, MD-2012.
12. Î.S.”CFM” este o companie unică, care ocupă o poziție strategică în sectorul transportului feroviar din Republica Moldova, cu impact asupra mai multor aspecte ale dezvoltării socio-economice a țării și efectuează transportul de mărfuri și pasageri în traficul local și internațional și gestionează infrastructura feroviară.
13. Activitățile de bază a Î.S.”CFM” (*conform CAEM2: H-4910 - transporturi interurbane de călători pe calea ferată și H-4920 - transporturi de marfă pe calea ferată*) sunt: transporturi pe calea ferată, exploatarea căilor ferate, lucrări de terasament, iar activitățile complementare - repararea materialului rulant al căilor ferate, producția mijloacelor de transport feroviar și a materialului rulant, etc.

IV. DESCRIEREA MĂSURII DE SPRIJIN NOTIFICATE

14. Potrivit informației prezentate de către furnizor, în baza condițiilor prevăzute în *Acordul de împrumut dintre Republica Moldova și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare și a Contractului de finanțare dintre Republica Moldova și Banca Europeană de Investiții*, Î.S.”CFM”, în calitate de promotor, va implementa în perioada anilor 2018-2025, proiectul de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare ce constă din două componente principale (prima componentă constă în achiziția a 12 locomotive și cea de-a doua componentă constă în reabilitarea infrastructurii feroviare). Iar, prin încheierea actelor enunțate, Republica Moldova își asumă obligațiunile pecuniare.
15. Astfel, conform datelor prezentate în tabelul 1, Î.S.”CFM”, în perioada anilor 2018-2023, beneficiază din bugetul de stat de alocații în valoare de 1 607 058,9 mii lei pentru reabilitarea infrastructurii feroviare a Republicii Moldova și renovarea parcului de material rulant de tracțiune.

Tabelul 1

Anul	Baza juridică	Norma juridică	Suma	
			mii, lei	mii, euro
2018	Legea nr. 289 din 15.12.2017 bugetului de stat pentru anul 2018	Art. 5. – Pentru majorarea capitalului social al Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” – în sumă de 82 800,00 mii de lei (echivalentul a 4,0 milioane de euro) din contul împrumutului acordat de Banca Europeană de Investiții în cadrul proiectului „Proiectul de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare”	82 800,00	4 000,00

2019	Legea nr. 303 din 30.11.2018 bugetului de stat pentru anul 2019	Art. 5. – (1) Se prevăd mijloace financiare pentru:a) majorarea capitalului social al Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” – în sumă de 261 665,0 mii de lei (echivalentul a 12,5 milioane de euro) din contul împrumutului acordat de Banca Europeană de Investiții în cadrul Proiectului de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare; [Art.5 al.(1), lit.a) modificată prin LP112 din 04.09.19, MO279-280/06.09.19 art.397; în vigoare 06.09.19]	261 665,00	12 500,00
2020	Legea nr. 172 din 19.12.2019 bugetului de stat pentru anul 2020	Art. 6. – (1) Se alocă mijloace financiare pentru:a) majorarea capitalului social al Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” – în sumă de până la 460 957,1 mii de lei (echivalentul a 22,16 milioane de euro) din contul împrumutului acordat de Banca Europeană de Investiții în cadrul Proiectului de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare;	460 957,1	22 160,0
2021	Legea nr. 258 din 16.12.2020 bugetului de stat pentru anul 2021	Art. 6. – (1) Se alocă mijloace financiare pentru:a) majorarea capitalului social al Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” – în sumă de până la 48 568,3 mii de lei (echivalentul a 2,72 milioane de euro) din contul împrumutului acordat de Banca Europeană de Investiții în cadrul Proiectului de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare;	45 568,30	2 723,97
2022	Legea nr. 205 din 06.12.2021 bugetului de stat pentru anul 2022	Art. 6. – (1) Se alocă mijloace financiare pentru:a) majorarea capitalului social al Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” – în sumă de până la 392 910,2 mii de lei (echivalentul a 19,45 milioane de euro) din contul împrumutului acordat de Banca Europeană de Investiții în cadrul Proiectului de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare;	392 910,20	19 451,00
2023	Legea nr. 359 din 22.12.2022 bugetului de stat pentru anul 2023	Art. 6. – (1) Se alocă mijloace financiare pentru: a) majorarea capitalului social al Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” – în sumă de până la 363 158,3 mii de lei (echivalentul a 16,96 milioane de euro) din contul împrumutului acordat de Banca Europeană de Investiții în cadrul Proiectului de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare;	363 158,30	16 962,10
TOTAL:			1607058,9	77 797,07

Sursă: Formularul general de notificare a ajutorului de stat

- 16.** Potrivit informațiilor prezentate de Agenția Proprietății Publice, implementarea proiectului de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare de către Î.S.”CFM”, se realizează în mai multe etape și din mai multe surse de finanțare, după cum urmează în tabelul 2.

Tabelul 2

Componenta	Sursa	Planificat 2015, euro	Ajustat 2021, euro	Contract semnat	%	Executat (debursat), euro	Grad realizare
EMIS (sistemul informațional de management al energiei)		500000	500 000	500 000	100%	0	0,00%
	BERD	250000	250 000	250 000	50%	0	0,00%
	Grant -EMIS/	250000	250 000	250 000	50%	0	0,00%

	BERD						
Studiul de Fezabilitate	BERD	250000	250 000	248 400	100%	248 400	100,00%
Achiziționarea locomotive		45000000	45 000 000	44 584 806	100%	44 584 805	100,00%
	BERD	20000000	20 000 000	19 792 403	44%	19 792 403	100,00%
	BEI	20000000	20 000 000	19 792 403	44%	19 792 403	100,00%
	NIF	5000000	5 000 000	5 000 000	12%	5 000 000	100,00%
Tranșa 1		50250000	50 250 000	45 333 205		44 833 205	98,90%
Proiectare si supraveghere		2500000	2 500 000	2 088 022	100%	51 545	2,47%
	BERD	1250000	1 250 000	1 044 011	50%	51 545,25	4,94%
	BEI	1250000	1 250 000	1 044 011	50%	0	0,00%
Reabilitarea infrastructurii feroviare		55000000	106 500 000	113 080 614	100%	13 500 971	11,94%
	BERD	26250000	54 250 000	54 250 300	48%	7 846 940	14,46%
	BEI	28750000	52 250 000	52 250 314	46%	5 654 031	10,82%
	Î.S."CFM"			6 580 000	6%	0	0,00%
Tranșa 2		57500000	109 000 000	115 168 022		13 500 971	11,72%
Pregatiri tender si implementare (asistenta UIP) - IRD Eng.	Grant BERD	250 000	250 000	307 500	22%	157 500	51,22%
Suport restructurare - Egis International and Avistum Limited	Grant BERD	650 000	650 000	505 457	37%	428 155	84,71%
Gestionarea eficientei energetice - Louis Berger	Grant BERD	220 000	220 000	199 820	15%	199 820	100,00%
Suport si consol. Capacitații, gestiunea EHS - D'Appolonia	Grant BERD	70 000	70 000	72 600	5%	72 600	100,00%
Planificarea rationalizarii fortei de munca - Ergon	Grant BERD	70 000	70 000	65 000	5%	65 000	100,00%
Suport de guvernanta corporativa - KPMG	Grant BERD	250 000	250 000	220 000	16%	220 000	100,00%
Componentele finantarii pentru AT	Grant BERD	1 510 000	1 510 000	1 370 377	100%	1 143 075	82,00%
Σ		109 260 000	160 760 000	166 371 205		59 477 252	35,75%

Sursă: Formularul general de notificare a ajutorului de stat

17. Astfel, din contul surselor financiare prevăzute în baza Acordului de împrumut dintre Republica Moldova si BERD, Contractului de finanțare dintre Republica Moldova și BEI, Acordului de Grant prin intermediul “Facilitatea de Investiții pentru Vecinătate”, au fost achitate integral tranșele pentru achiziționarea locomotivelor și dotarea tehnică a unui depou de locomotive din or. Basarabeasca, reabilitarea parțială a infrastructurii feroviare și supraveghere a lucrărilor de reabilitare a infrastructurii feroviare care sunt preconizate să fie finalizate în anul 2025.

18. Conform prevederilor Contactului de finanțare dintre Republica Moldova și BEI privind infrastructura feroviară și parcul de material rulant, responsabilitatea pentru implementarea proiectului este pusă în sarcina Î.S. „CFM”, în calitate de promotor și a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în calitate de împrumutat. Totodată, potrivit pct.5 din Contractul enunțat, Unitatea de Implementare a Proiectului va implementa Proiectul sub supravegherea Împrumutatului care trebuie să se asigure că Promotorul urmărește implementarea proiectului cu diligență și eficiența cuvenită, și respectă obligațiile relevante ale proiectului stabilite de contract.
19. Agenția Proprietății Publice, în calitatea sa de fondator, va asigura monitorizarea măsurilor acordate.
20. În rezultat, prin integrarea unor politici sectoriale și planificare integrată pentru Republica Moldova, cu un proces de modernizare a sectorului feroviar, conform bunelor practici ale Uniunii Europene, prin modernizarea infrastructurii căii ferate pe tronsonul Bender-Giurgiulești și achiziționarea locomotivelor, serviciile prestate de către întreprindere ar urma să crească, ceea ce va duce la o creștere a impactului asupra bunăstării consumatorilor.

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

21. 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.
22. 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:
 - a) este acordată de furnizor din resurse de stat sau din resursele unităților administrativ-teritoriale sub orice formă;
 - b) conferă beneficiarului un avantaj economic care nu ar fi fost obținut în condiții normale de piață;
 - c) este acordată în mod selectiv;
 - d) denaturează sau riscă să denatureze concurența.
23. În continuare măsurile de sprijin vor fi examinate prin prisma celor 4 condiții stipulate mai sus.
 - a) este acordată de furnizor din resurse de stat sau din resursele unităților administrativ - teritoriale**
24. 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.

25. Totodată, potrivit pct. 44 din Comunicarea Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (C/2016/2946), o măsură nu este imputabilă unui stat membru în cazul în care statul membru are obligația de a o pune în aplicare în temeiul dreptului Uniunii, fără nicio putere discreționară.
26. Măsura de sprijin examinată ce constă în acordarea alocațiilor bugetare, rezultate din contul împrumuturilor acordate de către Banca Europeană de Investiții și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, în cadrul proiectului de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare Republicii Moldova, reprezintă un transfer pozitiv de fonduri de la bugetul de stat, valoarea cărora se adoptă, anual, prin Legea bugetului de stat pentru anul corespunzător.
27. Astfel, acordarea alocațiilor bugetare anuale Î.S. „CFM” de către furnizor pentru implementarea proiectului de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare, indică asupra întrunirii criteriului privind implicarea resurselor statului.

b) conferă beneficiarului un avantaj economic care nu ar fi fost obținut în condiții normale de piață

28. 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. Noțiunea de avantaj include toate situațiile în care întreprinderile sunt scutite de costurile inerente activităților economice. 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.
29. Conform prevederilor prevăzute în acordul de sub-finanțare încheiat între Ministerul Finanțelor, Ministerul Economiei și Infrastructurii, Agenția Proprietății Publice și Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, autoritatea publică centrală se obligă să acorde sprijin financiar anual Î.S. „CFM” pentru realizarea proiectului de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare.
30. Așadar, prin acordarea măsurii de sprijin, întreprinderea își micșorează costurile inerente activității economice, iar situația financiară a acesteia va fi îmbunătățită ca rezultat al intervenției statului, în condițiile în care piața nu oferă asemenea avantaje, astfel fiind întrunită condiția obținerii unui avantaj economic care nu ar fi fost posibil de obținut în condiții normale de piață.

c) este acordată în mod selectiv

31. Pentru a se încadra în domeniul de aplicare a legislației cu privire la ajutorul de stat, o măsură de stat trebuie să favorizeze „anumite întreprinderi sau producția anumitor bunuri”. Nu toate măsurile care favorizează întreprinderile 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. Luând în considerare că, măsura de sprijin se acordă doar unei anumite întreprinderi, Î.S. „CFM”, se consideră îndeplinirea criteriului selectivității.

d) să denatureze sau riscă să denatureze concurența

33. Potrivit pct. 44 din Comunicarea Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (C/2016/2946) (în continuare- Comunicarea Comisiei), se consideră că o măsură acordată 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 aceasta concurează.
34. În Republica Moldova nu există o concurență reală în sectorul de transport pe cale ferată. Activitatea transportului feroviar, ce constă în transportarea călătorilor, mărfurilor, bagajelor și mesageriilor, precum și gestionarea sistemului de transport pe șine, este realizată de către un singur operator desemnat de către stat.
35. Codul transportului feroviar nr.309/2003, cu modificările și completările ulterioare, specifică că *transportul feroviar constituie o componentă a sistemului unitar de transport al țării și în interacțiunea lui cu alte tipuri de transport, este destinat să asigure la timp și calitativ, în traficul feroviar intern și internațional, necesitățile populației în transport și alte servicii, activitatea tuturor ramurilor economiei și securitatea națională a statului, iar calea ferată reprezintă o structură publică de interes statal.*
36. Concomitent, potrivit Anexei nr.3 la Hotărîrea Guvernului nr. 582 din 17 august 1995 cu privire la reglementarea monopolurilor, urmează anumite clarificări specifice infrastructurii, și anume: căile ferate, stațiile și punctele de tiraj pentru prelucrarea tehnologică și trecerea garniturilor de tren (materialul rulant), gările feroviare sunt monopoluri naturale ale statului, reglementate prin intermediul Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (succesor de drepturi al Ministerului Transporturilor și Comunicațiilor).
37. Astfel, reabilitarea infrastructurii - tronsonul de cale ferată Bender-Căușeni-Basarabeasca-Etulia-Giurgiulești, reprezintă o sarcină a statului, în procesul de implementare a proiectului de interconectare a celui mai aglomerat tronson de cale ferată din țară care asigură tranzitul de mărfuri din România și Ucraina.
38. În altă ordine de idei, potrivit Comunicării Comisiei, finanțarea publică a infrastructurii a fost în mod tradițional considerată ca neintrând sub incidența normelor privind ajutoarele de stat, întrucât construirea acestora sunt considerate drept măsuri generale de politică publică și nu activități cu caracter economic.
39. În afară de cele menționate, Comunicarea Comisiei definește existența unui monopol legal în cazul în care un anumit serviciu este rezervat prin lege sau prin măsuri de reglementare pentru un furnizor exclusiv, cu o interdicție clară pentru orice alt

operator de a furniza acel serviciu (nici măcar pentru a satisface o posibilă cerere reziduală de la anumite grupuri de clienți).

40. Normele Codului transportului feroviar nr.309/2003 prevăd că unica întreprindere de transport feroviar în Republica Moldova este Î.S. "CFM", care administrează activitatea de producție și financiară a subdiviziunilor structurale autonome ce practică transportul pe cale ferată, precum și coordonează lucrul altor întreprinderi, organizații și instituții de transport feroviar care asigură funcționarea acesteia.
41. Potrivit art.4 alin.(4) din Codul enunțat, transportul pe cale ferată constituie monopol natural, ceea ce impune condiții speciale de dezvoltare și funcționare a transportului feroviar.
42. În plus, normele Comunicării Comisiei, în cazul în care exploatarea infrastructurii face obiectul unui monopol legal și în cazul în care este exclusă concurența pe piață pentru exploatarea infrastructurii, un avantaj acordat operatorului infrastructurii de către stat nu poate denatura concurența și, prin urmare, nu constituie ajutor de stat.
43. Respectiv, măsura de sprijin notificată de către Agenția Proprietății Publice, destinată reabilitării tronsonului de cale ferată Bender-Căușeni-Basarabeasca-Etulia-Giurgiulești și achiziționării materialului rulant de către Î.S."CFM", în cadrul Proiectului de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare *nu denaturează concurența*.
44. În situația în care nu este îndeplinită una din condițiile prevăzute la art.3 din Legea cu privire la ajutorul de stat, este exclusă posibilitatea existenței ajutorului de stat.
45. Prin urmare, măsura de sprijin notificată de către Agenția Proprietății Publice ce constă în acordarea unor alocații bugetare anuale Î.S."CFM" în vederea realizării Proiectului de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare, *nu constituie ajutor de stat*.

VI. EXPERIENȚA UNIUNII EUROPENE

46. 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 feroviar, inclusiv prin investiții în infrastructura de transport din Republica Moldova, care vizează reabilitarea și extinderea unor legături feroviare de importanță internațională ce traversează teritoriul Republicii Moldova, precum și actualizarea și modernizarea conexiunilor feroviare cu țările învecinate, utilizate pentru traficul internațional și pentru tranzit.
47. Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și 1107/70 ale Consiliului, prevede că statele membre pot continua să acorde ajutoare pentru sectorul transporturilor în temeiul articolului 73 din tratat, care satisfac nevoile de coordonare a transporturilor sau care reprezintă rambursarea pentru îndeplinirea

anumitor obligații inerente conceptului de serviciu public și compensarea serviciului public pentru exploatarea serviciilor publice de transport de călători sau pentru respectarea obligațiilor tarifare instituite prin norme generale.

48. Comisia Europeană a examinat în anul 1996, notificarea depusă de autoritățile engleze (cazul N. 234/96), cu privire la ajutorul individual sub formă de subvenție în valoare de 1 741,0 milioane lire sterline (echivalentul a 2 072,6 milioane Euro) întreprinderii London & Continental Railways pentru construirea unei importante linii ferate de mare viteză care leagă Londra cu Tunelul Canalului. În urma examinării notificării s-a constatat că măsura de sprijin notificată nu constituie ajutor de stat.
49. Comisia Europeană a examinat în anul 2011, notificarea depusă de autoritățile grecești (cazul SA. 32543), cu privire la ajutorul individual acordat S.A. “OSE” sub formă de anularea datoriilor, granturi anuale și transfer de angajați întreprinderii care deține monopolul natural în transportul feroviar și gestionarea infrastructurii feroviare, (compania angajată în prestarea serviciilor de transport feroviar marfar și de călători a întâmpinat dificultăți financiare ca urmare a transpunerii în legislația națională greacă a primului pachet feroviar al UE2, care impunea separarea operațiunilor de gestionare a infrastructurii și de transport). În urma examinării notificării s-a constatat că măsura de sprijin notificată nu constituie ajutor de stat.

Reieșind din constatările expuse supra, în temeiul art. 41 din Legea concurenței nr. 183 din 11.07.2012 și art. 10 alin. (2) lit. a) din Legea nr. 139 din 15.06.2012 cu privire la ajutorul de stat, Plenul Consiliului Concurenței

DECIDE:

1. Măsura de sprijin notificată de către Agenția Proprietății Publice privind acordarea unor alocații bugetare Î.S.”CFM”, în scopul implementării proiectului de achiziție a locomotivelor și de restructurare a infrastructurii feroviare, nu constituie ajutor de stat în sensul art. 3 din Legea nr. 139 din 15.06.2012 cu privire la ajutorul de stat.
2. Decizia intră în vigoare la data adoptării și va fi adusă la cunoștința Agenției Proprietății Publice.
3. Partea dispozitivă a prezentei decizii va fi publicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

Alexei GHERȚESCU
Președinte