



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 10.10.2024

nr. EMAS-34

Plenul Consiliului Concurenței,
acționând în temeiul art.41 alin.(1) lit.p) din Legea concurenței nr. 183 din 11.07.2012, art.10 alin.(2) lit.b) din Legea nr. 139 din 15.06.2012 cu privire la ajutorul de stat, Hotărârii Parlamentului nr.33 din 17.02.2022 privind numirea în funcție a unui membru și președinte al Plenului Consiliului Concurenței, Hotărârii Parlamentului nr.380 din 07.12.2023 privind numirea în funcție de vicepreședinte al Plenului Consiliului Concurenței, Hotărârii Parlamentului nr.210 din 31.07.2024 privind numirea în funcție de vicepreședinte al Plenului Consiliului Concurenței, Hotărârii Parlamentului nr.381 din 07.12.2023 privind numirea în funcția de membru al Plenului Consiliului Concurenței, Hotărârii Parlamentului nr.211 din 31.07.2024 privind numirea în funcția de membru 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 a 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. 00923 din data de 26.06.2024, 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 la data de 26.06.2024 măsurile de sprijin acordate Î.M. “PUA”, sub formă de alocații bugetare pentru majorarea capitalului statutar al întreprinderii, scutire de la taxa pentru transportarea călătorilor, scutire de la plata taxei pe valoare adăugată și a taxei vamale și scutire de la plata pentru locațiunea mijloacelor fixe date în gestiune economică, în scopul prestării serviciilor publice de transport de călători în municipiul Chișinău.

2. Notificarea a devenit efectivă la data de 12.08.2024.
3. Comunicatul privind examinarea notificării a fost plasat pe pagina web oficială a Consiliului Concurenței la data de 12.08.2024, 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.
- Codul fiscal al Republicii Moldova nr. 1163 din 24.04.1997.
- Codul transporturilor rutiere nr.150 din 17.07.2014
- 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 21.10.2014 „Cu privire la aprobarea Strategiei de transport a municipiului Chișinău pentru anii 2014-2025”.
- 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. 8/1 din 07.07.2022 „Cu privire la modificarea și completarea deciziei nr. 6/1 din 13.06.2022”.
- Dispoziția Primarului General al municipiului Chișinău nr.505-d din 31.10.2022 ”Cu privire la aprobarea Programului de transport rutier al municipiului Chișinău” .
- Dispoziția Primarului General al municipiului Chișinău nr.663-d din 29.12.2023 ”Cu privire la aplicarea bugetului municipal Chișinău provizoriu pe anul 2024”.
- Decizia CMC nr. 4/23 din 05.05.2023 ”Cu privire la majorarea capitalului social al Î.M. ”Parcul Urban de Autobuze” în scopul achiziționării autobuzelor cu parcurs”.
- Decizia CMC nr.21/10 din 14.12.2022 „Cu privire la aprobarea și punerea în aplicare a taxelor locale pentru anul 2023”.

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. 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.
7. 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”.
8. 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.
9. În conformitate cu datele prezentate de către furnizor, întreprinderea deservește, anual, în mediu peste 44 milioane de călători, având în gestiune 32 de rute, dintre care 6 rute (18,75%) în trafic urban și 26 de rute (sau 81,25%) în trafic suburban.
10. 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 6,5 ani și un parcurs mediu de 352,4 mii km, 215 sunt implicate în procesul de transportare a călătorilor în raza municipiului Chișinău și 14 autobuze se află în conservăție, 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 enunțate.

IV. DESCRIEREA MĂSURII DE SPRIJIN NOTIFICATE

11. 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, după cum urmează.
 - Alocații bugetare pentru majorarea capitalului statutar al întreprinderii pentru achiziționarea a 10 autobuze cu parcurs de model „Solaris” în valoare de 23 000,0 mii

lei, acordată în temeiul *Deciziei CMC nr. 4/23 din 05.05.2023 "Cu privire la majorarea capitalului social al Î.M. "Parcul Urban de Autobuze", în scopul achiziționării autobuzelor cu parcurs. Procurarea autobuzelor noi și punerea lor în circulație pe rutele municipiului permit prestarea serviciilor de transport mai calitative și duc la majorarea fluxului de pasageri cu preferința la transport public.*

➤ Scutire de la plata taxei pentru transportarea călătorilor Î.M. „PUA”, ce constă în scutire de la plata taxelor locale privind transportarea călătorilor, în valoare de 1 396,5 mii lei acordată în temeiul următoarelor norme:

- *art. 288-298 din Codul fiscal nr. 1163-XIII din 24.04.1997 (în continuare - Codul Fiscal), 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".*

➤ Scutire de la plata taxei pe valoare adăugată și a taxei vamale Î.M. „PUA”, ce constă în scutire de la plata taxei pe valoare adăugată (în continuare-TVA) în valoare de 4 919,6 mii lei și scutire de la plata taxei vamale în valoare de 2 229,0 mii lei la importul a 10 autobuze, în temeiul următoarelor acte:

- *art.103 alin (1) pct.29 din Codul fiscal, pct.7 al anexei la Legea nr.172 din 25.07.2014 privind aprobarea Nomenclurii combinate a mărfurilor, art. 28 lit. q²) al Legii nr.1380/1997 cu privire la tariful vamal, art.277²⁵ alin.6) al Codului vamal nr.95 din 24.08.2021.*

Trebuie reținut că măsura prevăzută la art. 103 alin. (1) pct. 29 din Codul Fiscal, la nivel general, se aplică tuturor întreprinderilor care introduc în capitalul statutar (social) mijloace fixe utilizate direct în fabricarea produselor, prestarea serviciilor și/sau executarea lucrărilor și ar putea fi analizată din perspectiva unei scheme de ajutor de stat. Totodată, măsura a fost notificată ca măsură individuală în contextul prestării serviciilor de interes economic general de către Î.M. „PUA” și, prin urmare, va fi examinată conform notificării depuse.

➤ Scutire de la plata pentru locațiunea mijloacelor fixe date în gestiune economică, ce cuprind: clădiri administrative și de producere, parcul rulant, teritoriul adiacent, ateliere, precum și alte bunuri, prevăzute în *anexa nr.11 la Contractul privind prestarea serviciilor de transport public încheiat între Primăria municipiului Chișinău și Î.M. "PUA", aprobat prin Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 3/29 din 19.11.2015*, necesare utilizării de către întreprindere pentru prestarea serviciului de interes economic general. Valoarea măsurii date constituie 4 997,1 mii lei.

Trebuie menționat că actele prezentate de partea notificatoare nu stabilesc în mod expres dacă mijloacele fixe sunt transmise în gestiune economică cu titlu gratuit sau

oneros. Totodată, circumstanțele de fapt legate de gestiunea acestor mijloace fixe atestă, de facto, scutirea de la plata locațiunii acordată Î.M. „PUA”.

În acest caz, este important de reținut că Consiliul Concurenței nu efectuează verificarea actelor juridice referitoare la acordarea unor măsuri de sprijin din perspectiva respectării normelor privind gestionarea bunurilor proprietate publică de către autoritățile publice locale. Această sarcină revine oficiilor teritoriale ale Cancelariei de Stat, conform art. 68 din Legea privind administrația publică locală nr. 436/2006. Consiliul Concurenței aplică, în limitele competențelor sale, prevederile Legii nr. 139/2012 privind ajutorul de stat, exclusiv pentru menținerea unui mediu concurențial normal (a se vedea art. 1 alin. (1) din Legea nr. 139/2012). Astfel, evaluarea efectuată de Consiliul Concurenței se limitează la aprecierea impactului măsurilor de sprijin asupra mediului concurențial. Mai mult, evaluarea măsurilor de sprijin în cadrul procedurilor de notificare, în mod obișnuit, se desfășoară la nivel de intenție, ceea ce înseamnă că forma și modalitatea de adoptare a actului juridic prin care se acordă măsura respectivă sunt mai puțin relevante pentru examinarea notificării, fiind evaluată în principal esența măsurii și impactul acesteia.

12. 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, 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

13. 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.
14. 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.
15. Din analiza fiecărei măsuri de sprijin notificate prin prisma celor 4 condiții menționate supra se constată următoarele.

1) Alocății bugetare pentru majorarea capitalului statutar al Î.M. „PUA”

a) este acordată din resurse de stat sau din resursele unităților administrativ – teritoriale sub orice formă

16. 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*
17. 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.
18. Având în vedere că, CMC are putere discreționară pentru a adopta sau a stabili caracteristicile concrete de acordare a măsurii de sprijin atunci când acționează direct oferind alocații bugetare pentru majorarea capitalului statutar, se constată îndeplinirea condiției ce ține de imputabilitatea statului.
- ✓ *Transferul de resurse de stat*
19. 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.
20. Un transfer de resurse de stat are loc atunci când, într-un anumit caz, autoritățile publice nu percep valoarea normală în cadrul sistemului lor general pentru permiterea accesului la domeniul public sau la resursele naturale ori pentru acordarea anumitor drepturi speciale sau exclusive.
21. Prin acordarea măsurii de sprijin Î.M. ”PUA” de către CMC sub formă de alocații bugetare pentru majorarea capitalului statutar al întreprinderii, are loc transfer direct de resurse de stat.

22. Luând în considerare că cele două condiții sus menționate sunt îndeplinite cumulativ, se constată că această măsură *este acordată din resursele unității administrativ - teritoriale.*
- b) conferă beneficiarului un avantaj economic care nu ar fi fost obținut în condiții normale de piață**
23. 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.
24. Legea serviciilor publice de gospodărie comunală nr.1402-XV din 24.10.2002, cu modificările și completările ulterioare, definește serviciile publice de gospodărie comunală, ca fiind servicii scoase din subordinea autorităților publice și constituite ca structuri autonome gestionare, fiindu-le atribuite patrimoniu propriu în unitatea administrativ-teritorială respectivă. Serviciul de transport public de călători face parte din serviciile publice de gospodărie comunală.
25. Serviciile de utilități publice (serviciile publice de gospodărie comunală), fac parte din sfera serviciilor de interes economic general (SIEG), *"valori comune" ale Uniunii Europene (în conformitate cu art.14 din Tratatul privind funcționarea UE și cu Protocolul nr.26 anexat acestuia), cu rol important "în promovarea coeziunii sociale și teritoriale a Uniunii" și pentru competitivitatea economică europeană.*
26. Î.M. „PUA” beneficiază de alocații bugetare pentru majorarea capitalului statutar pentru achiziția autobuzelor cu parcurs în temeiul Deciziei CMC nr.4/23 din 05.05.2023 “Cu privire la majorarea capitalului social al Î.M. “Parcul Urban de Autobuze” în scopul achiziționării autobuzelor cu parcurs.
27. Astfel, CMC prin acordarea măsurii date, *conferă un avantaj economic Î.M. „PUA”, care nu ar fi fost obținut în condiții normale de piață.*
- c) este acordată în mod selectiv**
28. 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.*
29. 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.
30. Întrucât, serviciul de transport public în mun. Chișinău a fost delegat direct Î.M. „PUA” și doar ei i-a fost acordată măsura de sprijin sub formă de alocații bugetare

pentru majorarea capitalului statutar de către autoritatea publică locală, *condiția selectivității se consideră întrunită*.

d) denaturează sau riscă să denatureze concurența

31. 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.
32. În conformitate cu 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, iar, prin Decizia CMC nr.4/23 din 05.05.2023 “Cu privire la majorarea capitalului social al Î.M. “Parcul Urban de Autobuze”, i-a acordat 23 000,0 mii lei în vederea achiziționării autobuzelor cu parcurs.
33. În pofida faptului că, întreprinderea prestează servicii publice de transport cu autobuzul în mun. Chișinău, această piață este deschisă concurenței și nu exclude posibilitatea delegării serviciului dat altei întreprinderi.
34. 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.
35. În jurisprudența europeană, se consideră în general că există o denaturare a concurenței atunci când statul acordă un avantaj financiar unei întreprinderi într-un sector liberalizat în care există sau ar putea exista concurență¹.
36. Astfel, se constată că măsura de sprijin acordată Î.M. „PUA” *riscă să distorsioneze concurența*.

2) Scutire de la plata pentru locațiunea mijloacelor fixe date în gestiune economică

a) este acordată din resurse de stat sau din resursele unităților administrativ – teritoriale sub orice formă

✓ *Imputabilitatea statului*

37. Având în vedere că, CMC are putere discreționară pentru a adopta sau a stabili caracteristicile concrete de acordare a măsurii de sprijin atunci când acționează direct oferind scutire de la plata pentru locațiunea mijloacelor fixe date în gestiune economică în temeiul Deciziei Consiliului municipal Chișinău nr. 3/29 din 19.11.2015, se constată îndeplinirea condiției ce ține de imputabilitatea statului.

✓ *Transferul de resurse de stat*

38. Prin acordarea măsurii de sprijin Î.M. ”PUA” de către CMC sub formă de scutire de la plata pentru locațiunea mijloacelor fixe date în gestiune economică, autoritatea

¹ [Hotărârea Tribunalului din 15 iunie 2000, Alzetta, cauzele conexate T-298/97, T-312/97 etc.](#), ECLI:EU:T:2000:151, punctele 141-147 și [Hotărârea Curții de Justiție din 24 iulie 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415](#).

publică locală renunță la venituri care urmau a fi încasate în bugetul local, prin urmare, se constată că prin măsura dată, are loc transferul indirect de resurse de stat.

39. Luând în considerare că cele două condiții sus menționate sunt îndeplinite cumulativ, se constată că această măsură *este acordată din resursele unității administrativ - teritoriale*.

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

40. Subiecții dreptului de proprietate publică a unităților administrativ-teritoriale pot investi persoane juridice și persoane fizice cu dreptul de folosință a obiectelor proprietate publică a unităților administrativ-teritoriale.²
41. Întreprinderea municipală este persoană juridică care desfășoară activitate de întreprinzător în baza bunurilor proprietate de stat transmise ei în administrare și/sau ca aport în capitalul social și în baza proprietății obținute de aceasta în rezultatul activității economico-financiare.³
42. Î.M. „PUA” a beneficiat/va beneficia de scutire de la plata pentru locațiunea mijloacelor fixe date în gestiune economică în temeiul anexei nr.11 la Contractul privind prestarea serviciilor de transport public încheiat între Primăria municipiului Chișinău și Î.M. ”PUA”, aprobată prin Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 3/29 din 19.11.2015, în scopul prestării serviciului de interes economic general.
43. Astfel, CMC prin acordarea măsurii date, *conferă un avantaj economic Î.M. „PUA”, care nu ar fi fost obținut în condiții normale de piață*.

c) este acordată în mod selectiv

44. Întrucât, serviciul de transport public în mun. Chișinău a fost delegat direct Î.M. „PUA” și doar ei i-a fost acordată măsura de sprijin sub formă de scutire de la plata pentru locațiunea mijloacelor fixe date în gestiune economică de către autoritatea publică locală, *condiția selectivității se consideră întrunită*.

d) denaturează sau riscă să denatureze concurența

45. În conformitate cu 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, iar, prin pct.3.1 din decizia enunțată, i-a transmis activele municipale cu dreptul de gestiune economică în vederea prestării serviciului public de transport de călători.
46. În pofida faptului că, întreprinderea prestează servicii publice de transport cu autobuzul în mun. Chișinău, această piață este deschisă concurenței și nu exclude posibilitatea delegării serviciului dat altei întreprinderi.
47. 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.

² Art. 4 din Legea cu privire la proprietatea publică a unităților administrativ – teritoriale nr 523-XIV din 16.07.1999

³ Pct. 6 din anexa nr.1 din Hotărârea Guvernului nr. 484 din 18.10.2019 pentru aprobarea unor acte normative privind punerea în aplicare a Legii nr.246/2017 cu privire la întreprinderea de stat și întreprinderea municipală

48. Astfel, se constată că măsura de sprijin acordată Î.M. „PUA” *riscă să distorsioneze concurența.*

3) Scutire de la plata taxelor locale privind transportarea călătorilor pe teritoriul municipiului Chișinău

a) *este acordată din resurse de stat sau din resursele unităților administrativ – teritoriale sub orice formă*

✓ *Imputabilitatea statului*

49. Având în vedere că, CMC are putere discreționară pentru a adopta sau a stabili caracteristicile concrete de acordare a măsurii de sprijin atunci când acționează direct oferind scutire de la plata taxelor locale privind transportarea călătorilor pe teritoriul municipiului Chișinău în temeiul pct.2 din nota anexei nr.2 la Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 21/10 din 14.12.2022 “Cu privire la aprobarea și punerea în aplicare a taxelor locale pentru anul 2023”, se constată îndeplinirea condiției ce ține de imputabilitatea statului.

✓ *Transferul de resurse de stat*

50. Prin acordarea măsurii de sprijin Î.M. ”PUA” de către CMC sub formă de scutire de la plata taxelor locale pentru fiecare unitate de transport aflată la balanța întreprinderii, autoritatea publică locală renunță la venituri care urmau a fi încasate în bugetul local, prin urmare, se constată că prin măsura dată, are loc transferul indirect de resurse de stat.

51. Luând în considerare că cele două condiții sus menționate sunt îndeplinite cumulativ, se constată că această măsură *este acordată din resursele unității administrativ - teritoriale.*

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

52. Î.M. „PUA” a beneficiat/va beneficia de scutire lunară de la plata taxelor locale pentru prestarea servicii de transport auto de călători pe teritoriul municipiului Chișinău în temeiul Codului fiscal și a deciziilor municipale.

53. Astfel, CMC prin acordarea măsurii date, *conferă un avantaj economic Î.M. „PUA”, care nu ar fi fost obținut în condiții normale de piață.*

c) este acordată în mod selectiv

54. În cazul evaluării selectivității materiale pentru măsurile de reducere a obligațiilor normale ale întreprinderilor se efectuează prin intermediul unei analize în trei etape: *Identificarea sistemului de referință; Derogarea de la sistemul de referință; Stabilirea dacă derogarea este justificată de natura sau economia generală a sistemului.*

• Identificarea sistemului de referință

55. Sistemul de referință este compus dintr-un set coerent de norme care se aplică în general, pe baza unor criterii obiective tuturor întreprinderilor care intră sub incidența domeniului său de aplicare, astfel cum este definit prin obiectivul acestuia. De regulă, normele respective definesc nu numai domeniul de aplicare a sistemului, ci și

condițiile în care se aplică sistemul, drepturile și obligațiile întreprinderilor care fac obiectul acestuia și aspectele tehnice legate de funcționarea sistemului.

56. În cazul taxelor speciale (de sine stătătoare), cum ar fi taxele pentru anumite activități (în speța dată este scutire de la plata taxei locale pentru transportarea călătorilor), care nu fac parte dintr-un sistem de impozitare mai vast, sistemul de referință este în principiu, taxa în sine.

• Derogarea de la sistemul de referință

57. O anumită măsură constituie o derogare de la sistemul de referință, respectiv dacă face distincție între operatorii economici care, având în vedere obiectivele inerente sistemului, se află în situație de fapt și de drept comparabilă (ținând cont de obiectivul intrinsec al sistemului de referință). În cazul în care o măsură favorizează anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri care se află într-o situație de fapt și de drept comparabilă, măsura este selectivă *prima facie*.
58. Conform art. 290 al Codului fiscal, taxa pentru prestarea serviciilor de transport auto de călători pe teritoriul municipiilor, orașelor și satelor (comunelor) – se percepe de la persoanele juridice sau fizice, înregistrate în calitate de întreprinzător, care prestează servicii de transport auto de călători pe teritoriul municipiilor, orașelor și satelor (comunelor).
59. Drept bază de calcul a autorității publice locale este luat numărul unităților de transport al întreprinderii municipale și coeficientul de emiterie la linie a acestora, precum și cota medie a taxei locale.

Calcululele sunt efectuate în baza următoarei formule:

$$\text{Suma scutirilor 20XX} = \text{Nr. autobuzelor în exploatare 20XX} * \text{coeficientul de emiterie 20XX} * \\ \text{Cota medie a taxei pentru prestarea serviciului de transport} * 12 \text{ luni}$$

60. Prin Decizia CMC nr.21/10 din 14.12.2022, autoritatea publică locală, stabilește cotele lunare a taxei locale pentru prestarea serviciilor de transport auto de călători pe teritoriul municipiului Chișinău, în dependență de traseul rutei pentru fiecare mijloc de transport, care variază între 325 și 700 lei/per mijloc de transport, iar prin pct.2 din notă la anexa nr.2 la decizia enunțată scutește întreprinderile municipale de la plata acestor taxe. Prin urmare, măsura de sprijin este selectivă *prima facie*.

• Derogarea este justificată de natura sau economia generală a sistemului

61. O măsură care constituie o derogare de la sistemul de referință (selectivitate *prima facie*) este neselectivă dacă aceasta se justifică prin natura sau economia generală a sistemului respectiv. Acest lucru este valabil în cazul în care o măsură decurge în mod direct din principiile de bază sau directe intrinseci ale sistemului de referință sau rezultă din mecanismele inerente necesare pentru funcționarea și eficiența sistemului. În schimb, obiectivele de politică – cum ar fi obiectivele politicii de mediu sau ale politicii industriale nu pot fi invocate pentru a justifica tratamentul diferențiat al întreprinderilor.
62. Conform datelor prezentate de CMC, măsura de sprijin notificată reprezintă un instrument de susținere a întreprinderilor municipale la realizarea 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 dezvoltarea transportului public din mun. Chișinău până în anul 2025, iar acordarea scutirii de la plata taxei locale pentru prestarea serviciilor de transport auto de călători pe rutele municipale, contravine principiului echității fiscale, prevăzut în art. 6 alin. (8) lit. c) al Codului fiscal.

63. Respectiv, se constată că derogarea de la sistemul general de referință nu este justificată prin natura sau economia generală a sistemului.
64. Întrucât, serviciul de transport public în mun. Chișinău a fost delegat direct Î.M. „PUA” și doar ei i-a fost acordată măsura de sprijin sub formă de scutire de la plata taxei locale pentru prestarea serviciilor de transport auto de călători de către autoritatea publică locală, *condiția selectivității se consideră întrunită.*

d) denaturează sau riscă să denatureze concurența

65. În conformitate cu 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, iar, prin pct.2 din nota de la anexa nr.2 la decizia CMC nr.21/10 din 14.12.2022, a scutit întreprinderea de la plata taxei locale, pentru dreptul de a presta servicii publice de transport de călători în municipiu.
66. 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.
67. Astfel, se constată că măsura de sprijin acordată Î.M. „PUA” de către CMC, *riscă să distorsioneze concurența.*

4) Scutire de la plata taxei pe valoare adăugată și a taxei vamale

a) este acordată din resurse de stat sau din resursele unităților administrativ – teritoriale sub orice formă

✓ Imputabilitatea statului

68. Având în vedere că, Ministerul Finanțelor elaborează actele normative privind aprobarea măsurilor de politică fiscală și vamală, iar, Serviciul Vamal pune în aplicare normele date la importul unor bunuri sau servicii de către persoanele juridice sau fizice, remarcăm că autoritatea publică centrală are putere discreționară pentru a adopta sau a stabili caracteristicile concrete de acordare a măsurii de sprijin atunci când acționează direct oferind scutire de la plata TVA și a taxelor vamale, în temeiul art. 103, alin.(1), pct.29 al Codului fiscal, art. 28 lit. q²) al Legii nr.1380/1997 cu privire la tariful vamal, art.277²⁵ alin.6) al Codului vamal nr.95 din 24.08.2021, precum și în conformitate cu pct.7 al anexei la Legea nr. 172 din 25.07.2014 privind aprobarea Nomenclurii combinate a mărfurilor, astfel constatăm îndeplinirea condiției ce ține de imputabilitatea statului.

✓ Transferul de resurse de stat

69. În conformitate cu prevederile art. 6 alin. (9) lit. g) din Codul fiscal, scutirea totală sau parțială de la plata impozitelor sau a taxelor reprezintă facilitate (înlesnire) fiscală, care este o formă a ajutorului de stat prevăzută în art. 6 alin. (2) al Legii nr. 139 din 15.06.2012 cu privire la ajutorul de stat.
70. Un transfer de resurse de stat are loc atunci când, într-un anumit caz, autoritățile publice nu percep valoarea normală în cadrul sistemului lor general pentru permiterea accesului la domeniul public sau la resursele naturale ori pentru acordarea anumitor drepturi speciale sau exclusive.
71. Prin acordarea măsurii de sprijin Î.M. "PUA" de către Serviciul Vamal sub formă de scutire de la plata TVA și a taxelor vamale, autoritatea publică centrală renunță la venituri care urmau a fi încasate în bugetul de stat, prin urmare, se constată că prin măsura dată, are loc transferul indirect de resurse de stat.
72. Luând în considerare că cele două condiții sus menționate sunt îndeplinite cumulativ, se constată că această măsură *este acordată din resursele unității administrativ - teritoriale.*
- b) conferă beneficiarului un avantaj economic care nu ar fi fost obținut în condiții normale de piață***
73. Î.M. „PUA” a beneficiat de scutire de la plata TVA și a taxei vamale pentru importul a 10 autobuze cu parcurs, în temeiul art. 103 alin.(1) pct.29 al Codului fiscal, art. 28 lit. q²) al Legii nr.1380/1997 cu privire la tariful vamal, art.277²⁵ alin.6) al Codului vamal nr.95 din 24.08.2021, precum și în conformitate cu pct.7 al anexei la Legea nr. 172 din 25.07.2014 privind aprobarea Nomenclaturii combinate a mărfurilor.
74. Astfel, Serviciul Vamal prin acordarea măsurii date, *i-a conferit un avantaj economic Î.M. „PUA”, care nu ar fi fost obținut în condiții normale de piață.*
- c) este acordată în mod selectiv***
75. În cazul evaluării selectivității materiale pentru măsurile de reducere a obligațiilor normale ale întreprinderilor se efectuează prin intermediul unei analize în trei etape: *Identificarea sistemului de referință; Derogarea de la sistemul de referință; Stabilirea dacă derogarea este justificată de natura sau economia generală a sistemului.*
- Identificarea sistemului de referință**
76. Sistemul de referință este compus dintr-un set coerent de norme care se aplică în general, pe baza unor criterii obiective tuturor întreprinderilor care intră sub incidența domeniului său de aplicare, astfel cum este definit prin obiectivul acestuia. De regulă, normele respective definesc nu numai domeniul de aplicare a sistemului, ci și condițiile în care se aplică sistemul, drepturile și obligațiile întreprinderilor care fac obiectul acestuia și aspectele tehnice legate de funcționarea sistemului.
77. Sistemul de referință în cazul scutirilor TVA, conform art. 96 din Codul fiscal reprezintă cota standart a TVA în mărime de 20% din valoarea impozabilă a mărfurilor și serviciilor importate și a livrărilor efectuate pe teritoriul Republicii Moldova, iar, în cazul taxelor vamale reprezintă normele generale prevăzute în Legea nr.172 din 25.07.2012 privind aprobarea Nomenclaturii combinate a mărfurilor cât și a

actelor juridice conexe. Acesta stabilește noțiunea de acciză, subiecții și obiectele impunerii, baza impozabilă, cotele, momentul impunerii și modul de calculare a accizelor.

• Derogarea de la sistemul de referință

78. O anumită măsură constituie o derogare de la sistemul de referință, respectiv dacă face distincție între operatorii economici care, având în vedere obiectivele inerente sistemului, se află în situație de fapt și de drept comparabilă (ținând cont de obiectivul intrinsec al sistemului de referință). În cazul în care o măsură favorizează anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri care se află într-o situație de fapt și de drept comparabilă, măsura este selectivă *prima facie*.
79. Conform art. 103 alin. (1) pct.29 al Codului fiscal, doar mijloacele fixe utilizate nemijlocit la fabricarea produselor, la prestarea serviciilor și/sau executarea lucrărilor, destinate includerii în capitalul statutar (social) beneficiază de scutire de plata TVA și alte taxe vamale, precum și doar anumite forme organizatorico-juridice de activități antreprenoriale, din cele prevăzute în art.13 din Legea nr.845 din 03.01.1992 cu privire la antreprenariat și întreprinderi. Prin urmare, măsura de sprijin este selectivă *prima facie*.

• Derogarea este justificată de natura sau economia generală a sistemului

80. O măsură care constituie o derogare de la sistemul de referință (selectivitate *prima facie*) este neselectivă dacă aceasta se justifică prin natura sau economia generală a sistemului respectiv. Acest lucru este valabil în cazul în care o măsură decurge în mod direct din principiile de bază sau directoare intrinseci ale sistemului de referință sau rezultă din mecanismele inerente necesare pentru funcționarea și eficiența sistemului. În schimb, obiectivele de politică – cum ar fi obiectivele politicii de mediu sau ale politicii industriale nu pot fi invocate pentru a justifica tratamentul diferențiat al întreprinderilor.
81. Conform datelor prezentate la nota informativă la proiectul de lege pentru introducerea normelor prevăzute la art. 103 alin. (1) pct.29 al Codului fiscal, măsura de sprijin notificată reprezintă un instrument de stimulare pe termen lung, iar acordarea facilităților fiscale la importul autobuzelor cu parcurs, contravine principiului echității fiscale, prevăzut de art. 6 alin. (8) lit. c) al Codului fiscal.
82. Respectiv, se constată că derogarea de la sistemul general de referință nu este justificată prin natura sau economia generală a sistemului.
83. Întrucât, în speța dată, i-au fost acordate Î.M. „PUA” scutire de la plata TVA și a taxelor vamale la importul a 10 autobuze cu parcurs, constatăm întrunirea caracterului selectivității și se consideră acordate în mod selectiv.

d) denaturează sau riscă să denatureze concurența

84. Pentru a se considera că ajutorul denaturează concurența, în mod normal, este suficient ca ajutorul să ofere beneficiarului un avantaj prin scutirea de cheltuieli pe

care, în caz contrar, acesta ar fi trebuit să le suporte în cursul operațiunilor comerciale curente⁴.

85. Având în vedere că, anterior a fost constatată întrunirea condiției cu privire la existența avantajului economic pentru Î.M. „PUA”, se constată întrunirea și ultimei condiții.
86. 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

87. 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.
88. 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.
89. 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.
90. 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

⁴ Comunicare a Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, pct. 189.

pentru costurile suportate și/sau acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public.

91. 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 și sursele de compensare a veniturilor ratate, și să aprobe tarifele pentru serviciile regulate de transport rutier contra cost de persoane în trafic municipal și/sau local.
92. 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.
93. Autoritățile publice locale, conform art. 32 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.
94. Astfel, prin Decizia CMC nr.3/29 din 19.11.2015, Primăria municipiului Chișinău i-a acordat ÎM „PUA” dreptul exclusiv de prestare a serviciilor de transport public în mun. Chișinău și s-a obligat să achite compensații pentru serviciile prestate de către întreprindere.
95. 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.
96. 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”*.
97. 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.

98. 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	2023	2024*	2025*	Valoarea totală a măsurii de sprijin, mii lei	Valoarea măsurii autorizate prin decizia ASR-51 din 15.10.21, mii lei	Valoarea măsurii de sprijin, notificate, mii lei
1	2	3	4	5	6=3+4+5	7	8= 6-7
1.	Scutire de la taxă pentru transportare a călătorilor	983,7	1 057,5	1 069,2	3 110,4	1 713,9	1 396,5
2.	Scutire de plată pentru locațiunea mijloacelor fixe date în gestiune economică	8 927,7	8 927,7	8 927,7	26 783,1	21 786,0	4 997,1
3.	Scutire de la plata taxei pe valoarea adăugată și alte taxe vamale (bugetul de stat), dintre care:	6 437,9	710,7	-	7 148,6	-	7 148,6
	-scutire TVA	4 431,0	488,6	-	4 919,6	-	4 919,6
	-scutire a taxei vamale	2 006,9	222,1	-	2 229,0	-	2 229,0
4.	Alocații bugetare pentru majorarea capitalului statutar al întreprinderii (în scopul achiziționării autobuzelor cu parcurs)	23 000,0	-	-	23 000,0	-	23 000,0

Nr.	Denumirea măsurii de sprijin	2023	2024*	2025*	Valoarea totală a măsurii de sprijin, mii lei	Valoarea măsurii autorizate prin decizia ASR-51 din 15.10.21, mii lei	Valoarea măsurii de sprijin, notificate, mii lei
	TOTAL	39 349,3	10 695,9	9 996,9	60 042,1	23 499,9	36 542,2

Sursă: Formularul general de notificare a ajutorului de stat

*- sume estimative, care nu pot fi calculate în prealabil

- 99.** În perioada anilor 2023-2025, întreprinderea a beneficiat de mai multe măsuri de sprijin sub formă de subvenții și alocații bugetare, exceptări de la plata taxelor locale, renunțări de la venituri din profit, precum și scutire anuală de la plata pentru locațiunea mijloacelor fixe, proprietate a municipiului, utilizate de către întreprindere pentru prestarea serviciului de transport public de călători, în valoare totală de 1 420 969,1 mii lei (măsuri autorizate prin Decizia Plenului Consiliului Concurenței nr. ASR-51 din 15.10.2021).
- 100.** 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, este prezentată în tabelul 2.

Tabelul 2

**Valoarea ajutorului de stat acordat
în comparație cu compensația maxim admisibilă, pentru perioada anilor 2023-2025, mii lei**

Nr.	Indicatori	2023	2024*	2025*	Total, 2023-2025
1	Volum servicii transport prestate, mii km	9 688,14	10 930,0	11 183,4	31 801,54
2	Costuri totale, mii lei	417 617,4	509 853,0	609 087,4	1 536 557,8
3	Costuri suportate pentru prestarea serviciului de transport public cu autobuzul (SIEG), mii lei	408 848,85	454 700,3	545 823,5	1 409 372,65
4	Venituri totale, mii lei	138 993,7	134 000,0	135 000,0	407 993,7
5	Venituri obținute din prestarea serviciului de transport public cu autobuzul (SIEG), mii lei	128 577,3	124 700,0	125 685,8	378 963,1
6	Costul net din prestarea serviciului de transport public cu autobuzul (SIEG) , mii lei	-280 271,55	-330 000,3	-420 137,7	-1 030 409,55
7	Profit rezonabil (5%), mii lei	20 442,4	22 735,02	27 291,12	70 468,54
8	Compensația maxim-admisibilă, mii lei	300 713,95	352 735,32	447 428,82	1 100 878,09
9	Valoarea ajutorului de stat autorizată, mii lei	482 655,5	467 156,8	467 156,8	1 420 969,1

10	Valoarea ajutorului de stat notificată, mii lei	31 301,8	3005,2	2 235,2	36 542,2
11	Valoarea totală a ajutorului de stat, mii lei	513 957,3	470 090,7	469 392,0	1 457 511,3

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

*- sume estimative, care nu pot fi calculate în prealabil

- 101.** Se constată existența unei supracompensări pentru perioada anilor 2023-2025 a costurilor suportate de către Î.M. "PUA" în urma prestării serviciilor publice de transportare de călători în mun. Chișinău.
- 102.** 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 stat, evaluarea compatibilității cu mediul concurențial normal se face prin analiza comparativă.
- 103.** Potrivit pct. 56 din regulamentul menționat supra, 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. În acest scop, este necesar de răspuns la următoarele întrebări:
- 1) Prin măsura de ajutor se urmărește un obiectiv de interes public bine definit?
 - 2) Ajutorul este bine structurat în așa fel încât să contribuie la îndeplinirea obiectivului de interes public, prin urmare, ajutorul propus vizează disfuncționalitatea pieței sau alte obiective?
 - a) Ajutorul este un instrument de politică adecvat pentru îndeplinirea obiectivului de politică avut în vedere?
 - b) Există un efect de stimulare, și anume ca urmare a ajutorului de stat primit, beneficiarul își schimbă comportamentul?
 - c) Măsura de ajutor este proporțională cu problema vizată, și anume nu se poate obține aceeași modificare de comportament cu un ajutor mai mic?
 - 3) Denaturările concurenței sunt limitate astfel încât bilanțul general să fie pozitiv?
- 104.** Transportul urban de călători reprezintă un serviciu public 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.
- 105.** O integritate bună a sistemului, pe lângă alte lucruri, presupune și un sistem de colectare a încasărilor care îi permite călătorului să circule pe diferite rute, chiar cu diferite moduri de transport. Este evident, cu cât sistemul are un grad mai mare de

integritate cu atât este mai ușor și mai ieftin de realizat un nivel de accesibilitate și protecție socială.

- 106.** 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.
- 107.** Potrivit informației prezentate de către CMC, în prezent, serviciul public de transport de călători în mun. Chișinău, 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.
- 108.** De asemenea, analizând impactul reînnoirii parcului rulant al Î.M. „PUA”, observăm creșterea unui șir de indicatori tehnico-economici în anul 2023 comparativ anului precedent, precum:
- Ponderea autobuzelor ieșite la linie față de numărul total de autobuze este în creștere cu 11,6%
 - Venitul obținut de la transportarea călătorilor s-a majorat cu 38%
 - Numărul de pasageri transportați a înregistrat o creștere cu 15 074,4 mii călători (sau cu 51,1%)
- 109.** 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.
- 110.** În altă ordine de idei, urmare a acordării măsurilor de sprijin Î.M. „PUA”, specificate în tabelul 1, autoritățile publice vor contribui la atingerea obiectivelor asumate în cadrul strategiei de dezvoltare a transportului public până în anul 2025, precum:

✓ **social**

111. Înnoirea parcului rulant, creșterea comodității transportului, majorarea numărului de autobuze va contribui la sporirea atractivității pentru locuitori a transportului public încurajându-i să se deplaseze cu transportul public, în locul mașinilor personale.
112. Totodată, călătorii care folosesc frecvent transportul public au posibilitatea de a-și procura abonamente, care diminuează prețul biletelor până la cinci ori, în funcție de numărul călătoriilor și durata abonamentului. Abonamentele sunt valabile pentru troleibuze și autobuze la același tarif, atât în oraș cât și în suburbii.
113. Astfel, măsurile de sprijin vor 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, 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**

114. La finele anului 2023, la balanța Î.M. „PUA” au fost 229 de autobuze, cu vârsta medie de 6,5 ani și un parcurs mediu de 352,4 mii km, 215 fiind implicate în procesul de transportare a călătorilor în raza municipiului Chișinău și 14 autobuze nu mai corespund normelor de exploatare cu vârsta medie de 19,28 ani, iar parcursul mediu- 1 177,8 mii km.
115. Respectiv, odată cu extinderea parcului rulant cu autobuze, va apărea necesitatea angajării, atât a personalului pentru exploatarea acestora, cât și a personalului specializat în asamblarea autobuzelor.

✓ **economic**

116. Unul din cele mai importante obiective ale investițiilor în dezvoltarea transportului public constă în 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.
117. Acordarea măsurilor de sprijin de către autorități 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 preluarea de către întreprindere a unui flux de călători actualmente deserviți de rutele de maxi-taxi.

✓ **asupra mediului**

118. 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 Programul de dezvoltare cu emisii reduse al Republicii Moldova până în anul 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 659 din 06.09.2023.

119. Respectarea standardelor Eco reprezintă una din cele mai importante provocări pentru sistemul de transport public din municipiul Chișinău. La momentul actual, nu există careva reglementări sau standarde referitoare la normele de emisii ale motoarelor unităților de transport.
120. 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 conduce la reducerea poluării mediului în municipiul Chișinău.
121. În rezultat, prin integrarea unor politici sectoriale și planificare integrată pentru un oraș atractiv, cu un 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 creștere a impactului asupra bunăstării consumatorilor.
122. 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 notificate de către CMC având ca beneficiar Î.M. "PUA", sub formă de alocații bugetare pentru majorarea capitalului statutar, scutire de la plata taxelor pentru transportarea călătorilor, scutire de la plata pentru locațiunea mijloacelor fixe date în gestiune economică și scutire de la plata TVA și taxe vamale pentru perioada anilor 2023-2025, în valoare totală de 36 542,2 mii lei, în scopul prestării serviciului public de transport de călători în mun. Chișinău, produc efecte pozitive clare în favoarea populației, inclusiv pe termen lung, iar efectele negative sunt limitate și nu denaturează în mod semnificativ concurența.
123. Astfel, se constată că măsurile de sprijin acordate Î.M. "PUA" în scopul prestării serviciilor publice de transport de călători în municipiul Chișinău, sunt *compatibile cu mediul concurențial normal*.

VII. EXPERIENȚA UNIUNII EUROPENE

124. 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.

125. 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 achiziționarea de vehicule nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic.
126. 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.
127. 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 de 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 pentru majorarea capitalului statutar, scutire de la plata taxelor pentru transportarea călătorilor, scutire de la plata pentru locațiunea mijloacelor fixe date în gestiune economică și scutire de la plata TVA și a taxei vamale la importul autobuzelor cu parcurs, pentru perioada anilor 2023-2025 și în valoare totală de 36 542,2 mii lei, 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 Chișinău, prevăzute la pct.1 din partea dispozitivă a prezentei decizii.

3. Consiliul municipal Chișinău va transmite **anual** Consiliului Concurenței informații privind ajutorul de stat sub formă de alocații bugetare pentru majorarea capitalului statutar, scutire de la plata taxelor pentru transportarea călătorilor, scutire de la plata pentru locațiunea mijloacelor fixe date în gestiune economică, 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. Serviciul Vamal va transmite **anual** Consiliului Concurenței informații privind ajutorul de stat sub formă de scutire de la plata TVA și a taxei vamale la importul autobuzelor cu parcurs, 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.
5. Decizia intră în vigoare la data adoptării și va fi adusă la cunoștința Consiliului municipal Chișinău și Serviciului Vamal.
6. Prezenta decizie poate fi contestată, în termen de 30 de zile calendaristice de la primirea acesteia de către părți, la Judecătoria Chișinău, sediul Râșcani, specializat în materie de contencios administrativ (mun. Chișinău, str. Kiev, nr. 3).
7. Partea dispozitivă a deciziei va fi publicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

Alexei GHERȚESCU
Președinte