



PLENUL CONSILIULUI CONCURENȚEI

DECIZIE

Nr. ASR - 57
din 01.08.2019

Chișinău

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, Hotărârii Parlamentului nr. 331 din 30.11.2018 privind numirea în funcție a membrilor 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 pentru dezvoltare regională, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr.4 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, 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 măsurii de sprijin acordate Întreprinderii Municipale „Parcul Urban de Autobuze” (în continuare Î.M. „Parcul Urban de Autobuze”), parvenită de la Primăria municipiului Chișinău, prin intermediul Sistemului informațional automatizat ”Registrul ajutoarelor de stat” cu nr. 459, materialele anexate și nota examinatorului,

A CONSTATAT:

I. CONTEXTUL MĂSURII

1. Primăria municipiului Chișinău, prin adresarea nr. 1315 din 08.04.2019, a notificat măsura de sprijin pentru prestarea serviciilor de interes economic general acordată Î.M. „Parcul Urban de Autobuze”.
2. Notificarea a devenit efectivă la data de 07.06.2019.
3. Comunicatul privind examinarea notificării a fost plasat pe pagina oficială web a Consiliului Concurenței la data de 24.06.2019, în conformitate cu prevederile art.

18 alin. (1) din Legea nr. 139 din 15.06.2012 cu privire la ajutorul de stat, în vedere asigurării transparenței în procesul decizional.

II. BAZA LEGALĂ PENTRU ACORDAREA MĂSURII DE SPRIJIN

- Codul Transporturilor Rutiere nr. 150 din 17.07.2014.
- Legea cu privire la întreprinderea de stat și întreprinderea municipală nr. 246 din 23.11.2017 cu modificările și completările ulterioare.
- Legea serviciilor publice de gospodărie comunală nr. 1402 -XV din 24.10.2002.
- Legea privind administrația publică locală nr. 436 din 28.12.2006.
- Legea cu privire la administrarea și deetimizarea proprietății publice nr. 121 din 04.05.2007.
- Legea cu privire la proprietatea publică a unităților administrativ – teritoriale nr. 523 din 16.07.1999.
- Hotărârea Guvernului nr. 854 din 28.07.2006 cu privire la Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje.
- Hotărârea Guvernului nr. 387 din 06.06.1994 cu privire la aprobarea Regulamentului-model al întreprinderii municipale.
- Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 7/1 din 21.10.2014 cu privire la aprobarea Strategiei de Transport a Municipiului Chișinău.
- 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. „Parcul urban de autobuze”.
- Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 9/4 din 19.12.2018 cu privire la aprobarea bugetului municipal Chișinău pe anul 2019.

III. BENEFICIARUL MĂSURII DE SPRIJIN

4. Beneficiarul măsurii de sprijin, în sensul Legii nr. 139 din 15.06.2012 cu privire la ajutorul de stat, este Î.M. „Parcul urban de autobuze” (IDNO 1004600054327). Întreprinderea a fost fondată de către Consiliul municipal Chișinău, în baza proprietății municipale, în rezultatul reorganizării *Regiei transport urban de pasageri* și înregistrată la Camera Înregistrări de Stat la data de 03.02.1998. Sediul întreprinderii: municipiului Chișinău, str. Sarmizegetusa 51, MD-2032.
5. Activitatea de bază (conform CAEM): H4931 - prestarea serviciilor de transport cu autobuzul, transporturi terestre de călători și întreținerea autovehiculelor. Conform informației prezentate în Formularul general de notificare a ajutorului de stat, Î.M. “Parcul urban de autobuze” prestează și alte activități precum: publicitate, reparație auto, spălătorie auto, alimentație publică, etc.

6. Î.M. “Parcul urban de autobuze” deține licența „Activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate, ocazionale, inclusiv turistice (în trafic național)”, eliberată de Camera de Licențiere cu nr. 050939 din 21.02.2011, prelungită până la 20.02.2024.
7. Î.M. “Parcul urban de autobuze” prestează servicii publice de transport cu autobuzul în municipiul Chișinău, în baza contractului privind prestarea serviciilor de transport public, încheiat între Primăria municipiului Chișinău și Întreprinderea Municipală „Parcul Urban de Autobuze” (în continuare *Contract*), aprobat prin Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 3/29 din 19.11.2015.
8. În baza informației prezentate de Primăria municipiului Chișinău, la situația din 01.01.2019, Î.M. „Parcul urban de autobuze” avea în gestiune 23 rute urbane, inclusiv 5 rute (sau 21,74%) în trafic urban și 18 rute (sau 78,26%) în trafic suburban, lungimea totală a rutelor constituind 417,9 km.
9. La balanța întreprinderii, conform evidenței contabile, la data de 01.01.2019 erau înregistrate 127 autobuze care sunt uzate complet (conform Tabelului 1), cu vârsta medie de 18 ani și cu un parcurs mediu de 965 mii de km, destinate pentru transportarea călătorilor, dintre care 109 fiind implicate în procesul de transportare a călătorilor în raza municipiului Chișinău, iar 18 autobuze se află în conservare, care necesită o reparație capitală sau casare din cauza defecțiunilor tehnice.

Tabelul 1. Informația privind termenul de exploatare al autobuzelor, aflate la balanța Î.M. „Parcul Urban de Autobuze” la data de 01.01.2019

Tipul autobuzului	Capacitatea medie de pasageri,	Anul fabricării	Nr. total de autobuze, unități	Termenul de exploatare, ani	Intervalul (vârsta), ani
MAN Lion's Classic SL 223	104	2006	20	10	12
Mercedes-Benz o530 CITARO	108	2006	2		
LiAZ-5256.25	85	2004	46	8	14
Volvo B10BLE	100	2002	2	4	16
Ikarus-260.50	75	1998	25	8	20
Ikarus-280.33	115	1998	25	8	
Ikarus-260,263	75	1989-1991	5	8	27-29
Ikarus-280	115	1988-1992	2	8	26-30
Total			127		

10. Pentru reparația și mentenanța parcului rulant anual se suportă cheltuieli suplimentare pentru piese de schimb și materiale. Astfel, costurile pentru piese de schimb și materiale au constituit:

- 14,0 mln lei sau 10,3% din totalul cheltuielilor pentru anul 2017;
- 12,6 mln lei sau 8,9 din totalul cheltuielilor pentru anul 2018.

Totodată, unitățile de transport din dotare necesită mai mult timp pentru reparație, piesele de schimb sunt greu accesibile pentru tipurile de autobuze scoase din

producție și, respectiv condiționează la crearea unui lanț de acțiuni ce influențează negativ asupra activității întreprinderii:

- pierderea curselor planificate;
- nerespectarea orarelor de circulație;
- scăderea calității deservirii;
- scăderea numărului de călători deserviți;
- pierderea cotei de piață;
- scăderea veniturilor întreprinderii, ceea ce conduc la neatractivitatea călătoriei cu autobuzul până la reorientarea călătorilor către alți agenți transportatori care activează cu același tarif.

IV. DESCRIEREA MĂSURII DE SPRIJIN NOTIFICATE

11. În baza prevederilor pct. 15 și pct. 16 din Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 9/4 din 19.12.2019 cu privire la aprobarea bugetului municipal Chișinău pe anul 2019 au fost aprobate alocații bugetare pentru transportul public, și anume alocarea resurselor financiare din bugetul municipal pentru procurarea mijloacelor de transport (autobuze). Ca urmare, au fost achiziționate 31 unități de transport de tip ISUZU, care au fost implicate în transportul de călători pe rutele urbane din municipiul Chișinău.
12. Potrivit Deciziilor Agenției Servicii Publice privind înregistrarea modificărilor din 20.02.2019, respectiv, din 15.04.2019 activele achiziționate au fost capitalizate prin majorarea capitalului social al întreprinderii, care constituie 163 005, 62 mii lei.
13. Astfel, măsura de sprijin constă în alocarea Î.M. „Parcul urban de autobuze” a resurselor din bugetul municipal, sub formă de subvenții, pentru procurarea autobuzelor, în sumă de 78 076, 41 mii lei.
14. Totodată, întreprinderea a beneficiat de facilitățile fiscale prevăzute de art. 103 alin. (1) pct. 29 din Codul fiscal al Republicii Moldova nr. 1163 din 24.04.1997 - scutirile de la plata taxei pe valoare adăugată, aplicate la importul mijloacelor de transport, ... , destinate includerii în capitalul statutar, în sumă de 15 615,28 mii lei.

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

15. Pentru a constitui ajutor de stat conform art.3 din Legea nr. 139 din 15.06.2012 cu privire la ajutorul de stat, măsura de sprijin trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele condiții:
 - a) să fie 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.
- a) să fie acordată de furnizor din resurse de stat sau din resursele unităților administrativ - teritoriale sub orice formă**
16. Resursele unității administrativ-teritoriale reprezintă totalitatea patrimoniului, inclusiv sub formă de mijloace financiare, ce aparține statului și unităților administrativ-teritoriale. Conform art. 75 alin. (1) din Legea nr. 436 din 28.12.2006 privind administrația publică locală, din domeniul public al unității administrativ-teritoriale fac parte bunurile determinate de lege, precum și bunurile care, prin natura lor, sunt de uz sau interes public local. Interesul public implică afectarea bunului la un serviciu public sau la orice activitate care satisface necesitățile colectivității, fără a presupune accesul nemijlocit al acesteia la utilizarea bunului conform destinației.
17. Cu referire la art. 3 și 4 din *Contract*, Primăria municipiului Chișinău transmite Î.M. „Parcul urban de autobuze” activele municipale cu dreptul de gestiune economică. Parcul rulant, teritoriul, clădirile administrative și de producție, ateliere, baza tehnico-materială, carosabilul, precum și alte echipamente și infrastructură, utilizate de întreprindere în procesul de prestare a serviciilor se află în proprietatea exclusivă a municipiului. Primăria municipiului Chișinău va păstra drepturile de proprietate asupra bunurilor pe întreaga durată de acțiune a *Contractului*.
18. Astfel, măsura de sprijin ce constă în alocarea Î.M. „Parcul urban de autobuze” a resurselor din bugetul municipal pentru procurarea mijloacelor de transport este acordată de furnizor din *resursele unității administrativ - teritoriale*. Totodată, prin scutirea întreprinderii de la plata taxei pe valoare adăugată, statul renunță la veniturile care urmau a fi încasate în buget.
- b) să confere beneficiarului un avantaj economic care nu ar fi fost obținut în condiții normale de piață**
19. În baza Legii cu privire la proprietatea publică a unităților administrativ – teritoriale nr 523 din 16.07.1999, 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.
20. Conform prevederilor *Contractului*, Primăria municipiului Chișinău comandă pentru Î.M. „Parcul urban de autobuze” unități de transport public care vor fi puse în circulație și achită compensații pentru serviciile prestate. Totodată, autoritatea

publică locală finanțează/asigură/întreține infrastructura de transport public, precum și stațiile de autobuz, benzile de circulație a transportului public și le va pune la dispoziția întreprinderii pentru utilizare gratuită.

21. 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 activității lor economice. Prin acordarea măsurii de sprijin, întreprinderea își micșorează costurile aferente activității sale, pe care în condiții normale de piață ar trebui să le suporte. Acordarea măsurii de sprijin va avea un efect favorabil asupra indicatorilor economico-financiari și a cash-flow-ului. Astfel, Î.M. „Parcul urban de autobuze” *i-a fost acordat un avantaj economic care nu ar fi fost obținut în condiții normale de piață.*

c) să fie acordată în mod selectiv

22. Conform art.10 alin. (3) din Legea nr. 121 din 04.05.2007 privind administrarea și deetatizarea proprietății publice, bunurile domeniului public pot fi gestionate de autoritățile administrației publice centrale și locale, de instituțiile publice, de întreprinderile de stat/municipale și în cazurile prevăzute expres de lege, de societățile comerciale. Cu referire la art. 21 alin. (2) din Legea serviciilor publice de gospodărie comunală nr. 1402 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 legii.
23. 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, categorii de întreprinderi sau anumitor sectoare economice.
24. Luând în considerare că, măsura de sprijin se acordă unei anumite întreprinderi, respectiv Î.M. „Parcul urban de autobuze”, *condiția selectivității se consideră îndeplinită.*

d) să denatureze sau riscă să denatureze concurența

25. Cu referire la prevederile *Contractului*, Î.M. „Parcul urban de autobuze” prestează servicii publice de transport cu autobuzul în municipiul Chișinău, iar în raza municipiului Chișinău activează și alte entități, produsele cărora intră în concurență cu piața serviciilor transportul pasagerilor prestate de Î.M. „Parcul urban de autobuze”.

26. 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. În practică Uniunii Europene, se consideră în general că există o denaturare a concurenței în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratat, atunci când statul acordă un avantaj financiar unei întreprinderi într-un sector liberalizat în care există sau ar putea exista concurența. Astfel, *măsura de sprijin riscă să distorsioneze concurența*.
27. Ținând cont de cele menționate, se constată că măsura de sprijin întrunește criteriile ajutorului de stat, conform art. 3 din Legea nr. 139 din 15.06.2012 cu privire la ajutorul de stat.

VI. EVALUAREA COMPATIBILITĂȚII AJUTORULUI DE STAT

28. Ajutorul de stat trebuie să schimbe comportamentul unei întreprinderi beneficiare în așa fel, încât să desfășoare o activitate care contribuie la realizarea unui obiectiv de interes public și pe care nu ar fi desfășurat-o în absența ajutorului sau care ar fi fost realizată într-o manieră limitată sau diferită.
29. Obiectivele acordării prezentului ajutor de stat sunt:
- dezvoltarea regională, și anume dezvoltarea municipiului Chișinău;
 - protecția mediului înconjurător;
 - susținerea beneficiarilor care prestează servicii de interes economic general, servicii publice de transportul pasagerilor (cu autobuzul).
30. Potrivit punctului 3 din Regulamentul privind ajutorul de stat pentru dezvoltare regională, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr.4 din 30.08.2013, acordarea ajutoarelor de stat pentru investiții este justificată de necesitatea susținerii dezvoltării regionale prin sprijinirea investițiilor și a creării de noi locuri de muncă, prin extinderea și diversificarea activităților economice ale întreprinderilor situate în regiunile slab dezvoltate și prin încurajarea întreprinderilor să înființeze noi unități în aceste regiuni. În sectorul transporturi, cheltuielile de achiziție a mijloacelor de transport (active mobile) nu sunt eligibile pentru acordarea ajutorului regional pentru investiții, totodată, beneficiarul trebuie să aducă o contribuție financiară de cel puțin 25% din costurile eligibile. Cu referire la cele menționate, se concluzionează că nu sunt îndeplinite pentru măsura notificată criteriile de compatibilitate a unui ajutor de stat pentru dezvoltarea regională.
31. Un alt obiectiv al acordării ajutorului de stat este pentru protecția mediului înconjurător. Una din principalele surse de poluare a mediului în municipiu îl constituie transportul. Principalii factori nocivi, asociați procesului de transport și activităților auxiliare sunt: poluarea fonică, poluarea aerului și a apelor. Totodată,

măsura de sprijin nu respectă criteriile de compatibilitate prevăzute în Regulamentul privind ajutorul de stat pentru protecția mediului, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr. 9 din 30.08.2013.

32. Ținând cont de faptul că măsura de sprijin este acordată în vederea asigurării parcului rulant pentru prestarea serviciului de transport public cu autobuzul în municipiul Chișinău, aceasta fiind considerată o obligație de serviciu public, evaluarea compatibilității ajutorului de stat cu mediul concurențial normal se va face în baza Regulamentului privind ajutorul de stat, acordat beneficiarilor ce prestează servicii de interes economic general, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr. 11 din 30.08.2013 și Regulamentului privind evaluarea ajutorului de stat acordat pentru serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr. 3 din 08.09.2016.
33. Pentru a fi compatibil, un ajutor de stat acordat beneficiarilor care prestează servicii pentru interes economic general trebuie să îndeplinească următoarele condiții:
- ajutorul de stat este necesar în vederea operării SIEG;
 - ajutorul de stat nu denaturează în mod nejustificat concurența.
34. Î.M. „Parcul urban de autobuze” prestează servicii de interes economic general (servicii publice de transport cu autobuzul) în municipiul Chișinău, în baza licenței eliberate de Camera de Licențiere cu nr. 050939 din 21.02.2011, și a contractului privind prestarea serviciilor de transport public, încheiat între Primăria municipiului Chișinău și Întreprinderea Municipală „Parcul Urban de Autobuze”, aprobat prin Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 3/29 din 19.11.2015. Durata contractului de atribuire a serviciilor publice de transport cu autobuzul în municipiul Chișinău se încadrează în termenul de 10 ani prevăzut de prevederile 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.
35. Conform prognozelor, în anul 2019 veniturile din serviciul public de transport cu autobuzul în municipiul Chișinău la întreprinderea municipală vor constitui 37 621,1 mii lei, iar costurile aferente serviciului dat – 194 138,1 mii lei (inclusiv, rentabilitatea -5%).
36. În baza *Contractului*, autoritatea publică locală compensează întreprinderea municipală pentru serviciile prestate în conformitate cu planul operațional agreat.
37. Cu referire la pct. 55 și 56 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, evaluarea compatibilității cu mediul concurențial normal a măsurii de sprijin în cauză va fi

realizată prin analiza comparativă. Evaluarea compatibilității ajutorului de stat prin analiza comparativă a efectelor negative asupra concurenței și a 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 de stat asupra bunăstării sociale.

38. Dezvoltarea economică și socială a localităților depinde de nivelul de dezvoltare a rețelei de transport public care exercită o influență considerabilă asupra evoluției economice și sociale a localității, reprezentând un domeniu social de prima necesitate în funcționarea infrastructurii și prin urmare, factorul de accelerare sau încetare a dezvoltării. Administrarea de stat a sistemului de transporturi se efectuează de către organele centrale de specialitate și autoritățile publice locale în conformitate cu legislația, în limitele competenței delegate. Sprijinul acordat operatorilor în transport urmează să condiționeze sporirea eficienței utilizării mijloacelor de transport, prin coordonarea necesităților de servicii de transport în scopul creșterii rentabilității activității economice a acestora și nemijlocit al îmbunătățirii calității serviciilor prestate.
39. Cu referire la prevederile *Contractului*, obiectivele autorității publice locale aferente serviciilor publice de transport cu autobuzul în municipiul Chișinău sunt:
- dezvoltarea și promovarea calității și eficienței transportului public pentru a asigura mobilitatea în cadrul comunității și dezvoltarea economică a municipiului și pentru a structura rutele de transport public în funcție de aceste criterii;
 - organizarea, reglementarea, controlul și monitorizarea prestării serviciilor de transport cu autobuzul în municipiul Chișinău de către întreprinderea municipală;
 - modernizarea infrastructurii transportului public.
40. Prin Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 7/1 din 21.10.2014 a fost aprobată Strategia de transport public din Chișinău, conform Proiectului finanțat de administrația publică locală în colaborare cu Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (în continuare - *Strategie*), care are drept obiectiv dezvoltarea transportului public din municipiul Chișinău până în anul 2025.
41. Conform *Strategiei*, măsurile prevăzute vor conduce la o serie de rezultate favorabile în ceea ce privește calitatea, atractivitatea și siguranța serviciului. O parte din aceste rezultate se reflectă direct în eficientizarea serviciului de transport public, respectiv în reducerea costurilor de operare, dar o altă parte importantă reprezintă efecte economice cu caracter general care influențează indirect activitatea de transport public, dar care sunt în fapt beneficii economice consistente, spre exemplu:
- reducerea aglomerației și economia de timp alocat transportului care se reflectă în bugetul de timp al fiecărui pasager;

- siguranța transportului public, care conduce la reducerea numărului de accidente și deci, a costurilor pentru îngrijiri medicale;
 - reducerea poluării având efect îmbunătățirea calității vieții și economisirea cheltuielilor privind protejarea mediului;
 - creșterea confortului călătorilor, cu consecințe favorabile în randamentul activității acestora. Totodată, în vederea asigurării condițiilor de bază pentru implementarea *Strategiei*, este specificată necesitatea elaborării unui program de investiții necesare pentru înlocuirea și modernizarea materialului rulant, introducerea sistemelor de taxare și de management al traficului, precum și pentru reabilitarea infrastructurii aferente.
42. Ajutorul de stat acordat Î.M. „Parcul Urban de Autobuze” este necesar pentru a opera în condiții normale de continuitate și siguranță a serviciului de transport public cu autobuzul în municipiul Chișinău. 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. Ultima dată tarifele au fost aprobate la data de 15.09.2009, prin Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 8/8 cu privire la stabilirea tarifelor pentru călători în transportul public în raza municipiului Chișinău.
43. Componenta cheltuielilor ce se includ, precum și calcularea tarifului se efectuează conform Deciziei Consiliului municipal Chișinău nr. 51/2 din 11.07.2016 cu privire la aprobarea Metodologiei calculării și reglementării tarifelor la serviciile prestate de către întreprinderile de transport de călători în raza municipiului Chișinău.
44. În baza informației parvenite de la Primăria municipiului Chișinău, conform proiectului devizului de cheltuieli și venituri pe anul 2019 pentru deservirea rutelor de autobuz aflate în gestiunea Î.M. „Parcul Urban de Autobuze”, costul unui vehicul-km prognozat este de 24,22 lei, iar datorită unităților de transport noi costul unui vehicul-km va constitui 21,61 lei sau o micșorare cu 10,78 %, veniturile aferente activității prestării serviciilor de transport public în municipiul Chișinău urmează să crească cu 5500,0 mii lei, iar cheltuielile pentru piese de schimb și materiale se vor micșora cu 5100,0 mii lei, ceea ce va permite micșorarea compensațiilor din bugetul municipal.
45. Autobuzele procurate în anul 2019 contribuie pozitiv la activitatea întreprinderii prin corespunderea lor la standardele internaționale și, totodată, cu caracteristici tehnice mult mai superioare comparativ cu autobuzele din dotare: podea joasă, rampă pentru urcarea/coborârea persoanelor cu nevoi speciale, nivelul de ecologizare a gazelor de evacuare (EURO 6), salon confortabil, iluminat, cu vizibilitate sporită, sistem de informare audio și video, funcția de îngenunchere în fața stațiilor, sistem de aer condiționat. Totodată, cu referire la perioada 22.02 –

31.03.2019, ca urmare a implicării unităților de transport menționate pe rutele urbane din municipiul Chișinău, au fost evidențiate o serie de efecte benefice, precum:

- creșterea calității serviciilor prestate către locuitorii municipiului Chișinău;
- majorarea îndeplinirii curselor planificate de la 91,4 % la 94,1% comparativ cu perioada anului 2018;
- venitul întreprinderii s-a majorat cu 33,5% comparativ cu aceeași perioadă a anului 2018;
- călătorii transportați s-au majorat cu 244,7 mii pasageri sau cu 38,6% comparativ cu aceeași perioadă a anului 2018;
- zilnic emisia la linii a fost asigurată de activitatea a 60 conducători de autobuze și 94 taxatori.

46. Asigurarea dotării cu unități de transport performante va contribui, atât la asigurarea siguranței, confortul și informarea călătorilor în timp real, micșorarea cheltuielilor de deservire și întreținere a autobuzelor, raționalizarea cheltuielilor, micșorarea consumului de combustibil și lubrifianți, micșorarea costului unui vehicul-km de parcurs, cât și la crearea de noi locuri de muncă.

47. Ajutorul de stat acordat Î.M. „Parcul urban de autobuze” este necesar în vederea operării serviciului de transport public cu autobuzul în municipiul Chișinău.

Ca urmare a evaluării compatibilității ajutorului de stat prin analiza comparativă, în conformitate cu punctul 68 din Regulamentul privind forma de notificare, procedura de examinare și adoptare a deciziilor cu privire la ajutor de stat, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr. 1 din 30.08.2013, se constată că ajutorul produce efecte pozitive clare în favoarea populației, inclusiv pe termen lung, iar efectele negative sunt limitate și nu denaturează în mod semnificativ concurența.

Astfel, ajutorul de stat acordat Î.M. „Parcul urban de autobuze” în scopul prestării serviciilor de transport public cu autobuzul în municipiul Chișinău, este compatibil cu mediul concurențial normal.

VII. EXPERIENȚA UNIUNII EUROPENE

48. 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 privința elaborării unei politici naționale durabile în domeniul transporturilor, cuprinzând toate modurile de transport, atât din țară, cât și conexiunile cu Uniunea Europeană și țările vecine, pentru a asigura sisteme de transport eficiente, cu funcționalitate sigură și cu un înalt nivel de securitate pentru beneficiari.

49. Potrivit Comisiei Europene, congestionarea traficului în zonele urbane și în jurul acestora reprezintă un cost de aproape 100 de miliarde de euro în fiecare an, respectiv 1 % din PIB-ul Uniunii Europene, acest cost fiind cauzat de întârzieri și de poluare.
50. Proiectele de transport urban din regiunile eligibile ale statelor membre pot fi cofinanțate prin Fondul european de dezvoltare regională (FEDER) și prin Fondul de coeziune. Contribuția Uniunii Europene la finanțarea proiectelor de transport urban reprezintă, de regulă, până la 85 % din cheltuielile aferente eligibile.
51. *Cazul SA.48190*. Comisia Europeană a aprobat schema de ajutor de stat de 70 de milioane de euro pentru autobuze electrice și infrastructură de taxare în Germania. Schema dată instituită de Germania va sprijini achiziționarea de autobuze electrice și infrastructura de încărcare a acestora de către operatorii de transport public.
52. Prin urmare, Comisia Europeană a concluzionat că contribuția la obiectivele Uniunii Europene ale schemei depășește orice denaturare potențială a concurenței cauzată de finanțarea publică și o aprobă în conformitate cu normele Uniunii Europene privind ajutoarele de stat.

Reieșind din constatările expuse, ca urmare a evaluării compatibilității ajutorului de stat și experienței Uniunii Europene, 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. A constata că măsura de sprijin notificată de către Primăria municipiului Chișinău, având ca beneficiar Î.M. „Parcul urban de autobuze” privind alocarea resurselor bugetare pentru procurarea mijloacelor de transport (autobuzelor), conform Deciziei Consiliului municipal Chișinău nr. 9/4 din 19 decembrie 2018 cu privire la aprobarea bugetului municipal Chișinău pe anul 2019, constituie ajutor de stat în sensul art. 3 din Legea nr. 139 din 15.06.2012 cu privire la ajutorul de stat.
2. A constata că măsura de sprijin acordată în baza prevederilor art. 103 alin. (1) pct. 29 din Codul fiscal al Republicii Moldova nr. 1163 din 24 aprilie 1997, în partea ce ține de scutirile de la plata taxei pe valoare adăugată aplicate la importul mijloacelor de transport prevăzute în pct. 1 din prezenta Decizie, constituie ajutor de stat în sensul art. 3 din Legea nr. 139 din 15.06.2012 cu privire la ajutorul de stat.

3. A autoriza ajutorul de stat pentru prestarea serviciului de interes economic general acordat Î.M. „Parcul urban de autobuze”, conform pct. 1 și pct. 2 din prezenta Decizie.
4. Primăria municipiului Chișinău va transmite **anual** Consiliului Concurenței informații privind ajutorul de stat care face obiectul prezentei Decizii, în vederea actualizării Registrului ajutorului de stat, conform art. 19 din Legea nr. 139 din 15.06.2012 cu privire la ajutorul de stat.
5. Partea dispozitivă a prezentei Decizii va fi publicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova și va intra în vigoare la data adoptării.

**Președintele
Consiliului Concurenței**

Marcel RĂDUCAN