



PLENUL CONSILIULUI CONCURENȚEI



Republica Moldova, MD- 2001, Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfint, 73/1
tel: + 373 (22) 274 565, 273 443; fax: + 373 (22) 270 606; E-mail: office@competition.md; www.competition.md

DECIZIE mun. Chișinău

din 15 martie 2021

Nr. ASO-08

Plenul Consiliului Concurenței,
acționând în temeiul art. 41 al Legii concurenței nr. 183/2012, art. 2 și art. 10 al Legii nr. 139/2012 cu privire la ajutorul de stat, Hotărârii Parlamentului privind numirea în funcție a membrilor Plenului Consiliului Concurenței nr. 331 din 30.11.2018,

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.1/2013, Regulamentului privind evaluarea ajutorului de stat acordat pentru serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr. 3/2016 și Regulamentului privind ajutorul de stat acordat beneficiarilor ce prestează servicii de interes economic general, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr.11/2013,

analizând notificarea măsurilor de sprijin acordate Î.M. „Regia Transport Electric” pentru prestarea serviciilor publice de transport electric în municipiul Chișinău, parvenită de la Primăria municipiului Chișinău, prin intermediul Sistemului informațional automatizat ”Registrul ajutoarelor de stat din Moldova” cu nr. 493 din 09.01.2020, materialele anexate și nota examinatorului,

A CONSTATAT:

I. CONTEXTUL MĂSURII

1. Primăria municipiului Chișinău, în baza art. 8 al Legii nr. 139/2012 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.1/2013, a notificat măsuri de sprijin acordate Î.M. „Regia Transport Electric” (în continuare – *RTEC*), cu anexarea

formularului general de notificare și formularului special de notificare a ajutorului de stat pentru serviciile de interes economic general.

2. Notificarea a devenit efectivă la data de 14.01.2021.
3. Comunicatul privind examinarea notificării a fost plasat pe pagina oficială web a Consiliului Concurenței la data de 20.01.2021, în conformitate cu prevederile art.18 alin. (1) din Legea nr.139/2012 cu privire la ajutorul de stat, în vederea asigurării transparenței în procesul decizional. Până la data adoptării a prezentei decizii careva observații și puncte de vedere de la terți în legătură cu notificarea examinată nu au parvenit.

II. BENEFICIARUL MĂSURII DE SPRIJIN

4. Conform art. 3 al Legii nr. 139/2012 cu privire la ajutorul de stat, beneficiar al ajutorului de stat este orice persoană fizică sau juridică independentă, angajată în activitate economică ce constă în oferirea de bunuri sau servicii pe o piață.
5. Potrivit informației prezentate de Primăria municipiului Chișinău, beneficiarul măsurii de sprijin este Î.M. “Regia Transport Electric” (IDNO 10036000484), un serviciu municipal de utilitate publică în domeniul transportului organizat sub forma unei întreprinderi municipale, creată în rezultatul reorganizării prin scindare a Regiei Transport Urban de Pasageri a municipiului Chișinău, în conformitate cu Decizia Primăriei municipiului Chișinău nr. 29/6 din 20.11.1997 și Hotărârea Guvernului nr. 99/1998 “Cu privire la dezvoltarea transportului public în municipiul Chișinău”.
6. Unicul fondator al întreprinderii este Consiliul municipal Chișinău. Activitatea de bază fiind prestarea serviciilor de transport terestru de călători prin sisteme de transport urbane sau suburbane (conform CAEM: H49.31-Transporturi terestre urbane și suburbane de călători). Î.M. “Regia Transport Electric” cuprinde 3 parcuri de troleibuze, 21 dispecerate și ateliere de reparație și asamblare care asigură deservirea a 31 de linii de troleibuz.

III. DESCRIEREA MĂSURII DE SPRIJIN

7. Primăria municipiului Chișinău a notificat mai multe măsuri de sprijin acordate RTEC pentru prestarea serviciilor publice de transport electric în municipiul Chișinău, și anume:
 - Subvenții și subsidii pentru prestarea serviciilor de transport public, inclusiv pentru asamblarea și procurarea de troleibuze care se acordă în temeiul următoarelor acte:
 - *Contractului privind prestarea serviciilor de transport public dintre mun. Chișinău și Întreprinderea municipală ”Regia Transport Electric” încheiat pentru o perioadă de 10 ani, începând cu 01.01.2012, aprobat prin Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 3/40 din 06.05.2011.*

- Deciziei Consiliului municipal Chișinău nr. 1/5 din 25.01.2012 de inițiere a proiectului “Renovarea transportului electric pentru pasageri în Republica Moldova” care prevede asamblarea troleibuzelor de către RTEC.
- Deciziei nr. 6/3 din 19.05.2020 de aprobare a Planului de reînnoire a parcului rulant al sistemului de transport public din municipiul Chișinău, pentru anii 2020 – 2023, care prevede achiziționarea de noi troleibuze și continuarea asamblării acestora la RTEC. Valoarea măsurii de sprijin este prezentată în tabelul 1.

Tabelul 1

Valoarea subvențiilor și subsidiilor mil. lei

Forma	Perioada	2012-2016	2017	2018	2019	2020	2021*
Subvenții și subsidii		812,98	228	295,9	292,01	473	409,2

*estimare/ Sursă: Formularul general de notificare a ajutorului de stat

- Scutirea de la plata pentru locațiunea mijloacelor fixe date în gestiune economică conform Contractului privind prestarea serviciilor de transport public dintre mun. Chișinău și Întreprinderea municipală ”Regia Transport Electric” ce cuprind: parcul rulant, depourile, clădirile administrative, ateliere, infrastructura de trafic rutier, rețeaua de contact, stațiile electrice de tracțiune și alte echipamente necesare utilizării de către RTEC. Valoarea măsurii de sprijin este prezentată în tabelul 2.

Tabelul 2

Valoarea scutirilor mil. lei

Forma	Perioada	2012-2016	2017	2018	2019	2020	2021*
Scutiri de la plata pentru locațiunea mijloacelor fixe date în gestiune economică		59,3	13,7	14,2	15	15,6	15,6

*estimare/ Sursă: Formularul general de notificare a ajutorului de stat

- Garanția acordată de către Primăria municipiului Chișinău la împrumutul Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare conform contractului încheiat în anul 2010 prin care au fost acordați 5 mil. euro RTEC și Acordului de garanție și susținere a proiectului încheiat între Primăria municipiului Chișinău, BERD și RTEC. Valoarea măsurii de sprijin este prezentată în tabelul 3.

Tabelul 3

Valoarea măsurii de sprijin mil. lei

Forma	Perioada	2012-2016	2017	2018	2019	2020	2021
Acordarea garanției în condiții preferențiale la împrumutul acordat de Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare		5,8	0,9	0,6	0,4	0,2	-

Sursă: Formularul general de notificare a ajutorului de stat

- Transmiterea gratuită de către Primăria municipiului Chișinău a mijloacelor fixe operate prin majorarea capitalului social, conform Deciziilor Consiliului municipal Chișinău nr. 1/8 din 29.01.2010, 5/18 din 17.09.2012 și 9/7 din 28.11.2013 la valoarea bunurilor achiziționate ca urmare a Contractului de împrumut între Î.M. ”Regia Transport Electric” și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare de acordare a 5 mil. euro și a contractului de finanțare a Primăriei municipiului Chișinău de Banca Europeană de Investiții în valoare de 5 mil. euro și asistenței financiare a Uniunii Europene, prin intermediul Facilității de Investiții pentru Vecinătate sub formă de grant în valoare de 3 mil. euro. Valoarea măsurii de sprijin pentru anul 2013 constituie **9,1 mil. lei.**
- Scutirea de la plata taxei locale pentru transportarea călătorilor notificată de Primăria municipiului Chișinău la o cotă medie de 600 lei, întrucât cuantumul aceste taxe nu este prevăzut pentru RTEC. Valoarea măsurii de sprijin este prezentată în tabelul 4.

Tabelul 4

Valoarea scutirilor anuale mil. lei*

Perioada	2012-2016	2017	2018	2019	2020	2021
Forma						
Scutire de la plata taxei locale pentru transportarea călătorilor	10,4	2,1	2,3	2,4	2,4	2,5

*estimare/ Sursă: Formularul general de notificare a ajutorului de stat

- Renunțarea de la venituri la bugetul municipal de la repartizarea profitului pentru anul 2019 acordată în temeiul Deciziei Consiliului municipal Chișinău nr. 10/9-10 din 09.07.2020, prin care s-a aprobat repartizarea profitului net în mărime de 2665442 lei obținut de Î.M. ”Regia Transport Electric”, în anul 2019, integral la acoperirea de către întreprindere a pierderilor anilor precedenți. Valoarea măsurii de sprijin constituie **0,8 mil. lei.**
8. Măsurile de sprijin vor fi analizate în continuare ca compensație acordată RTEC pentru prestarea serviciilor publice de transport electric în municipiul Chișinău.

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

9. 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.
10. Potrivit art. 3 al Legii nr. 139/2012 cu privire la ajutorul de stat, ajutorul de stat este o măsură de sprijin care întrunește 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.

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

11. 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*

12. 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.

13. 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 un grad de autonomie juridică față de alte autorități publice. Primăria municipiului Chișinău are putere discreționară pentru a adopta sau a stabili caracteristicile concrete de acordare a măsurilor de sprijin atunci când acționează direct oferind subvenții și subsidii, dar și când decide asupra scutirilor de taxe operate și renunțarea la obținerea de venituri. Prin urmare, măsura de sprijin examinată este imputabilă statului.

➤ *Transferul de resurse de stat sau ale unității administrativ-teritoriale*

14. Potrivit art. 3 al Legii cu privire la ajutorul de stat, transferul resurselor unităților administrativ-teritoriale poate lua mai multe forme, prevăzute în art. 6 al Legii cu privire la ajutorul de stat. Astfel, se constată că măsurile de sprijin acordate RTEC de către Primăria municipiului Chișinău reprezintă un transfer de resurse a unității administrativ-teritoriale.

15. Luând în considerare îndeplinirea cumulativă a condițiilor menționate mai sus, se constată că aceste măsuri *sunt acordate din resursele unității administrativ-teritoriale*.

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

16. Un avantaj este orice beneficiu economic pe care întreprinderea nu l-ar fi putut obține în condiții normale de piață, și anume în absența intervenției statului. Noțiunea de avantaj include toate situațiile în care întreprinderile sunt scutite de costurile inerente activităților lor economice.

17. În ceea ce privește măsurile de sprijin în vederea furnizării unui serviciu public de transport rutier de călători, conform art. 8 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, acordarea unui avantaj poate fi exclusă dacă sunt îndeplinite patru condiții cumulative:

a) întreprinderii beneficiare îi sunt efectiv atribuite obligații de prestare a serviciilor publice de transport rutier de călători, iar aceste obligații sunt clar definite;

b) parametrii pe baza cărora se calculează compensația sunt stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent, pentru a evita conferirea unui avantaj economic care poate favoriza întreprinderea beneficiară față de întreprinderile concurente;

c) compensația nu depășește ceea ce este necesar pentru acoperirea totală sau parțială a costurilor ocazionate de executarea obligației de prestare a serviciilor publice de transport rutier de călători, ținând cont de veniturile rezultate din această activitate, precum și de profitul rezonabil;

d) nivelul compensației este determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere bine administrată și dotată corespunzător le-ar fi suportat pentru acea obligație de prestare a serviciilor publice de transport rutier de călători, ținând cont de veniturile rezultate din această activitate, precum și un profit rezonabil, în cazul în care alegerea întreprinderii, care urmează să fie investită cu obligația de prestare a serviciilor publice de transport rutier de călători, nu a fost făcută în cadrul unei proceduri de achiziție publică, care permite selecționarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile respective la cele mai mici prețuri

18. În urma examinării informațiilor prezentate s-a constatat neîndeplinirea condițiilor b) și d). Rezultă că măsurile de sprijin acordate RTEC, în vederea compensării unei părți a cheltuielilor întreprinderii, *îi conferă acesteia un avantaj economic care nu ar fi fost obținut în condiții normale de piață.*

c) este acordată în mod selectiv

19. 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”.

20. Având în vedere că, măsurile de sprijin se acordă unei anumite întreprinderi, respectiv RTEC, *condiția selectivității se consideră întrunită.*

d) denaturează sau riscă să denatureze concurența

21. Pentru a se stabili 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 curente.

22. Având în vedere că anterior a fost constatată întrunirea condiției cu privire la existența avantajului economic pentru RTEC, se constată întrunirea și ultimei

condiții. Ca urmare a celor analizate, se consideră întrunite toate criteriile de determinare a unui ajutor de stat.

V. EVALUAREA COMPATIBILITĂȚII AJUTORULUI DE STAT

23. Ținând cont de faptul 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 este 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. 3/2016 și Regulamentului privind ajutorul de stat, acordat beneficiarilor ce prestează servicii de interes economic general, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr. 11/2013.
24. 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. 1/2013 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.
25. 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.
26. Autoritățile publice competente pot acționa în domeniul transportului public de călători pentru a garanta prestarea de servicii de interes general care sunt mai numeroase, mai sigure, de calitate mai bună sau au costuri mai scăzute decât cele pe care le-ar fi permis numai acțiunea forțelor pieței, iar atunci când impun sau contractează obligații de serviciu public, compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și/sau acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public.
27. În temeiul art. 14 al Codului transporturilor rutiere, autoritățile administrației publice locale pentru organizarea transportului rutier contra cost au dreptul la stabilirea subvențiilor din bugetul local pentru acoperirea diferenței dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier pentru prestarea serviciului de transport rutier regulat în trafic local și sumele efectiv încasate ca urmare a efectuării transportului, să acorde, în cadrul unității administrativ-teritoriale respective, facilități de transport pentru anumite categorii de persoane, asigurând totodată și sursele de compensare a veniturilor ratate, să organizeze serviciile de

transport electric, dar și să aprobe tarifele pentru serviciile regulate de transport rutier contra cost de persoane în trafic municipal și/sau local.

28. Conform pct. 29 al Regulamentului transportului auto de călători și bagaje aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 854/2006, 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 (transport electric, auto și în regim de taxi).
29. Legea serviciilor publice de gospodărie comunală nr. 1402/2002, potrivit art. 14 împuternicește autoritățile administrației publice locale cu 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.
30. Autoritățile publice locale, conform art. 23 al Codului transporturilor rutiere, 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, potrivit legii, privind organizarea și efectuarea serviciului de transport rutier de persoane, prin intermediul unor operatori de transport rutier care au statut de întreprinderi municipale.
31. În municipiul Chișinău, Consiliul municipal Chișinău este organul decizional pentru stabilirea nivelului prețurilor de vânzare al biletelor și cuantumului subvențiilor și subsidiilor. Direcția generală transport public și căi de comunicație este responsabilă pentru realizarea documentelor strategice, planificarea rutelor, controlul calității, precum și alte activități necesare asigurării funcționării procesului de transport public prin coordonarea activității întreprinderii implicate.
32. Activitatea financiară a entității este monitorizată și verificată de către Direcția generală finanțe și Direcția audit intern a Primăriei municipiului Chișinău. RTEC prezintă rapoarte lunare și anuale cu privire la activitatea întreprinderii și costurile suportate. Informația lunară este plasată pe site-ul Primăriei municipiului Chișinău. Annual, o companie acreditată de către BERD efectuează auditul activității economico-financiare a RTEC.
33. Compensațiile primite de RTEC sunt reglementate de art. 15 al *Contractului privind prestarea serviciilor de transport public dintre mun. Chișinău și Întreprinderea municipală "Regia Transport Electric"*, aprobat prin Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 3/40 din 06.05.2011, care stabilește și formula de calcul a acesteia:

$$C_i = (P - T_{\text{bus}_{\text{kmi}}} \times K - T_{\text{bus}_{\text{kmi}}}) - R_i \quad \text{unde:}$$

C este suma totală a compensației pentru serviciile oferite în anul *i*, în corespundere cu Planul operational agreat;

P - T_{bus_{kmi}} este costul în anul *i* a unui vehicul-kilometru pe rutele definite în Planul operațional agreat;

- K-Tbus_{kmi}** este numărul de kilometri parcurși pe rutele definite în Planul operațional agreat în anul i, cu excepția curselor anulate;
- R** este venitul real perceput de la pasageri în anul i pe rutele definite în Planul operațional agreat.

Totodată, kilometrii parcurși vor fi calculați corespunzător rutelor deservite de facto, după următoarea formula:

$$\mathbf{K-Tbus}_{kmi} = \eta \times [(T_1 - T1n) \times L_1 + (T_2 - T2n) \times L_2 + \dots]$$
 unde

T₁, T₂,... - numărul de curse de troleibuz stabilite pentru fiecare rută și în fiecare direcție, în conformitate cu Planul operațional agreat;

T1n, T2n... - numărul de curse anulate (neefectuate) pentru fiecare rută și în fiecare direcție

η – coeficientul curselor nemodificate, cauzate de circumstanțe neprevăzute, apreciate în datele statistice de facto ale perioadei precedente;

$$\eta = 1,03$$

L₁, L₂,... - lungimea medie calculată a unei curse planificate pentru fiecare rută și în fiecare direcție, în conformitate cu Planul operațional agreat (kilometri) corectată în funcție de parcursul tehnologic (nul) planificat.

- 34.** Costul unui vehicul-kilometru este determinat de cheltuielile de exploatare înregistrate în anul precedent pentru materiale, energia electrică, salariu și cotizații la salariu, servicii comunale, impozite și taxe, alte cheltuieli, precum și o rentabilitate de 5%, care împreună cu cheltuielile privind amortizarea compensate de Primăria municipiului Chișinău, urmează să acopere și cheltuielile pentru creditul BERD.
- 35.** *Contractul* prevede indexarea anuală a costului unui vehicul-kilometru. Compensația oferită RTEC poate fi mărită sau micșorată ca factor de motivare sau penalitate, în dependență de volumul și calitatea serviciilor acordate de la valorile agreate în conformitate cu Planul operațional agreat.
- 36.** Calculul pentru quantumul anual al compensațiilor este parte integrantă a deciziilor cu privire la aprobarea bugetului municipal Chișinău pentru fiecare an.
- 37.** Prin Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 8/8 din 15.09.2009 cu privire la stabilirea tarifelor pentru călătoria în transportul public în raza municipiului Chișinău, tariful pentru o călătorie cu troleibuzul a fost stabilit la nivelul de 2 lei și este în vigoare la moment. Decizia stabilește și categoriile de persoane pentru care călătoria în transportul public este gratuită, urmând să fie subvenționată. Eficiența îndeplinirii obligațiilor de serviciu public de către RTEC este influențată de necesitatea de investiții în infrastructură sau în vehicule, precum și de posibilitatea acoperirii pierderilor suportate din prestarea serviciilor publice.
- 38.** Strategia de Transport a municipiului Chișinău pentru anii 2014 – 2025, aprobată prin Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 7/1 din 21.10.2014, prevede modernizarea parcului de material rulant. Primăria municipiului Chișinău oferă subsidii pentru asamblarea și procurarea troleibuzelor care compensează întregul cost al acestor activități.

39. Investiția în asigurarea cu troleibuze a municipiului Chișinău este mai eficientă din punct de vedere al costurilor, a fiabilității mecanice înalte, a duratei mai mare de exploatare a troleibuzelor cu costuri de întreținere mai mici, a eficienței energetice și nivelului mai înalt al satisfacției consumatorului față de acest mod de transport.
40. 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 trebuie să verifice 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.
41. În vederea evaluării compatibilității ajutorului de stat, vor fi luate în considerare toate formele ce sunt acordate RTEC, pe perioada de valabilitate a *Contractului*, conform următorului tabel.

Tabelul 5

Formele ajutorului de stat acordat Î.M. "Regia Transport Electric", mil lei

Anii	Transmiterea gratuită a mijloacelor fixe	Subvenții și subsidii	Scutiri de la plata pentru locațiunea mijloacelor fixe date în gestiune economică	Scutire de la plata taxei locale pentru transportarea călătorilor	Acordarea garanției în condiții preferențiale la împrumutul BERD	Renunțarea de la venituri de la repartizarea profitului
2012	-	106,79	9,1	1,8	1,5	-
2013	9,1	138,16	9,8	2,1	1,7	-
2014	-	156	13,8	2,1	1,8	-
2015	-	194,3	13,5	2,2	0,6	-
2016	-	217,73	13,1	2,2	0,2	-
2017	-	228	13,7	2,1	0,9	-
2018	-	295,9	14,2	2,3	0,6	-
2019	-	292,01	15	2,4	0,4	-
2020	-	473	15,6	2,4	0,2	0,8
2021*	-	409,2	15,6	2,4	-	-
Total	9,1	2511,09	133,4	22,1	7,9	0,8

*estimare/ Sursa: Formularul general și special de notificare a ajutorului de stat/Datele I.M. "Regia Transport Electric"

42. Valoarea compensației nu poate depăși ceea ce este necesar pentru a fi acoperite costurile nete suportate pentru îndeplinirea obligațiilor de prestare a serviciului de

transport electric, inclusiv un profit rezonabil. Evaluarea compensației legate de serviciul de transport public electric prestat de RTEC este prezentată în tabelul 6.

Tabelul 6

Valoarea ajutorului de stat acordat în comparație cu compensația maxim admisibilă pentru anii 2012 – 2021, mil. lei

Indicatori	Perioada									
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021*
<i>Costuri suportate pentru prestarea serviciului de transport electric (SIEG)</i>	267,5	325,5	354,5	412,3	467	452,3	534,8	523,8	620,9	599,2
<i>Venituri obținute din prestarea serviciilor de transport public electric (SIEG)</i>	229,7	242	271,5	300,8	331,3	354,8	391,3	447,81	458,6	480
<i>Venituri din alte activități</i>	6,5	6,3	6,9	7,7	8,6	9,4	8,7	12,5	10,3	9,9
<i>Rezultatul financiar net (costul net SIEG)</i>	-31,3	-77,2	-76,1	-103,8	-127,1	-88,1	-134,8	-63,49	-152	-109,3
<i>Profit rezonabil (SIEG)</i>	-	-	-	-	-	-	-	0,4%	0,2%	0,4%
	-	-	-	-	-	-	-	2,07	1,2	3
<i>Compensația maxim-admisibilă</i>	31,3	77,2	76,1	103,8	127,1	88,1	134,8	65,56	153,2	112,3
<i>Valoarea ajutorului de stat acordat</i>	119,19	160,86	173,7	210,6	233,23	244,7	313	309,81	492	427,2

* estimare / Sursa: Formularul general și special de notificare a ajutorului de stat/Datele I.M."Regia Transport Electric"

- 43.** Se constată existența unei supracompensări anuale a costurilor suportate de către RTEC în urma prestării serviciilor de transport public electric. 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. 1/2013, 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.
- 44.** Evaluarea compatibilității ajutorului de stat prin analiza comparativă a efectelor negative asupra concurenței și efectelor pozitive ale ajutorului de stat, pornește de la contribuția acestuia la îndeplinirea unor obiective bine stabilite de interes public. La compararea acestor efecte se ține seama de impactul ajutorului asupra

bunăstării sociale. Ajutorul de stat poate fi autorizat de către Consiliul Concurenței în cazul în care acesta contribuie la îndeplinirea unui obiectiv sau a mai multor obiective de interes public apreciată fie din punct de vedere al contribuției acestuia la creșterea eficienței, fie din punct de vedere al echității.

45. Acordarea ajutorului de stat pentru servicii de transport public este necesară în vederea realizării obiectivului de interes public de a reduce congestia, de a micșora impactul asupra mediului înconjurător și de a crește mobilitatea persoanelor care nu au automobil. Conform Strategiei de Transport a municipiului Chișinău pentru anii 2014 – 2025, aprobată prin Decizia CMC nr. 7/1 din 21 octombrie 2014, gestionarea eficientă a transportului public în municipiul Chișinău trebuie să aducă următoarele beneficii economice:
- reducerea aglomerației și economisirea timpului 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 ca efecte îmbunătățirea calității vieții și economisirea cheltuielilor privind îmbunătățirea mediului;
 - creșterea confortului călătorilor, cu consecințe favorabile în randamentul activității acestora.
46. Cuantumul ajutorului de stat acordat poate crește în condițiile neajustării tarifelor pentru călătorie și creșterii costurilor necesare, iar menținerea unei politici tarifare mai mici are rolul de a oferi atractivitate transportului public prin influențarea alegerii consumatorului, creând avantaj competitiv transportului public.
47. Sub aspectul acoperirii de către ajutorul de stat a costului pentru serviciul public de transport electric, pentru perioada 2017 – 2021, prezentat în tabelul 7, se constată o creștere a nivelului ajutorului de stat acordat întreprinderii pentru îndeplinirea serviciilor publice de transport electric, fiind condiționată de capacitatea tot mai redusă de acumulare a veniturilor care să acopere costurile, dar și de investițiile efectuate.

Tabelul 7

Informație cu privire la raportul dintre ajutorul de stat acordat și costul pentru prestarea serviciilor de transport public înregistrat de Î.M. "Regia Transport Electric"

Perioada	2017	2018	2019	2020	2021*
Procentul acoperirii costurilor de către ajutorul de stat acordat	54,1%	58,5%	59,1%	79,2%	71,3%

**estimare/ Sursă: Estimarea examinatorului/ datele Î.M. "Regia Transport Electric"*

48. Întrucât una din problemele principale ale sistemului de transport public al mun. Chișinău este calitatea scăzută a acestuia evaluată prin indicatori ce țin de: vârsta unităților de transport; numărul de călătorii per unitate pe an și respectarea

programului de circulație¹, ajutorul care se acordă ar putea fi considerat un instrument adecvat pentru îndeplinirea obiectivelor stabilite la prestarea serviciilor publice de transport.

49. În perioada examinată la RTEC au fost dezvoltate activitățile prestate prin oferirea de noi rute și înlocuirea flotei cu mijloace de transport noi care necesită cheltuieli mai mici de exploatare.
50. Ajutorul de stat contribuie la îndeplinirea obiectivului de interes public stabilit de prestare a serviciilor de transport public în mun. Chișinău cu un transport ecologic, fiabil și eficient pentru asigurarea mobilității populației și este necesar din următoarele motive:
 - creșterea efectului Mohring în cazul serviciilor de transport urban programat, accelerarea transportului public având cea mai semnificativă influență asupra bunăstării sociale ducând la mai mult timp de lucru, producție și indirect la un consum mai mare de produse sporind, totodată, și rentabilitatea transportatorului;
 - costului social scăzut pe termen lung al transportului public în comparație cu utilizarea automobilelor proprii care includ externalități ca: congestia, uzura, preluarea terenurilor (pentru soluționarea problemei parcarilor), poluare atmosferică și fonică, accidente etc;
 - oferirea un preț accesibil populației, astfel ca accesul la muncă, educație și servicii să nu fie condiționat de nivelul de venituri;
 - soluționarea mai eficientă a problemei fluxului crescut de pasageri cu transport de capacitate mai mare, care să corecteze eșecul pieței de asigurare cu servicii de transport public.
51. 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. 1/2013, se constată că ajutorul produce efecte pozitive clare în favoarea asigurării mobilității populației, inclusiv pe termen lung și nu denaturează în mod semnificativ concurența.
52. Ajutorul de stat acordat RTEC în scopul prestării serviciilor de transport electric public poate fi considerat compatibil cu mediul concurențial normal.

VI. EXPERIENȚA UNIUNII EUROPENE

53. Decarbonizarea transporturilor și asigurarea mobilității reprezintă obiective strategice al Uniunii Europene. Comunicarea Comisiei din 2016: „*O strategie europeană pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon*” COM/2016 privește necesități de soluții pentru asigurarea mobilității digitale; o taxare echitabilă și eficientă în domeniul transporturilor (care ar trebui să reflecte mai bine externalitățile negative ale transporturilor); promovarea multimodalității; un

¹ Raport al Grupului de lucru al Consiliului municipal Chișinău “Identificarea soluției tehnice și opțiunii financiare optime în vederea renovării parcului rulant al sistemului de transport public din municipiul Chișinău”, 2020, pag. 50

cadru eficient pentru energia alternativă cu emisii scăzute; implementarea infrastructurii pentru combustibili alternativi; interoperabilitate și standardizare pentru electromobilitate; îmbunătățiri ale procesului de testare a vehiculelor; o strategie pentru perioada de după anul 2020 pentru toate mijloacele de transport rutier, susținută prin eforturile de cercetare și investiții.

54. *Comunicarea Comisiei Pactul ecologic European COM/2019* subliniază că transporturile ar trebui să devină drastic mai puțin poluante, în special, în orașe. O combinație de măsuri ar trebui să abordeze emisiile, congestia urbană și îmbunătățirea transportului public. Prețul transportului trebuie să reflecte impactul pe care îl are asupra mediului și asupra sănătății.
55. Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului european și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului constată faptul că multe dintre serviciile de transport terestru de călători care sunt necesare din punct de vedere al interesului economic general nu pot funcționa în regim comercial. Printre mecanismele pe care aceste autorități le pot utiliza pentru a asigura prestarea de servicii publice de transport de călători includ atribuirea de drepturi exclusive operatorilor de servicii publice și acordarea de compensații financiare operatorilor de servicii publice. Din perspectiva dreptului comunitar, nu prezintă importanță dacă serviciile publice de transport de călători sunt exploatate de către întreprinderi publice sau private.
56. Elveția, Franța, Austria, Italia, Polonia și Republica Cehă sunt printre țările care implementează programe investiționale pentru transport public cu troleibuze. Datorită sistemelor de baterii cu tehnologie de încărcare în timpul mersului sau cu extindere autonomă alimentată cu hidrogen troleibuzele moderne nu necesită conexiuni la liniile electrice aeriene, ca în cazul tehnologiilor mai vechi.
57. Germania, în districtul Spandau din Berlin, urmărește să asigure între 50 și 65% de călătorii prin cablu, cu ajutorul troleibuzelor, soluție ce nu afectează timpul de călătorie sau de funcționare, dar permite optimizarea parcului de autobuze care sunt imobilizate pe perioada de reîncărcare.
58. Comisia Europeană prin Deciziile SA.46574 (2016/N), SA.48190 (2017/N), SA.55201 (2019/N) a autorizat Germania să acorde ajutoare de stat pentru infrastructură electrică și achiziționarea de vehicule electrice. S-a apreciat că ajutorul acordat poate să corecteze eșecul pieței vehiculelor electrice, să contribuie la obiectivul de asigurare a mobilității, iar efectele asupra mediului sunt în măsură să compenseze efectele negative ale distorsionării concurenței.

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. 183/2012 și art. 10

alin. (2) lit. b) din Legea nr. 139/2012 cu privire la ajutorul de stat, Plenul Consiliului Concurenței:

DECIDE

1. Măsurile de sprijin notificate de către Primăria municipiului Chișinău, având ca beneficiar Î.M. „Regia Transport Electric”, sub formă de subvenții și subsidii, transmiterea gratuită de mijloace fixe, acordarea garanției în condiții preferențiale la împrumutul acordat de Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, scutiri de la plata pentru locațiunea mijloacelor fixe date în gestiune economică, scutiri de la plata taxei locale pentru transportarea călătorilor, și renunțarea de la venituri la bugetul municipal de la repartizarea profitului pentru anul 2019, constituie ajutor de stat în sensul art. 3 din Legea nr. 139/2012 cu privire la ajutorul de stat.
2. A autoriza ajutorul de stat acordat Î.M. ”Regia Transport Electric”, pentru prestarea serviciilor publice de transport electric în municipiul Chișinău, conform pct. 1 pentru perioada de valabilitate a contractului privind prestarea serviciilor de transport public, aprobat prin Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 3/40 din 06.05.2011.
3. 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. 139/2012 cu privire la ajutorul de stat.
4. Primăria municipiului Chișinău la încheierea unui nou contract de prestări servicii de transport public cu Î.M. „Regia Transport Electric”, va notifica eventualele măsuri de sprijin luând în considerare toate formele utilizate.
5. Decizia intră în vigoare la data adoptării și va fi adusă la cunoștința Primăriei municipiului Chișinău.
6. Partea dispozitivă a deciziei va fi publicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

Marcel RĂDUCAN

Președinte