



Republica Moldova

CONSILIUL CONCURENȚEI

HOTĂRÎRE Nr. 4
din 29 septembrie 2016

**cu privire la completarea Hotărîrii Plenului Consiliului Concurenței nr. 3 din
08 septembrie 2016**

ÎNREGISTRAT
la Ministerul Justiției
al Republicii Moldova
cu nr. 1213 din 4 mai 2017

Ministru _____ Vladimir CEBOTARI

În temeiul art. 41 alin. (1) lit. c) și art. 46 alin. (6) lit. g) din Legea concurenței nr. 183 din 11 iulie 2012 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2012, nr. 193-197, art. 667), cu modificările și completările ulterioare și art. 5 din Legea nr. 139 din 15 iunie 2012 cu privire la ajutorul de stat (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2012, nr. 166-169, art. 565), cu modificările și completările ulterioare, Plenul Consiliului Concurenței

HOTĂRĂȘTE:

Hotărîrea Plenului Consiliului Concurenței nr. 3 din 08 septembrie 2016 „Cu privire la aprobarea unor acte normative privind evaluarea ajutoarelor de stat sectoriale” (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr. 2-8, art.28), înregistrat la Ministerul Justiției cu nr. 1175 din 20 decembrie 2016, se completează după cum urmează:

1. Hotărîrea se completează cu un alineat, cu următorul cuprins:
„Regulamentul privind evaluarea ajutorului de stat acordat pentru întreprinderile de transport feroviar, conform anexei nr.10”.
2. Hotărîrea se completează cu Anexa nr. 10 cu următorul cuprins:

Regulamentul privind evaluarea ajutorului de stat pentru întreprinderile de transport feroviar

Prezentul Regulament transpune art. 3(3); (6) – (7) și Anexa I din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 343 din 12 decembrie 2012 și transpune Comunicarea Comisiei - Linii directe comunitare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene C 184 din 22 iulie 2008.

Secțiunea 1

Scopul și domeniul de aplicare

1. Prezentul Regulament stabilește criteriile de evaluare pentru ajutorul de stat acordat întreprinderilor de transport feroviar.

2. În conformitate cu art. 5 alin. (1) lit. i) din Legea cu privire la ajutorul de stat nr. 139 din 15 iunie 2012, pot fi considerate compatibile cu mediul concurențial normal ajutoarele de stat sectoriale, în funcție de sectoarele de activitate ale economiei naționale.

3. Prezentul Regulament se aplică întreprinderilor de transport feroviar și nu se referă la finanțările publice pentru administratorii de infrastructură feroviară.

Secțiunea 2

Noțiuni

4. În sensul prezentului Regulament, noțiunile și termenii de mai jos vor avea următoarea semnificație:

Infrastructură feroviară - reprezintă mijloacele fixe cuprinse în lista din anexă.

Externalități negative - costurile care apar atunci când activitățile sociale sau economice ale unor persoane au impact negativ asupra altor persoane, și atunci când primele nu reușesc să răspundă integral pentru impactul acțiunilor sale.

5. Alte noțiuni utilizate în prezentul Regulament sunt definite în sensul Codului transportului feroviar nr. 309 din 17 iulie 2003, Legii concurenței nr. 183 din 11 iulie 2012, Legii cu privire la ajutorul de stat nr.139 din 15 iunie 2012 și actelor normative ale Consiliului Concurenței cu privire la ajutorul de stat.

Secțiunea 3

Măsuri generale privind evaluarea compatibilității ajutorului de stat

6. La evaluarea compatibilității ajutorului de stat Consiliul Concurenței va examina următoarele aspecte:

- a) diferențele dintre modelele economice pentru transportul feroviar și cele pentru alte moduri de transport;
- b) obiectivul de reechilibrare a modurilor de transport;
- c) situația concurențială de pe piață (gradul de integrare, potențialul de creștere, prezența concurenților, perspectivele de evoluție).
- d) termenul maxim de revizuire a deciziei de autorizare a măsurii de sprijin o dată la 5 ani.

7. Evaluarea compatibilității ajutorului de stat pentru transportul feroviar 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.

Secțiunea 4

Evaluarea ajutorului de stat la finanțarea infrastructurilor feroviare, la achiziționarea și reînnoirea materialului rulant

8. În cazul finanțării infrastructurilor feroviare, se evaluează dacă accesul la infrastructura feroviară este deschis tuturor utilizatorilor potențiali în mod egal și nediscriminatoriu.

9. Ajutoarele pentru achiziționarea și reînnoirea materialului rulant pot contribui la atingerea mai multor tipuri de obiective de interes public.

10. Evaluarea ajutorului pentru modernizare a materialului rulant, pentru coordonarea transportului, va fi efectuată conform normelor generale din domeniul ajutorului de stat.

11. La evaluarea eligibilității cheltuielilor de achiziție a mijloacelor de transport, în vederea acordării ajutorului regional pentru investiții, se vor analiza caracteristicile din pct. 13 al prezentului Regulament

12. În procesul de evaluare a ajutoarelor pentru investiție și înlocuire, se ia în considerare dacă ansamblul materialului rulant modernizat ca urmare a ajutorului este mai vechi de 15 ani.

13. La analiza compatibilității ajutorului de stat se examinează dacă se întrunesc următoarele caracteristici cumulativ:

a) materialul rulant este destinat exclusiv serviciilor de transport feroviar de călători într-o regiune specifică sau pentru o linie specifică deservind mai multe regiuni;

b) materialul rulant rămâne destinat exclusiv regiunii specifice sau liniei specifice care traversează mai multe regiuni pentru care a beneficiat de ajutoare în timpul a cel puțin 10 ani;

c) materialul rulant de înlocuire corespunde normelor de interoperabilitate, de siguranță și de mediu aplicabile rețelei în cauză;

d) furnizorul de ajutor de stat demonstrează că proiectul contribuie la o strategie de dezvoltare regională coerentă.

Secțiunea 5

Evaluarea ajutorului de stat la restructurarea întreprinderilor de transport feroviar

14. În procesul de evaluare se va ține cont dacă criteriul de eligibilitate se adaptează în cazul în care o subdiviziune de transport de marfă a unei întreprinderi de transport feroviar constituie o unitate economică durabilă și coerentă, care va fi separată juridic de restul întreprinderii în cadrul restructurării și care se confruntă cu așa dificultăți încât ar fi reprezentat un beneficiar aflat în dificultate.

15. Consiliul Concurenței va examina dacă entitatea economică durabilă și coerentă, reunește totalitatea activităților de transport de marfă ale întreprinderii de transport feroviar, din punct de vedere industrial, comercial, contabil și financiar. Se va evalua dacă entitățile economice i se poate repartiza un nivel de pierderi și un nivel de fonduri proprii sau de capital care să reflecte în mod suficient realitatea economică a situației cu care se confruntă această subdiviziune.

16. La evaluarea dacă o subdiviziune se află în dificultate se ia în considerare capacitatea restului întreprinderii de transport feroviar de a asigura redresarea subdiviziunii care urmează să fie restructurată.

17. Se examinează dacă restructurarea va permite faptul ca activitatea de transport de marfă să se transforme într-o activitate competitivă în contextul unei piețe deschise.

18. Acordarea repetată a ajutorului de stat pentru restructurare, în perioada termenului de prescripție, se evaluează negativ, cu excepția ajutorului acordat în vederea restructurării subdiviziunii transport de marfă a întreprinderii de transport feroviar.

Secțiunea 6

Evaluarea ajutorului de stat la coordonarea transporturilor, la utilizarea infrastructurii feroviare, reducerea externalităților negative și interoperabilitate

19. La evaluarea ajutorului de stat pentru coordonarea transportului au prioritate următoarele forme de ajutoare:

- a) ajutoare pentru utilizarea infrastructurii feroviare, cu excepția celor care oferă servicii de transport bazate pe alte moduri de transport;
- b) ajutoare pentru reducerea externalităților negative, care sunt destinate transferului de la un tip de transport către calea ferată;
- c) ajutoare care favorizează interoperabilitatea;
- d) ajutoare pentru cercetare și dezvoltare.

20. Consiliul Concurenței va evalua ajutoarele de stat care sunt stabilite pe baza următoarelor elemente:

- a) costurile eligibile sunt costurile de utilizare a infrastructurilor feroviare suportate de transportul feroviar;
- b) costurile eligibile reprezintă partea din externalitățile negative care poate fi evitată prin utilizarea transportului feroviar, față de alte tipuri de transport.

21. În procesul de evaluare a ajutorului pentru utilizarea infrastructurilor feroviare și a ajutorului pentru reducerea externalităților negative se va examina analiza comparativă a costurilor efectuată de furnizor cuantificată între transportul feroviar și opțiunile alternative bazate pe alte moduri de transport.

22. În cazul ajutoarelor pentru interoperabilitate, pentru coordonarea transportului, costurile eligibile evaluate, sunt toate investițiile pentru instalarea de noi sisteme de siguranță și interoperabilitate sau pentru reducerea poluării sonore, atât la infrastructurile feroviare, cât și la materialul rulant.

23. În cazul ajutoarelor pentru utilizarea infrastructurilor feroviare și în cel al ajutoarelor pentru reducerea externalităților negative, ajutorul va fi evaluat după criteriul compensării costurilor de oportunitate legate de utilizarea cu precădere a transportului feroviar în locul altui mod de transport mai poluant.

24. La evaluarea ajutorului de stat se va ține seama de criteriul privind efectul stimulat al ajutorului pentru transferul de la un tip de transport către calea ferată.

25. În procesul de evaluare a ajutorului se va analiza efectul ajutorului în prețul cerut călătorilor sau expeditorilor, la acest nivel efectuându-se alegerea între calea ferată și modurile de transport mai poluante.

26. În cazul ajutoarelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare și pentru reducerea externalităților negative, se va analiza criteriul privind perspectivele realiste de menținere a traficului transferat către calea ferată pentru ca ajutorul să ducă la un transfer durabil de trafic.

Secțiunea 7
Evaluarea compatibilității ajutoarelor de stat
pentru cercetare și dezvoltare

27. În procesul de evaluare a ajutoarelor de stat pentru cercetare și dezvoltare se analizează posibilitatea acordării ajutoarelor pentru cercetarea în domeniul sistemelor și al tehnologiilor de transport mai economice.

28. La evaluarea ajutoarelor cu finalități diferite care se referă la aceleași costuri eligibile, se ia în vedere aplicarea plafonului maxim al ajutorului.

Secțiunea 8
Monitorizarea și raportarea ajutoarelor de stat

29. La evaluarea ajutoarelor de stat, se va ține cont că întreprinderile feroviare pot beneficia de alte tipuri de ajutor respectând intensitățile maxime ale ajutorului de stat în cazul cumulării ajutoarelor.

30. Consiliul Concurenței monitorizează ajutoarele de stat existente, evaluate în temeiul prezentului Regulament, în conformitate cu prevederile actului normativ privind forma de notificare, procedura de examinare și adoptare a deciziilor cu privire la ajutorul de stat.

31. Raportarea ajutoarelor de stat evaluate în temeiul prezentului Regulament se va efectua în conformitate cu prevederile actului normativ cu privire la Registrul ajutoarelor de stat sau în conformitate cu decizia de autorizare a ajutorului de stat adoptată de Consiliul Concurenței.

Mijloace fixe care se includ în noțiunea de infrastructură feroviară

- 1. Terenuri;**
- 2. Linii de cale ferată și terasamente:**
 - a) rambleuri, excavații, drenuri și rigole, șanțuri de zidărie, apeducte, ziduri de acoperire, plantații pentru protecția pantelor;
 - b) peroane pentru mărfuri și călători, inclusiv în gări pentru călători și în terminale de marfă;
 - c) acostamente și piste;
 - d) ziduri de împrejmuire, garduri vii, parapete și garduri;
 - e) benzi de protecție împotriva incendiilor;
 - f) dispozitive de încălzire a macazurilor; puncte de încrucișare;
 - g) ecrane de protecție împotriva zăpezii.
- 3. Construcții:**
 - a) poduri, apeducte și alte pasaje superioare, tuneluri, excavații acoperite și alte pasaje inferioare;
 - b) pereți de susținere și structuri de protecție împotriva avalanșelor, a căderilor de pietre.
- 4. Treceri de nivel, inclusiv instalații destinate asigurării siguranței traficului rutier;**
- 5. Suprastructuri:**
 - a) șine, șine cu șanț și contrașine;
 - b) traverse și longrine, materiale mici de asamblare pentru calea ,ipală, balast, inclusiv pietriș și nisip;
 - c) macazuri, puncte de încrucișare;
 - d) plăci turnante și transbordoare (cu excepția celor rezervate exclusiv pentru locomotive).
- 6. Căi de acces pentru călători și mărfuri, inclusiv acces pe șosea și acces pentru pietoni care vin și pleacă pe jos;**
- 7. Instalații de siguranță, de semnalizare și de telecomunicații de pe calea deschisă, din stații și triaje, inclusiv instalații de producere, transformare și distribuție a curentului electric pentru semnalizare și telecomunicații;**
 - a) clădiri afectate pentru aceste instalații sau dispozitive;
 - b) frâne de cale.
- 8. Instalații de iluminat pentru trafic și siguranța acestuia;**
- 9. Instalații de transformare și transport ale energiei electrice pentru tracțiunea trenurilor;**

- a) substații, cabluri de alimentare dintre substații și firele de contact, linii de contact cu suspensie catenară și suporturi;
- b) a treia șină cu suporturi.

10.Clădirile folosite de departamentul de infrastructură feroviară.”

**PREȘEDINTELE PLENULUI
CONSILIULUI CONCURENȚEI**

Viorica CĂRARE