

**HOTĂRÎRE**  
**cu privire la aprobarea și modificarea unor acte normative**  
**privind ajutoarele de stat sectoriale**

**nr. 4 din 25.07.2014**

*Monitorul Oficial nr.256-260/1267 din 29.08.2014*

\* \* \*

**ÎNREGISTRAT**

la Ministerul Justiției

al Republicii Moldova

cu nr.987 din 14 august 2014

Ministru \_\_\_\_\_ Oleg EFRIM

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) și art.5 alin.(2), art.23 alin.(5) lit.c) 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), Plenul Consiliului Concurenței

**HOTĂRĂȘTE:**

1. Se aprobă Regulamentul privind evaluarea ajutorului de stat acordat pentru finanțarea aeroporturilor și ajutorului la înființare pentru companiile aeriene, conform anexei nr.1.

2. Anexa nr.2 la Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr.1 din 20.02.2014 cu privire la aprobarea unor acte normative privind ajutoarele de stat sectoriale se exclude.

**PREȘEDINTELE PLENULUI**

**CONSILIULUI CONCURENȚEI**      **Viorica CĂRARE**

**Nr.4. Chișinău, 25 iulie 2014.**

Anexa nr.1  
la Hotărârea Plenului  
Consiliului Concurenței  
nr.4 din 25 iulie 2014

**REGULAMENT**

**privind evaluarea ajutorului de stat acordat pentru finanțarea aeroporturilor**  
**și ajutorului la înființare pentru companiile aeriene**

Prezentul Regulament transpune prevederile Comunicării Comisiei Europene, Orientări Comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale (2005/C 312/01), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene C 312/ 1 din 09.12.2005.

**Secțiunea 1**

## Dispoziții generale

1. Prezentul Regulament prevede norme în baza cărora urmează să fie evaluat ajutorul de stat acordat pentru finanțarea aeroporturilor precum și a companiilor aeriene la înființarea rutelor de zbor noi.

2. În sensul art.5 alin.(1) lit.i) din Legea nr.139 din 15 iunie 2012 cu privire la ajutorul de stat, poate fi considerat compatibil cu mediul concurențial normal ajutorul sectorial, destinat finanțării aeroporturilor și la înființare pentru companiile aeriene.

3. Prezentul Regulament se aplică ajutorului de stat pentru beneficiarii care prestează servicii ce constituie activități economice, indiferent de forma organizatorico-juridică, de apartenența la sectorul public sau privat și modul de finanțare.

4. Administrarea aeroportului și activitățile de operare care constau în furnizarea de servicii aeroportuare companiilor aeriene și a furnizorilor de servicii din cadrul aeroporturilor sunt activități economice, în măsura în care aceste activități nu țin de responsabilitatea autorităților abilitate ale statului.

5. Operatorul aeroportului cât și compania aeriană se consideră că practică activități economice, în măsura în care nu desfășoară alte activități ce țin de responsabilitatea autorităților abilitate ale statului.

6. Prezentul Regulament stabilește criteriile în baza cărora urmează să fie evaluat ajutorul acordat la înființare pentru companiile aeriene, precum și criteriile pentru evaluarea ajutorului acordat pentru finanțarea activităților aeroportuare pentru operatorii de aeroporturi.

7. La evaluarea ajutorului de stat acordat de către furnizori, în vederea prevenirii oricărei denaturări a mediului concurențial normal, se va lua în considerare modalitatea în care aceștia au ținut cont de principiile de nediscriminare, transparență și proporționalitate la acordarea ajutorului.

8. În sensul prezentului Regulament, termenii de mai jos vor avea următoarele semnificații:

**beneficiar** – orice operator aeroportuar sau companie aeriană;

**operator aeroportuar** – persoană juridică sau fizică ce efectuează exploatarea aerodromului (aeroportului) în baza certificatului de aerodrom (aeroport);

**companie aeriană** – persoana fizică sau juridică care deține certificat de operator aerian și oferă servicii de transport aerian;

**prag de rentabilitate** – numărul minim de pasageri, la deservirea cărora veniturile companiei aeriene sunt egale cu cheltuielile;

**rută de zbor nouă** – o rută sezonieră care devine permanentă sau o rută inexistentă anterior, care este efectuată în scopul transportării contra plată a pasagerilor, fiind publicată în sistemele informatizate de rezervare și este accesibilă publicului;

**frecvență de zbor nouă** – o rută sezonieră care devine permanentă sau o frecvență de zbor existentă, care devine cel puțin zilnică;

**servicii de handling la sol** – servicii necesare pentru sosirea și plecarea aeronavelor pe/de pe aeroport;

**costuri de catering** – costurile pentru servicii de asigurare a pasagerilor și echipajului cu produse alimentare și băuturi la bordul aeronavelor;

**ajutor degresiv** – ajutorul cu un caracter temporar, acordat pe o perioadă maximă de trei ani, care scade din intensitate în timp.

## Secțiunea 2

### Ajutorul de stat care poate fi compatibil

**9.** La determinarea compatibilității cu mediul concurențial normal a ajutorului acordat operatorilor aeroportuari și companiilor aeriene pentru efectuarea anumitor activități economice ce constituie servicii de interes economic general se evaluează dacă:

a) beneficiarul este efectiv autorizat cu executarea unor obligații de serviciu de interes economic general, 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 beneficiarul față de alți concurenți pe piață;

c) compensația nu depășește ceea ce este necesar pentru acoperirea totală sau parțială a costurilor survenite în legătură cu executarea obligației de serviciu de interes economic general, ținând cont de veniturile relevante, precum și un profit rezonabil;

d) atunci când alegerea beneficiarului care urmează să fie investit cu executarea obligației serviciului de interes economic general, nu se face în cadrul unei proceduri de achiziție publică, care ar permite selecționarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile respective la cele mai mici prețuri, nivelul compensației este determinat pe baza unei analize a costurilor pe care un beneficiar tipic în condiții similare, bine administrat și dotat corespunzător, le-ar fi suportat pentru îndeplinirea obligației respective, ținând cont de veniturile relevante, precum și un profit rezonabil.

**10.** La evaluarea ajutorului acordat beneficiarilor ce prestează servicii de interes economic general se va ține cont de măsura în care ajutorul nu include în sine efectuarea activităților specificate la pct.12 lit.d) din prezentul Regulament.

**11.** Măsurile de sprijin acordate companiilor aeriene sau operatorilor aeroportuari, care au un caracter general și sunt aplicabile tuturor sectoarelor economiei naționale, nu constituie ajutor de stat.

### **Secțiunea 3**

#### **Finanțarea aeroporturilor**

**12.** Activitățile aeroporturilor pot fi clasificate după cum urmează:

a) construirea infrastructurii aeroportuare și a echipamentelor (piste de decolare, terminale, platforme, turn de control etc.) sau instalații care le sprijină în mod direct (instalații de stingere a incendiilor, echipamente de securitate sau de siguranță etc.);

b) operarea infrastructurii, care cuprinde întreținerea și administrarea infrastructurii aeroportului;

c) furnizarea de servicii aeroportuare auxiliare transportului aerian, cum ar fi serviciile de handling la sol și utilizarea infrastructurii aferente, servicii de stingere a incendiilor, servicii de urgență, servicii de siguranță etc.;

d) efectuarea activităților comerciale care nu sunt legate în mod direct de activitățile de bază ale aeroportului și care includ construirea, finanțarea, utilizarea și folosirea terenului și a clădirilor, nu numai pentru birouri și pentru depozitare, dar și pentru hoteluri și întreprinderi situate în incinta aeroportului, precum și magazine, restaurante și parcuri.

**13.** Finanțarea activităților specificate la pct.12 lit.d) cu titlu de excepție nu se evaluează conform prevederilor prezentului Regulament, dar acestea vor fi evaluate, după caz, în temeiul normelor sectoriale și generale relevante.

**14.** Ajutorul de stat destinat operatorilor aeroportuari poate fi compatibil în cazul în care este necesar pentru operarea unui serviciu de interes economic general, este destinat facilitării dezvoltării zonelor în care nivelul de trai și/sau gradul de ocupare a forței de muncă este scăzut, precum și pentru facilitarea dezvoltării anumitor activități, sau regiuni economice, cu condiția că nu denaturează într-un mod nejustificat concurența.

**15.** La acordarea ajutorului de stat pentru operatorii aeroportuari se va evalua impactul asupra concurenței între aeroporturi ținând cont și de următorii factori:

- a) tipul de servicii aeroportuare furnizate de aeroport;
- b) populația;
- c) activitatea economică;
- d) existența accesului terestru;
- e) congestia traficului;
- f) nivelul taxelor pentru serviciile aeroportuare.

**16.** Finanțarea infrastructurii aeroportuare presupune ajutorul de stat acordat pentru construirea infrastructurii și a echipamentelor aeroportuare sau a instalațiilor care le sprijină în mod direct în conformitate cu pct.12 lit.a) din prezentul Regulament.

**17.** La finanțarea infrastructurii aeroportuare se va determina dacă:

- a) construirea și operarea infrastructurii îndeplinește un obiectiv de interes general definit în mod clar;
- b) infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivul stabilit;
- c) infrastructura are perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu, în special în ceea ce privește utilizarea infrastructurii existente;
- d) toți potențialii utilizatori ai infrastructurii au acces la ea în mod egal și nediscriminatoriu;
- e) nu este afectată într-un mod nejustificat concurența.

**18.** Operațiunile de vânzare sau alocare de infrastructură de către autoritățile publice pentru operatorii aeroportuari, care sunt efectuate la prețurile pieței sau dacă prețul acestor operațiuni reprezintă rezultatul unei proceduri de licitație desfășurate în condițiile legii, nu constituie un ajutor de stat în sensul prezentului Regulament.

**19.** Finanțarea pentru operarea infrastructurii aeroportuare prevede ajutorul de stat la administrarea și întreținerea infrastructurii aeroportuare.

**20.** La acordarea ajutorului de stat pentru operarea infrastructurii se va evalua compatibilitatea acestuia prin prisma prevederilor de la pct.14 și 17 ale prezentului Regulament.

**21.** În cazul acordării unor atribuții cu privire la un serviciu de interes economic general unui operator aeroportuar, acțiunea respectivă se va înregistra într-un act special de atribuire, care va cuprinde toate informațiile necesare pentru identificarea costurilor specifice acestui serviciu.

**22.** Actul de atribuire trebuie să cuprindă:

- a) natura precisă a obligației de serviciu de interes economic general;
- b) operatorii și teritoriul în cauză;
- c) natura oricăror drepturi exclusive acordate aeroportului;
- d) modalitățile de calculare, monitorizare și revizuire a compensării;
- e) mijloacele de evitare și corectare a oricărei compensări excedentare sau deficitare;
- f) obligația beneficiarului de a crea un sistem contabil transparent și de a separa conturile pentru diferitele activități.

**23.** La alocarea unei infrastructuri suplimentare operatorului aeroportuar, care nu a fost planificată atunci când s-a alocat infrastructura existentă, operatorul trebuie să plătească pentru aceasta prețul stabilit în condiții normale de piață, proporțional cu costurile noii infrastructuri și cu durata utilizării sale.

**24.** Serviciile de handling la sol reprezintă o activitate comercială deschisă concurenței în condițiile stabilite de actele normative.

**25.** Un operator aeroportuar care acționează ca furnizor de servicii de handling la sol poate percepe tarife diferite pentru serviciile de handling la sol prestate companiilor aeriene, doar în cazul în care aceste tarife diferite reflectă diferențe de cost legate de natura sau dimensiunea serviciilor furnizate.

**26.** În condițiile stabilite de actele normative, serviciile de handling la sol pot fi finanțate și din alte venituri comerciale ale aeroportului sau prin resurse publice care i se acordă în calitate de autoritate aeroportuară sau de operator al unui serviciu de interes economic general.

**27.** Ajutorul de stat pentru finanțarea aeroporturilor trebuie notificat Consiliului Concurenței pentru a putea fi evaluată compatibilitatea acestuia cu mediul concurențial normal.

#### **Secțiunea 4**

##### **Ajutorul la înființare**

**28.** Ajutorul la înființare este ajutorul de stat acordat companiilor aeriene pentru crearea rutelor de zbor noi sau frecvențelor de zbor noi și pentru atragerea unui număr de pasageri necesar în vederea atingerii pragului de rentabilitate.

**29.** La evaluarea ajutorului de stat la înființare se va ține cont de faptul că acesta poate avantaja companiile aeriene beneficiare, poate reduce costurile de operare ale beneficiarului, poate denatura concurența între companii.

**30.** La acordarea ajutorului de stat la înființare se va determina dacă:

a) beneficiarul ajutorului la înființare deține un certificat de operator aerian valabil;  
b) este înființată o rută de zbor nouă și/sau frecvență de zbor nouă;  
c) ruta pentru care este acordat ajutorul este profitabilă, adică cel puțin își acoperă costurile, fără finanțare publică;

d) valoarea ajutorului este legată strict de costurile suplimentare la înființare suportate pentru lansarea noii rute sau frecvențe, costuri pe care beneficiarul nu trebuie să le suporte după înființare în regim de operare normală.

e) este prezent planul de afaceri al beneficiarului, care să prezinte pe o perioadă îndelungată viabilitatea rutei după epuizarea ajutorului;

f) plățile în cadrul ajutorului sunt direct proporționale de creșterea netă a numărului de pasageri transportați;

g) ajutorul nu încurajează transferul traficului de la o companie aeriană la alta;

h) ajutorul nu generează o deviere a traficului care să nu fie justificată din punctul de vedere al frecvenței și viabilității serviciilor existente care pleacă de la un alt aeroport situat în același oraș sau în același sistem aeroportuar, care deservește aceeași destinație sau o destinație similară.

**31.** Ajutorul degresiv poate fi acordat pe o perioadă maximă de 3 ani. În orice caz, perioada pe parcursul căreia se acordă ajutor la înființarea unei companii aeriene trebuie să fie mai mică decât perioada pe parcursul căreia compania aeriană se angajează să opereze de pe aeroportul în cauză, după cum se indică în planul de afaceri respectiv.

**32.** Ajutorul degresiv poate fi acordat cu titlu de excepție pe o perioadă de până la 5 ani pentru rutele interne.

**33.** Valoarea ajutorului degresiv într-un an nu poate depăși 50% din costurile totale eligibile pentru anul în cauză, iar ajutorul total nu poate depăși o medie de 30% din costurile eligibile.

**34.** Pentru rutele interne, valoarea ajutorului degresiv într-un an nu poate depăși 50% din costurile totale eligibile pentru anul în cauză, iar ajutorul total nu poate depăși o medie de 40% din costurile eligibile. În cazul acordării ajutorului pe termen de 5 ani, el poate fi menținut la 50% din costurile eligibile totale pentru perioada inițială de 3 ani.

**35.** Furnizorul ajutorului de stat care planifică să acorde ajutor la înființare unei companii aeriene pentru o rută nouă trebuie să-și facă publice din timp planurile, respectând prevederile legale, pentru a permite tuturor companiilor aeriene interesate să-și ofere serviciile.

**36.** Înainte de acordarea ajutorului de stat la înființarea unei noi rute de zbor, furnizorul va efectua analiza impactului acesteia asupra rutelor concurente.

**37.** Nu se permite acordarea de ajutor la înființare pentru o nouă rută aeriană care corespunde unei legături feroviare de mare viteză.

**38.** Ajutorul de stat nu poate fi acordat unei companii aeriene care, după ce a utilizat întregul ajutor pentru o rută anumită, solicită un nou ajutor pentru o rută concurentă care pleacă din același oraș sau regiune. Simpla înlocuire a unei rute, în timpul perioadei de acordare a ajutorului, cu o altă rută care pleacă din același aeroport și care se prevede că va genera cel puțin un număr echivalent de pasageri nu împiedică continuarea plății ajutorului pentru perioada completă atât timp cât această înlocuire nu afectează celelalte condiții de bază pentru care a fost acordat inițial ajutorul la înființare.

**39.** Ajutorul nu poate fi acordat pentru costuri de operare standard, cum sunt chiria sau amortizarea aeronavei, carburantul, salariile echipajelor, taxele de aeroport sau costurile de catering.

**40.** Ajutorul la înființare nu poate fi cumulat cu alte tipuri de ajutor acordat pentru operarea unei rute, inclusiv cu ajutorul de natură socială, ajutorul acordat în legătură cu efectuarea unor servicii de interes economic general sau cu un alt ajutor acordat pentru acoperirea aceluiași costuri.

**41.** Ajutorul la înființare nu poate fi acordat în cazul în care accesul la o rută a fost rezervat pentru o singură companie aeriană.

**42.** Ajutorul la înființare, acordat companiilor aeriene trebuie notificat Consiliului Concurenței pentru a putea fi evaluată compatibilitatea cu mediul concurențial normal.

## **Secțiunea 5**

### **Condiții de monitorizare**

**43.** Monitorizarea ajutorului de stat pentru finanțarea aeroporturilor și ajutorului la înființare pentru companiile aeriene se efectuează în conformitate cu Secțiunea 14 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.

**44.** Fiecare furnizor al ajutorului de stat publică pe pagina web, anual, lista rutelor aeriene pentru care a fost acordat ajutorul, cu indicarea beneficiarului, valorii ajutorului acordat și numărului de pasageri.

## **Secțiunea 6**

### **Măsurile de siguranță**

**45.** Furnizorul ajutorului de stat are dreptul de a solicita de la beneficiarul ajutorului să depună o garanție în vederea asigurării respectării angajamentelor asumate ca urmare a beneficiarii de ajutor de stat.

**46.** În cazul nerespectării angajamentelor asumate de către beneficiar în urma primirii ajutorului la înființare sau de finanțare, acesta poate fi recuperat de către furnizor în baza deciziei adoptate de Plenul Consiliului Concurenței.

**47.** În cazul ajutorului ilegal sau ajutorului utilizat abuziv, recuperarea ajutorului se va efectua în conformitate cu prevederile art.13-16 din Legea cu privire la ajutorul de stat nr.139 din 15 iunie 2012.

**48.** În cazul în care Consiliul Concurenței adoptă o decizie de recuperare a ajutorului de stat acordat ilegal și ajutorul respectiv nu a fost rambursat de către beneficiar, este necesar ca la evaluarea întregului ajutor pentru infrastructura aeroportuară sau a ajutorului la înființare să se țină cont atât de efectul cumulativ al ajutorului anterior și al noului ajutor, cât și de faptul dacă ajutorul anterior nu a fost rambursat.

## **Secțiunea 7**

### **Prevederi speciale**

**49.** Notificarea ajutoarelor de stat pentru finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene se va efectua cu respectarea prevederilor 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 august 2013.

**50.** Evidența și inventarierea ajutoarelor de stat, acordate prin efectul prezentului Regulament, se vor realiza în conformitate cu prevederile Regulamentului privind registrul ajutoarelor de stat, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr.3 din 30 august 2013.

**51.** Furnizorii ajutoarelor de stat pentru finanțarea aeroporturilor și pentru înființare acordat companiilor aeriene sunt obligați să prezinte anual Consiliului Concurenței Formularul de raportare a ajutoarelor de stat acordate.

**52.** Prezentul Regulament se va aplica cu respectarea normelor prevăzute în Regulamentul privind ajutorul acordat beneficiarilor ce prestează servicii de interes economic general, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr.11 din 30 august 2013 și ale Regulamentului privind ajutorul pentru dezvoltare regională, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr.4 din 30 august 2013.

&

---

Consiliul Concurenței

Hotărâre nr.2 din 25.07.2014 cu privire la aprobarea și modificarea unor acte normative privind ajutoarele de stat sectoriale //Monitorul Oficial 256-260/1264, 29.08.2014