



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 171 (XV) — Nr. 806

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Luni, 17 noiembrie 2003

SUMAR

Nr.	Pagina	Nr.	Pagina
176.	1-7	448.	7-8

ACTE ALE CONSILIULUI CONCURENȚEI
— Ordin pentru punerea în aplicare a Instrucțiunilor privind autorizarea ajutoarelor de stat în domeniul transportului aerian și a Instrucțiunilor privind autorizarea ajutoarelor de stat acordate în domeniul transportului maritim.....

— Decizie referitoare la stabilirea sancțiunilor privind încălcarea art. 16 alin. (1) din Legea concurenței nr. 21/1996 de către UPC România — S.A.....

ACTE ALE CONSILIULUI CONCURENȚEI

CONSILIUL CONCURENȚEI

ORDIN

pentru punerea în aplicare a Instrucțiunilor privind autorizarea ajutoarelor de stat în domeniul transportului aerian și a Instrucțiunilor privind autorizarea ajutoarelor de stat acordate în domeniul transportului maritim

În baza:

- Decretului nr. 1.075/2001 privind numirea membrilor Consiliului Concurenței;
- prevederilor art. 21 alin. (4) lit. f), ale art. 28 alin. (1) și ale art. 29 alin. (1) din Legea concurenței nr. 21/1996, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 88 din 30 aprilie 1996;
- prevederilor art. 22 alin. (1) și (5) din Legea nr. 143/1999 privind ajutorul de stat, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 370 din 3 august 1999, cu modificările ulterioare,

și având în vedere:

- avizul favorabil al Consiliului Legislativ referitor la proiectul de Instrucțiuni privind autorizarea ajutoarelor de stat în domeniul transportului aerian și la proiectul de Instrucțiuni privind autorizarea ajutoarelor de stat acordate în domeniul transportului maritim,

președintele Consiliului Concurenței emite următorul ordin:

Art. 1. — În urma adoptării în plenul Consiliului Concurenței, se pun în aplicare Instrucțiunile privind autorizarea ajutoarelor de stat în domeniul transportului

aerian și Instrucțiunile privind autorizarea ajutoarelor de stat acordate în domeniul transportului maritim, prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Compartimentele de specialitate din cadrul Consiliului Concurenței vor urmări punerea în aplicare a prevederilor prezentului ordin.

Art. 3. — Prezentul ordin și instrucțiunile menționate la art. 1 vor fi publicate în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Președintele Consiliului Concurenței,
Theodor Valentin Purcărea

București, 24 octombrie 2003.
Nr. 176.

ANEXĂ

I N S T R U C Ț I U N I

privind autorizarea ajutoarelor de stat în domeniul transportului aerian

În temeiul art. 28 alin. (1) din Legea concurenței nr. 21/1996, cu modificările și completările ulterioare, și al art. 22 alin. (1) din Legea nr. 143/1999 privind ajutorul de stat, cu modificările și completările ulterioare,

Consiliul Concurenței adoptă prezentele instrucțiuni.

1. Introducere

1.1. Elaborarea unui cadru juridic de reglementare a disciplinei ajutorului de stat reprezintă continuarea procesului de armonizare a legislației românești cu legislația europeană, parte a procesului de aderare a României la Uniunea Europeană.

1.2. Scopul autorizării de către Consiliul Concurenței a ajutoarelor de stat acordate de autoritățile publice sau de organisme care administrează fonduri publice în sectorul aviației este de a urmări măsura în care un ajutor de stat este compatibil cu mediul concurențial normal într-o economie de piață în care prețurile produselor și tarifele serviciilor sunt determinate pe baza cererii și ofertei.

1.3. Prezentele instrucțiuni au ca obiectiv atât creșterea gradului de transparență a procesului de evaluare a notificărilor transmise Consiliului Concurenței, cât și stabilirea criteriilor și a procedurilor aplicabile în acest domeniu.

2. Domeniu de aplicare

2.1. Prezentele instrucțiuni se aplică schemelor de ajutor de stat și ajutoarelor de stat individuale acordate în sectorul aviației.

2.2. Ajutoarele de stat de care pot beneficia companiile aeriene se pot acorda și pentru activități conexe transportului aerian, precum pregătirea personalului din aviația civilă, comercializarea în regim duty-free, facilitățile aeroportuare, francizele, tarife aeroportuare, în limitele ce vor fi stabilite în capitolele următoare.

2.3. Nu intră sub incidența prezentelor instrucțiuni ajutorul de stat acordat producției de aeronave.

2.4. Ajutoarele acordate companiilor aeriene pentru promovarea cumpărării sau exploatarea anumitor aeronave intră sub incidența domeniului de aplicare al prezentelor instrucțiuni.

2.5. Realizarea proiectelor de infrastructură (aeroporturi, autostrăzi, poduri) reprezintă o măsură de politică economică generală care nu poate fi controlată de Consiliul Concurenței, în temeiul dispozițiilor Legii nr. 143/1999 privind ajutorul de stat, cu modificările și completările ulterioare. Deciziile de dezvoltare a infrastructurii nu intră sub incidența domeniului de aplicare al prezentelor instrucțiuni în măsura în care acestea răspund unor nevoi de programare sau implementare a politicilor naționale privind mediul și transporturile.

2.6. Acest principiu general se aplică doar pentru realizarea infrastructurilor fără a prejudicia evaluarea eventualelor elemente de ajutor ce rezultă din tratamentul preferențial acordat anumitor companii pentru utilizarea infrastructurilor. De aceea, Consiliul Concurenței poate

evalua activitățile realizate în interiorul aeroporturilor de care pot beneficia în mod direct sau indirect companiile aeriene.

2.7. Acordarea unor facilități de natură fiscală sau socială nu reprezintă ajutoare de stat, ci constituie o măsură generală atunci când nu conferă un avantaj concurențial anumitor întreprinzători, prin evitarea suportării costurilor care ar trebui în mod normal suportate de aceștia din propriile resurse financiare. Crearea unor avantaje în poziția concurențială a anumitor întreprinzători împiedică forțele pieței să aibă efectele lor normale.

2.8. Ajutoarele de stat cu caracter social sunt abordate pozitiv de către Consiliul Concurenței, deoarece acestea plasează beneficiile economice înaintea intereselor întreprinzătorilor în cauză, favorizând schimbările structurale, reducând sărăcia și eliminând obligațiile impuse întreprinderilor de legislația națională.

3. Ajutoare de operare

3.1. Ajutoarele de stat care au ca scop acoperirea pierderilor de operare sunt în principiu interzise.

3.2. În cazuri excepționale, asemenea ajutoare pot fi acordate cu îndeplinirea cumulativă a următoarelor condiții:
a) ajutoarele să fie justificate prin contribuția lor la redresarea, înnoirea și dezvoltarea flotei aeriene românești;
b) nivelul ajutoarelor să fie proporțional cu mărimea dezavantajelor pe care vizează să le atenueze.

3.3. Ajutorul pentru operare trebuie să fie limitat în timp și redus progresiv.

3.4. Ajutorul de stat acordat sub forma subvenției directe pentru exploatarea liniilor aeriene poate fi acceptat în următoarele două cazuri:

a) obligațiile de serviciu public;

b) ajutoare cu caracter social.

3.5. Obligațiile de serviciu public

3.5.1. Obligația de serviciu public reprezintă obligația impusă unui transportator aerian pentru a asigura că serviciul satisface standardele de continuitate, regularitate, capacitate și preț impuse cu privire la rutele pentru care a fost autorizat să opereze, standarde pe care transportatorul aerian nu și le-ar asuma dacă ar lua în considerare numai interesul lui economic.

3.5.2. Obligațiile de serviciu public pot fi impuse:

a) unor servicii aeriene regulate spre un aeroport ce deserveste regiuni periferice sau în dezvoltare;

b) pe o rută cu trafic scăzut având destinația un aeroport regional;

c) pe o rută care să fie considerată vitală pentru dezvoltarea economică a regiunii unde este situat aeroportul.

3.5.3. Dacă nici un transportator aerian nu a prestat sau nu este pe punctul de a presta pe o rută servicii aeriene regulate conform obligațiilor de serviciu public care au fost impuse pe acea rută, se poate limita accesul la acea rută numai pentru un singur transportator pentru o perioadă maximă de 3 ani, după care situația trebuie să fie reanalizată.

3.5.4. Dreptul de a opera trebuie acordat oricărui transportator aerian român, îndreptățit să opereze astfel de servicii aeriene, prin procedura de licitație publică deschisă.

3.5.5. Transportatorul aerian selectat pentru a realiza obligația de serviciu public impusă poate beneficia de o subvenție compensatorie din surse ale statului, care va lua în considerare cheltuielile și veniturile (adică deficitul) generate de prestarea serviciului impus. Subvenția nu poate implica supracompensația în favoarea transportatorului aerian. Dezvoltarea și implementarea sistemului de compensare trebuie să fie transparente. De aceea trebuie să existe un sistem analitic de contabilitate în companie suficient de elaborat pentru a permite calcularea costurilor (inclusiv costurile fixe) și a veniturilor.

3.5.6. Evaluarea subvenției compensatorii pentru a se stabili dacă este acceptabilă se va realiza avându-se în vedere dispozițiile legale privind ajutorul de stat. În acest context este important ca o companie aeriană care are acces la o rută pentru care a fost impusă obligația de serviciu public să poată fi compensată doar după ce a fost selecționată prin licitație publică. Această procedură de licitație permite furnizorului să evalueze oferta pentru ruta respectivă și să facă alegerea ținând seama atât de interesul utilizatorului, cât și de costul compensației.

3.5.7. Ajutorul de stat este implicat atunci când conferă un avantaj beneficiarului său. O subvenție care se limitează doar la pierderile datorate exploatarea unei anumite rute nu aduce nici un beneficiu special companiei care a fost selectată în baza unor criterii obiective.

3.5.8. Consiliul Concurenței consideră că o compensație pentru obligația de serviciu public nu implică ajutor de stat cu condiția ca:

- a) transportatorul să fie corect selectat printr-o licitație;
- b) să fie limitat accesul la rută pentru un singur transportator;
- c) nivelul maxim al compensației să nu depășească suma deficitului prevăzută în ofertă.

3.5.9. Consiliul Concurenței consideră că nivelul compensației este principalul criteriu de selectare. Celelalte criterii (de exemplu: caracterul adecvat al serviciului, prețurile) și standardele impuse sunt incluse, în general, în obligațiile de serviciu public. Astfel, numai în cazuri excepționale și justificate în mod corespunzător transportatorul selectat poate fi altul decât cel care solicită cea mai scăzută compensație.

3.5.10. În cazul în care există dovezi că nu a fost selectată cea mai bună ofertă, Consiliul Concurenței poate cere informații de la organizatorii licitației pentru a putea verifica dacă adjudecarea licitației include elemente de ajutor de stat.

3.5.11. În situația în care nu a fost selectată cea mai bună ofertă, se poate considera că transportatorului i s-a acordat ajutor de stat. Atunci când furnizorul nu a notificat ajutorul și compensația a fost deja plătită, Consiliul Concurenței consideră ajutorul de stat ilegal și va începe procedura investigației.

3.5.12. O posibilă subvenție oferită transportatorilor care beneficiază de concesiuni exclusive pe rutele interne în baza prevederilor legale în vigoare poate include elemente de ajutor de stat, în special dacă transportatorii nu au fost selecțai printr-o licitație deschisă. Aceste rambursări trebuie

notificate pentru a fi analizate în vederea descoperirii eventualelor elemente de ajutor de stat.

3.5.13. Evaluând aceste compensații, Consiliul Concurenței va verifica dacă ajutorul nu presupune deturarea unui volum important de trafic sau dacă permite transportatorilor să realizeze subvenții încrucișate pe rute — fie regionale, interne sau intracomunitare — pe care ei concurează cu alți transportatori aeriene români. Nu va fi luat în considerare cazul în care subvenția se bazează pe cheltuielile și veniturile (deficitul) generate de prestarea serviciului public. O astfel de compensație trebuie notificată.

3.6. Ajutoare cu caracter social

3.6.1. Ajutorul de stat cu caracter social, acordat consumatorilor individuali, este permis doar în condițiile în care acest ajutor este acordat fără discriminare transportatorilor aeriene care operează serviciile.

3.6.2. Ajutorul cu caracter social trebuie să vizeze în principal anumite categorii de călători ce utilizează o rută (de exemplu: copii, persoane cu handicap, persoane cu venit scăzut). Totuși, în cazul în care ruta în cauză face legătura cu o regiune defavorizată, ajutorul trebuie să acopere întreaga populație a acelei regiuni.

4. Aplicarea principiului investitorului privat prudent în economia de piață

4.1. În analiza notificărilor Consiliul Concurenței va ține seama de principiul investitorului privat prudent. Consiliul Concurenței nu face raționamente în locul investitorului și nici nu le cenzurează pe ale acestuia, dar trebuie să stabilească dacă programul finanțat de stat va fi rentabil, înainte de a-l considera o operațiune comercială normală. Dacă însă anumite aspecte ale operației indică faptul că un proprietar nu și-ar risca propriul capital în circumstanțe asemănătoare, operațiunea va fi considerată ajutor de stat.

4.2. Aporturi de capital

4.2.1. Aportul de capital nu implică un ajutor de stat atunci când participarea statului la capitalul unei societăți trebuie să fie majorată, cu condiția ca aportul de capital să fie proporțional cu numărul de acțiuni deținute de autoritățile publice și să fie însoțit de un aport de fonduri ale unui acționar privat în cadrul procesului de majorare a capitalului social. Aportul de fonduri al acționarului privat trebuie să aibă o importanță economică semnificativă.

4.2.2. În mod normal se va putea considera că principiul investitorului privat prudent în economia de piață a fost respectat dacă structura și perspectivele viitoare ale companiei permit realizarea unor venituri normale într-un interval rezonabil în comparație cu o întreprindere privată, prin plata de dividende sau prin plusvaloare de capital.

4.2.3. Consiliul Concurenței va analiza situația comercială și financiară trecută, prezentă și viitoare a societății.

4.2.4. Pentru a examina dacă perspectivele financiare ale unei companii sunt realiste, Consiliul Concurenței va evalua situația acesteia, și anume:

a) performanțe financiare. Se analizează indicatori cum ar fi:

- raportul dintre datorii și capitalul propriu, precum și fluxul de numerar, indicatori importanți ai solidității financiare a unei societăți;
- rezultatele de exploatare și rezultatele nete înregistrate pe mai mulți ani;
- indicatorii de rentabilitate;
- valorile viitoare ale capitalului și plățile viitoare de dividende;

b) eficiența economică și tehnică. Se analizează indicatori cum ar fi:

- costurile de exploatare și productivitatea muncii;
- vârsta flotei. O companie care are o flotă de vârstă superioră mediei europene va fi în mod cert dezavantajată

din cauza investițiilor considerabile necesare pentru reînnoirea flotei sale;

c) strategia comercială pe diferite piețe. Pot fi analizate tendințele diferitelor piețe pe care compania intră în concurență (situația trecută, prezentă și viitoare), cota de piață deținută de companie pe o perioadă suficient de lungă și perspectivele companiei.

4.2.5. În cazul întreprinderilor aflate în dificultate, măsurile necesare pentru îmbunătățirea și restructurarea acestora sunt esențiale pentru evaluarea realizată de Consiliul Concurenței. Aceste întreprinderi trebuie să aibă un program de restructurare coerent. Consiliul Concurenței consideră necesar ca planurile de restructurare să fie stabilite de consilieri financiari independenți.

4.3. Finanțarea împrumuturilor

4.3.1. Consiliul Concurenței va aplica principiul investitorului privat în economia de piață pentru a evalua dacă împrumutul este acordat în condiții comerciale normale și dacă ar fi putut fi acordat de o societate comercială bancară.

4.3.2. Consiliul Concurenței va ține cont, în special, de rata dobânzii aplicată și de garanția cerută pentru a acoperi împrumutul, dobânda și alte costuri aferente acestuia.

4.3.3. Consiliul Concurenței va examina dacă garanția acordată este suficientă pentru a rambursa integral împrumutul în caz de suspendare a plății, cât și situația financiară a companiei la momentul acordării împrumutului.

4.3.4. Elementul de ajutor va fi echivalent cu diferența dintre rata dobânzii pe care compania aeriană ar plăti-o în condiții normale de piață și cea pe care o plătește efectiv.

4.3.5. În cazul extrem când împrumutul negarantat este acordat unei companii care, în circumstanțe normale, nu ar fi în măsură să obțină o finanțare, împrumutul va fi echivalent efectiv unei subvenții și Consiliul Concurenței îl va considera ca atare.

4.4. Garanții

4.4.1. Pentru a evalua elementul de ajutor conținut de o garanție este necesară o analiză a situației financiare a celui care primește împrumutul. Elementul de ajutor al unei asemenea garanții ar fi egal cu diferența dintre rata pe care cel care primește împrumutul ar trebui să o achite pe o piață liberă și cea care a fost obținută efectiv datorită garanției nete a întregii prime achitate.

4.4.2. În cazul în care nici o instituție financiară, ținând cont de situația financiară precară a companiei aeriene, nu ar accepta să acorde un împrumut fără o garanție de stat, întregul împrumut va fi considerat ca un ajutor de stat.

5. Ajutorul de stat regional în sectorul aerian

5.1. Ajutorul de stat regional se acordă companiilor stabilite în regiuni dezavantajate sau care investesc în aceste regiuni.

5.2. Pentru ajutorul regional acordat în sectorul aerian se aplică dispozițiile Regulamentului privind ajutorul de stat regional și ajutorul de stat pentru întreprinderile mici și mijlocii, pus în aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 92/2002, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 470 din 2 iulie 2002.

6. Ajutorul de stat pentru salvare și restructurare

6.1. Ajutorul de stat pentru salvare și ajutorul de stat pentru restructurare, acordate în sectorul aviației, se acordă cu respectarea dispozițiilor Regulamentului privind ajutorul de stat regional și ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea firmelor în dificultate, pus în aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 92/2002, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 470 din 2 iulie 2002.

7. Ajutorul de stat în cadrul procesului de privatizare în sectorul transportului aerian

7.1. În cazul în care statul acționar cedează participația sa la capitalul unei societăți de transport aerian, ajutorul de

stat nu este implicat dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

a) cesiunea se realizează prin intermediul unei oferte publice necondiționate pentru licitație, în condiții transparente și nediscriminatorii;

b) întreprinderea este vândută celui mai bun ofertant;

c) părțile interesate dispun de un timp suficient pentru a-și pregăti oferta și pentru a obține toate informațiile necesare care să le permită să procedeze la o evaluare corectă.

7.2. Următoarele vânzări realizate în cadrul procesului de privatizare sunt supuse notificării deoarece se presupune că acestea implică ajutor de stat:

a) toate vânzările prin intermediul unor metode restrictive sau efectuate sub formă de vânzări comerciale directe;

b) toate vânzările însoțite de anularea datoriilor de către stat, întreprinderi publice sau orice alt organism public;

c) toate vânzările precedate de o conversie a datoriei în capital sau de o recapitalizare;

d) toate vânzările realizate în condiții ce nu pot fi acceptate în tranzacțiile între investitori în economia de piață.

7.3. Societățile vândute în condițiile enumerate la pct. 7.2 trebuie să fie evaluate de un expert independent care trebuie, în circumstanțe normale, să indice valoarea de cesiune globală a societății și, dacă Consiliul Concurenței apreciază necesar, valoarea de lichidare. Un raport precizând valoarea de cesiune și produsul vânzării trebuie să fie prezentat Consiliului Concurenței în scopul de a-i permite să stabilească suma efectivă a ajutorului.

8. Concesiunea de drepturi exclusive pentru activitățile conexe transporturilor aeriene

8.1. Acordarea drepturilor exclusive pentru activitățile conexe transporturilor aeriene poate implica avantaje financiare considerabile pentru concesionarul exclusiv.

8.2. Statul sau entitatea responsabilă cu exploatarea unei infrastructuri aeroportuare poate acorda o concesiune exclusivă unei companii aeriene pentru un preț inferior valorii reale pe piață a concesiunii. Dacă concesionarul nu plătește redevența pentru drepturile sale de exclusivitate sau nu plătește decât o redevență inferioară prețului pe care concedentul l-ar pretinde în condiții comerciale normale, operațiunea comportă un element de ajutor.

8.3. Consiliul Concurenței estimează că, într-o manieră generală, operațiunea nu implică nici un element de ajutor dacă concesionarul a fost ales în circumstanțe care ar putea fi acceptate de un concedent normal în condiții normale de economie de piață. În anumite circumstanțe, de exemplu atunci când cel mai bun ofertant este puțin fiabil sau atunci când solvabilitatea acestuia este precară, Consiliul Concurenței ar putea admite acceptarea unei oferte inferioare.

9. Dispoziții finale

9.1. Dispozițiile prezentelor instrucțiuni nu contravin celorlalte reglementări emise în aplicarea Legii nr. 143/1999.

9.2. Prezentele instrucțiuni se aplică ajutoarelor de stat acordate transportului aerian, notificate după intrarea în vigoare a acestora, precum și atunci când ajutoarele de stat au fost notificate înainte de intrarea lor în vigoare, dar decizia Consiliului Concurenței este ulterioară acestei date sau Consiliul Concurenței nu a emis încă o decizie.

9.3. În conformitate cu prevederile art. 29 alin. (1) din Legea concurenței nr. 21/1996 și ale art. 22 alin. (5) din Legea nr. 143/1999, cu modificările și completările ulterioare, prezentele instrucțiuni vor fi puse în aplicare prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței.

INSTRUCȚIUNI

privind autorizarea ajutoarelor de stat în domeniul transportului maritim

În temeiul art. 28 alin. (1) din Legea concurenței nr. 21/1996, cu modificările și completările ulterioare, și al art. 22 alin. (1) din Legea nr. 143/1999 privind ajutorul de stat, cu modificările și completările ulterioare,

Consiliul Concurenței adoptă prezentele instrucțiuni.

1. Introducere

1.1. Elaborarea unui cadru juridic de reglementare a disciplinei ajutorului de stat reprezintă continuarea procesului de armonizare a legislației românești cu legislația europeană, parte a procesului de aderare a României la Uniunea Europeană.

1.2. Scopul autorizării de către Consiliul Concurenței a ajutoarelor de stat acordate de autoritățile publice sau de organisme care administrează surse ale statului în domeniul transportului maritim este de a urmări măsura în care un ajutor de stat este compatibil cu mediul concurențial normal într-o economie de piață în care prețurile produselor și tarifele serviciilor sunt determinate pe baza cererii și ofertei.

1.3. Ajutorul de stat acordat în domeniul transportului maritim poate fi justificat, în principal, de necesitatea depășirii standardelor de siguranță a navigației și a condițiilor de lucru la bordul navelor maritime înregistrate în România, conform convențiilor internaționale la care România este parte și rezoluțiilor organizațiilor internaționale la care este membră, în special ale Organizației Maritime Internaționale, de necesitatea modernizării și reînnoirii flotei maritime românești, precum și a depășirii standardelor privind protecția mediului, în scopul asigurării libertății de acces pe piața internațională de transport.

2. Domeniu de aplicare

2.1. Prezentele instrucțiuni se aplică schemelor de ajutor de stat și ajutoarelor de stat individuale acordate în domeniul transportului maritim.

2.2. Nu intră sub incidența prezentelor instrucțiuni ajutorul de stat acordat construcției de nave și ajutorul pentru vasele de pescuit.

2.3. Investițiile în infrastructura transporturilor maritime nu sunt considerate, în principiu, ca fiind ajutor de stat, în sensul art. 2 din Legea nr. 143/1999 privind ajutorul de stat, cu modificările și completările ulterioare, dacă este asigurat accesul liber și egal la infrastructură, în beneficiul tuturor operatorilor interesați. Totuși Consiliul Concurenței poate examina aceste investiții, dacă de acestea ar beneficia direct sau indirect anumiți armatori.

2.4. Măsurile de sprijin, aniferent de formă, din surse de stat, acordate de autorități publice sau de alte organisme care le administrează în numele statului nu reprezintă ajutor de stat în situația în care se respectă principiul investitorului privat prudent în economia de piață.

3. Definiții

3.1. În sensul prezentelor instrucțiuni, termenii și expresiile de mai jos semnifică după cum urmează:

a) *companie de navigație* — o societate comercială, înființată ca persoană juridică română, care are ca obiect de activitate transportul maritim de mărfuri și/sau persoane și care deține nave maritime aflate în proprietate sau navlosite ca nave nearmate și neechipate pentru cel puțin un an;

b) *nava* este definită conform Ordonanței Guvernului nr. 42/1997 privind transportul naval, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 412/2002, cu modificările și completările ulterioare, și întrunește cumulativ următoarele condiții: este destinată transportului maritim de mărfuri și/sau persoane și are dreptul de arborare a pavilionului român;

c) *navigator* — personalul navigant și auxiliar care formează echipajul navei, stabilit în funcție de tipul și destinația navei;

d) *obligație de serviciu public* — orice obligație impusă unei companii de navigație de a asigura un serviciu care să satisfacă standarde fixe de continuitate, regularitate, capacitate și preț, standarde pe care compania nu și le-ar asuma dacă ar lua în considerare doar interesul ei economic;

e) *taxă pe tonaj* — reprezintă suma plătită de proprietarul navei în funcție de tonajul net al navelor din operare.

4. Scopul și obiectivele generale ale ajutorului de stat acordat în domeniul transportului maritim

4.1. Ajutorul de stat acordat în domeniul transportului maritim nu trebuie să conducă la distorsionarea semnificativă a concurenței și să afecteze aplicarea corespunzătoare a acordurilor internaționale la care România este parte.

4.2. Ajutorul de stat trebuie să fie limitat la ceea ce este necesar pentru realizarea scopului propus și să fie acordat într-un mod transparent.

4.3. Se vor lua în considerare efectele cumulative ale tuturor ajutoarelor acordate de autoritățile statului (la nivel național, regional și local) pentru același obiectiv.

4.4. Pot fi permise ajutoare de stat în domeniul transportului maritim care au ca obiective:

- a) menținerea navelor sub pavilion românesc;
- b) instruirea permanentă a forței de muncă angajate (de la bordul navelor, cât și de pe uscat);
- c) creșterea competitivității, păstrarea know-how-ului și dezvoltarea abilităților maritime;
- d) îmbunătățirea siguranței;
- e) îmbunătățirea calității atât din punct de vedere al standardelor tehnice, în sensul depășirii acestora, cât și din punct de vedere al operării navelor.

5. Ajutorul de operare

5.1. Ajutoarele de stat care au ca scop acoperirea pierderilor sunt, în general, incompatibile cu mediul concurențial normal.

5.2. În cazuri excepționale, asemenea ajutoare pot fi acordate cu îndeplinirea cumulativă a următoarelor condiții:

- a) ajutoarele să fie justificate prin contribuția lor la redresarea, înnoirea și dezvoltarea flotei maritime comerciale românești;
- b) nivelul ajutoarelor să fie proporțional cu mărimea dezavantajelor pe care vizează să le atenueze.

6. Măsuri sociale și fiscale care să îmbunătățească competitivitatea

6.1. Pot fi autorizate ajutoare de stat în domeniul transportului maritim pentru companiile de navigație, constând în:

- a) neimpozitarea profiturilor realizate prin vânzarea de nave, pentru un număr limitat de ani, cu condiția ca aceste profituri să fie reinvestite în achiziția de nave noi;
- b) reducerea termenelor de amortizare a investițiilor în navele noi care intră în patrimoniul companiilor;
- c) înlocuirea sistemului normal de impozitare a companiei cu o taxă pe tonajul net al navelor din operare, indiferent de profiturile sau pierderile companiei într-un an calendaristic;
- d) alte facilități fiscale.

6.2. Pentru a beneficia de ajutoare de stat constând în facilități fiscale și sociale, companiile de navigație trebuie să îndeplinească următoarele criterii:

a) să facă dovada că managementul strategic și comercial este asigurat pe teritoriul României, companiile de navigație fiind supuse impozitării pe societate în România;

b) navele cu care operează companiile ce beneficiază de aceste măsuri dețin certificate care să ateste conformitatea cu regulile, acordurile și convențiile internaționale aplicabile transportului maritim, în special în privința condițiilor de siguranță a navigației și a condițiilor de lucru de la bordul navelor.

6.3. Consiliul Concurenței va cere rapoarte regulate care să demonstreze efectul ajutoarelor de stat autorizate asupra flotei înregistrate în România și asupra angajării navigatorilor.

6.4. Avantajele fiscale menționate anterior trebuie limitate doar la activitățile de navigație; deci, în cazul în care o companie care deține nave este, de asemenea, angrenată în alte activități comerciale se va solicita realizarea unei contabilități transparente pentru a prezenta în mod diferențiat datele referitoare la activitățile de navigație și cele auxiliare.

7. Ajutoarele de stat privind costurile legate de muncă

7.1. Pot fi autorizate ajutoare de stat în domeniul transportului maritim pentru companiile de navigație, constând în:

a) măsuri pentru reducerea costurilor legate de muncă;

b) măsuri de sprijin care să stimuleze în mod direct dezvoltarea sectorului maritim și angajarea de personal;

c) reducerea la zero a obligațiilor, ceea ce permite companiilor maritime să aducă costurile cu angajarea personalului la un nivel care să se alinieze la normele mondiale care, adeseori, impun scutirea de la obligația de a plăti taxe și asigurări sociale pentru navigatori.

7.2. Demersul constând în rambursarea parțială sau totală a costurilor rezultate din impozitele percepute pe salarii, către compania de navigație, este, în general, considerat ca fiind echivalentul unui sistem redus de impozitare, cu condiția să fie legat de impozitele percepute, neexistând nici un element de supracompensare. Acest sistem trebuie să fie transparent și să nu fie deschis abuzurilor.

7.3. Nu pot fi autorizate ajutoare de stat sub forma subvențiilor privind salariile nete ale navigatorilor întrucât conduc la o denaturare a concurenței.

8. Ajutoare de stat pentru investiții

8.1. Ajutorul de stat pentru investiții poate fi permis cu respectarea normelor de siguranță pe mare, în anumite condiții, pentru îmbunătățirea echipamentelor de la bordul navelor înregistrate în România sau pentru promovarea folosirii navelor sigure. Se pot acorda ajutoare de stat în modalitățile prevăzute de art. 2 alin. (6) din Legea nr. 143/1999, cu modificările și completările ulterioare, ajutoare care au ca efect modernizarea navelor înregistrate în România, atingându-se standarde superioare celor obligatorii de siguranță și de mediu stabilite în convențiile internaționale și care anticipează standarde de nivel mai înalt, sporindu-se astfel controlul siguranței și al mediului.

8.2. În situația în care investițiile sunt legate de construcția de nave, ajutorul de stat acordat trebuie să fie în conformitate cu reglementările specifice ajutorului pentru construcțiile de nave.

8.3. Ajutorul regional pentru companiile maritime, care poate lua forma unui ajutor pentru investiții, poate fi permis doar în condițiile în care beneficiile vor reveni regiunii, după o perioadă de timp rezonabilă. Poate fi cazul investițiilor legate de construcția unui depozit sau al achiziției unui echipament fix la bord.

8.4. De asemenea, ajutorul de stat pentru investiții acordat companiilor maritime poate fi permis doar atunci când sunt îndeplinite regulile privind ajutorul de stat regional.

9. Ajutorul de stat regional acordat în transportul maritim

9.1. În cazul schemelor regionale de ajutor de stat pentru transportul maritim sunt aplicabile reglementările privind ajutorul de stat regional.

10. Ajutorul de stat pentru instruire

10.1. Multe programe de instruire urmate de navigatori și finanțate de stat nu sunt considerate a fi ajutoare de stat datorită naturii generale a acestora (mai mult profesionale decât academice). Prin urmare, acestea nu fac obiectul notificării și examinării de către Consiliul Concurenței.

10.2. În cazul acordării ajutoarelor de stat pentru instruire este obligatorie notificarea în cazul în care valoarea acestora depășește nivelul pragului minim stabilit prin Legea nr. 143/1999, cu modificările și completările ulterioare, prag ce poate fi modificat prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței.

10.3. Ajutorul de stat pentru instruire va fi autorizat cu condiția ca acesta să respecte criteriile generale de acordare (de exemplu: proporționalitate, nediscriminare, transparență — în legătură cu instruirea făcută la bordul navelor înscrise în registrele românești).

10.4. În mod excepțional, ajutorul pentru instruirea la bordul altor nave poate fi autorizat atunci când se justifică prin criterii obiective, cum ar fi lipsa locurilor disponibile pe navele înscrise în registrul statului român.

10.5. Când sunt acordate ajutoare de stat pentru instruirea la bord, cel instruit nu poate să fie, în principiu, un membru activ al echipajului, dar echipajul trebuie să fie supranumerar. Aceasta pentru a se asigura că subvențiile pentru salariile nete nu pot fi plătite pentru navigatorii angrenați în activități normale ale echipajelor.

10.6. Pentru a asigura și dezvolta specializarea maritimă și competitivitatea industriei maritime sunt necesare cercetări vaste și eforturi de dezvoltare concentrate pe calitate, productivitate, siguranță și protecția mediului. Pentru acestea sprijinul statului poate fi autorizat în conformitate cu reglementările privind ajutorul de stat pentru cercetare-dezvoltare și protecția mediului.

11. Ajutorul de stat pentru restructurare, inclusiv privatizare

11.1. Consiliul Concurenței va aplica instrucțiunile privind salvarea și restructurarea firmelor în dificultate în cazul ajutorului de stat pentru restructurare acordat companiilor maritime.

12. Obligațiile și contractele serviciului public

12.1. Obligațiile de serviciu public pot fi impuse în cadrul serviciilor programate în porturile care deserveșc regiunile periferice ale României sau rutele foarte puțin deservite, considerate vitale pentru dezvoltarea economică a regiunii respective, în cazurile în care operatorii de pe piață nu ar asigura un nivel suficient al serviciilor.

12.2. Intervenția statului pentru acoperirea pierderilor operaționale rezultate din îndeplinirea obligațiilor de serviciu public nu este considerată ajutor de stat. Pe cale de consecință, notificarea la Consiliul Concurenței nu este necesară dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

a) contractele de serviciu public nu încalcă aplicarea corespunzătoare a tratatelor internaționale la care România este parte și nu conțin elemente de ajutor de stat; obligația serviciului public este adjudecată prin organizarea de licitații publice, implementarea contractelor de serviciu public urmând a fi transparentă și să permită dezvoltarea concurenței;

b) să se facă publicitate corespunzătoare pentru licitațiile publice (cu respectarea cerințelor legate de nivelul și frecvența serviciului, capacitate, prețuri, standarde solicitate etc.); acestea trebuie specificate clar și transparent

pentru a asigura tuturor transportatorilor cu drept de acces la rută șanse egale să oferteze;

c) statul poate atribui un contract ofertantului câștigător care solicită cea mai scăzută compensație financiară și îi poate rambursa acestuia costurile suplimentare suportate de operator ca rezultat al prestării serviciului, în afara cazurilor excepționale și pe deplin justificate. Aceste costuri trebuie să fie direct legate de deficitul calculat, realizat de operator ca urmare a serviciilor prestate. Trebuie ținută contabilitate separat pentru fiecare serviciu astfel încât să se poată verifica existența sau inexistența supracompensațiilor sau a subvențiilor încrucișate și dacă sistemul nu poate fi folosit pentru a sprijini un management ineficient ori metode de operare ineficiente.

12.3. Durata serviciului public trebuie limitată la aproximativ 5 ani, deoarece contractele care se desfășoară pe perioade semnificativ mai lungi pot determina crearea unui monopol.

12.4. Excepțiile de la procedura menționată mai sus pot fi justificate și trebuie notificate și evaluate de către Consiliul Concurenței potrivit regulilor generale privind ajutorul de stat. În evaluarea compatibilității, Consiliul Concurenței va analiza dacă ajutorul poate să devieze un volum semnificativ al traficului sau dacă implică

supracompensarea, ceea ce ar putea permite operatorului selectat subvenția încrucișată a activităților pentru care există și alți competitori.

13. Limitele ajutorului de stat

13.1. O reducere până la zero a impozitelor și cheltuielilor sociale pentru navigatori și a impozitelor percepute companiei, pentru activitatea de navigație, este nivelul maxim permis al ajutorului de stat.

14. Dispoziții finale

14.1. Dispozițiile prezentelor instrucțiuni nu contravin celorlalte reglementări emise în aplicarea Legii nr. 143/1999, cu modificările și completările ulterioare.

14.2. Prezentele instrucțiuni se aplică ajutoarelor de stat acordate transportului maritim, notificate după intrarea în vigoare a acestora, precum și atunci când ajutoarele de stat au fost notificate înainte de intrarea lor în vigoare, dar decizia Consiliului Concurenței este ulterioară acestei date sau Consiliul Concurenței nu a emis încă o decizie.

14.3. În conformitate cu prevederile art. 29 alin. (1) din Legea concurenței nr. 21/1996 și ale art. 22 alin. (5) din Legea nr. 143/1999, cu modificările și completările ulterioare, prezentele instrucțiuni vor fi puse în aplicare prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței.

CONSILIUL CONCURENȚEI

DECIZIE

referitoare la stabilirea sancțiunilor privind încălcarea art. 16 alin. (1) din Legea concurenței nr. 21/1996 de către UPC România — S.A.

Comisia Consiliului Concurenței,
în baza:

1. Decretului nr. 1.075/2001 privind numirea membrilor Consiliului Concurenței;

2. Legii concurenței nr. 21/1996, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 88 din 30 aprilie 1996;

3. Regulamentului privind autorizarea concentrărilor economice, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 591 bis din 9 august 2002;

4. Regulamentului de organizare, funcționare și procedură al Consiliului Concurenței, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 50 bis din 25 martie 1997, cu modificările ulterioare;

5. Ordinului președintelui Consiliului Concurenței nr. 171 din 17 octombrie 2003;

6. Procesului-verbal al Comisiei Consiliului Concurenței nr. V₂-1.977 din 21 octombrie 2003, luând în considerare că:

1. La data de 24 iulie 2002, Gherguț Ștefan cesează acțiunile, reprezentând 7% din capitalul social al Societății Comerciale „Eurosat CA-TV” — S.A. către Societatea Comercială „Somax” — S.R.L., societate aparținând grupului UPC. Grupul UPC deținea un pachet de 51%, dar potrivit dispozițiilor art. 15 alin. (3) din actul constitutiv al Societății Comerciale „Eurosat CA-TV” — S.A., hotărârile în cadrul societății erau luate cu votul acționarilor reprezentând 58% din capitalul social. Astfel, prin dobândirea pachetului de acțiuni de 7%, grupul UPC dobândește controlul asupra Societății Comerciale „Eurosat CA-TV” — S.A. Prin operațiunea de fuziune dintre UPC România — S.A. (societate absorbantă) și societățile comerciale „Somax” — S.R.L., „Aparatură Electronică Seltron” — S.R.L., „Control Cable Ventures” — S.R.L., „Multicanal Holdings” — S.R.L., „Diplomatic International Comimpex” —

S.R.L., „Portal Import Export” — S.R.L. „Selectronik” — S.R.L. (societăți absorbite), potrivit art. 244 din Legea nr. 31/1990, UPC România — S.A. a dobândit drepturile și este ținută de obligațiile Societății Comerciale „Somax” — S.R.L.

2. Operațiunea realizată de către UPC România — S.A., prin dobândirea controlului asupra Societății Comerciale „Eurosat CA-TV” — S.A., cade sub incidența Legii nr. 21/1996, fiind o operațiune de concentrare economică care trebuie supusă controlului Consiliului Concurenței, conform art. 11 alin. (2) lit. b) și art. 16 din aceeași lege.

3. Cifrele de afaceri realizate de părțile implicate, în anul 2001, îndeplinesc condiția de prag valoric prevăzut de art. 15 din Legea nr. 21/1996, modificat prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 13/2001, respectiv depășesc 65 miliarde lei.

4. Piața relevantă este piața serviciului CATV din România, piață pe care, în anul 2002, grupul UPC deținea o cotă de piață de 8,5%, iar Societatea Comercială „Eurosat CA-TV” — S.A. — 0,5%.

5. În conformitate cu art. 16 din Legea nr. 21/1996, operațiunea de concentrare economică în cauză este supusă controlului și trebuie notificată Consiliului Concurenței.

6. Operațiunea trebuia notificată Consiliului Concurenței la data realizării ei. UPC România — S.A. a depus formularul de notificare la data de 18 septembrie 2003, cu o întârziere de un an și două luni.

7. Comisia desemnată de către președintele Consiliului Concurenței prin Ordinul nr. 171/2003 decide, în temeiul art. 55 lit. a) din Legea nr. 21/1996, cuantumul amenzii ce se aplică UPC România — S.A.

8. Individualizarea sancțiunii s-a realizat în conformitate cu art. 57 din Legea nr. 21/1996; la stabilirea cuantumului acestei amenzi s-au avut în vedere Normele privind

individualizarea și dozarea sancțiunilor prevăzute la art. 55 și 56 din Legea nr. 21/1996, cifrele de afaceri și cotele de piață deținute de agenții economici implicați. Grupul UPC România a mai fost sancționat pentru încălcarea prevederilor art. 16 din Legea concurenței nr. 21/1996.

9. Punctul de vedere cu privire la omisiunea notificării comunicat de către UPC România — S.A. cu Adresa nr. V₂—1.902 din 9 octombrie 2003 este următorul: „am constătat omisiunea notificării dobândirii controlului asupra Eurosat. Am luat la cunoștință de acest fapt, precum și de sancțiunile legale conform art. 55 lit. a) din Legea concurenței nr. 21/1996. Ne asumăm faptul că trebuie să suportăm sancțiunile prevăzute de art. 55 lit. a) din Legea concurenței nr. 21/1996“,

în temeiul art. 60 alin. (3) din Legea nr. 21/1996,

DECIDE:

Art. 1. — În conformitate cu art. 55 lit. a) din Legea nr. 21/1996 se sancționează UPC România — S.A. cu o amendă în cuantum de 50.000.000 (cincizeci milioane) lei pentru încălcarea art. 16 alin. (1) din același act normativ, prin omisiunea notificării concentrării economice realizate prin dobândirea controlului asupra Societății Comerciale „Eurosat CA—TV“ — S.A.

Art. 2. — Suma prevăzută la art. 1 se va achita prin ordin de plată în maximum 15 zile de la comunicare. Pe ordinul de plată se va specifica: cont 361280051300 deschis la Banca Națională a României — Sucursala Municipiului București, beneficiar Trezoreria Sectorului 1, cu mențiunea: „amenzi conform Legii nr. 21/1996“. Pe versoul ordinului de plată, în rubrica „cod cont“ se înscrie „20.22.01.03 Venituri din amenzi și alte sancțiuni aplicate conform dispozițiilor legale“. O copie de pe ordinul de plată va fi transmisă Consiliului Concurenței.

Art. 3. — Prezenta decizie va fi publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, pe cheltuiala UPC România — S.A., în termen de 30 de zile de la comunicare.

Art. 4. — În temeiul art. 60 alin. (4) din Legea nr. 21/1996, prezenta decizie poate fi contestată la președintele Consiliului Concurenței în termen de 15 zile de la comunicare.

Art. 5. — Prezenta decizie intră în vigoare la data comunicării ei de către Secretariatul general al Consiliului Concurenței.

Art. 6. — Această decizie va fi comunicată la: UPC România — S.A., str. Herăstrău nr. 17, sectorul 1, București.

COMISIA CONSILIULUI CONCURENȚEI,

Vicepreședinte,
Vasile Șeclăman

Consilieri de concurență,
Alexe Gavrilă

Viorel Munteanu

București, 24 octombrie 2003.
Nr. 448.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR

Regia Autonomă „Monitorul Oficial“, str. Izvor nr. 2—4, Palatul Parlamentului, sectorul 5, București,
cont nr. 2511.1—12.1/ROL Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea“ București
și nr. 5069427282 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București
(alocat numai persoanelor juridice bugetare).

Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,
bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 411.58.33 și 411.97.54, tel./fax 410.77.36.

Tiparul : Regia Autonomă „Monitorul Oficial“, tel. 490.65.52, 335.01.11/2178 și 402.21.78,
E-mail: marketing@ramo.ro, Internet: www.monitoruloficial.ro
