

DECIZIA CONSILIULUI CONCURENTEI
nr.301 din 09.11.2004
privind notificarea Ministerului Finantelor Publice referitoare la
masurile de sprijin financiar pentru Societatea Comerciala de
Transport cu Metroul „Metrorex” S.A.

CONSILIUL CONCURENTEI,

Avand in vedere dispozitiile Decretului nr.57/2004 pentru numirea membrilor Consiliului Concurenteii,

Avand in vedere dispozitiile Legii concurenteii nr. 21/1996, publicata in Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 88 din 30 aprilie 1996, modificata si completata prin O.U.G. nr. 121/2003, aprobata prin Legea nr.184/2004,

Avand in vedere dispozitiile Legii nr. 143/1999 privind ajutorul de stat, publicata in Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 370 din 3 august 1999, modificata si completata prin Legea nr. 603/2003, si prin OG nr.94/2004 privind reglementarea unor masuri financiare.

Avand in vedere dispozitiile Acordului European instituind o asociere intre Romania, pe de o parte si Comunitatile Europene si statele membre ale acestora, pe de alta parte, ratificat prin Legea nr. 20/1993, publicata in Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 73 din 12 aprilie 1993,

Avand in vedere Regulamentul privind ajutorul de stat sub forma compensarilor acordate anumitor intreprinderi carora le-a fost incredintata prestarea serviciilor de interes economic general,

Avand in vedere Raportul privind investigatia declansata prin Ordinul presedintelui Consiliului Concurenteii nr.187/27.07.2004, in temeiul art.8 alin.(4) din Legea nr.143/1999 cu modificarile si completarile ulterioare, privind notificarea Ministerului Finantelor Publice referitoare la masurile de sprijin financiar pentru Societatea Comerciala de Transport cu Metroul „Metrorex” S.A.

In temeiul urmatoarelor considerente,

I. PROCEDURA

(1) Prin adresa nr.107563/08.03.2004, inregistrata la Consiliul Concurentei cu nr. RS-AS 23/12.03.2004, Ministerul Finantelor Publice a inaintat Consiliului Concurentei, in temeiul art.6 din Legea nr.143/1999 privind ajutorul de stat, cu modificarile si completarile ulterioare, notificarea masurii de sprijin financiar pentru **Societatea Comerciala de Transport cu Metroul „Metrorex” S.A.**

(2) Intrucat datele prezentate in notificarea inaintata nu au fost complete, au fost solicitate succesiv informatii suplimentare. In urma analizei ultimelor informatii transmise in data de 28.05.2004, inregistrate la Consiliul Concurentei cu DAAS nr. 380/31.05.2004, s-a constatat ca acestea nu sunt concludente. In consecinta, prin Ordinul Presedintelui Consiliului Concurentei nr.187/27.07.2004, in temeiul art.8 alin.(4) din Legea nr.143/1999 cu modificarile si completarile ulterioare, a fost declansata investigatia avand ca obiect analiza masurii de sprijin pentru SC Metrorex SA, notificata de catre Ministerul Finantelor Publice.

(3) Prin adresa Consiliului Concurentei CC nr. 2002/19.08.2004 au fost solicitate noi informatii suplimentare, raspunsul fiind transmis prin adresa nr.58.01.06/184/25.08.2004. De asemenea tot in data de 25.08.2004 au avut loc la sediul Consiliului Concurentei discutii cu reprezentantul SC Metrorex SA.

(4) Prin adresele DAAS nr.683/08.09.2004 si nr.692/09.09.2004 au fost solicitate SCT Metrorex SA alte date suplimentare, la care s-a raspuns prin adresele nr. 58.01.06/201/2004, inregistrata la Consiliul Concurentei cu DAAS nr.686/16.09.2004, nr.58.01.06/202/2004 inregistrata la Consiliul Concurentei cu DAAS nr.687/16.09.2004 si nr.58.01.06/204/2004 inregistrata la Consiliul Concurentei cu DAAS nr.688/16.09.2004.

(5) In perioada de analiza a cazului, Consiliul Concurentei nu a primit de la persoane interesate puncte de vedere sau alte comentarii cu privire la masura fata de care s-a dispus deschiderea investigatiei in conformitate cu art.8 alin.(4).

II. DESCRIEREA MASURII DE SPRIJIN FINANCIAR

2.1. Forma ajutorului de stat

Sprijinul financiar pentru S.C. „Metrorex” S.A. Bucuresti consta in:

- garantii acordate de stat in vederea obtinerii unor imprumuturi bancare externe destinate finantarii Proiectului de Modernizare a Metroului Bucuresti;
- imprumuturi externe destinate finantarii Proiectului de Modernizare a Metroului Bucuresti, etapa I si etapa a II-a;
- subventii;
- participari cu capital ale statului.

2.2. Beneficiarul masurii de sprijin din partea statului

Beneficiarul masurii de sprijin financiar din partea statului este SC Metrorex SA, societate comerciala pe actiuni, cu capital integral de stat si care, potrivit art.1 alin.(3) din *Hotararea de Guvern nr.482/1999 privind infiintarea Societatii Comerciale de Transport cu Metroul Bucuresti "Metrorex" - S.A.*, desfasoara in principal **activitati de interes public si strategic**, se organizeaza si functioneaza in subordinea Ministerului Transporturilor, Constructiilor si Turismului.

2.3. Modalitatea de acordare a masurilor de sprijin financiar

2.3.1. Prin *Ordonanta Guvernului nr.31/1997*, aprobata prin Legea nr.201/1997, au fost ratificate *Acordul de imprumut intre Romania si Banca Europeana de Investitii si Regia Autonoma de Exploatare a Metroului Bucuresti - „ Metrorex”*, semnat la Luxembourg si Bucuresti la 18 si, respectiv, la 20 decembrie 1996 si *Acordul de imprumut dintre Romania si Banca Europeana de Investitii si Regia Autonoma de exploatare a Metroului Bucuresti - „ Metrorex”*, semnat la Luxembourg si Bucuresti la 25 martie si, respectiv, la 27 martie 1997.

Acordurile de împrumut au ca obiect finantarea Proiectului de modernizare a metroului din Bucuresti - Etapa I, fiecare in valoare de 20 milioane euro echivalent.

2.3.2. Prin *Ordonanta Guvernului nr.60/1999*, aprobata prin Legea nr.15/2000 a fost ratificat *Acordul de imprumut dintre Romania, Banca Europeana de Investitii si Societatea Comerciala de Transport cu Metroul Bucuresti „ Metrorex”- S.A. privind finantarea Proiectului de modernizare*

a metroului din Bucuresti – Etapa I, semnat la Luxembourg si Bucuresti la 8 si, respectiv, 9 iunie 1999, în valoare de 60 milioane euro echivalent.

2.3.3. Prin ***Hotararea Guvernului nr.909/2002*** au fost aprobate amendamentele convenite la Luxembourg la 22 februarie si, respectiv, la Bucuresti la 2 aprilie si 11 iunie între Guvernul Romaniei, prin Ministerul Finantelor Publice, Banca Europeana de Investitii si Societatea Comerciala de Transport cu Metroul Bucuresti „Metrorex” – S.A. la *Acordurile de imprumut dintre Romania, Banca Europeana de Investitii si Societatea Comerciala de Transport cu Metroul Bucuresti „Metrorex” S.A.*

Conform acestor amendamente se modifica Descrierea Tehnica la Acordurile de imprumut pentru Proiectul Modernizarea Metroului din Bucuresti – Etapa I.

2.3.4. Proiectul de Modernizare a Metroului Bucuresti - Etapa I, a vizat urmatoarele obiective:

- terminarea liniei Gara de Nord – 1 Mai ;
- achizitie material rulant.

Perioada initiala de implementare a proiectului este 1997-2001.

Urmare modificarilor aduse Descrierii Tehnice a Proiectului, ratificate prin HG nr.909/22.08.2002, Proiectul de Modernizare a Metroului Bucuresti – Etapa I consta in :

- extinderea liniei Gara de Nord - 1 Mai;
- finalizarea lucrarilor de constructie pentru conservarea infrastructurii existente la Linia 4 între 1 Mai - Zarea (2,6 km lungime);
- achizitie material rulant;
- alte componente.

Noua perioada de implementare a proiectului este 1997-2003.

2.3.5. Stadiul implementarii Proiectului de Modernizare a Metroului Bucuresti – Etapa I:

- Extinderea liniei Gara de Nord - 1 Mai a fost realizata 100%.

Tronsonul Gara de Nord – 1 Mai a fost pus in functiune cu calatori la 1 martie 2000.

- Finalizarea lucrarilor de constructie pentru conservarea infrastructurii existente la Linia 4 între 1 Mai - Zarea (2,6 km lungime) realizat 72%, reprezentand:

- Realizare retea apa in Bucurestii Noi;
- Organizare de santier si foraje de epuismant pentru depresionare si executie tunel;
- Eliberare de amplasamente (trasee de gaze, apa, canal etc.).

- Achizitie material rulant realizat 100%. Au fost achizitionate cele 18 trenuri noi de metrou ;
- Alte componente realizate in proportie de 53% reprezentand : vinciuri, iluminat depou, sina a3-a, sistem de interlocking si dispecerat central; fibra optica etc.

2.3.6. Finantarea Proiectului de Modernizare a Metroului – Etapa I

Costul proiectului este de 207,7 mil euro si are ca surse de finantare:

- Banca Europeana de Investitii – imprumut in suma de 100 mil. Euro acordata in trei transe, respectiv 20 mil. Euro, 20 mil Euro, 60 mil. Euro;
- Bugetul de stat - 107,7 mil.euro.

Sursa de acoperire a imprumutului o constituie bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor, Constructiilor si Turismului.

Perioada de acordare a creditelor BEI este de 20 ani, din care 5 ani perioada de gratie.

Perioada de rambursare:

- 31 mai 2002 -30 noiembrie 2016 pentru:

- credit nr.19297 – 20 mil. Euro/18/20.12.1996;
- credit nr.1.9417 – 20 mil Euro /25/27.03.1997;

- 30 noiembrie 2004 – 31 mai 2019 pentru:

- credit nr.F.I 20.108 – 60 mil.Euro /8/9.06.1999.

Intrucat contributia statului roman la planul de finantare a Proiectului de Modernizare a Metroului – Etapa I, prevazuta la 107,7 mil. Euro, nu a putut fi asigurata in totalitate de la bugetul de stat, intre SC Metrorex SA Bucuresti si Svenska Handelsbanken AB a fost incheiat Acordul de imprumut nr. 58.01.01/3075/13.04.2000 pentru finantarea contractului nr.58.01.10/025/1999, avand ca obiect “Proiectarea, Fabricarea si Livrarea a 18 trenuri de metrou, piese de schimb, echipament de intretinere, echiparea caii de rulare cu instalatii fixe pentru ATP si ATO destinate pentru Linia 2 a metroului din Bucuresti.

Valoarea creditului - 47.000.000 (credit) si 5.303.874 (85% din prima garantiei EKN finantata in cadrul acordului).

Data semnarii Acordului de imprumut -13.04.2000.

Document de ratificare a imprumutului - ***Hotararea Guvernului nr.205/2000 privind*** garantarea de catre Ministerul Finantelor Publice a unui credit extern pentru S.C.T. “Metrorex” – S.A.

Imprumutat este SC Metrorex SA avand garantia Ministerului Finantelor Publice.

Sursa de acoperire a creditului, inclusiv dobanzile, comisioanele si alte costuri aferente – bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor, Constructiilor si Turismului.

Perioada de acordare a creditului este de 10 ani, perioada de rambursare 31.10.2003 – 30.04.2013.

Creditul a fost utilizat in intregime si a reprezentat Cofinantare pentru achizitia a 18 trenuri de metrou in cadrul Proiectului de modernizare a Metroului Bucuresti – Etapa I.

2.3.7. Prin *Legea nr.438/2001* a fost ratificat *Acordul de imprumut dintre Romania, Banca Europeana de Investitii si Societatea Comerciala de Transport cu Metroul Bucuresti,, Metrorex’’ – S.A. privind finantarea Proiectului de modernizare a metroului Bucuresti, etapa a II-a,* semnat la Bucuresti la 6 noiembrie 2000, in valoare de 115 milioane euro echivalent. Proiectul de Modernizare a Metroului Bucuresti - Etapa a II-a are urmatoarele obiective :

- Finalizarea lucrarilor de constructie pentru conservarea infrastructurii existente de la statia Nicolae Grigorescu la Linia de Centura ;
- Achizitia si punerea in functiune a 20 de trenuri noi de metrou si modernizarea sistemului de control a circulatiei trenurilor pe Magistralele 1 si 3 :
 - Modernizarea echipamentului electric si electronic pe Magistralele 1 si 3 ;
 - Modernizarea atelierelor de intretinere existente.

Perioada de implementare a Proiectului este 2001 – 2006.

2.3.8. Stadiul implementarii Proiectului de Modernizare a Metroului Bucuresti – Etapa a II-a.

- *Finalizarea lucrarilor de constructie pentru conservarea infrastructurii existente de la statia Nicolae Grigorescu la Linia de Centura* realizat 54,6%, reprezentand depresionare si etansare tunel, executie structuri la statii si galerii; consolidare tunel etc.;
- *Achizitia si punerea in functiune a 20 de trenuri noi de metrou si modernizarea sistemului de control a circulatiei trenurilor pe Magistralele 1 si 3 :*
 - *Modernizarea echipamentului electric si electronic pe Magistralele 1 si 3 ;*
 - *Modernizarea atelierelor de intretinere existente* realizat 0,4%.

Documentatia de licitatie pentru achizitia a 20 trenuri noi de metrou a fost avizata de Banca Europeana de Investitii, licitatia urmand a avea loc pe data de 27.09.2004.

Documentatia de licitatie pentru compatibilizarea instalatiilor de automatizare a traficului pe Magistrala 1 si 3 a fost avizata de Banca Europeana pentru Investitii, licitatia urmand a avea loc pe data de 8.11.2004.

2.3.9. Finantarea Proiectului de Modernizare a Metroului – Etapa a II-a

Costul Proiectului de modernizare - Etapa a II-a este de 231 mil.euro si are ca surse de finantare:

- Banca Europeana de Investitii – imprumut in suma de 115 mil.Euro;
- Bugetul de stat - 116 mil.Euro.

Sursa de acoperire a imprumutului o constituie bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor, Constructiilor si Turismului.

Perioada de acordare a imprumutului este de 20 ani, din care 5 ani perioada de gratie.

Perioada de rambursare a creditului este cuprinsa intre 15.03.2006 – 15.09.2020.

Toate creditele contractate pentru proiectele de modernizare si reabilitare a metroului etapele 1 si 2 sunt garantate de catre Ministerul Finantelor Publice iar rambursarea acestora se face de catre SC Metrorex SA din sume de la bugetul de stat avand aceasta destinatie, care sunt repartizate de catre Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului.

Sumele primite de catre SC Metrorex SA pentru rambursarea imprumuturilor externe sunt acordate in temeiul ***Legii datoriei publice nr.81/1999 si ale Legii bugetului de stat.***

2.3.10. Conform Legii nr.507/2003 privind bugetul de stat pe anul 2004

sumele prevazute pentru SC Metrorex SA de la bugetul de stat, care se regasesc in Bugetul de venituri si cheltuieli aprobat pe anul 2004 al societatii, au fost:

- mii lei -

A. Subventii pentru transportul de calatori cu metroul	1.293.700.000
B. Rambursari de credite externe si plati de dobanzi si comisioane total din care:	923.739.000
- rambursari credite externe	441.134.000
- plati de dobanzi si comisioane	482.605.000
C.Surse de finantare a investitiilor	3.543.753.000
- cheltuieli de capital	1.691.503.000
- intrari de credite externe	1.852.250.000
TOTAL (A+B+C)	5.761.192.000

Repartizarea sumelor Societatii Metrorex se face de catre Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului in subordinea caruia se afla.

In conformitate cu ultima modificare a indicatorilor bugetari primita de SC Metrorex SA prin adresa nr.25/3494/01.09.2004 de la Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului, sumele repartizate S.C. Metrorex pe anul 2004 au fost modificate astfel :

- mii lei -

A. Subventii pentru transportul de calatori cu metroul	1.293.700.000
B. Rambursari de credite externe si plati de dobanzi si comisioane total din care:	854.439.000
- rambursari credite externe	473.134.000
- plati de dobanzi si comisioane	381.305.000
C. Surse de finantare a investitiilor	3.215.199.000
- cheltuieli de capital	1.691.503.000
- intrari de credite externe	1.523.696.226
TOTAL (A+B+C)	5.363.338.226

In afara sumelor prezentate mai sus, societatea beneficiaza de la bugetul de stat (prin bugetul M.T.C.T.) de compensarea gratuitatilor acordate veteranilor de razboi, eroilor in revolutie, precum si compensarea a 50% din valoarea abonamentelor acordate elevilor si studentilor, in functie de numarul de calatorii efectuate. Aceste sume sunt preliminate in Bugetul de venituri si cheltuieli al societatii la pozitia "Venituri din alte surse" si sunt acordate lunar in cuantumul echivalent numarului de calatorii efectuate.

Pentru anul 2003 S.C.METROREX a primit de la bugetul de stat suma de 44.773.846 mii lei, reprezentand compensari acordate veteranilor de razboi, eroilor in revolutie, elevilor si studentilor.

Pentru anul 2004 S.C.METROREX a prevazut in bugetul de venituri si cheltuieli aprobat, la pozitia " venituri din alte surse", suma de 45.000.000 mii lei.

2.3.11. In conformitate cu *H.G. nr.1103/2004 privind aprobarea Listei agentilor economici aflati sub autoritatea Ministerului Transporturilor, Constructiilor si Turismului care, beneficiaza de prevederile art.22 din*

Legea Bugetului de Stat pe anul 2004 nr. 507/2003, in completarea subventiilor acordate de la bugetul de stat S.C.METROREX – S.A. este scutit de la plata obligatiilor catre Bugetul consolidat al statului in suma de 291.355 mil.lei. Sumele ce fac obiectul scutirii la plata se stabilesc lunar prin ordin comun al ministrului finantelor publice si ministrului transporturilor, constructiilor si turismului si se evidentiaza in contabilitatea agentului economic in conformitate cu reglementarile contabile aplicabile.

2.3.12. Sumele primite de S.C.METROREX de la bugetul de stat, aprobate prin Legea bugetului de stat si HG nr.1103/2004 au urmatoarele destinatii :

- ♦ **transferurile de la bugetul de stat (subventiile) si scutirile la plata** acopera diferenta dintre cheltuielile totale ale societatii (aferente activitatii de transport calatori) si veniturile proprii. Aceste sume compenseaza diferenta dintre costul real al calatoriei cu metroul si tariful reglementat.
- ♦ **rambursarile de credite externe si platile de dobanzi si comisioane la credite externe** – sume alocate de la bugetul de stat pentru onorarea creditelor contractate de societate cu avizul M.T.C.T si M.F.P. si garantate de Guvernul Romaniei;
- ♦ **surse de finantare a investitiilor** – sume necesare derularii proiectelor de modernizare si dezvoltare a infrastructurii si materialului rulant.

2.4. Ajutoare de stat primite

2.4.1. Conform datelor prezentate in notificare S.C. „Metrorex” S.A. Bucuresti a beneficiat in ultimii trei ani de ajutor de stat, dupa cum urmeaza:

Nr. crt.	Natura ajutorului de stat	Total valoare ajutor de stat pe anii 2001-2003 (mil.lei)
1.	Transferuri de la bugetul de stat (subventii)	2.819.500,000
2.	Rambursari credite externe, plati dobanzi si comisioane pentru exploatare	133.310,786
3.	Rambursari credite externe, plati dobanzi si comisioane pentru investitii	717.907,281
4.	Surse de finantare a investitiilor, din care:	4.362.677,918
	a) surse proprii	33.212,421
	b) alocatii de la buget pentru investitii	1.507.549,593

	c) credite externe	2.821.915,904
--	--------------------	----------------------

2.4.2. Sumele primite de societate in ultimii trei ani de la bugetul de stat, aprobate prin legea bugetului de stat au avut urmatoarele destinatii:

- a) transferurile de la bugetul de stat (subventiile) acopera diferenta dintre cheltuielile totale ale societatii (aferente activitatii de transport calatori) si veniturile proprii. Aceste sume compenseaza diferenta dintre costul real al calatoriei cu metroul si tariful reglementat;
- b) rambursarile de credite externe si platile de dobanzi si comisioane la credite externe – sume alocate de la bugetul de stat pentru onorarea creditelor contractate de societate cu avizul Ministerului Transporturilor, Constructiilor si Turismului si Ministerului Finantelor Publice si garantate de Guvernul Romaniei;
- c) surse de finantare a investitiilor – sume necesare derularii proiectelor de modernizare si dezvoltare a infrastructurii si materialului rulant.

2.4.3. In datele transmise de societate Consiliului Concurentei se precizeaza ca in ultimii 5 ani SC Metrorex SA a primit subventii de la bugetul de stat in cuantum de pana la 75% din cat a fundamentat prin proiectul de buget de venituri si cheltuieli, fiind obligata an de an sa ia masuri de diminuare a cheltuielilor prin amanarea la executii a unor serii de lucrari (iluminat, ventilatie, scari rulante, etc.). In anul 2002 acest nivel nu a fost atins din cauza nealocarii intregii sume cuvenite de la buget, diferenta fiind acoperita din credite pe termen scurt, rambursate in anul 2003.

III. ANALIZA MASURII DE SPRIJIN DIN PARTEA STATULUI

3.1. Sprijinul financiar acordat unei societati care presteaza un serviciu de interes economic general nu este considerat ajutor de stat, in sensul art.2 din Legea nr.143/1999 privind ajutorul de stat, cu modificarile si completarile ulterioare, daca sunt intrunite cumulativ urmatoarele conditii:

- obligatia de prestare a unui serviciu de interes economic general este incredintata printr-un act normativ/administrativ si este clar definita;
- parametrii in baza carora se calculeaza compensarea sunt stabiliti in avans, intr-o maniera obiectiva si transparenta, in vederea evitarii conferirii unui avantaj economic beneficiarului;

- compensarea nu trebuie sa depaseasca ceea ce este necesar pentru acoperirea totala sau partiala a costurilor rezultate din prestarea serviciului de interes economic general, luand in considerare veniturile relevante si un profit rezonabil in realizarea acestor obligatii;
- in cazul in care intreprinderea insarcinata cu indeplinirea serviciului de interes economic general nu a fost desemnata printr-o licitatie publica deschisa, care ar fi permis selectarea unui ofertant capabil sa indeplineasca acest serviciu public la cele mai mici costuri, nivelul compensatiei trebuie sa fie determinat avand la baza o analiza comparativa a costurilor societatii cu acelea ale unei intreprinderi bine manageriate, profitabila si care indeplineste toate conditiile impuse de prestarea serviciului public respectiv, luand in considerare si veniturile relevante, cat si un profit rezonabil urmare a indeplinirii obligatiilor serviciului de interes economic general.

3.1.1. Obligatia de prestare a serviciului de interes economic general este incredintata printr-un act normativ/administrativ si este clar definita;

3.1.1.1. Potrivit art.1 alin.(3) din *H.G. nr.482/1999 privind infiintarea Societatii Comerciale de Transport cu Metroul Bucuresti "Metrorex" - S.A.*, aceasta este o societate comerciala pe actiuni, cu capital integral de stat, ce desfasoara in principal **activitati de interes public si strategic**, ce functioneaza in subordinea Ministerului Transporturilor, Constructiilor si Turismului.

Statul roman, in calitate de actionar unic, isi exercita drepturile si obligatiile prin Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului.

3.1.1.2. Prin art.4 alin.(1) din H.G. nr.482/1999 este reglementata activitatea desfasurata de Metrorex. Astfel, societatea desfasoara activitati de transport de persoane cu metroul pe reseaua de cai ferate subterane si supraterane, **in conditii de siguranta** a circulatiei, in scopul satisfacerii interesului public, social si de **protectie civila**, avand ca obiect de activitate:

a) asigurarea exploatarei, intretinerii si repararii materialului rulant si a retelei de cai ferate proprii, a instalatiilor fixe de cale, a instalatiilor electroenergetice, de automatizari si telecomunicatii, semnalizare, centralizare, bloc de linii automat, dispecer a instalatiilor de ventilatie, incalzire, tehnico-sanitare, de alimentare cu apa si canalizare, a escalatoarelor, cailor de rulare, casetelor si tunelelor, statiilor si

construcțiilor speciale de metrou, instalațiilor de protecție civilă, a spațiilor tehnologice și netehnologice și a altor instalații specifice;

b) realizarea de investiții pentru extinderea și modernizarea rețelei de metrou, a infrastructurii și materialului rulant de metrou, negocierea și încheierea contractelor pentru lucrări de investiții, achiziții de bunuri, lucrări, servicii, precum și pentru valorificarea de active și bunuri;

c) asigurarea funcției de protecție civilă a populației în cazuri de dezastre;

d) marketing, relații internaționale și comerț exterior, scop în care colaborează cu alte administrații de metrou și participă la organismele internaționale de profil;

e) încheierea de convenții și contracte în domeniul său de activitate, negocierea și contractarea de credite cu bănci și cu alte instituții financiare.

3.1.1.3. Potrivit art.5 alin.(2) din H.G. nr. 482/1999, transportul public de călători cu metroul are caracter de serviciu public social.

3.1.1.4. Art.7 din H.G. nr.482/1999 prevede că investițiile pentru realizarea proiectelor de modernizare și dezvoltare a infrastructurii și materialului rulant se finanțează de la bugetul de stat sau din credite garantate de stat și rambursate de la bugetul de stat. Aceleași prevederi se aplică și pentru obiectivele de protecție civilă, sumele alocate fiind nominalizate distinct în bugetul de venituri și cheltuieli ale Metrorex.

In consecință, în temeiul H.G. nr.482/1999 Societatea Comercială de Transport cu Metroul București „Metrorex” S.A. îndeplinește un serviciu de interes economic general în sensul art.3⁸ din Legea nr.143/1999 privind ajutorul de stat, cu modificările și completările ulterioare.

3.1.2. Parametrii în baza cărora se calculează compensarea sunt stabiliți în avans, într-o manieră obiectivă și transparentă, în vederea evitării conferirii unui avantaj economic beneficiarului

3.1.2.1. Tariful călătoriei cu metroul se stabilește potrivit prevederilor legislației în vigoare, respectiv conform OUG nr.36/2001 *privind regimul prețurilor și tarifelor reglementate care se stabilesc cu avizul Ministerului Finanelor Publice, cu modificările și completările ulterioare.*

În temeiul OUG nr.36/2001, eventualele majorări de tarif nu pot fi făcute decât după 3 luni de la ultima majorare, în condițiile creșterii indicelui mediu al prețurilor de consum de minim 5% de la ultima majorare de tarif.

Ținându-se seama de necesitatea asigurării protecției sociale, dat fiind faptul că transportul public de călători cu metroul are caracter de serviciu public

social, cresterea tarifului mediu se situeaza sub nivelul indicelui preturilor de consum.

3.1.2.2. Conform art.5 alin.(2) din H.G. nr.482/1999, pentru serviciile de transport public de calatori Metrorex primeste de la bugetul de stat transferuri care sa acopere diferenta dintre veniturile proprii din activitatea de transport de calatori si cheltuielile totale, inclusiv cele determinate de exploatarea, intretinerea si repararea obiectivelor de protectie civila, care vor fi nominalizate distinct in bugetul sau de venituri si cheltuieli.

3.1.2.3. Art.6 din HG nr.482/1999 prevede ca in cazul efectuarii de servicii publice de transport de calatori pentru anumite categorii de persoane care beneficiaza, potrivit reglementarilor legale, de reducerea tarifelor de transport si de gratuitati, prin actele normative care acorda aceste facilitati se vor prevedea compensatii catre Metrorex pana la nivelul tarifului aprobat.

3.1.2.4. Art. 5 alin.(3) din HG nr.482/1999 prevede ca in cazul in care interese de stat, inclusiv cele de ordin militar, vor necesita executarea de lucrari sau prestari de servicii speciale, beneficiarii acestora, impreuna cu Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului, cu avizul Ministerului Finantelor Publice, vor face propuneri corespunzatoare de modificare a bugetului de venituri si cheltuieli si de stabilire a surselor de acoperire a costurilor suplimentare, care se aproba conform legii.

3.1.2.5. Inainte de inceperea fiecarui exercitiu financiar, SC Metrorex SA fundamenteaza un buget de venituri si cheltuieli care este supus analizei si aprobarii Ministerului Transporturilor, Constructiilor si Turismului, Ministerului Finantelor Publice si apoi Guvernului Romaniei.

In bugetul de venituri si cheltuieli al societatii sunt prezentate distinct cele doua mari tipuri de activitati desfasurate de societate si anume:

- activitatea de exploatare a capacitatilor de transport cu metroul, care cuprinde capitolele de venituri si cheltuieli fundamentate pentru asigurarea transportului de calatori in conditii de siguranta si rezultatul exercitiului financiar;
- activitatea de investitii care cuprinde sursele de finantare necesare derularii proiectelor de modernizare, retehnologizare, achizitie de material rulant si extindere a retelei de metrou.

Cele doua activitati sunt analizate independent, astfel:

- 1) Activitatea de exploatare prevazuta in prima parte a Bugetului de venituri si cheltuieli este structurata astfel:

a) **Cheltuielile totale** sunt rezultatul insumarii tuturor fundamentarilor privind:

- cheltuielile cu materii prime, materiale, piese de schimb, echipamente de protectie si lucru, uniforme, etc., stabilite de fiecare subunitate a societatii si corelate cu programul propriu de prestatii astfel incat sa se asigure siguranta circulatiei si buna functionare a instalatiilor tehnice;
- cheltuielile cu energia electrica, termica si apa;
- cheltuielile cu salariile si obligatiile aferente catre buget;
- cheltuielile cu reparatiile externe care privesc in special asigurarea mentenantei trenurilor de metrou;
- alte cheltuieli(socioculturale, protocol, etc.)

b) **Veniturile totale** sunt rezultatul insumarii urmatoarelor categorii:

- **Veniturile proprii** care cuprind:
 - veniturile din transportul calatorilor care se obtin prin inmultirea numarului de calatori prognozat cu tariful mediu pe o calatorie;
 - venituri din inchirieri spatii, asocieri;
- subventiile (transferurile) de la bugetul de stat sunt stabilite prin diferenta intre cheltuielile totale specificate anterior si veniturile proprii.

c) **Rezultatul exercitiului financiar** din Bugetul de venituri si cheltuieli nu poate fi decat zero.

2) Activitatea de investitii prezentata in bugetul de venituri si cheltuieli cuprinde sursele de finantare a programelor de investitii aprobate de catre Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului, care sunt defalcate pe proiecte de modernizare si reabilitare a metroului si alte investitii in continuare pe magistralele de metrou.

Sursele de finantare a investitiilor sunt structurate astfel:

- surse proprii care se constituie la nivelul cheltuielilor de amortizare dar se realizeaza intr-un quantum mult mai mic in functie de disponibilitatile societatii si din care se platesc anumite dotari independente si proiecte;
- alocatii bugetare;
- credite externe.

Pe parcursul exercitiului financiar, bugetul de venituri si cheltuieli al SC Metrorex SA poate fi modificat, functie de veniturile realizate in primele 6 luni ale anului si de resursele bugetului de stat, astfel incat rezultatul exercitiului financiar sa fie zero.

Astfel, cu ocazia rectificării bugetului anual a României, pot fi aprobate și modificări privind bugetul de venituri și cheltuieli a SC Metrorex SA, societate aflată în subordinea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului. La punctul 3.1.3 sunt prezentate în tabel cifrele continuate de proiectul de Buget de venituri și cheltuieli al SC Metrorex SA, propus spre aprobare Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului pentru anul 2003, cifrele prevăzute în Bugetul aprobat, precum și modificările continuate în Bugetul rectificat, modificări aduse prin Legea de rectificare a bugetului de stat pe anul 2003, precum și situația aferentă anului 2004.

Putem concluziona astfel ca parametrii pe baza carora este calculata compensarea sunt stabiliti anual, in avans, pentru exercitiul financiar urmator, printr-o procedura obiectiva si transparenta, in vederea evitarii conferirii unui avantaj economic beneficiarului.

3.1.3. Compensarea nu trebuie sa depaseasca ceea ce este necesar pentru acoperirea totala sau partiala a costurilor rezultate din prestarea serviciului de interes economic general, luand in considerare veniturile relevante si un profit rezonabil in realizarea acestor obligatii

3.1.3.1. În ultimii 5 ani S.C. METROREX S.A. a primit subvenții de la bugetul de stat în cuantum de 75% din cât a fundamentat prin proiectul de buget de venituri și cheltuieli, fiind obligată an de an să ia măsuri de diminuare a cheltuielilor prin amanarea la executie a unor serii de lucrări privind instalațiile de iluminat, de ventilație, scări rulante și altele.

3.1.3.2. În tabelul nr.1 prezentat mai jos sunt evidențiate sintetic cifrele continuate de proiectul de Buget de venituri și cheltuieli, propus spre aprobare Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului pentru anul 2003, cifrele prevăzute în Bugetul aprobat, precum și modificările continuate în Bugetul rectificat, modificări aduse prin Legea de rectificare a bugetului de stat pe anul 2003.

În tabelul nr.2 sunt prezentate sintetic cifrele continuate de proiectul de Buget de venituri și cheltuieli, propus spre aprobare Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului pentru anul 2004, cifrele prevăzute în Bugetul aprobat, precum și modificările vizate în Bugetul rectificat actualizat, modificări ce se intenționează a fi aduse prin Legea de rectificare a bugetului de stat pe anul 2004.

Tabelul nr.1

SITUATIA ECONOMICO-FINANCIARA A S.C. METROREX. S.A. PE ANUL 2003

- mii lei -

Indicatori	BVC 2003					
	Program propus	BVC aprobat	Diferente	BVC rectificat	Realizat	Diferente
0	1	2	3=2-1	4	5	6=5-4
A. Activitatea curenta - transport calatori cu metroul						
I. Venituri totale, (a+b+c), din care:	543.900.000	741.998.000	198.098.000	741.998.000	730.510.805	-11.487.195
a) venituri din activitatea de transport (a1 x a2)	470.400.000	470.400.000	0	470.400.000	404.351.738	-66.048.262
a1) tarif mediu - lei/calatorie	4.200	4.200	0	4.200	3.848	-352
a2) nr. calatori transportati	112.000.000	112.000.000	0	112.000.000	105.083.425	-6.916.575
b) venituri din alte activitati (inchirieri spatii, reclama si publicitate.etc.)	32.000.000	32.000.000	0	32.000.000	133.124.013	101.124.013
c) venituri provenind din scutirea la plata a obligatiilor catre bugetul de stat consolidat conform, OG.nr.87/2003		198.098.000	198.098.000	198.098.000	148.261.208	-49.836.792
d) venituri din compensarea gratuitatilor acordate veteranilor, eroilor in revolutie, 50% elevilor si studentilor	41.500.000	41.500.000	0	41.500.000	44.773.846	3.273.846
II. Cheltuieli totale , (a+b), din care :	2.096.281.563	2.096.281.563	0	1.951.498.000	1.940.010.805	-11.487.195
a) cheltuieli materiale (materiale, piese schimb, energie,amortizare, lucrari si servicii la terti)	1.201.912.880	1.201.912.880	0	1.067.608.819	1.061.185.933	-6.422.886
b) alte cheltuieli (personal, socio-culturale, protocol etc.)	894.368.683	894.368.683	0	883.889.181	878.824.872	-5.064.309
III. Diferenta de acoperit (II - I), din care subventii de la bugetul de stat	1.552.381.563 1.552.381.563	1.354.283.563 709.500.000	-198.098.000 -842.881.563	1.209.500.000 1.209.500.000	1.209.500.000 1.209.500.000	0 0
- Costul real al calatoriei cu metroul (lei/calatorie) (cheltuieli totale / nr. calatori transportati)	18.717	18.717	0	17.424	18.462	1.038
B. Investitii						
TOTAL , din care :	5.264.711.106	2.651.485.720	2.613.225.386	2.977.075.720	2.898.386.701	-78.689.019

a) Surse proprii	70,000,000	70,000,000	0	70,000,000	21.004.000	-48.996.000
b) Alocatii de la buget	1.502.644.838	717.935.720	-784.709.118	717.935.720	717.421.145	-514.575
c) Intrari de credite externe	3.692.066.268	1.863.550.000	-	2.189.140.000	2.159.961.556	-29.178.444

Tabel nr.2

SITUATIA ECONOMICO-FINANCIARA A S.C. METROREX. S.A. PE ANUL 2004

- mii lei -

Indicatori	BVC 2004			
	Program propus	BVC aprobat	Diferente	BVC actualizat(propus)
0	1	2	3=2-1	4
A. Activitatea curenta - transport calatori cu metroul				
I. Venituri totale, (a+b+c), din care:	568.700.000	829.700.167	261.000.167	873.055.000
a) venituri din activitatea de transport (a1 x a2)	474.600.000	474.600.000	0	474.600.000
a1) tarif mediu - lei/calatorie	4.200	4.200	0	4.200
a2) nr. calatori transportati	113.000.000	113.000.000	0	113.000.000
b) venituri din alte activitati (inchirieri spatii, reclama si publicitate.etc.)	49.100.000	49.100.000	0	62.100.000
c) venituri provenind din scutirea la plata a obligatiilor catre bugetul de stat consolidat, conform art.22 din Legea bugetului de stat pe anul 2004, nr.507/2003		261.000.167	0	291.355.000
d) venituri din compensarea gratuitatilor acordate veteranilor, eroilor in revolutie, 50% elevilor si studentilor	45.000.000	45.000.000	0	45.000.000
II. Cheltuieli totale , (a+b), din care :	2.388.749.982	2.123.400.167	-265.349.815	2.166.755.000
a) cheltuieli materiale (materiale, piese schimb, energie,amortizare, lucrari si servicii la terti)	1.370.349.753	1.200.686.860	-169.662.893	1.128.847.000

b) alte cheltuieli (personal, socio-culturale, protocol etc.)	1.018.400.229	922.713.307	-95.686.922	1.037.908.000
III. Diferenta de acoperit (II - I), din care subventii de la bugetul de stat	1.820.049.982	1.293.700.000	-526.349.982	1.293.700.000
	1.820.049.982	1.293.700.000	-526.349.982	1.293.700.000
- Costul real al calatoriei cu metroul (lei/calatorie) (cheltuieli totale / nr. calatori transportati)	21.139	18.791	-2.348	19.175

B. Investitii				
TOTAL , din care :	5.732.524.280	3.643.753.000	-	3.315.199.226
a) Surse proprii	100.000.000	100.000.000	0	100.000.000
b) Alocatii de la buget	2.087.194.280	1.691.503.000	-395.691.280	1.691.503.000
c) Intrari de credite externe	3.545.330.000	1.852.250.000	-	1.523.696.226

Dupa cum se poate vedea din tabelul nr.1, rezultatul exercitiului financiar al SC Metrorex SA pe anul 2003 a fost zero. Sumele primite de la bugetul de stat au acoperit diferenta intre veniturile totale si cheltuielile totale.

In ceea ce priveste activitatea de investitii din anul 2003, SC Metrorex SA nu a putut finanta din surse proprii decat suma de 21.004.000 mii lei, fata de cea propusa si aprobata prevazuta in Buget, respectiv 70.000.000 mii lei. De asemeni, fata de Bugetul rectificat, SC Metrorex SA nu a primit de la bugetul de stat suma de 29.178.444 mii lei.

Asa cum reiese din tabelul nr.2, in anul 2004, conform Bugetului de venituri si cheltuieli aprobat, precum si a proiectului de Buget rectificat(actualizat) SC Metrorex SA va primi de la bugetul de stat diferenta intre cheltuielile totale si veniturile totale, astfel incat rezultatul exercitiului financiar va fi zero.

3.1.3.3. Intocmirea proiectului bugetului de venituri si cheltuieli al societatii s-a efectuat pe baza fundamentarii veniturilor si cheltuielilor, in scopul continuitatii activitatii de exploatare a metroului pentru transportul calatorilor in conditii de siguranta si regularitate.

3.1.3.4. Realizarea acestui obiectiv a determinat o crestere importanta a cheltuielilor de exploatare in anul 2003 fata de anul 2002, comparativ cu cresterea preliminara a veniturilor proprii, urmare cumularii unor nerealizari din anii precedenti, in special la capitolul reparatii si intretinere ale materialului rulant, instalatiilor tehnologice si infrastructurii.

In anul 2002, societatea a renuntat la o serie de cheltuieli de intretinere si reparatii, intrucat transferurile acordate prin Legea Bugetului de stat pe anul 2002, nr.743/2001 si OG nr.144/2002, reprezinta cca.72,2% din transferurile necesare prevazute prin bugetul de venituri si cheltuieli pe anul 2002.

A. Venituri

Veniturile din activitatea de transport cresc in anul 2003 fata de anul 2002 cu 21,1%, ca urmare a cresterii traficului, prin reorganizarea circulatiei, controlul accesului calatorilor, precum si a preliminariei unei majorari a tarifului mediu practicat de la 3500lei/calatorie in anul 2002, la 4200 lei/calatorie in anul 2003, in functie de indicele mediu de crestere al preturilor prognozat. Tinandu-se seama de necesitatea asigurarii protectiei sociale, cresterea tarifului mediu s-a situat sub nivelul indicelui preturilor de consum. In anul 2003 tariful mediu a fost de 3848 lei fata de costul real al calatoriei cu metroul de 18462 lei.

B. Cheltuieli

Fundamentarea cheltuielilor pe anul 2003 s-a facut in conformitate cu „Precizarile metodologice privind elaborarea propunerilor de buget de catre ordonatorii principali de credite, pentru proiectele bugetului de stat, bugetelor asigurarilor sociale de stat si bugetelor fondurilor speciale pe anul 2003 si a estimarilor pentru anii 2004-2006” emise de Ministerul Finantelor Publice sub nr.120.972/22.05.2002.

Cheltuielile totale au crescut cu 26% in anul 2003 fata de anul 2002, urmare cresterii preturilor la principalele piese si subansamble necesare efectuarii de revizii si reparatii la materialul rulant si instalatii tehnologice, si anume: inlocuire separatoare electrice de peron, reabilitare iluminat in spatii publice, inlocuire redresoare 220V curent continuu, piese si subansamble pentru scarile rulante, ventilatoare si pompe, inlocuire sina cu capacitate portanta depasita, schimbatoare de cale, etc.

Datorita austeritatii bugetului de stat in anul 2002, societatea a fost nevoita sa efectueze importante reduceri la consumul de materii prime, materiale si piese de schimb, intensificand in acelasi timp reviziile periodice precum si activitatea de reconditionari in scopul mentinerii in exploatare a metroului in conditii de siguranta. Aceasta actiune nu a putut fi prelungita si in anul 2003, motiv pentru care cheltuielile la aceasta structura au crescut datorita obligativitatii inlocuirii unor subansamble si echipamente care nu au mai putut fi reparate. La toate acestea s-au adaugat si cresterea cheltuielilor cu energia electrica, termica si apa cu peste 33%.

Cheltuielile cu amortizarea au fost calculate conform punerilor in functiune in anul 2003 realizate potrivit programului de investitii.

Cheltuielile cu salariile brute, care reprezinta 30% din totalul cheltuielilor, au crescut in anul 2003 fata de anul 2002 cu 19%.

C. Transferuri

Valoarea transferurilor acordate prin Legea bugetului de stat pe anul 2003 nr.631/2002 reprezinta 79% din suma acordata in 2002 si 44,5% din necesarul fundamentat, diferenta fiind prevazuta la pozitia venituri din alte surse.

Incepand cu anul 2004, pe masura aplicarii proiectelor de modernizare a metroului (dotarea cu trenuri noi, modernizarea ramelor de metrou existente, etc.) nivelul transferurilor de la bugetul de stat se va diminua.

Astfel, in cazul SC Metrorex SA, compensatia nu depaseste ce este necesar pentru a acoperi partial costurile rezultate din prestarea serviciului de interes economic general de transport de calatori cu metroul, luand in considerare veniturile relevante. In realizarea acestor obligatii nu este luat in considerare un profit al societatii, veniturile totale ale societatii fiind egale cu cheltuielile totale. Pe cale de consecinta, masurile de sprijin pentru SCT Metrorex SA, notificate de catre Ministerul Finantelor Publice nu constituie o supracompensare pentru prestarea serviciului de interes economic general.

3.1.4. In cazul in care intreprinderea insarcinata cu indeplinirea serviciului de interes economic general nu a fost desemnata printr-o licitatie publica deschisa, care ar fi permis selectarea unui ofertant capabil sa indeplineasca acest serviciu public la cele mai mici costuri, nivelul compensatiei trebuie sa fie determinat avand la baza o analiza comparativa a costurilor societatii cu acelea ale unei intreprinderi bine manageriate, profitabila si care indeplineste toate conditiile impuse de prestarea serviciului public respectiv, luand in considerare si veniturile relevante, cat si un profit rezonabil urmare a indeplinirii obligatiilor serviciului de interes economic general.

3.1.4.1. Incredintarea serviciului de interes economic general de transport de calatori cu metroul catre SCT Metrorex SA nu a fost realizata prin licitatie publica.

3.1.4.2. Prestarea serviciului de transport public de calatori cu metroul Bucuresti a fost incredintata prin HG nr.482/1999 SC Metrorex SA. Beneficiarul nu a furnizat o astfel de analiza comparativa pentru a demonstra indeplinirea acestei conditii. In august 2004, costul unei calatorii cu metroul Bucuresti, stabilit potrivit OUG nr.36/2001, este de 9000 lei, echivalent a 0,20 Euro (la cursul de schimb de 41.000 lei), si se situeaza sub nivelul costului real al calatoriei de cca 0,45 Euro.

3.2. Intrucat cele patru conditii mentionate la punctul 3.1. nu sunt indeplinite cumulativ, respectiv conditia prevazuta la punctul 3.1.4. nu a putut fi demonstrata, masurile de sprijin pentru SCT Metrorex SA, notificate de catre Ministerul Finantelor Publice, constituie ajutor de stat in sensul art.2 din Legea nr.143/1999 privind ajutorul de stat, cu modificarile si completarile ulterioare si ale Regulamentului privind ajutorul de stat sub

forma compensarilor acordate anumitor intreprinderi carora le-a fost incredintata prestarea serviciilor de interes economic general.

3.3. Compensarile acordate in vederea indeplinirii serviciului de interes economic general constituie ajutor de stat compatibil cu mediul concurential normal daca sunt intrunite cumulativ urmatoarele conditii:

3.3.1. Ajutorul de stat este necesar in vederea operarii serviciului de interes economic general;

3.3.2. Ajutorul de stat nu afecteaza in mod nejustificat comertul intre Romania si statele membre ale Uniunii Europene.

3.3.1. Necesitatea acordarii ajutorului de stat

Programul de investitii

3.3.1.1. Imprumuturile externe contractate de catre SC Metrorex SA, garantiile acordate de stat in vederea obtinerii imprumuturilor bancare externe, participarile cu capital ale statului la SC T Metrorex SA sunt utilizate pentru finantarea Proiectului de Modernizare a Metroului Bucuresti, etapa I si etapa a II-a.

3.3.1.2. Intreaga retea de metrou pusa in functiune pana in anul 1989, insumand 60 km linie dubla, 41 statii, 3 depouri si o uzina de reparatii, a fost dotata in proportie de peste 95% cu echipamente si material rulant de productie autohtona care in prezent, pe langa nivelul scazut de tehnicitate, prezinta si un grad avansat de uzura fizica si morala. In situatia asemanatoare se afla si calea de rulare la care nu a fost inlocuita sina, cu capacitate portanta depasita, decat in proportie de 20%.

3.3.1.3. Totodata, avand in vedere ca :

- durata de viata a materialului rulant existent este de 20 de ani ;
- vechimea parcului existent determina in anul 2009 casarea a 424 vagoane, iar in anul 2014 inca 78;
- amploarea lucrarilor de modernizare va conduce la costuri ridicate (care pot depasi 50% din costul unui tren nou, scazand rentabilitatea investitiei);
- in urma modernizarii, trenurile vor mai putea fi utilizate un numar de 10-15 ani, in timp ce echipamentele inlocuite nu-si vor fi consumat nici jumatate din durata de viata;

- scoaterea din circulatie a peste jumatate din parcul existent de trenuri de metrou cu durata de viata depasita conduce la importante reduceri ale costurilor de exploatare ;
- pe masura atingerii duratei de viata a parcului de material rulant existent, la orizontul anilor 2010 – 2014, urmeaza ca pentru inlocuirea acestora sa fie identificate posibilitati de finantare si achizitie pentru trenuri noi ;
- modernizarea materialului rulant fara a avea in vedere si compatibilizarea infrastructurii cu noua generatie de vehicul fie el si modernizat, nu aduce beneficiile scontate,

a rezultat necesitatea realizarii de investitii in material rulant nou si infrastructura.

3.3.1.4. Programul de investitii prevede imbunatatirea functionarii si exploatarii metroului prin reabilitarea si modernizarea instalatiilor fixe care in cea mai mare parte au o uzura fizica si morala inaintata.

Se are in vedere o crestere semnificativa a productivitatii muncii, sigurantei circulatiei si performantelor in exploatare, precum si reducerea cheltuielilor de exploatare.

Masuri organizatorice

3.3.1.5. Dezvoltarea si modernizarea metroului din Bucuresti implica si o serie de masuri organizatorice si de intarire a managementului si controlului la toate nivelele ierarhice cu responsabilitati in asigurarea cresterii calitatii si eficientei transportului cu metroul.

3.3.1.6. In scopul cresterii veniturilor din exploatare prin cresterea calitatii serviciilor si in principal a atractivitatii metroului se au in vedere masuri bazate pe eforturi proprii de reorganizare si disciplina tehnologica. In acest mod se urmareste adoptarea unei atitudini comportamentale noi fata de calitatea actului de transport, in special pentru salariatii care vin in contact direct cu publicul calator.

3.3.1.7. Aceste masuri constau in:

- actualizarea instructiilor pe ramuri de activitate (miscare comercial, instalatii tehnologice, liniile tunele si constructii speciale);
- reorganizarea circulatiei trenurilor si adaptarea graficelor de circulatie la noile conditii de exploatare in functie de solicitari atat pentru trenurile vechi cat si pentru cele noi;

- inchiderea unor accese pentru calatori dupa o anumita ora sau in zile nelucratoare in functie de traficul acestora;
- o noua politica tarifara care sa conduca la transferul pasagerilor de la cartela de 2 calatorii, la legitimatii pe perioade mai lungi (10 calatorii si abonament lunar), precum si integrarea treptata a titlurilor de calatorie pentru metrou cu cele pentru transportul de suprafata;
- armonizarea politicilor privind transportul urban de calatori cu Uniunea Europeana, inclusiv majorarea tarifelor pe masura cresterii economice, respectiv a nivelului de trai;
- reducerea numarului de km parcursi si in probe cu trenurile noi de la 5000 la 2000 km si punerea in circulatie cu calatori a trenurilor noi in devans;
- contractarea achizitiei de servicii pentru intretinerea materialului rulant;
- externalizarea si a altor activitati si in primul rand a salubritatii statiilor si trenurilor de metrou;
- contractarea energiei electrice de pe piata libera, in vederea reducerii cheltuielilor;
- efectuarea achizitiilor de materiale si servicii prin Bursa de Marfuri.

Masuri institutionale

3.3.1.8. Strategia de dezvoltare, modernizare si eficientizare a metroului din Bucuresti se sprijina pe langa masurile ce tin de domeniul organizatoric la nivelul societatii si pe masuri la nivel guvernamental. Una dintre cele mai importante masuri cu caracter institutional vizeaza mai buna coordonare a transportului public din Bucuresti si zonele adiacente.

3.3.1.9. Imbunatatirea calitatii transportului cu metroul este previzionata a fi realizata prin urmatoarele modalitati:

- a) regularitate in circulatie si reducerea intervalelor intre trenuri la valori optime, de ordinul a 5 minute la ora de varf si respectiv 8 minute in orele din afara varfului de sarcina;
- b) modernizarea sistemului de conducere a traficului si compatibilizarea sa cu noul material rulant pe liniile existente si introducerea unui sistem modern pe liniile noi;
- c) sistemul de taxare; realizarea unui sistem de taxare integrat intre metrou si celelalte moduri de transport de suprafata atat pe liniile existente cat si pe liniile noi;
- d) siguranta in exploatare prin modernizarea instalatiilor energetice si electromecanice pe liniile existente si utilizarea de echipamente moderne si performante pe liniile noi;
- e) conditiile de interventie in caz de incendii, prin modernizarea sistemului de detectie de incendii si a sistemelor de interventie in caz de incendiu, de

stingere si evacuare a fumului la liniile existente si introducerea unor sisteme moderne si performante la liniile noi;

f) conditii de informare, orientare si dirijare a calatorilor, prin introducerea unui sistem de informare coerent, clar si usor de inteles atat la nivelul statiilor existente cat si in statiile noi, care sa fie corelat si integrat cu sistemele de informare a calatorilor utilizate in celelalte moduri de transport public, de suprafata;

g) facilitati de comunicare a publicului calator cu personalul de exploatare, si prin aceasta cresterea sigurantei publicului prin introducerea unui sistem de supraveghere performant prin televiziune in circuit inchis a punctelor sensibile din statii, a unui sistem tip interfon pentru comunicarea public-dispecer la nivelul statiilor, si respectiv public-conducator, tren-dispecer in trenurile de metrou;

h) conditii de microclimat in statii si in vagoanele de metrou prin imbunatatirea si fiabilizarea sistemelor de ventilatie, climatizare si sanitare pe liniile existente, prin introducerea unui sistem performant pe liniile noi;

i) facilitati de deplasare a publicului pe verticala, prin fiabilizarea escalatoarelor, instalarea de noi escalatoare si montarea de lifturi pentru persoane cu dificultati de deplasare;

j) imbunatatirea sigurantei in exploatare si a conditiilor de confort, prin achizitia de material rulant modern, realizat la standardele actuale, valabile in Comunitatea Europeana.

Efectele si beneficiile implementarii Proiectului

3.3.1.10. Urmare aplicarii masurilor prevazute in Strategia globala de dezvoltare si modernizare a transportului cu metroul Bucuresti, masuri investitionale, organizatorice si institutionale, pe termen mediu si lung, rezulta importante efecte economico-financiare care conduc la cresterea eficientei metroului in ansamblul sau si la reducerea subventiei din partea bugetului de stat pentru acoperirea partiala a cheltuielilor.

3.3.1.11. Efectele preconizate a fi obtinute in urma realizarii acestor obiective de investitii in infrastructura transportului cu metroul, sunt:

- scurtarea timpului de deplasare a utilizatorilor de metrou, datorita sporului de viteze comerciale pe care acest mod de transport il asigura fata de oricare mod de transport de suprafata;

- scurtarea timpului de deplasare a non-utilizatorilor de metrou, care prefera sa utilizeze alte moduri de transport public de suprafata (autobuz, tramvai, etc.) sau masini personale, datorita descongestionarii suprafetei carosabile;

- reducerea cheltuielilor de intretinere a carosabilului ca urmare a reducerii traficului pe acesta;
- cresterea eficientei transportului public pe ansamblu sau, prin reorganizarea, cu investitii minime a transportului de suprafata, corelat cu transportul de masa, cu metroul;
- reducerea poluarii si, prin aceasta, a impactului negativ asupra sanatatii populatiei;
- economie de timp – datorata cresterii vitezei comerciale, cat si a regularitatii traficului;
- intretinerea carosabilului – reducerea traficului pe carosabilul orasului conduce implicit la economii in intretinerea acestuia; totodata se creeaza conditii de fluidizare a circulatiei;
- reducerea poluarii – diminuarea numarului de autovehicule aflate zilnic in circulatie, ca urmare a atragerii populatiei catre utilizarea metroului conduce la reducerea emisiilor de noxe (oxid de carbon, oxizi de azot, hidrogen sulfurat, etc);
- imbunatatirea standardului de viata al populatiei din zona de influenta a metroului, datorita crearii, in proximitatea statiilor de metrou, a unor poli administrativi, comerciali si culturali de interes local.

Efectele Proiectului de investitii asupra mediului inconjurator

3.3.1.12. Proiectul nu prezinta efecte negative pentru mediul inconjurator. Dezvoltarea durabila comporta asigurarea unei calitati superioare a vietii, in limitele ecosistemului. De aici rezulta responsabilitatea tuturor factorilor de decizie in conservarea mediului pentru generatiile prezente si viitoare, asa cum de altfel se impun si prin Acordurile internationale la care Romania este parte.

3.3.1.13. Impactul asupra mediului socio-economic din Municipiul Bucuresti produs de modernizarea si dezvoltarea metroului, se traduce prin avantajele pe care utilizarea acestui mod de transport le produce asupra tuturor aspectelor sociale si de mediu ale vietii orasului. La nivelul orasului, eficientizarea metroului ca urmare a strategiei de dezvoltare a metroului se manifesta prin:

- modernizarea ofertei de transport, cresterea confortului si sigurantei calatorilor ca urmare a investitiilor in modernizarea instalatiilor, asigurarea de trenuri moderne si fiabile, etc;
- marirea ariei de acoperire a bazinului de colectare prin extinderea retelei spre zone aglomerate defavorizate din punct de vedere al ofertei de transport de suprafata;

- reducerea emisiilor de noxe in atmosfera si a efectului de sera, ca urmare a reducerii traficului de suprafata;
- reducerea efectelor zgomotului produs de mijloacele de transport de suprafata asupra riveranilor, tinand seama ca la fondul de zgomot din oras, contributia majora o au tocmai autovehiculele individuale;
- imbunatatirea starii generale de sanatate a populatiei rezidente in oras, datorita reducerii poluarii chimice si sonore, a reducerii numarului de accidente de circulatie, a stresului produs de dificultatile actuale in asigurarea unui transport la standardele europene catre locurile de munca sau de rezidenta;
- reducerea necesitatii de asigurare, in special in zona centrului orasului a unui numar de locuri de parcare, ca urmare a reducerii numarului de autoturisme personale nefolosite la deplasarile populatiei care a fost atrasa in utilizarea metroului.

3.3.1.14. Anual, prin hotarari de guvern, in bugetul de venituri si cheltuieli al societatii sunt aprobate sumele reprezentand subventii/transferuri destinate activitatii de exploatare in completarea veniturilor proprii **pentru realizarea echilibrului bugetar.**

De asemenea, sunt aprobate si celelalte fonduri destinate rambursarilor de credite externe garantate de stat, inclusiv plati de dobanzi si comisioane.

Prin legea bugetului de stat sunt aprobate scutiri la plata obligatiilor datorate bugetului de stat in cazurile in care transferurile(subventiile) acordate nu acopera diferenta dintre venituri si cheltuieli.

Evolutia subventiilor/transferurilor bugetare pentru sustinerea transportului cu metroul a fost influentata pe de o parte de volumul veniturilor din transportul de calatori, iar pe de alta parte de volumul cheltuielilor materiale, care in perioada 2003-2004 a inregistrat o crestere la combustibil, energie electrica, reparatii.

3.3.1.15. Rezultatele economico-financiare ale SCT Metrorex SA, pe baza datelor din bilant pe ultimii 3 ani sunt urmatoarele:

	- mii lei	- mii lei	- mii lei
Indicatori	2001	2002	2003
Cifra de afaceri totala	1.110.741.711	1.314.331.964	1.662.508.872
Profit/pierdere	0	- 179.408.797	0

3.3.1.16. In aceste conditii, societatea nu-si poate constitui surse proprii pentru realizarea unor investitii de anvergura celor necesare pentru realizarea proiectelor de modernizare a metroului Bucuresti. De asemenea, data fiind valoarea mare a investitiilor necesare pentru modernizarea parcului de material rulant, nici sumele alocate de la bugetul de stat pentru investitii nu sunt suficiente, astfel incat principala sursa de finantare a acestor investitii o constituie contractarea de credite externe pe termen lung, cu rambursare de la bugetul de stat.

3.3.1.17. Toate aceste credite acopera un numar redus de trenuri comparativ cu parcul existent a carui durata de viata normala este depasita.

Modernizarea si innoirea materialului rulant vor conduce la reducerea cheltuielilor cu combustibilul, a celor de intretinere si reparatii, precum si la imbunatatirea calitatii transportului cu metroul

Astfel ajutorul de stat pentru SCT Metrorex SA, notificat de catre Ministerul Finantelor Publice, este necesar in vederea operarii serviciului de interes economic general in conditii de siguranta si confort.

3.3.2. Afectarea comertului intre Romania si statele membre ale Uniunii Europene

3.3.2.1. SCT Metrorex SA presteaza serviciul de interes economic general de transport de calatori cu metroul in municipiul Bucuresti. Piata geografica relevanta afectata de acordarea masurii de sprijin financiar pentru SCT Metrorex SA este reprezentata de municipiul Bucuresti.

3.3.2.2. Ponderea operatorilor de transport urban in municipiul Bucuresti este urmatoarea:

- Regia Autonoma de Transport Bucuresti (auto) – 75%;
- SC T Metrorex SA (metrou) – 20%;
- alti operatori (auto) – 5%.

Intrucat serviciile oferite de acesti operatori nu sunt substituibile (arie acoperita, tarife, calitatea serviciului - timp de asteptare, conditii existente in statii, conditii in mijlocul de transport in comun, etc.) piata produsului afectata de acordarea masurii de sprijin financiar este reprezentata de piata transportului public de calatori cu metroul.

3.3.2.3. Intrucat ajutorul de stat notificat nu constituie o supracompensare pentru prestarea serviciului de interes economic general, fiind necesar pentru indeplinirea in conditii de siguranta si confort a conditiilor impuse la incredintarea acestui serviciu, masura de sprijin notificata nu afecteaza in

mod nejustificat comerțul dintre România și statele membre ale Uniunii Europene.

3.4. Astfel sunt îndeplinite cumulativ cele două condiții menționate la punctul 3.3., condiții prevăzute de *Regulamentul privind ajutorul de stat sub forma compensărilor acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost incredințată prestarea serviciilor de interes economic general* pentru a aprecia că măsurile de sprijin pentru SCT Metrorex SA reprezentând compensări pentru îndeplinirea serviciului de interes economic general constituie ajutor de stat compatibil cu mediul concurențial normal.

DECIDE

Art. 1. Măsura de sprijin notificată de către Ministerul Finanțelor Publice ce se acordă Societății Comerciale de Transport cu Metroul București „Metrorex” SA constituie ajutor de stat în sensul art.2 din Legea nr.143/1999 privind ajutorul de stat, modificată și completată prin Legea nr. 603/2003 și O.G. nr.94/2004 privind reglementarea unor măsuri financiare.

Art.2. Ajutorul de stat notificat reprezintă o compensare necesară pentru realizarea în condiții normale de siguranță și confort a serviciului de interes economic general de transport public de călători cu metroul, compensare ce nu afectează în mod nejustificat comerțul între România și statele membre ale Uniunii Europene.

Art.3. În temeiul art. 12 alin. (2) lit. b) coroborat cu art.14 alin.(1) lit.j) din Legea nr. 143/1999 privind ajutorul de stat, cu modificările și completările ulterioare, se autorizează ajutorul de stat pentru *Societatea Comercială de Transport cu Metroul București „ Metrorex”- S.A*, acordat prin O.G nr.31/1997, Legea datoriei publice nr.81/1999, O.G.nr.60/1999, H.G. nr.909/2002, H.G.nr.205/2000, Legea nr.438/2001, Legea bugetului de stat pe anul 2004, nr.507/2003, H.G. nr. 1103/2004 ajutor destinat realizării în condiții de siguranță și confort a serviciului de interes economic general.

Art.4. Potrivit dispozițiilor art.24 din Legea nr.143/1999, cu modificările și completările ulterioare, Ministerul Finanțelor Publice va transmite anual Consiliului Concurenței informații privind ajutorul de stat acordat SC Metrorex SA, în vederea monitorizării acestuia.

Art.5. Prezenta decizie devine aplicabilă la data comunicării sale.

Art.7. Potrivit prevederilor art.29 din Legea nr.143/1999 privind ajutorul de stat, cu modificarile si completarile ulterioare, prezenta decizie poate fi atacata de catre persoanele interesate la Curtea de Apel Bucuresti, sectia Contencios Administrativ, in termen de 30 zile de la comunicare.

Art.8. Prezenta decizie va fi comunicata de catre Secretariatul General din cadrul Consiliului Concurentei:

- Ministerului Finantelor Publice, Strada Apolodor nr. 17, sector 5, Bucuresti;
- Societatii Comerciale de Transport cu Metroul “Metrorex” – SA, B-dul Dinicu Golescu nr.38, sector 1, Bucuresti.

Art. 9. Secretariatul General si Directia Autorizare Ajutor de Stat din cadrul Consiliului Concurentei vor urmari aducerea la indeplinire a prezentei Decizii.

PRESEDINTE

MIHAI BERINDE