

D E C I Z I A N R . 326
din 20.12.2004
referitoare la masurile de sprijin financiar ce se acorda C.N.
“Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta

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 nr. 88/30.04.1996, Partea I, cu modificarile si completarile ulterioare,

Avand in vedere dispozitiile Legii nr. 143/1999 privind ajutorul de stat, publicata in Monitorul Oficial nr. 370/3.08.1999. Partea I, cu modificarile si completarile ulterioare,

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 nr. 73/12.04.1993, Partea I,

In temeiul urmatoarelor considerente,

1. PROCEDURA

- (1) Prin adresa nr. 107873/19.04.2004 inregistrata la Consiliul Concurentei cu nr. RS-AS 46/21.04.2004, Ministerul Finantelor Publice a notificat, in baza art. 6 din Legea nr. 143/1999 privind ajutorul de stat cu modificarile si completarile ulterioare, masurile de sprijin financiar ce se acorda S.C. „Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta. Masurile constau in imprumuturi externe contractate de catre Ministerul Finantelor Publice in numele statului, credite pe care ulterior le subimprumuta companiei si alocatii bugetare pe care compania le primeste anual de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor, Constructiilor si Turismului, destinate finantarii unor investitii si/sau rambursarii imprumuturilor.
- (2) Prin adresa DAAS/312/7.05.2004, s-au solicitat informatii suplimentare, in baza art. 6 alin. (4) din Legea nr.143/1999, cu modificarile si completarile ulterioare. Ministerul a transmis informatii prin adresa nr. 25/2215/28.05.2004, inregistrata la Consiliul Concurentei cu numarul DAAS/376/31.05.2004. Intrucat raspunsul primit nu a clarificat in totalitate toate aspectele vizate, s-a revenit la solicitarea de informatii suplimentare prin adresele nr. DAAS/420.15.06.2004 si DAAS/619/03.08.2004.
- (3) Informatiile solicitate au fost transmise cu adresa nr. G.M. 322/27.09.2004. Notificarea a devenit efectiva la data cand informatiile au fost exacte si complete.

2. DESCRIEREA DETALIATA A MASURILOR DE SPRIJIN

2.1 Modalitatea de acordare a sprijinului financiar

- (4) Sprijinul financiar de care beneficiaza C.N. „Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta consta in:
- credite externe contractate de catre Ministerul Finantelor Publice in numele statului, credite pe care, ulterior, le subimprumuta companiei;
 - alocatii bugetare pe care compania, in calitate de autoritate de coordonare, le primeste anual de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor, Constructiilor si Turismului, destinate finantarii unor investitii si/sau rambursarii imprumuturilor.

2.2. Beneficiarul masurilor de sprijin din partea statului

- (5) Beneficiarul masurilor de sprijin financiar din partea statului este C.N. “Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta, societate comerciala pe

actiuni, cu capital integral de stat, care se organizeaza si functioneaza pe baza de gestiune economica si autonomie financiara. Conducerea strategica a companiei este asigurata, conform Legii nr. 31/1990, republicata, de Adunarea Generala a Actionarilor, compusa din 2 reprezentanti ai Ministerului Transporturilor, Constructiilor si Turismului si un reprezentant al Ministerului Finantelor Publice.

- (6) Compania are un obiect de activitate specific, fiind desemnata de Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului sa desfasoare activitati de interes public national in calitate de administratie portuara pentru porturile maritime Constanta, Mangalia, Midia si portul turistic Tomis, conform prevederilor actului sau de infiintare, respectiv H.G. nr. 517/1998, modificata si completata prin H.G. nr. 464/2003.
- (7) In scopul indeplinirii functiei de autoritate portuara si in calitatea sa de administratie portuara, C.N. „Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta are urmatoarele atributii si obligatii:
- de a aplica politicile portuare elaborate de Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului;
 - de a coordona activitatile care se desfasoara in porturile maritime;
 - de a implementa programele de dezvoltare a infrastructurilor porturilor maritime;
 - de a asigura functionalitatea si administrarea porturilor maritime;
 - de a urmari sau de a asigura furnizarea permanenta a serviciilor de siguranta in porturile maritime;
 - de a asigura intretinerea, repararea si mentinerea caracteristicilor tehnice minime ale infrastructurilor portuare care i-au fost concesionate;
 - de a asigura semnalizarea costiera si plutitoare pentru navigatie in porturile maritime, in marea larga si pe caile navigabile de acces pe mare catre acestea;
 - de a asigura dragajul de intretinere pentru mentinerea adancimilor minime in porturi si pe caile navigabile de acces pe mare catre acestea;
 - de a asigura baraje antipoluante la operarea marfurilor petroliere si a derivatelor acestora in terminalele petroliere din porturile maritime;
 - de a asigura preluarea reziduurilor si a apelor uzate de la nave, preluarea gunoiului si a resturilor menajere de la nave;

- de a pune la dispozitia utilizatorilor, in mod nediscriminatoriu infrastructurile portuare;
 - de a stabili ordinea de intrare a navelor in porturile maritime;
 - de a aloca danele din porturile maritime la care navele urmeaza sa opereze si de a elibera permisul de acostare la aceste dane;
 - de a urmari si de a lua masurile necesare pentru ca traficul de marfuri in porturile maritime, precum si modul de depozitare a acestora, sa nu afecteze securitatea infrastructurii portuare si operarea navelor;
 - de a exercita activitati de control asupra operatiunilor de incarcare sau descarcare a navelor.
 - de a acorda avize in vederea autorizarii agentilor economici care urmeaza sa desfasoare activitati de transport naval in perimetrul porturilor maritime;
 - de a aproba desfasurarea de activitati in porturile maritime, altele decat cele supuse autorizarii de catre Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului, eliberand permisele de lucru;
 - de a tine evidenta muncitorilor portuari care efectueaza activitati de incarcare sau descarcare a navelor, de depozitare, stivuire, pachetizare, paletizare a marfurilor, de curatare a navelor si altele asemenea.
- (8) C.N. “Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta are in structura sa patru subunitati cu statut de filiala si anume:
- filiala de comunicatii portuare;
 - filiala de redistribuire energie;
 - filiala de servicii portuare;
 - filiala nave tehnice portuare.
- (9) Situatia economico-financiara pe perioada 2001-2003 a C.N. “Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta se prezinta astfel:

Tabelul nr. 1 *Situatia economico-financiara a societatii in perioada 2001-2003*

				mii lei
Nr.crt.	Indicatori	2001	2002	2003

1.	Cifra de afaceri	775.963.205	996.343.681	1.070.110.110
2.	Rezultatul net : -profit -pierdere	190.344.695	165.537.564	99.520.362

Sursa: Notificare MFP

- (10) Din tabelul de mai sus se observa ca societatea are o situatie economico-fianciara buna: cifra de afaceri are un trend ascendent si, in fiecare an, se inregistreaza o rata a profitului de min. 9%.
- (11) Din profitul obtinut de companie in fiecare an, cel putin 50% se constituie venit la bugetul statului (potrivit *O.G. nr. 64/2001 privind repartizarea profitului la societatile nationale, companiile nationale si societatile comerciale cu capital integral sau majoritar de stat, precum si la regiile autonome*).

2.3. Baza legala de acordare a masurilor de sprijin financiar

- (12) Conform Acordului de imprumut dintre Romania si Banca Europeana pentru Investitii si Administratia Portului Constanta, semnat la Luxemburg la 14 decembrie 1995 si la Bucuresti la 18 decembrie 1995, ratificat prin *O.G. nr. 6/1996, modificata prin H.G. nr. 1346/2000 pentru aprobarea Amendamentului nr.1*, statul roman, reprezentat de Ministerul Finantelor Publice, contracteaza un credit de 35 milioane Euro. Scopul contractarii creditului este finantarea proiectului **„Reabilitarea Portului Constanta”**. Acest proiect s-a realizat de catre Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului prin C.N. “Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta, in calitate de agentie de executie. Potrivit art. 9 al acordului-cadru, Imprumutul (Ministerul Finantelor Publice), s-a angajat sa disponibilizeze valuta necesara pentru plata dobanzilor, a comisioanelor, a altor speze si pentru rambursarea capitalului, pe intreaga durata a împrumutului acordat, in conformitate cu legislatia nationala. Perioada de rambursare a creditului este 30.04.2001-30.10.2015. Rambursarea creditului se face de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor, Constructiilor si Turismului.
- In plus, pentru realizarea acestui proiect, statul roman a acordat anual alocatii bugetare in suma totala de 17.500.000 Euro.
- (13) Potrivit Acordului de imprumut dintre Romania si Fondul pentru Cooperare Economica Internationala-Japonia semnat la Tokyo la 27 februarie 1998 si ratificat prin *Legea nr. 157/28.07.1998, modificata prin Legea nr.*

242/14.06.2004, statul roman, reprezentat de Ministerul Finantelor Publice, contracteaza un credit in valoare de 12.800 milioane JPY. Creditul este destinat finantarii „**Proiectului de dezvoltare a Portului Constanta –Sud**”. Implementarea acordului este realizata de catre C.N. “Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta, desemnata ca agentie de implementare. In acest scop, Ministerul Finantelor Publice incheie cu Administratia Portului Constanta un acord de subimprumut, prin care acesteia i se deleaga intreaga autoritate si responsabilitate pentru implementarea eficienta a Proiectului. Perioada de rambursare a creditului este 20 februarie 2008-20 februarie 2028. In plus, pentru realizarea acestui proiect, statul roman acorda C.N. “Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta alocatii bugetare in suma totala de 4.267 milioane JPY. Asa cum este prevazut in *Legea nr. 242/14.06.2004, prin care se modifica Legea nr. 157/1998, de ratificare a acordului de imprumut*, „contributia Guvernului Romaniei la realizarea proiectului, precum si fondurile necesare rambursarii creditului, platii dobanzilor, comisioanelor si a altor costuri externe aferente creditului vor fi asigurate de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor, Constructiilor si Turismului.”

- (14) Prin contractul de finantare dintre Romania si Banca Europeana de Investitii si C.N. „Administratia Porturilor Maritime Constanta” S.A., semnat la Bucuresti la 6 noiembrie 2000 si ratificat prin *Legea nr. 517/2001*, Romania, reprezentata de Ministerul Finantelor Publice, obtine un credit in valoare de 15 mil. Euro, pentru finantarea „**Proiectului privind mediul si infrastructura in Portul Constanta**”. Ulterior, intre Ministerul Finantelor Publice, pe de o parte, si C.N. „Administratia Porturilor Maritime Constanta” S.A si Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului, pe de alta parte, s-a incheiat un acord de imprumut subsidiar prin care s-a delegat companiei intreaga autoritate si responsabilitate pentru utilizarea imprumutului, realizarea proiectului si respectarea obligatiilor asumate prin contractul de finantare.

Perioada de rambursare a creditului este 25.01.2006-25.07.2015. Fondurile necesare in vederea rambursarii imprumutului, platii dobanzilor si a altor costuri aferente imprumutului se asigura din surse proprii ale companiei.

- (15) Portul Constanta, prin pozitia geografica, dimensiunea si caracteristicile infrastructurii sale, are reale perspective pentru atragerea unor noi volume de trafic si dezvoltarea activitatii economice, atat pentru necesitatile nationale cat si ale partenerilor din alte tari. In scopul valorificarii acestui potential, este necesara realizarea unor proiecte de investitii pentru dezvoltarea infrastructurii si suprastructurii portuare, precum si a unor investitii de mediu.

2.4. Obiectivele acordarii sprijinului financiar

(16) Sprijinul financiar notificat este destinat finantarii urmatoarelor proiecte de investitii:

1. Proiectul de reabilitare a Portului Constanta;
2. Proiectul privind mediul si infrastructura in Portul Constanta;
3. Proiectul de dezvoltare a Portului Constanta Sud.

1. PROIECTUL DE REABILITARE A PORTULUI CONSTANTA

(17) Prin acest Proiect se finanteaza completarea si repararea profilului Digului de Sud intre km 2-660 si km 5-560 si a Digului de Nord intre km 0-690 si km 4-850.

Aceste lucrari au fost necesare ca urmare a deteriorarii continue a digurilor, cauzata de furtuni si de doua nave care au esuat in ianuarie 1995 si au lovit Digul de Nord, provocand doua brese. Prin executarea acestui Proiect s-a urmarit asigurarea acvatoriului portuar, cu implicatii in siguranta navigatiei si in operarea navelor.

(18) Lucrarile au constat in:

- completarea nucleului de piatra nesortata;
- completarea bermei din blocuri naturale si evitate;
- completarea si repararea mantalelor de protectie din blocuri prefabricate de tip stabilopod;
- executia dalei de beton de pe coronamentul digurilor pe zonele pe care aceasta nu a fost realizata.

(19) Obiectivele de investitii, respectiv digurile, fac parte din infrastructura portuara si apartin domeniului public al statului roman potrivit *Legii nr. 213/1998 privind proprietatea publica si regimul juridic al acesteia*.

(20) Potrivit Acordului de Imprumut, C.N. „Administratia Porturilor Maritime Constanta” S.A va cumpara echipament, va asigura servicii si va comanda lucrari pentru Proiect, prin licitatie internationala deschisa cel putin firmelor apartinand tuturor tarilor membre ale Comunitatii Europene si Romaniei.

(21) Costul total al proiectului estimat de BEI este de 70.000.000 Euro, si este suportat astfel:

- a. din imprumut BEI : 35.000.000 Euro;

- b. din program PHARE: 17.500.000 Euro;
- c. din bugetul de stat: 17.500.000 Euro.

(22) Sumele imprumutate sunt folosite exclusiv pentru finantarea acestui Proiect. Pentru a se asigura aceasta, BEI solicita inainte de tragerea oricarei transe din imprumut dovezi prin care sa se demonstreze ca, C.N. “Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta a efectuat cheltuieli strict legate de articolele finantate de catre banca, in conformitate cu descrierea tehnica a Proiectului.

2. PROIECTUL PRIVIND MEDIUL SI INFRASTRUCTURA IN PORTUL CONSTANTA

(23) Scopul implementarii acestui Proiect il constituie crearea unui cadru de lucru eficient pentru colectarea, tratarea, stocarea si depozitarea deseurilor marine si portuare, precum si extinderea capacitatii de furnizare a energiei electrice pentru Portul Constanta-Sud, prin instalarea a doua noi linii de alimentare de 110 kV in substatia Eforie-Nord, precum si a unei noi substatii interioare de 20 kV in Portul IV si a doua transformatoare de 20/110 kV 40 MVA. Trecerea la 110 kV a Statiei Port IV si extinderea si amplificarea Statiei Eforie Nord este prioritara, datorita faptului ca actuala statie de conexiuni nu poate asigura necesarul de putere in vederea desfasurarii viitoarelor activitati in zona Port Constanta-Sud.

(24) Proiectul consta in intocmirea studiilor pregatitoare, constructia, furnizarea de bunuri si servicii, punerea in functiune si operarea facilitatilor de management a deseurilor in Portul Constanta, impreuna cu modernizarea instalatiilor de furnizare a energiei electrice pentru port.

Proiectul cuprinde urmatoarele obiective de investitii:

- achizitionare nava multifunctionala de colectare a deseurilor;
- statie de tratare a apelor uzate in terminalul pentru produse petrochimice;
- lucrari privind rampa pentru deseuri;
- incinerator;
- lucrari electrice;
- studii de mediu;
- alte lucrari.

(25) Prin contractul de finantare incheiat cu BEI, C.N. “Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta s-a angajat sa achizitioneze bunuri si servicii si sa

comande lucrari pentru Proiect, prin licitatie internationala deschisa participantilor din toate tarile.

- (26) Costul total al Proiectului estimat de BEI este de 30.500.000 Euro, dintre care:
- a. imprumut BEI, 15.000.000 Euro;
 - b. surse proprii, 15.500.000 Euro.
- (27) Sumele imprumutate sunt folosite exclusiv pentru finantarea acestui Proiect. Pentru a se asigura aceasta, BEI solicita inainte de tragerea oricarei transe din imprumut dovezi prin care sa se demonstreze ca, C.N. "Administratia Porturilor Maritime" S.A. Constanta a efectuat cheltuieli strict legate de articolele finantate de catre banca, in conformitate cu descrierea tehnica a Proiectului.

3. PROIECTUL DE DEZVOLTARE A PORTULUI CONSTANTA SUD

- (28) Scopul Proiectului este de a extinde facilitatile de manipulare a containerelor in Portul Constanta-Sud, pentru a veni in intampinarea cresterii viitoare a traficului de containere.
- (29) Portul Constanta, unul dintre cele mai mari porturi din Europa, dispunea, in anul 1998 de capacitati de operare de min. 85 mil. tone/an. Traficul inregistrat, era insa, cu mult sub capacitatea si potentialul oferit de infrastructura sa. Studiile elaborate atat de specialisti romani cat si straini au relevat faptul ca importurile si exporturile prognozate, chiar si in cele mai optimiste scenarii, nu vor genera un trafic care sa se ridice la nivelul capacitatilor instalate sau al potentialului detinut de Portul Constanta. Recomandarile acestor specialisti, bazate pe pozitia extrem de avantajoasa a portului Constanta si pe caracteristicile infrastructurii sale, au fost de a atrage cat mai mult traficul de tranzit si pe cel de distributie in regiunea Marii Negre. Ponderea traficului de tranzit prin Portul Constanta in anii 1996 si 1997 a fost doar de 5-6% din totalul traficului maritim derulat prin acesta.
- (30) Din datele statistice si previziunile privind evolutia traficului de marfuri, realizate in anul 1998, rezulta o crestere atat a volumului total de marfuri, cat si a traficului de marfuri containerizate (tabelul nr. 2) ceea ce constituie un important argument privind constructia unui nou terminal de containere in portul Constanta-Sud.

Tabel nr. 2 *Evolutia estimata a traficului de containere pe perioada 1995-2010*

TEU	
ANUL	TRAFIC CONTAINERE
1995	45.000-65.000
2000	85.000-145.000
2005	160.000-320.000
2010	310.000-540.000

Sursa: Studiul de fezabilitate al Proiectului

- (31) Ponderea marfurilor containerizate in cadrul traficului total, creste in perioada 1995-2010, dupa cum urmeaza:

Tabel nr. 3 *Evolutia estimata a ponderii marfurilor containerizate in traficul total*

ANUL	TOTAL TRAFIC MARFURI (mil.tone)	MARFURI CONTAINERIZATE (mil. tone)	PONDEREA MARFURILOR CONTAINERIZATE (%)
1995	28,6-30,7	0,34-0,36	1,19-1,17
2000	33,3-42,3	0,85-1,45	2,5-3,5
2005	40,0-60,4	1,60-3,20	4,0-5,3
2010	49,1-84,1	3,10-5,40	6,3-6,5

Sursa: Studiul de fezabilitate al Proiectului

- (32) Date fiind aceste tendinte ale pietei serviciilor portuare, s-a considerat necesara construirea unui terminal de containere modern (**obiectivul nr. 1 al Proiectului**), capabil sa opereze nave Post Panamax; realizarea unui astfel de terminal de containere este prevazuta in Strategia Ministerului Transporturilor, Constructiilor si Turismului de dezvoltare a infrastructurii in transporturi. Pentru a se putea prelua si derula volumul de trafic prevazut a se tranzita in perspectiva, terminalul de containere va trebui sa se extinda progresiv, asigurand in permanenta capacitatile de operare corespunzatoare. Investitiile pentru construirea terminalului de containere vizeaza:

- fronturile de operare a navelor, danele operative;
- platformele de depozitare a containerelor;
- achizitionarea si instalarea echipamentelor de manipulare si realizarea facilitatilor necesare (macarale, remorci, stivuitoare, tractoare de terminal, trailere, portainere);

- constructia si echiparea magaziei de grupaj si a unui complex de cladiri;
- terminalul de cale ferata.

Aceste investitii au fost finalizate la 31.12.2003.

In prezent, se afla in derulare executarea unor lucrari suplimentare fata de proiectul initial, constand in realizarea unui pasaj rutier denivelat (**obiectivul nr.2 al Proiectului**) peste triajul de cale ferata din Portul Constanta.

- (33) Prin constructia si intrarea in operare a noului terminal de containere de pe Molul II S din Portul Constanta Sud va creste capacitatea de operare a marfurilor containerizate cu pana la cca 325.000 TEU, ceea ce va determina o crestere a traficului de containere prin Portul Constanta, in special, a celui de tranzit si implicit o crestere a veniturilor tuturor unitatilor implicate in aceasta activitate, respectiv operatorii portuari, compania si statul, in calitate de proprietar al acesteia. Prin structura lui de organizare si echipare, terminalul de containere –implicit Portul Constanta- va deveni centru intermodal si multimodal pentru activitatea comerciala de transport si de distributie a marfurilor, contribuind efectiv la extinderea hinterlandului intern, precum si a relatiilor cu noi parteneri.
- (34) Costul total estimat al Proiectului a fost de 17.067 mil. JPY, echivalentul a 152 mil.USD, din care:
- imprumut de la Fondul pentru Cooperare Economica Internationala a Japoniei: 12.800 mil. JPY, echivalentul a 114 mil. USD;
 - surse de la bugetul statului: 4.267 mil. JPY, echivalentul a 38 mil. USD.
- (35) Investitiile aferente terminalului de containere au fost finalizate la sfarsitul anului 2003. Costul efectiv al acestora este de 8.480 mil. JPY, echivalentul a 80 mil. USD si a fost suportat astfel:
- din creditul de la Fondul pentru Cooperare Economica Internationala a Japoniei: 7.600 mil. JPY, echivalentul a 71,5 mil. USD;
 - din alocatii bugetare: 852 mil. JPY, echivalentul a 8,2 mil. USD;
 - din surse proprii: 28 mil. JPY, echivalentul a 0,3 mil. USD.
- (36) Intrucat valoarea reala a terminalului de containere a fost mai mica decat cea estimata, cu acceptul Fondului pentru Cooperare Economica Internationala a Japoniei, s-a hotarat extinderea proiectului initial prin construirea unui pasaj rutier denivelat peste triajul de cale ferata din port. Termenul de finalizare a acestei investitii suplimentare este 31 decembrie 2004.

Valoarea estimata este de 2.081 mil. JPY, echivalentul a 19,6 mil. USD si este finantata astfel:

- din creditul de la Fondul pentru Cooperare Economica Internationala a Japoniei: 1.748 mil. JPY, echivalentul a 16,5 mil. USD;
- din alocatii bugetare: 324 mil. JPY, echivalentul a 3 mil. USD;
- din surse proprii: 9,3 mil. JPY, echivalentul a 0,09 mil. USD.

La sfarsitul anului 2004, sumele ramase netrase din imprumut se vor anula.

3. EVALUAREA MASURILOR DE SPRIJIN NOTIFICATE

Caracterul de ajutor de stat al masurilor notificate in sensul Art. 87(1) al Tratatului CE si in sensul Legii nr. 143/1999 privind ajutorul de stat, cu modificarile si completarile ulterioare

- (37) In conformitate cu jurisprudenta Curtii Europene si de asemenea cu practica decizionala a Comisiei Europene, termenul de ‘ajutor de stat’, asa cum este descris in Articolul 87(1) din Tratatul EC este caracterizat de urmatoarele patru elemente definitorii: (i) orice beneficiu (ii) acordat de catre stat sau din surse ale statului (iii) unui anumit agent economic sau unui sector (selectivitate), (iv) care ar putea distorsiona concurenta si afecta comertul intre Statele Membre.
- (38) Art. 2 din Legea nr. 143/1999 privind ajutorul de stat, cu modificarile si completarile ulterioare, defineste ajutorul de stat ca fiind orice masura de sprijin acordata de catre stat sau de catre unitatile administrativ-teritoriale, din resurse de stat sau resurse ale unitatilor administrativ-teritoriale, indiferent de forma, care distorsioneaza sau ameninta sa distorsioneze concurenta, prin favorizarea anumitor intreprinderi, a productiei anumitor bunuri, a prestarii anumitor servicii, sau afecteaza comertul dintre Romania si Statele Membre ale Uniunii Europene, fiind considerat compatibil cu un mediu concurential normal.
- (39) Masurile de sprijin financiar acordate de catre statul roman C.N. “Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta pentru realizarea celor trei proiecte de investitii trebuie sa fie analizate in lumina acestor patru elemente.

I. In cazul PROIECTULUI DE REABILITARE A PORTULUI CONSTANTA

(40) Masurile de sprijin acordate pentru realizarea acestui obiectiv imbraca forma alocatiilor bugetare si a unui imprumut extern, care este rambursat in totalitate de catre stat. Prin urmare:

A. In ceea ce priveste transferul de surse ale statului - nu exista nici un dubiu ca sunt implicate resursele statului ;

B. In ceea ce priveste cel de-al doilea criteriu, pentru a determina daca prin masurile de sprijin financiar acordate pentru realizarea acestui proiect, se confera sau nu un avantaj economic C.N. "Administratia Porturilor Maritime" S.A. Constanta s-au avut in vedere urmatoarele:

(41) Finantarea investitiilor aferente acestui proiect s-a realizat din alocatii bugetare si dintr-un imprumut extern contractat de la BEI de catre statul roman, in calitate de Imprumutat, si de catre companie, in calitate de agentie de implementare. Tinand cont de faptul ca fondurile imprumutate nu ar fi putut sa fie obtinute de catre companie in termeni similari fara implicarea statului, din acest punct de vedere se poate considera ca un avantaj ii este conferit companiei prin finantarea acestui proiect.

(42) Judecand din punct de vedere al destinatiei sumelor provenite din imprumut si alocatii bugetare, subliniem ca, obiectivele de investitii ale Proiectului respectiv digurile, fac parte din infrastructura portuara de acces si de protectie a portului. Potrivit „Vandemecumului on Community rules on State aid and financing of the construction of seaport infrastructure”, publicat la Bruxelles in 15.01.2003, in aceasta categorie de infrastructuri portuare intra: accesul maritim si lucrarile de protectie (baraje, diguri, ecluze si alte masuri de protectie impotriva valurilor, canale navigabile, inclusiv dragaj si spargere a ghetii, faruri, geamanduri, balize, pontoane plutitoare) precum si legaturi ale terenului cu facilitatile de transport public general, cum ar fi legaturi cu retelele de transport national, precum si infrastructura pentru utilitati necesare in zona portuara. Aceste lucrari de infrastructura sunt considerate a intra in categoria celor generale, publice, deoarece apartin domeniului public al statului iar accesul potentialilor utilizatori este garantat in mod public si nediscriminatoriu. Din acest punct de vedere, se considera ca sprijinul acordat de stat pentru finantarea acestor obiective de infrastructura portuara generala nu implica un beneficiu pentru companie in sensul art. 87 (1) al Tratatului CE.

(43) Conform Legii nr. 213/1998 privind proprietatea publica si regimul juridic al acesteia, digurile apartin domeniului public al statului roman. C.N. Administratia Porturilor Maritime Constanta este doar agentia de

implemetare a investitiei in cauza si nu proprietara acesteia. Judecand din punct de vedere al activitatilor pe care le desfasoara C.N. “Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta subliniem ca, potrivit *H.G. nr. 517/1998 privind infiintarea Companiei Nationale „Administratia Porturilor Maritime Constanta” S.A., cu modificarile si completarile ulterioare*, compania are obligatia, in calitatea sa de autoritate portuara, de a implementa programele de dezvoltare a infrastructurii porturilor maritime si de a asigura intretinerea, repararea si mentinerea caracteristicilor tehnice minime ale acesteia. Acestea nu reprezinta activitati comerciale, economice.

- (44) Repararea si modernizarea celor doua diguri in vederea cresterii sigurantei in port reprezinta lucrari care sunt legate direct de exercitarea functiei de autoritate publica, si nu confera un avantaj de natura economica companiei care executa investitia. Investitia este in beneficiul tuturor agentilor economici care patrund in port si, in ultima instanta, in beneficiul intregii comunitati; scopul ei este asigurarea sigurantei navigatiei si a operatorilor in port.

C. In ceea ce priveste selectivitatea, pentru a evalua indeplinirea acestui criteriu s-a analizat in primul rand caracterul de activitate economica pe care o implica realizarea acestui Proiect. Asa cum s-a aratat la paragrafele (43) si (44), prin implementarea Proiectului „Reabilitarea portului Constanta” compania indeplineste o obligatie care deriva din statutul sau de autoritate portuara si nu desfasoara o activitate cu caracter economic. Prin urmare, C.N. “Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta actioneaza numai in calitate de autoritate in domeniu si nu in calitate de agent economic.

D. Referitor la denaturarea concurentei si a relatiilor comerciale intre statele membre:

- (45) Concurenta intre porturi este influentata de catre politicile portuare ale statelor membre. Nu exista organizare portuara uniforma la nivel european. Complexitatea regimurilor juridice care reglementeaza porturile din statele membre si nivelurile de transparenta in relatiile financiare dintre sectorul public, porturi si investitori publici, fac dificila abordarea ajutorului de stat din prisma afectarii concurentei. Se pot distinge doua grupuri mari de state membre, in functie de modul de finantare al infrastructurii portuare: cele care ofera fonduri de stat pentru finantarea acesteia (Belgia, Franta, Germania, Italia, Olanda) si cele in care infrastructura publica este finantata direct de catre porturi, acestea fiind entitati private, care desfasoara activitati pur

comerciale (Danemarca, Finlanda, Irlanda, Spania, Portugalia, U.K.). Dupa cum am aratat mai sus, portul Constanta face parte din prima categorie si intra in competitie directa sau indirecta cu toate porturile europene, publice sau private. Deci, teoretic, acordarea de sprijin financiar din partea statului pentru finantarea „Proiectului de reabilitare a Portului Constanta” poate afecta concurenta cu statele membre.

- (46) Fata de cele prezentate mai sus, consideram ca, masurile de sprijin financiar acordate de catre stat C.N. “Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta, exclusiv pentru executarea „Proiectului de reabilitare a Portului Constanta”, nu sunt ajutor de stat, deoarece nu sunt indeplinite cumulativ cele patru elemente ce caracterizeaza un ajutor de stat.

II. In cazul PROIECTULUI PRIVIND MEDIUL SI INFRASTRUCTURA IN PORTUL CONSTANTA

- (47) Masura de sprijin financiar imbraca forma unui imprumut extern contractat de catre Ministerul Finantelor Publice, imprumut care, ulterior, a fost subimprumutat, in aceleasi conditii, C.N. „Administratia Nationala a Porturilor Maritime” S.A. Constanta. Prin urmare:

A. In ceea ce priveste transferul unor resurse de stat mentionam ca:

- (48) Art. 4, alin. (1) al Legii nr. 517/2001 privind ratificarea Contractului dintre Romania si Banca Europeana de Investitii, si C.N. “Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta prevede ca, „Fondurile necesare in vederea rambursarii imprumutului, platii dobanzilor si a altor costuri aferente imprumutului, se vor asigura din surse proprii ale companiei”. Prin adresa nr. 25/2351/07.06.2004, inregistrata la Consiliul Concurentei cu nr. DAAS/402.08.06.2004, Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului, in calitate de autoritate de coordonare, precizeaza ca statul nu finanteaza in nici un fel acest imprumut, compania avand intreaga responsabilitate pentru rambursarea lui si plata dobanzilor si comisioanelor aferente. Pana in prezent, compania si-a onorat toate obligatiile aferente acestui credit.
- (49) Analiza bilanturilor contabile ale societatii din momentul contractarii creditului si pana in prezent, respectiv 2000-2003, precum si proiectiile contului de profit si pierdere pe urmatorii 5 ani, releva in mod constant, o situatie economico-financiara a societatii buna, ceea ce demonstreaza ca societatea este apta sa-si plateasca creditele contractate. La momentul

contractarii creditului, in anul 2000, societatea inregistra o rata a lichiditatii generale de 2,42% (mult peste media de 1,5%), ceea ce demonstreaza capacitatea acesteia de a-si onora obligatiile financiare.

La finantarea acestui proiect, compania isi aduce si un aport propriu de 50% (15,5 mil. Euro), pe langa fondurile obtinute din contractarea creditului.

- (50) Desi pana in acest moment proiectul a fost finantat din resursele companiei si, tinand cont de situatia economico-financiara a societatii se poate aprecia ca acelasi lucru se va intampla si in viitor, trebuie sa luam in considerare faptul ca statul, prin Ministerul Finantelor Publice, este principalul imprumutat (compania este cea care subimprumuta fondurile de la stat). Astfel, in eventualitatea in care C.N. “Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta nu va putea sa ramburseze toate ratele, statul va fi acela care va duce la indeplinire aceste obligatii. Deci indirect, resursele statului pot fi implicate in finantarea Proiectului.

B. In ceea ce priveste avantajul economic, subliniem urmatoarele:

- (51) Din punct de vedere al modalitatii de acordare al sprijinului financiar se poate considera ca un avantaj ii este conferit companiei pentru realizarea acestui proiect. (a se vedea paragraful 41).
- (52) Analizand din punct de vedere al destinatiei fondurilor subimprumutate, subliniem ca acestea sunt destinate pe de o parte realizarii unor investitii de mediu (achizitionare nava multifunctionala de colectare a deseurilor, statie de tratare a apelor uzate in terminalul pentru produse petrochimice, lucrari privind rampa pentru deseuri, incinerator) si pe de alta parte modernizarii infrastructurii utilitare din incinta portului (modernizarea instalatiilor de furnizare a energiei electrice).
- (53) In calitatea sa de autoritate portuara, C.N. “Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta are obligatia sa asigure preluarea reziduurilor, a apelor uzate, a gunoiului si a resturilor menajere de la nave si sa implementeze programele de dezvoltare a infrastructurii porturilor maritime, asigurand totodata si intretinerea, repararea si mentinerea caracteristicilor tehnice minime ale acesteia. Aceste activitati nu sunt de natura economica; compania nu obtine nici un avantaj comercial din realizarea lor, si implicit din efectuarea investitiilor. Realizarea acestora este direct legata de exercitarea functiei de autoritate publica, beneficiarii investitiilor fiind in mod egal si fara discriminare toti operatorii portuari, toate navele care intra in port si, in ultima instanta, populatia judetului Constanta.

C. In ceea ce priveste criteriul selectivitatii, din nou trebuie sa se faca distinctie intre cele doua ipostaze in care se poate afla compania prin exercitarea acestor activitati si anume: de agent economic sau de autoritate portuara.

- (54) Potrivit Vandemecumului on Community rules on State aid and financing of the construction of seaport infrastructure”, publicat la Bruxelles in 15.01.2003, „finantarea constructiei infrastructurilor portuare necesare sau legate direct de exercitarea functiei de autoritate publica, cum ar fi printre altele cele care tin de sanatate, siguranta maritima si portuara, asigurarea protectiei mediului, vama sau servicii de imigrare, nu implica in mod normal ajutor de stat”. Asa cum s-a aratat la paragraful (53), prin implementarea Proiectului „Mediul si infrastructura in Portul Constanta”, compania indeplineste o obligatie care deriva din statutul sau de autoritate portuara si nu desfasoara o activitate cu caracter economic.

D. In ceea ce priveste ultimul criteriu de definire a unui ajutor de stat precizam ca, data fiind importanta acordata in ultimii ani concurentei portuare, sprijinul statului pentru realizarea acestui proiect poate afecta concurenta cu alte porturi din Europa, mai ales din Sud Estul Europei.

- (55) Fata de cele prezentate mai sus, consideram ca, masurile de sprijin financiar acordate de catre stat C.N. “Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta, exclusiv pentru executarea „Proiectului privind mediul si infrastructura in Portul Constanta”, nu sunt ajutor de stat, deoarece nu sunt indeplinite cumulativ cele patru elemente ce caracterizeaza un ajutor de stat.

III. In cazul PROIECTULUI DE DEZVOLTARE A PORTULUI CONSTANTA SUD

- (56) Masurile de sprijin acordate pentru realizarea celor doua obiective de investitii din cadrul acestui proiect, respectiv terminalul de containere si pasajul rutier, imbraca forma alocatiilor bugetare si a unui imprumut extern, care este rambursat in totalitate de catre stat.

- (57) Caracterul de ajutor de stat al fondurilor repartizate in cadrul acestui Proiect trebuie analizat distinct, pentru fiecare dintre cele doua obiective de investitii.

Obiectivul nr. 1: Terminalul de containere

- A. in ceea ce priveste transferul de surse ale statului - nu exista nici un dubiu ca sunt implicate resursele statului. Statul, in calitatea sa de unic actionar al companiei, este cel care aloca banii pentru proiectul de investitii;
- B. pentru a verifica daca transferul resurselor statului favorizeaza C.N. „Administratia Nationala a Porturilor Maritime” S.A. Constanta, conferindu-i un avantaj economic, Consiliul Concurentei a aplicat „principiul investitorului privat prudent in economia de piata”. Evaluarea acestui principiu este prezentata in continuare.

Aplicarea principiului investitorului privat prudent in economia de piata

- (58) Art. 295 al Tratatului CE stipuleaza ca „acest tratat nu trebuie sa prejudicieze in nici un fel regulile Statelor Membre privind sistemul de guvernare al proprietatii”. Statele Membre pot sa detina si sa conduca agenti economici, pot sa achizitioneze actiuni, sa investeasca in societati publice sau private, sa participe in activitati economice in calitate de subiecti de drept privat. Tratatul instituie principiul egalitatii intre agentii economici publici si cei privati.
- (59) Conform principiului investitorului privat, fondurile alocate de stat pentru o anumita societate nu implica ajutor de stat daca, in circumstante similare, un investitor privat, de talie comparabila cu cea a autoritatii publice, ar fi actionat in mod asemanator, luand in considerare o rata rezonabila de recuperare a investitiei. In conditii normale de piata, un investitor privat urmareste sa-si maximizeze profitul. Insa, trebuie avuta in vedere, profitabilitatea investitiei, pe termen lung.
- (60) In cazul de fata, statul este unicul actionar al C.N. “Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta. In aceasta calitate, tinand cont si de considerentele amintite la paragrafele (29)-(33), decide sa investeasca in realizarea Proiectului de dezvoltare a Portului Constanta Sud - terminalul de containere. In acest scop, in anul 1998, contracteaza un imprumut de la Fondul pentru Cooperare Economica Internationala-Japonia. Banii sunt subimprumutati C.N. “Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta, dar statul isi asuma obligatia rambursarii lor. Restul de fonduri necesare pentru realizarea

obiectivului vor fi alocate anual companiei, tot de la bugetul statului, pe toata durata executarii sale.

- (61) In momentul in care statul a decis sa investeasca in realizarea terminalului de containere, respectiv anul 1998, C.N. Administratia Porturilor Constanta S.A. obtinea venituri totale de 292 mld. lei si un profit brut de 27% din valoarea acestora (80 mld. lei). Acestea, coroborate cu inregistrarea unor rate de lichiditate si solvabilitate peste medie, respectiv 3,23 si 2,54, denota o situatie economico - financiara buna a companiei, ilustrand capacitatea acesteia de a-si plati obligatiile financiare. Construirea terminalului de containere s-a finalizat la sfarsitul anului 2003, obiectivul fiind pus in functiune la inceputul anului 2004. Pe toata durata executarii investitiei, respectiv 1998-2003, compania a obtinut profit. Deci, statul investeste intr-o companie profitabila. Acesta este un prim element pe care un investitor privat il ia in considerare cand se hotaraste sa investeasca.
- (62) Profitabilitatea companiei la momentul in care se pune problema realizarii investitiei nu este totusi singurul aspect pe care un investitor privat prudent il ia in calcul. In viziunea lui, aceasta ratiune trebuie coroborata cu cea a obtinerii unei rate adecvate de recuperare a investitiei.
- (63) In studiul de fezabilitate al Proiectului, realizat la sfarsitul anului 1997, specialistii estimau o rata interna de recuperare a investitiei favorabila, respectiv 10%. In aceste circumstante, actionarul majoritar al companiei, adica statul, investeste intr-un obiectiv viabil.
- (64) C.N. “Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta nu opereaza terminalul de containere. Pentru alegerea operatorului, s-a organizat in luna octombrie a anului 2003 o licitatie publica, internationala, fara preselectie, la care au participat 5 agenti economici, castigatorul licitatiei fiind Dubai Ports International. Pentru utilizarea acestui terminal, operatorul a platit anticipat C.N. „Administratia Nationala a Porturilor Maritime” S.A Constanta suma de 2 mil. USD, si va plati si anual, timp de 18 ani, o suma de bani, cu titlu de „chirie”, dupa cum urmeaza:

Tabelul nr. 4- *Cuquantumul chiriei ce va fi platite in perioada 2004-2021*

[...]¹

- (65) Valoarea totala a investitiei aferente terminalului de containere este de aproximativ 80 mil. USD. Daca luam in considerare numai venitul obtinut din

¹ Informatii confidentiale

inchirierea terminalului, respectiv [...]², se observa ca investitia poate fi amortizata in maxim 18 ani.

- (66) Efectele construirii terminalului de containere se extind dincolo de obtinerea de venit din inchirierea sa. Astfel, aceasta investitie contribuie semnificativ la cresterea traficului de tranzit si distributie, in special a traficului containerizat, in Portul Constanta. Prin finantarea acestui obiectiv, statul, in calitate de actionar majoritar a urmarit si eficientizarea celorlate activitati ale companiei sale in port. Astfel, s-a estimat ca, darea in functiune a terminalului, va atrage, in medie, suplimentar, min. opt nave pe luna. Acestea, pe langa tarifele platite pentru utilizarea terminalului, vor plati si alte tarife, care vor constitui venit suplimentar al companiei. Prin urmare, o nava medie care va opera terminalul de containere, va plati companiei urmatoarele:

- tarif de acces: 1.371 USD/luna ;
- tarif de cheiaj: 1.465 USD/luna;
- tarif de bazin: 37 USD/luna;
- tarif de supraveghere: 1.295 USD/luna.

Astfel, intr-un an de zile, compania obtine, adiacent veniturii obtinut din inchirierea terminalului, si un venit de min. 400.128 USD:

$(1.371\text{USD} + 1.465\text{USD} + 37\text{ USD} + 1.295\text{USD}) * 8 \text{ nave/luna} * 12 \text{ luni} = 400.128 \text{ USD/an.}$

Pe parcursul perioadei analizate, respectiv 2004-2021, compania estimeaza a obtine venituri suplimentare din tariful navelor in suma min. de 7,2 mil. USD.

- (67) Totalul veniturilor estimate a se obtine din exploatarea terminalului de containere, este de min. 95,2 mil. USD (88 mil. USD rezultati din inchirierea terminalului + 7,2 mil. USD rezultati din tariful navelor care utilizeaza terminalul).
- (68) In aceste conditii, rezulta o rata medie de recuperare a investitiei de 5,288 mil. USD/an. Tinand cont ca valoarea investitiei este de 80 mil. USD, se obtine o durata de recuperare a acesteia de aproximativ 15 ani.
- (69) Raportat la volumul investitiei si la durata normata de functionare a echipamentelor si constructiilor aferente terminalului de containere (in medie

² Informatii confidentiale

de 30 de ani), apreciem intervalul de 15 ani ca fiind o durata adecvata de recuperare a investitiei.

- (70) Un investitor privat care ar fi avut puterea financiara sa realizeze o asemenea investitie ar fi urmarit obtinerea unui profit pe termen lung, in comparatie cu un investitor obisnuit care urmareste obtinerea unui profit imediat.
- (71) Din estimarile cash-flow-ului si ale contului de profit si pierdere ale companiei pe toata durata de recuperare a investitiei, respectiv urmatoorii 15 ani, rezulta ca, exploatarea terminalului de containere este o activitate generatoare de profit pe termen lung. Astfel, profitul previzionat al companiei este prezentat in tabelul nr. 5.

Tabelul nr. 5 *Estimarea profitului companiei pe perioada 2004-2018*

mld. lei															
Anul	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Profitul	120	63	82,6	85,1	108,3	111,1	117	127,8	177,3	178	194,9	227,8	293	293,3	325,8

Sursa: Adresa raspuns informatii suplimentare de la beneficiar

- (72) Din analiza proiectiilor financiar-contabile ale societatii rezulta ca si dupa incheierea perioadei de recuperare a investitiei, profitul va inregistra un trend crescator: de la 374,5 mld. lei in anul 2019, la 390,9 mld. lei in anul 2021.
- (73) Obtinerea de profit pe termen lung nu trebuie privita izolat, ci ca obiectiv integrat al unui program de dezvoltare a portului, parte a strategiei portuare pe termen lung. Tinta acestui program este transformarea portului Constanta intr-un centru intermodal pentru activitatea comerciala de transport si distributie a marfurilor. Potrivit „Vandemecumului on Community rules on State aid and financing of the construction of seaport infrastructure”, publicat la Bruxelles in 15.01.2003, „principiul investitorului privat pe piata” permite si decizii care pot fi privite ca parti ale logicii unui investitor pe piata care intreprinde o politica structurala, globala sau sectoriala, ghidata de o previziune pe termen lung.
- (74) Fata de cele prezentate la paragrafele (60)-(73), concluzionam ca statul, prin acordarea de sprijin financiar C.N. „Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta pentru realizarea „Proiectului de dezvoltare a Portului Constanta Sud-Obiectiv de investitii: Terminal de containere” se comporta ca un investitor privat prudent, care isi foloseste resursele in scopul obtinerii de

profit pe termen lung, actionand in conformitate cu „principiul investitorului privat prudent in economia de piata.”

Obiectivul nr. 2: Pasajul rutier

A. Acest obiectiv este finantat in cea mai mare parte din alocatii bugetare si credit rambursat de catre stat. Prin urmare, nu exista nici o indoiala ca sunt implicate resursele statului.

B. In ceea ce priveste indeplinirea celui de-al doilea criteriu, avantajul economic, analiza a avut la baza considerente enuntate la paragrafele (41)-(43) din prezenta decizie, tinand cont ca pasajul rutier este un bun public care face parte din infrastructura portuara generala si la care poate avea acces in mod nediscriminatoriu orice potential utilizator.

C. In ceea ce priveste selectivitatea, precizam ca, C.N. „Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta va realiza acest obiectiv de investitii pentru indeplinirea optima a obligatiei de dezvoltare a infrastructurii portuare, neprestand astfel o activitate cu caracter comercial.

D. Pe baza aprecierilor facute la paragraful (45) din prezenta decizie, consideram ca, acest sprijin financiar poate afecta, ipotetic, concurenta cu statele membre.

(75) Fata de cele prezentate anterior, concluzionam ca masurile de sprijin financiar acordate de catre stat C.N. “Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta, exclusiv pentru executarea „Proiectului de dezvoltare a Portului Constanta Sud – Obiectiv de investitii: Pasaj rutier”, nu sunt ajutor de stat, deoarece nu sunt indeplinite cumulativ cele patru elemente ce caracterizeaza un ajutor de stat.

DECIDE

Art. 1. In temeiul art. 8 alin. (2) coroborat cu art.12 alin (2) lit. a) din *Legea nr. 143/1999 privind ajutorul de stat cu modificarile si completarile ulterioare*, masurile de sprijin financiar acordate C.N. „Administratia Nationala a Porturilor Maritime” S.A. Constanta pentru realizarea „Proiectului de reabilitare a Portului

Constanta”, „Proiectului privind mediul si infrastructura in Portul Constanta” si „Proiectului de dezvoltare a Portului Constanta-Sud” nu reprezinta ajutor de stat.

Art. 2. Prezenta Decizie devine aplicabila la data comunicarii sale.

Art. 3. Prezenta Decizie va fi comunicata de catre Secretariatul General din cadrul Consiliului Concurentei:

- Ministerului Finantelor Publice, str. Apolodor nr. 17, sector 1, Bucuresti;
- C.N. „Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta, Incinta Port, Gara Maritima Constanta, 8700, jud. Constanta. Romania

Art. 4. Secretariatul General si Directia Autorizare Ajutor de Stat din cadrul Consiliului Concurentei vor urmari aducerea la indeplinire a prezentei Decizii.

PRESEDINTE

MIHAI BERINDE