

**DECIZIA NR. 253**  
**din 28.12.2006**

**referitoare la masurile de sprijin financiar ce se acorda C.N.**  
**“Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta pentru finantarea**  
**proiectului „Terminal de barje in Portul Constanta”**

**CONSILIUL CONCURENTEI,**

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,

Avand in vedere dispozitiile Legii concurentei nr. 21/1996, republicata în Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 742 din 16 august 2005;

Avand in vedere dispozitiile Legii nr. 143/1999 privind ajutorul de stat, republicata în Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 744 din 16 august 2005;

Avand in vedere dispozitiile Decretelor Presedintelui Romaniei nr. 57/2004, 1087/2006, 1088/2006 si 1089/2006, pentru numirea membrilor Consiliului Concurentei,

**In temeiul urmatoarelor considerente,**

## **1. PROCEDURA**

(1) Prin adresa nr. 689413/20.09.2006, inregistrata la Consiliul Concurentei cu nr. RS-AS 118/06.10.2006, Ministerul Finantelor Publice (denumit in continuare MFP) a notificat, in baza art. 15 din Legea nr. 143/1999 privind ajutorul de stat, republicata, masurile de sprijin financiar ce se acorda C.N. „Administratia Porturilor Maritime” Constanta S.A. (denumita in continuare CNAPM) in vederea realizarii proiectului de investitii „Terminal de barje in Portul Constanta”.

(2) Prin adresele nr. CC/781/21.10.2006, DAAS/1169/03.11.2006, DAAS/1224/06.12.2006 SI DAAS/1245/11.12.2006 s-au solicitat informatii suplimentare. MFP a transmis raspunsul la informatiile solicitate prin adresele nr. 68980/27.10.2006, 690014/08.11.2006, 690029/09.11.2006, 690092/14.11.20, 690.329/08.12.2006 si 690373/13.12.2006 inregistrate la Consiliul Concurentei cu nr. DAAS/1153/30.10.2006, DAAS/1188/10.11.2006, DAAS/1189/10.11.2006, RG/7978/17.11.2006, DAAS/1244/11.12.2006 si DAAS/1251/13.12.2006.

(3) Notificarea a devenit efectiva la data cand informatiile au fost exacte si complete, respectiv 13.12. 2006.

## **2. DESCRIEREA DETALIATA A MASURILOR DE SPRIJIN NOTIFICATE**

### **2.1. Modalitatea de acordare a sprijinului financiar**

(4) Sprijinul financiar notificat de catre MFP consta in:

- credit BERD contractat de catre CNAPM in conditiile unui Acord de sprijin guvernamental, reglementat prin *H.G. nr. 302/2005 privind aprobarea termenilor si conditiilor Acordului de sprijin guvernamental dintre Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului, Ministerul Finantelor Publice si Banca Europeana pentru Reconstructie si Dezvoltare, semnat la Constanta la 21 septembrie 2004*, in suma de 12.501.424<sup>1</sup> Euro;

---

<sup>1</sup> echivalentul a 44.130.027 RON

- alocatii bugetare in suma de 2.691.218 Euro<sup>2</sup>, acordate prin bugetul Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului (denumit in continuare MTCT), in conformitate cu *Legea bugetului de stat nr. 379/2005, OUG nr. 32/2006, OUG nr. 52/2006 si OUG nr. 89/2006.*

(5) Acordul de sprijin Guvernamental a fost incheiat intre MFP, in calitate de administrator al bugetului Romaniei, MTCT, in calitate de autoritate care stabileste politica Romaniei in domeniul porturilor maritime si fluviale si BERD, in calitate de imprumutator. Aceste ministere se angajeaza sa depuna toate eforturile/diligentele pentru a-i permite companiei sa-si onoreze obligatiile aferente imprumutului. In acest scop, ministerele pot sa autorizeze compania sa retina atat cat este necesar din profitul net pentru a finanta proiectul de investitii si a rambursa imprumutul, sa depuna eforturi pentru asigurarea stabilitatii cadrului legislativ care reglementeaza activitatea companiei si mentinerea statutului acesteia, sa permita companiei sa stabileasca tarife pentru serviciile sale avand in vedere doar considerente de afaceri, fara nici o interventie din partea statului, etc.

(6) Potrivit informatiilor primite, rambursarea ratelor imprumutului, a dobanzilor, taxelor, comisioanelor si altor sume aferente, se realizeaza exclusiv din surse proprii ale CNAPM.

## ***2.1. Descrierea Proiectului „Terminal de barje in Portul Constanta”***

(7) Portul Constanta - port maritim si fluvial – are un rol important in tranzitul european de marfuri, fiind conectat la Coridorul de Transport Pan-European VII – Dunarea care leaga Rotterdamul de Constanta. Aceasta legatura creeaza o cale navigabila interioara de la Marea Nordului pana la Marea Neagra si reprezinta o alternativa de transport mai scurta si mai putin poluanta a marfurilor care tranziteaza intre Canalul Suez si Europa Centrala.

(8) Sprijinul financiar notificat de MFP este destinat finantarii proiectului „Terminal de barje in Portul Constanta” - etapa I (denumit in continuare Proiect). Obiectivele de investitii constau in amenajarea cheului de acostare barje si a cheului bazin de acostare remorchere si impingatoare. Aceste obiective 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.*

---

<sup>2</sup> echivalentul a 9.500.000 RON.

- (9) Terminalul de barje servește ca legătură între transportul fluvial și transportul maritim al marfurilor en-gros. În prezent, acestui terminal îi lipsesc peretii de chei și dalbile, care sunt esențiale pentru amararea în siguranță a navelor și pentru manevrarea marfurilor în condiții optime de securitate și protecție a mediului înconjurător.
- (10) Această investiție are drept scop îmbunătățirea condițiilor de navigație, prin asigurarea accesului sigur al navelor de marfuri în Portul Constanța, ținând cont de creșterea viitoare a traficului fluvial și de facilitățile necorespunzătoare existente în prezent pentru acostarea navelor, formarea și desfășurarea convoaielor.
- (11) Lucrările de execuție ale Proiectului au fost încredințate firmei Mochlos SA Grecia, care a fost selectată prin licitație internațională și se realizează în perioada 01.07.2006 - 31.12.2007.
- (12) Costul total al Proiectului, obținut în urma desfășurării licitației internaționale și încheierii contractelor de execuție și consultanță este de 18.658.842 Euro și, potrivit informațiilor suplimentare, este suportat astfel:
- a. din împrumut BERD contractat de CNAPM în condițiile semnării unui Acord de sprijin guvernamental : 12.501.424 Euro;
  - b. din surse proprii ale CNAPM: 3.466.200 Euro;
  - c. din alocații bugetare: 2.691.218 Euro.

### **2.3. Beneficiarul măsurilor de sprijin din partea statului**

- (13) Beneficiarul măsurilor de sprijin financiar din partea statului este C.N. „Administrația Porturilor Maritime” Constanța S.A. (denumită în continuare CNAPM), societate comercială pe acțiuni, cu capital integral de stat, care se organizează și funcționează pe baza de gestiune economică și autonomie financiară, înregistrată la Registrul Comerțului cu nr. J/13/2308/1998, CUI 11062831.
- (14) Compania are un obiect de activitate specific, fiind desemnată de MTCT să desfășoare activități de interes public național în calitate de administrație portuară pentru porturile maritime Constanța, Mangalia, Midia și portul turistic Tomis, conform prevederilor actului său de înființare, respectiv *H.G. nr. 517/1998*, cu modificările și completările ulterioare.
- (15) CNAPM i-au fost încredințate prin contract de concesiune administrarea și exploatarea bunurilor proprietate publică a statului existente în porturile

maritime respective. Conform contractului de concesiune, bunurile de natura proprietatii publice nou create sau rezultate in urma dezvoltarii si/sau modernizarii celor existente, cu surse asigurate de la bugetul de stat, se concesioneaza CNAPM, in conformitate cu prevederile legale, prin acte aditionale la contract.

- (16)** Prin contractul de concesiune, compania este obligata sa asigure exploatarea eficienta, in regim de continuitate si de permanenta a bunurilor care fac obiectul concesiunii, cu satisfacerea interesului public, potrivit obiectivelor stabilite prin acesta. Compania are obligatia sa intretina si sa exploateze bunurile care fac obiectul concesiunii cu diligența maxima, pentru a conserva si dezvolta valoarea acestora pe toata durata concesiunii, in conformitate cu strategia MTCT.
- (17)** Pentru dreptul de a exploata bunurile concesionate de catre stat, CNAPM in calitate de concesionar este obligat la plata unei redevente anuale calculata ca o cota procentuala aplicata sumei obtinute din veniturile brute realizate din exploatarea domeniului public.
- (18)** In scopul indeplinirii functiei de autoritate portuara si in calitatea sa de administratie portuara, CNAPM are, printre altele, urmatoarele obligatii specifice:
- de a aplica politicile portuare elaborate de MTCT;
  - de a pune la dispozitia utilizatorilor, in mod nediscriminatoriu infrastructurile portuare;
  - de a coordona activitatile care se desfasoara in porturile maritime;
  - de a implementa programele de dezvoltare a infrastructurilor porturilor maritime si de a asigura mentinerea caracteristicilor tehnice minime ale acestora;
  - de a asigura functionalitatea si administrarea porturilor maritime;
  - de a urmări sau de a asigura furnizarea permanenta a serviciilor de siguranta in porturile maritime;
  - de a urmări 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.

### **3. EVALUAREA MASURILOR DE SPRIJIN NOTIFICATE**

#### **Existenta ajutorului de stat**

- (19) Criteriile pe baza carora se stabileste daca o masura reprezinta ajutor de stat sunt prevazute la art 2 alin. (1) din Legea nr.143/1999 privind ajutorul de stat, republicata. Astfel, ajutorul de stat reprezinta orice masura de sprijin luata de stat sau de autoritatile administratiei locale, din resurse de stat sau ale administratiei locale, indiferent de forma, care distorsioneaza sau ameninta sa distorsioneze concurenta, prin favorizarea anumitor intreprinderi, a productiei anumitor bunuri sau a furnizarii anumitor servicii si care afecteaza comertul dintre Romania si Statele Membre ale Uniunii Europene, fiind considerat incompatibil cu un mediu concurential normal.
- (20) Masurile de sprijin notificate sub forma alocatiilor bugetare si a Acordului de sprijin guvernamental (a se vedea sectiunea 2.1.) implica resurse de stat si exercitarea influentei si autoritatii acestuia prin MTCT si MFP, fiind acordate in mod selectiv unei anumite societati, respectiv CNAPM.
- (21) Masurile de sprijin financiar sunt destinate finantarii realizarii unor obiective de infrastructura portuara. Proprietarul acestor obiective este statul care, din considerente strategice, economice si de siguranta, a incredintat prin concesiune CNAPM exploatarea infrastructurii portuare.
- (22) In cadrul Proiectului vor fi finantate numai obiective de infrastructura portuara la care vor avea acces toti potentialii utilizatori, in mod egal si nediscriminatoriu, si nu va fi finantat nici un obiectiv de infrastructura care sa fie utilizat numai de catre anumiti operatori.
- (23) Finantarea publica a infrastructurii portuare poate ridica probleme de ajutor de stat la doua niveluri diferite, respectiv la nivelul utilizatorilor finali si la nivelul administratorului infrastructurii in cauza.
- (24) In ceea ce priveste posibilitatea existentei ajutorului de stat la nivelul utilizatorilor, potrivit practicii comunitare in domeniu<sup>3</sup> nu sunt implicate elemente de ajutor de stat atunci cand infrastructura finantata din surse publice functioneaza pe baza conceptului „multi-user”, respectiv este deschisa tuturor potentialilor utilizatori in mod egal si nediscriminatoriu si nici unul dintre acestia nu este favorizat de o asa maniera incat sa fie

---

<sup>3</sup> A se vedea Decizia Comisie Europene “State aid no. N 503/2005 – United Kingdom, Great Yarmouth Outer Harbour”

distorsionata concurenta si afectat comertul cu Statele Membre. In cazul in care finantarea publica este utilizata pentru a furniza infrastructura destinata anumitor utilizatori sau transportului si manevrarii anumitor tipuri de marfuri, oferindu-li-se astfel un avantaj fata de concurenti, finantarea din partea statului intra sub incidenta regulilor de ajutor de stat.

- (25) Potrivit informatiilor din notificare, compania incheie cu clientii din port acelasi tip de contracte (cu aceleasi clauze si aceleasi conditii tarifare) privind utilizarea obiectivelor de infrastructura publica portuara, iar in caz de congestie, disciplinarea navelor se face potrivit principiului „primul venit, primul servit”. Tarifele portuare percepute de CNAPM pentru barje, remorchere si impingatoare sunt stabilite in mod ne-discriminatoriu, pe baza unor criterii obiective, tinand cont de tipul navelor. Fundamentarea tarifelor se face pe considerente economice, luandu-se in calcul cheltuielile cu intretinerea si reparatiile obiectivelor de infrastructura, cheltuielile directe, cele de salubritate si depoluare, tonajul navelor, capacitatea motorului acestora, durata medie de escala, lungimea navelor etc. Astfel, se asigura accesul egal si ne-discriminatoriu al utilizatorilor la infrastructura portuara; prin urmare, nu sunt implicate elemente de ajutor de stat la nivelul utilizatorilor obiectivelor de infrastructura rezultate din Proiect.
- (26) Obiectivele de investitii de infrastructura publica care vor fi realizate in cadrul Proiectului, respectiv cheu de acostare barje si cheu aferent bazinului de impingatoare si remorchere, nu vor fi inchiriate, concesionate sau date in folosinta unui alt operator, ci vor fi exploatate direct de catre CNAPM pentru indeplinirea obligatiilor ce ii revin in calitate de autoritate portuara, respectiv pentru asigurarea mentinerii caracteristicilor tehnice minime ale infrastructurii, securitatii infrastructurii portuare si sigurantei traficului in port.
- (27) Atunci cand autoritatea care administreaza infrastructura portuara desfasoara si activitati economice, iar obiectivele de infrastructura sunt finantate si din surse publice, trebuie analizata existenta ajutorului de stat la nivelul societatii administrator. CNAPM desfasoara mai multe tipuri de activitati, unele dintre acestea avand caracter economic. Prin urmare, nu putem exclude, *a priori*, faptul ca, masurile de sprijin notificate nu pot oferi un avantaj economic companiei. In aceste circumstante este necesar sa facem distinctie intre activitatile pe care CNAPM le desfasoara in calitate de autoritate portuara, fiind obligata prin lege sa le indeplineasca, si activitatile pe care le intreprinde in calitate de agent economic.

- (28) Potrivit practicii si politicii comunitare, investitiile publice in rutele de acces maritim si lucrarile de protectie, facilitatile de transport public de uscat in interiorul portului, precum si alte infrastructuri maritime care sunt in beneficiul intregii comunitati maritime, nu ridica in mod normal probleme de ajutor de stat. Investitiile in aceste tipuri de infrastructura sunt considerate cheltuieli care deriva din indeplinirea atributiilor statului in domeniul planificarii si dezvoltarii sistemului de transport maritim, care servesc interesului public general si nu confera in mod normal un avantaj unui anumit agent economic<sup>4</sup>.
- (29) Obiectivele de infrastructura finantate in cadrul proiectului, respectiv cheu de acostare barje si cheu aferent bazinului de impingatoare si remorchere, au caracter public, fiind absolut necesare pentru functionarea corespunzatoare a portului, servind interesului intregii comunitati fluviale si maritime.
- (30) Tarifele pentru utilizarea infrastructurii portuare sunt stabilite pe baze deschise si non-discriminatorii, tinand cont de considerente obiective. Stabilirea acestor tarife revine CNAPM, in calitate de autoritate portuara, potrivit actului sau de infiintare, respectiv *HG nr. 517/1998*, cu modificarile si completarile ulterioare. Tarifele sunt fundamentate de Biroul Tarife din cadrul Directiei Comerciale a CNAPM si sunt aprobate de catre Consiliul de Administratie al acesteia.
- (31) Potrivit informatiilor din notificare, dupa finalizarea Proiectului, CNAPM nu va percepe nici un tarif specific pentru exploatarea acestor obiective de infrastructura publica; pentru navele tehnice si de marfuri se aplica acelasi tarif ca si inainte de realizarea Proiectului, amortizarea mijloacelor fixe rezultate ca urmare a realizarii acestei investitii nefiind inclusa in tarifele CNAPM.
- (32) Construirea si exploatarea obiectivelor de infrastructura publica finantate in cadrul Proiectului sunt legate de exercitarea functiei de autoritate publica a CNAPM, nefiindu-i conferit un avantaj de natura economica acestei companii. 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 marfurilor in port. Efectele scontate a fi obtinute in urma implementarii Proiectului sunt cresterea securitatii traficului de marfuri, asigurarea capacitatii portului de

---

<sup>4</sup> A se vedea Decizia Comisie Europene "State aid N 520/2003 – Belgium, Financial support for infrastructure works in Flemish Ports"



a face fata traficului sporit si imbunatatirea legaturilor dintre transportul de marfuri fuvial, maritim si de uscat.

- (33) Totusi, avand in vedere ca, CNAPM desfasoara si alte activitati, trebuie analizat daca finantarea publica ce se acorda pentru realizarea Proiectului este limitata la suma minima necesara si nu va fi folosita pentru sprijinirea altor activitati realizate de companie.
- (34) Consiliul Concurentei noteaza ca valoarea Proiectului a fost determinata pe baza unei proceduri de licitatie publica internationala, asigurandu-se astfel ca finantarea publica nu excede suma necesara executarii efective a Proiectului. Mai mult, finantarea publica acopera doar 14,42% din valoarea Proiectului.
- (35) Potrivit informatiilor suplimentare primite in completarea notificarii, toate veniturile si cheltuielile aferente implementarii Proiectului sunt evidentiata distinct in cadrul Serviciului Dezvoltare-Biroul Finantari Externe<sup>5</sup>, aceasta obligativitate fiind impusa si prin acordul de imprumut cu BERD. Pentru a se asigura ca alocatiile bugetare vor fi utilizate exclusiv pentru realizarea investitiilor de infrastructura publica din cadrul Proiectului, Directia Generala de Transport Naval si Directia Generala de Relatii Economice si Buget din MTCT vor monitoriza lunar modul in care s-au cheltuit sumele alocate de la bugetul statului.
- (36) Fata de cele prezentate mai sus, se considera ca masurile de sprijin financiar acordate CNAPM pentru realizarea Proiectului sunt destinate cofinantarii unei actiuni care tine de responsabilitatea statului de a implementa politicile portuare si programele de dezvoltare a infrastructurilor porturilor maritime. O asemenea masura de sprijin nu constituie ajutor de stat in sensul art 87.1 din *Tratatul CE* si al art. 2 alin.(1) din *Legea nr.143/1999 privind ajutorul de stat, republicata*, intrucat construirea si exploatarea obiectivelor de infrastructura publica rezultate deriva din indeplinirea atributiilor pe care aceasta companie le are ca si autoritate portuara si este asigurat accesul nediscriminatoriu al tuturor utilizatorilor la infrastructura portuara in cele mai bune conditii de mediu si de siguranta posibile.
- (37) Consiliul Concurentei noteaza ca aceasta infrastructura publica este absolut necesara pentru functionarea corespunzatoare a portului, servind interesului intregii comunitati fluviale si maritime. Chiar in cazul in care s-

---

<sup>5</sup> din cadrul CNAPM

ar putea considera ca exista posibilitatea ca aceasta infrastructura sa serveasca si unor scopuri comerciale, conferindu-se, prin acordarea sprijinului financiar notificat un eventual avantaj economic CNAPM, un astfel de ajutor ar fi considerat compatibil cu mediul concurential normal, in virtutea art. 87 (3) (c) al Tratatului CE.

**(38)** Avand in vedere ca realizarea unor obiective de infrastructura publica precum cheurile necesita investitii destul de mari, care nu ar fi intreprinse de un agent economic in conditii normale deoarece pot fi recuperate numai partial si pe termen lung, consideram ca fiind justificata interventia statului in finantarea acestei infrastructuri portuare publice, care serveste functionarii corespunzatoare si in siguranta a portului in interesul economic general. Portul Constanta are un rol important la nivel national si comunitar deoarece asigura tranzitul intre transportul maritim, fluvial si cel de uscat, contribuind astfel la realizarea unui sistem de transport intermodal echilibrat si sustenabil. Incurajarea transportului intermodal este prioritara pentru Comunitatea Europeana, reprezentand o alternativa competitiva pentru transportul rutier, din ce in ce mai congestionat si poluator. Asadar, este in interesul general al comunitatii sa se promoveze investitii in infrastructura portuara care sa conduca la facilitarea, in conditii de siguranta si eficienta, a transportului intermodal al marfurilor.

**(39)** In plus, CNAPM contribuie in proportie de 85,58% la finantarea Proiectului iar finantarea publica este limitata la minimum necesar, costurile de investitii fiind determinate in urma unei licitatii publice.

**(40)** Consiliul Concurentei considera ca, intrucat finantarea publica este folosita pentru realizarea unor obiective de infrastructura publice portuare, care este pusa la dispozitia tuturor operatorilor, fara a implica un tratament preferential in favoarea vreunui agent economic in detrimentul altora, masurile de sprijin notificate nu afecteaza concurenta si comertul cu Statele Membre intr-o masura contrara interesului comun.

#### **4. CONCLUZII**

**(41)** Realizarea Proiectului de investitii „Terminal de barje in portul Constanta” contribuie la alinierea portului la standardele internationale privind securitatea portuara si siguranta traficului de marfuri, avand in vedere si faptul ca acesta are un rol important in asigurarea transportului intermodal de marfuri in Europa. Masurile de sprijin financiar vor fi utilizate exclusiv

pentru co-finantarea unor obiective de infrastructura publica, de care beneficiaza in mod egal si nediscriminatoriu toti utilizatorii.

## **DECIDE**

**Art. 1.** In temeiul art. 21 alin. 2 lit. (a) din Legea nr. 143/1999 privind ajutorul de stat, republicata, masurile de sprijin financiar notificate de catre Ministerul Finantelor Publice, ce se acorda C.N. „Administratia Nationala a Porturilor Maritime” S.A. Constanta pentru realizarea Proiectului „Terminal de barje in Portul Constanta” nu reprezinta ajutor de stat.

**Art. 2.** In conformitate cu prevederile art. 46 din Legea nr. 143/1999 privind ajutorul de stat, republicata, prezenta decizie poate fi atacata de catre persoanele interesate in 30 de zile de la comunicare la Curtea de Apel Bucuresti, Sectia Contencios Administrativ.

**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;
- Ministerului Transporturilor, Constructiilor si Turismului, Bulevardul Dinicu Golescu nr. 38, sector 1, Bucuresti;
- C.N. „Administratia Porturilor Maritime” S.A. Constanta, Incinta Port, Gara Maritima Constanta, 8700, jud. Constanta. Romania.

## **PRESEDINTE**

**MIHAI BERINDE**