



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 24.05.2011

C (2011) 3461

VERSIUNE PUBLICĂ

Acest document este pus la dispoziție numai în scop informativ.

**Obiect:** Ajutor de stat nr. SA.30931-2011/C (ex N 185/2010) – România  
Schema de ajutor privind dezvoltarea infrastructurii de transport aerian

Stimate domn,

Comisia dorește să informeze România că, în urma examinării informațiilor furnizate de autoritățile dumneavoastră privind măsura menționată anterior, a decis să inițieze procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

**1. Procedură**

- (1) Prin notificarea electronică din data de 17 mai 2010, autoritățile române au notificat Comisiei, în conformitate cu articolul 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (denumit în continuare *TFUE*), o schemă de ajutor prin care se furnizează sprijin din fonduri de stat în favoarea aeroporturilor regionale. Notificarea a fost înregistrată cu numărul N 185/2010.
- (2) La 23 iunie 2010, 7 octombrie 2010, 3 decembrie 2010 și 17 martie 2011, Comisia a solicitat informații suplimentare privind măsura propusă. Autoritățile române au furnizat informațiile solicitate la 22 iulie 2010, 27 octombrie 2010, 20 ianuarie 2011 și 5 aprilie 2011.

**Teodor Baconschi**  
**Ministrul Afacerilor Externe**  
**Aleea Alexandru 31**  
**RO-011822-BUCUREȘTI**

- (3) La 15 septembrie 2010, autoritățile române au informat Comisia cu privire la unele modificări ale schemei notificate, în special în ceea ce privește numărul de beneficiari.

## **2. Descrierea măsurii**

### **2.1. Obiectiv**

- (4) Măsura notificată se referă la finanțarea publică a investițiilor în infrastructură privind cincisprezece aeroporturi regionale din România.
- (5) Obiectivele măsurii notificate sunt următoarele:
- (a) respectarea standardelor de siguranță a aviației în aeroporturile regionale din România și dezvoltarea unei infrastructuri de transport aerian sigure și durabile;
  - (b) îmbunătățirea accesibilității și dezvoltarea regională.

### **2.2. Autoritatea care acordă ajutorul**

- (6) Defalcarea finanțării publice este următoarea:
- (a) 41 061 302 EUR de la Fondul european de dezvoltare regională (FEDER);
  - (b) 109 454 442 EUR din fonduri naționale.

### **2.3. Temeiul juridic**

- (7) Finanțarea publică este acordată în conformitate cu (proiectul) de ordin pentru aprobarea schemei de ajutor de stat „Sprijin financiar pentru modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport aerian în cadrul Programului operațional «Transport»”.

### **2.4. Beneficiari**

- (8) Astfel cum s-a menționat anterior, autoritățile române au notificat, inițial, ca potențiali beneficiari ai ajutorului public, cincisprezece operatori aeroportuari din România, inclusiv întreprinderi publice și private. Conform autorităților române, unsprezece dintre aceste aeroporturi fac parte din rețeaua transeuropeană de transport (denumită în continuare: TEN – T)<sup>1</sup>.
- (9) La momentul notificării oficiale, toate aceste aeroporturi deserveau sub 1 milion de pasageri pe an și, prin urmare, au fost considerate ca făcând parte din categoria D „aeroporturi regionale mici”, în conformitate cu Orientările comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale<sup>2</sup> (denumite în continuare „*Orientările din 2005*”).

---

<sup>1</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:204:0001:0129:RO:PDF>; a se vedea secțiunea 6.16, pagina 108.

<sup>2</sup> JO C312, 9.12.2005.

- (10) Cu toate acestea, în conformitate cu Orientările din 2005, conform nivelului traficului înregistrat în 2010, două dintre aceste aeroporturi nu mai pot fi considerate aeroporturi regionale mici, respectiv cele din Timișoara și Cluj Napoca. Întrucât schema de investiții se limitează la aeroporturi din categoria D, acestea din urmă nu mai îndeplinesc criteriile de eligibilitate din cadrul schemei și, prin urmare, nu pot beneficia de finanțare publică.

## 2.5. Durata

- (11) Schema a fost notificată pentru durata 2010 – 2015. Toate proiectele de investiții trebuie implementate până la 31 decembrie 2015.
- (12) Schema nu va fi pusă în aplicare înainte de obținerea autorizării din partea Comisiei.

## 2.6. Buget

- (13) Defalcarea bugetului, astfel cum a fost notificată, este următoarea:

<b>Anul</b>	<b>Total (EUR)</b>	<b>FEDER (EUR)</b>	<b>Fonduri publice naționale (EUR)</b>
2010	29 645 735,50	20 530 651	9 115 084,50
2011	29 645 735,50	20 530 651	9 115 084,50
2012	7 612 136,50	0	7 612 136,50
2013	7 612 136,50	0	7 612 136,50
2014	30 000 000	0	30 000 000
2015	46 000 000	0	46 000 000
<b>Total</b>	<b>150 515 744</b>	<b>41 061 302</b>	<b>109 454 442</b>

*Tabelul 1 – Bugetul măsurii*

## 2.7. Forma ajutorului

- (14) Finanțarea publică va fi acordată, sub forma unui grant direct, operatorului aeroportului, care, în funcție de aeroport, poate sau nu să fie și proprietarul infrastructurii.

## 2.8. Intensitatea ajutorului

- (15) Intensitatea ajutorului se stabilește la maximum 100% în ceea ce privește exclusiv lucrările menite să asigure respectarea standardelor de siguranță și securitate prin modernizarea infrastructurii existente și la maximum 85% în ceea ce privește construirea de noi infrastructuri și lucrările de extindere.
- (16) Costurile investițiilor pentru fiecare proiect individual pot varia între 2 milioane EUR și 40 de milioane EUR.

## 2.9. Cumularea

- (17) Autoritățile române au confirmat faptul că ajutorul pentru investiții nu poate fi cumulată cu ajutorul de stat acordat prin alte scheme locale, regionale, naționale sau la nivelul UE, pentru a acoperi aceleași costuri eligibile.

## 2.10. Justificarea măsurii de finanțare publică

- (18) Conform unui studiu nepublicat, efectuat în 2007 la cererea unității JASPERS a Băncii Europene de Investiții (denumit în continuare – studiul JASPERS), transportul aerian din România s-a dezvoltat puternic în ultimii ani, într-un ritm mult mai rapid decât media europeană. Se preconizează că aceste rate de creștere vor continua. Pentru a face față creșterii preconizate a cererii în ceea ce privește echipamentele și serviciile aeroportuare, va fi necesară modernizarea unei părți importante a infrastructurii aeroportuare existente. În aproape toate cazurile, aceasta va impune o modernizare extinsă sau o redezvoltare pentru a se asigura niveluri operaționale adecvate în materie de siguranță.
- (19) Potrivit autorităților române, construcția, extinderea și modernizarea infrastructurii aeroportuare, precum și crearea unui sistem integrat de aeroporturi regionale este un obiectiv esențial la nivel național, având în vedere importanța infrastructurii de transport aerian pentru accesibilitatea, mobilitatea și competitivitatea în regiune. Aspectul central al acestei abordări este creșterea conectivității la rețelele TEN-T. Pentru realizarea acestui obiectiv, una din prioritățile principale o reprezintă investițiile în aeroporturile regionale mici, care fac obiectul prezentei decizii.
- (20) Pentru cele treisprezece aeroporturi regionale mici care fac obiectul prezentei notificări, nivelurile traficului în 2009 și 2010 au fost următoarele:

<b>Aeroport</b>	<b>Pasageri 2009</b>	<b>Pasageri 2010</b>
Constanța	68 690	74 587
Arad	44 743	8 359
Bacău	195 772	240 735
Baia Mare	23 818	19 020
Craiova	15 130	23 629
Iași	148 538	159 615
Oradea	41 692	40 414
Satu Mare	11 101	18 859
Sibiu	148 527	198 753
Suceava	32 561	34 437
Târgu Mureș	84 062	74 353
Tulcea	854	427
Tuzla	4 211	15 062

*Tabelul 2 – Nivelurile traficului la aeroporturile eligibile în 2009 și 2010*

## 2.11. Investiții eligibile

- (21) Investițiile prevăzute în cadrul proiectului se referă la construirea, modernizarea și extinderea infrastructurii aeroportuare, și anume piste de decolare/aterizare, căi de rulare, platforme, hangare, turnuri de control, precum și instalațiile aferente acestora (balizaj, sisteme de iluminare, instalații de stingere a incendiilor, echipamente de securitate sau de siguranță). Nu vor fi eligibile pentru ajutor în temeiul acestei scheme proiecte de lucrări de infrastructură pentru terminale sau pentru activități comerciale, care nu sunt legate în mod direct de activitățile de

bază ale aeroportului, astfel cum sunt definite la punctul 53(iv) din Orientările din 2005.

- (22) Conform autorităților române, toate companiile aeriene vor avea acces la infrastructura îmbunătățită în mod egal și nediscriminatoriu. În acest sens, investițiile în cauză nu sunt realizate în mod specific pentru o anumită companie aeriană.

## 2.12. Criterii de selecție

- (23) Concluziile studiului Jaspers menționat la punctul (18) de mai sus vor fi luate în considerare în procesul de evaluare a proiectelor. În acest sens, criteriile de evaluare reflectă conformitatea proiectelor în cauză cu recomandările formulate în acest studiu. În acest scop, sunt evaluate relevanța proiectului în ceea ce privește contribuția la obiectivele programului operațional și conformitatea investițiilor în cauză cu recomandările cuprinse în studiul Jaspers.
- (24) Studiul a concluzionat, printre altele, că:
- (a) ar trebui să se acorde prioritate investițiilor necesare pentru asigurarea respectării standardelor de siguranță (aceste investiții se referă, în principal, la modernizarea pistelor de decolare/aterizare și a căilor de rulare, recomandate în cazul aeroporturilor din Timișoara, Cluj Napoca, Iași, Satu Mare, Oradea, Craiova și Tulcea). A fost propusă o intensitate a ajutorului de 60%, cu excepția investițiilor de la aeroportul Tulcea, unde s-a considerat că este necesară o intensitate de 100%;
  - (b) ar trebui luate în considerare investițiile care ar putea îmbunătăți accesibilitatea în zonele deservite de aeroporturi. Sunt menționate, în acest sens, aeroporturile din Craiova, Iași, Satu Mare, Oradea și Tulcea;
  - (c) ar trebui să se acorde prioritate aeroporturilor cu perspective reale de a deveni viabile din punct de vedere economic. În acest sens, sunt recomandate aeroporturile din Cluj-Napoca și Timișoara.
- (25) În baza considerațiilor de mai sus, studiul Jaspers a clasat aeroporturile regionale din România în funcție de gradul de prioritate atribuit planurilor de investiții ale acestora, după cum urmează:
1. *Timișoara* (modernizarea și extinderea pistelor de decolare/aterizare, a căilor de rulare, a platformei și a sistemelor electronice de securitate. Costul estimat este de 46 de milioane EUR. Se recomandă o intensitate a ajutorului de 60%.)
  2. *Cluj Napoca* (modernizarea pistelor de decolare/aterizare și a căilor de rulare și a platformei. Costul estimat este de 24 de milioane EUR. Se recomandă o intensitate a ajutorului de 60%.)
  3. *Iași* (reconstrucția pistelor de decolare/aterizare și a căilor de rulare cu un cost maxim al investițiilor de 20 de milioane EUR. Se recomandă o intensitate a ajutorului de 40%).
  4. *Satu Mare* (renovarea pistelor de decolare/aterizare și a căilor de rulare, a sistemului de iluminat și îmbunătățirea gardurilor de securitate. Costul

estimat este de 20 de milioane EUR. Se recomandă o intensitate a ajutorului de 60%).

5. *Oradea* (renovarea pistelor de decolare/aterizare, a căilor de rulare și a sistemului de iluminat și îmbunătățirea gardurilor de securitate). Costul estimat este de 18 milioane EUR. Se recomandă o intensitate a ajutorului de 60%).
6. *Craiova* (renovarea pistelor de decolare/aterizare, a căilor de rulare și a sistemului de iluminat și îmbunătățirea gardurilor de securitate. Costul estimat este de 12 milioane EUR. Se recomandă o intensitate a ajutorului de 60%).
7. *Tulcea* (este luată în considerare reconstruirea pistelor de decolare/aterizare; costul estimat este de 10 milioane EUR. Din considerente legate de dezvoltarea regională, se recomandă o intensitate a ajutorului de 100%).

(26) Toți solicitanții au obligația de a furniza informații care demonstrează:

- (a) necesitatea infrastructurii prin furnizarea rezultatelor inspecțiilor anuale efectuate de Autoritatea Aeronautică Civilă Română și de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii din România care să indice măsurile necesare pentru a se conforma standardelor de siguranță și securitate și recomandărilor;
- (b) în cazul proiectelor privind extinderea infrastructurii aeroportuare, toți solicitanții trebuie să furnizeze dovezi care să ateste că infrastructura în cauză este necesară și proporțională cu obiectivul stabilit, în special luând în considerare alte mijloace de transport care deservește zona respectivă, precum și contribuția acestuia la dezvoltarea regională (în ceea ce privește creșterea preconizată a activității economice și a turismului receptor);
- (c) că solicitantul poate suporta costurile de întreținere și de exploatare a infrastructurii în cauză pe parcursul duratei de viață a acesteia;
- (d) o valoare negativă a valorii financiare actualizate nete (VFAN) a proiectului, care să reflecte necesitatea finanțării publice.

(27) Mai mult decât atât, caracterul corespunzător al cuantumului finanțării publice va fi verificat, asigurându-se faptul că rata internă de rentabilitate (RIR) nu depășește nivelul ratei de actualizare, adică este sub 5%.

(28) În plus, toți solicitanții trebuie să furnizeze o analiză de impact asupra mediului.

### **2.13. Subvenții de exploatare anuale**

(29) Autoritățile române au clarificat faptul că toate aeroporturile regionale mici din România sunt, în general, nerentabile și că pierderile lor de exploatare sunt acoperite anual de către stat.

(30) O listă completă a finanțării publice puse la dispoziția aeroporturilor din categoria D de la data aderării României la UE a fost furnizată Comisiei (a se vedea

tabelul 3 de mai jos), inclusiv pentru cele două aeroporturi care au depășit, în 2010, pragul de 1 milion de pasageri (marcate cu caractere îngroșate).

<b>Aeroport</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Arad	2 900	3 400	4 041
Bacău	3 730,99	1 765,52	394,14
Baia Mare	2 620	6 977	6 135
<b>Cluj-Napoca</b>	<b>34 927</b>	<b>43 500</b>	<b>44 500</b>
Craiova	6 505,33	8 377,08	25 099
Iași	19 843,12	12 314,89	7 812,15
Oradea	3 160	6 021	5 450
Satu Mare	3 890	3 460	2 676
Sibiu	13 889	66 818	13 545
Suceava	5 812,43	5 464,52	4 614,07
Târgu Mureș	4 083,30	18 175,60	15 573,65
Tulcea	11 651	16 921	2 069
Constanța	25 054,85	17 042,27	10 161,42
<b>Timișoara</b>	<b>9 104</b>	<b>19 516</b>	<b>8 769</b>

*Tabelul 3 – Fonduri publice acordate aeroporturilor regionale după aderare (mii RON)*

- (31) Cu toate acestea, autoritățile române susțin că această finanțare publică ar reprezenta, în cea mai mare parte, un ajutor scutit de obligația de notificare prevăzută de Decizia nr. 2005/842/CE a Comisiei din 28 noiembrie 2005 privind aplicarea articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE [actualul articol 106 alineatul (2) din TFUE] la ajutorul de stat, sub forma compensației pentru obligația de serviciu public, acordat anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (denumită în continuare Decizia privind SIEG)<sup>3</sup>. Singura excepție ar fi finanțarea publică acordată aeroportului Timișoara care, potrivit autorităților române, nu constituie ajutor de stat, dat fiind că măsura respectă testul investitorului în economia de piață. Finanțarea publică acordată aeroportului Timișoara face obiectul unei evaluări separate, înregistrată cu numărul SA 31662.
- (32) Astfel, autoritățile române afirmă că ajutorul de exploatare acordat anual aeroporturilor regionale reprezintă, de fapt, o compensație pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public. Acestea susțin că măsura îndeplinește cumulativ condițiile prevăzute în Decizia Comisiei privind SIEG, și anume:
- prestarea serviciului de interes economic general a fost încredințată operatorilor aeroportuari prin Hotărârea de Guvern 398/1997 care prevede, printre altele, obligațiile de serviciu public, parametrii de calculare a compensației, precum și modalitățile de evitare a oricărei supracompensări;
  - traficul anual al aeroporturilor nu depășește 1 000 000 de pasageri.

<sup>3</sup> JO L 312, 29.11.2005, p. 67.

- (33) Actul de încredințare a obligației menționate anterior, respectiv Hotărârea de Guvern nr. 398/1997, are ca obiect transferul dreptului de proprietate asupra aeroporturilor regionale de la Ministerul Transporturilor către regiuni și județe și prevede în anexă statutul fiecărui operator aeroportuar, incluzând o listă detaliată a activităților acestuia. Autoritățile române susțin că aceste activități, și anume gestionarea globală a aeroporturilor în cauză, ar trebui considerate obligații de serviciu public în contextul evaluării compatibilității măsurii în temeiul articolului 106 din TFUE.
- (34) Hotărârea de Guvern prevede că atât costurile de exploatare, cât și costurile de capital ale aeroporturilor în cauză ar fi acoperite prin resurse proprii completate cu finanțare publică. Autoritățile române susțin că acest mecanism previne supracompensarea, având în vedere că aeroporturile pot primi ca finanțare publică doar suma necesară pentru a acoperi costurile totale, ceea ce asigură evitarea supracompensării. Aceste sume sunt plătite aeroporturilor la începutul anului, pe baza unei previziuni a costurilor, orice excedent fiind restituit statului la sfârșitul exercițiului financiar.
- (35) În plus, autoritățile române au confirmat că activitățile care nu sunt direct legate de activitățile principale ale aeroporturilor nu sunt subvenționate, în conformitate cu punctele (34) și 53 (iv) din Orientările din 2005.
- (36) Unul dintre aeroporturi, cel de la Constanța, nu face obiectul hotărârii de guvern menționate anterior. Autoritățile române au explicat faptul că finanțarea publică acordată acestuia reprezintă o compensație pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, în conformitate cu Hotărârea de Guvern 523/1998. Aceasta prevede că *Societatea Națională Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu* din Constanța este o societate pe acțiuni cu participare publică majoritară. Costurile de exploatare ale aeroportului sunt acoperite prin resurse proprii, subvenții de stat, împrumuturi bancare, credite externe garantate de stat – acordate cu respectarea normelor UE în materie de concurență, precum și prin alte resurse. Autoritățile române au explicat faptul că aeroportul este o bază militară comună a României și SUA, continuitatea operațională a acestuia fiind un obiectiv strategic de securitate.

### 3. Evaluare

#### 3.1. Măsura notificată

##### 3.1.1. Existența ajutorului

- (37) În conformitate cu jurisprudența constantă a Curții, în cazul în care o entitate este implicată într-o activitate economică, indiferent de statutul său juridic sau de modul în care este finanțată, aceasta poate fi considerată o întreprindere în sensul dreptului concurenței.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Cauza C-41/90 Höfner și Elser, Rec., 1991, p. I-1979, punctul 21. C-160/91 Poucet și Pistre / AGF și Cancava, Rec., 1993, p. I-637, punctul 17; Cauza C-35/96 Comisia/ Italia, Rec., 1998, p. I-3851, punctul 36.



- (38) În hotărârea privind aeroportul Leipzig-Halle<sup>5</sup>, Tribunalul a confirmat faptul că a construi și a exploata un aeroport reprezintă o activitate economică. Singura excepție se referă la anumite activități care, în mod obișnuit, intră în sfera politicii publice și nu sunt astfel considerate activități economice. Prin urmare, finanțarea de către stat a acestor activități nu intră sub incidența normelor privind ajutorul de stat.
- (39) Orientările din 2005 prevăd că activități precum „siguranța, controlul traficului aerian, poliția, vama” nu intră în domeniul de aplicare al normelor privind ajutoarele de stat.<sup>6</sup> În cadrul practicii sale privind ajutoarele de stat, Comisia a considerat deja că finanțarea publică legată de funcțiile de securitate și poliție, prevenirea incendiilor și siguranța operațională, serviciile meteorologice și controlul traficului aerian nu constituie, în mod obișnuit, ajutor de stat.<sup>7</sup>
- (40) În acest caz, Comisia observă că finanțarea publică este parțial direcționată către activități care, în mod obișnuit, nu sunt de natură comercială, cum ar fi instalațiile de stingere a incendiilor sau echipamentele de securitate. Comisia consideră că finanțarea acestor activități nu reprezintă ajutor de stat. Prin urmare, în măsura în care permite finanțarea acestor activități, schema de ajutor notificată nu intră în domeniul de aplicare al prezentei decizii.
- (41) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE, orice avantaj acordat de un stat membru sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale între statele membre, este incompatibil cu piața internă.
- (42) Criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE sunt cumulative. Prin urmare, pentru a stabili dacă restul măsurii notificate constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, trebuie îndeplinite toate condițiile menționate mai sus. În special, sprijinul financiar:
- (a) este acordat de stat sau din resurse de stat;
  - (b) favorizează anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri;
  - (c) denaturează sau amenință să denatureze concurența;
  - (d) afectează schimburile comerciale dintre statele membre.
- (43) Măsura notificată este finanțată în comun din FEDER, în proporție de 27%, și din fonduri naționale, în proporție de 73%. Resursele FEDER care sunt transferate la bugetul național înainte de a fi plătite aeroporturilor sunt considerate a fi la dispoziția autorităților române și reprezintă, astfel, resurse de stat.
- (44) În plus, selecția proiectelor eligibile pentru sprijin financiar în cadrul programelor operaționale este responsabilitatea autorităților de gestionare din statele membre.

---

<sup>5</sup> Cauzele conexe T-455/08 *Flughafen Leipzig-Halle. GmbH și Mitteldeutsche Flughafen AG c/Comisia* și T-443/08, *Freistaat Sachsen și Land Sachsen-Anhalt c/Comisia*, Rec., 2011, p. I-0000.

<sup>6</sup> Punctul 33 din Orientările din 2005 privind sectorul aviației.

<sup>7</sup> NN 14/2007 și N 112/2008 – Deutschland Flughafen Kassel-Calden.

Având în vedere că alocarea acestor resurse este la latitudinea statului membru, decizia de acordare și alocarea resurselor în cauză este imputabilă statului.

- (45) Prin urmare, măsura este finanțată integral din fonduri publice care sunt resurse de stat.
- (46) Finanțarea publică este selectivă deoarece vizează anumite întreprinderi și poate denatura sau amenința să denatureze concurența în cadrul pieței interne, având în vedere faptul că aceste aeroporturi sunt în concurență cu aeroporturi din UE.
- (47) În plus, în măsura în care construirea și exploatarea unei anumite infrastructuri aeroportuare este considerată o activitate economică, finanțarea din resurse publice a acesteia poate genera avantaje economice pentru operatorul aeroportului respectiv, întrucât subvenția publică îi permite acestuia să evite suportarea unor costuri care, în mod obișnuit, ar trebui să fie acoperite din resursele financiare proprii ale întreprinderii, împiedicând astfel efectele normale ale forțelor pieței.<sup>8</sup>
- (48) Pe baza considerațiilor de mai sus, Comisia consideră că măsura examinată constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

### *3.1.2. Compatibilitatea măsurii notificate*

- (49) Orientările din 2005 furnizează un cadru de evaluare a ajutoarelor acordate operatorilor aeroportuari, care pot fi declarate compatibile în temeiul articolului 107 alineatul (3) din TFUE.
- (50) În conformitate cu punctul 61 din Orientările din 2005, Comisia analizează, în special, dacă:
  - (a) construirea și exploatarea infrastructurii îndeplinește un obiectiv de interes general definit în mod clar (dezvoltare regională, accesibilitate etc.);
  - (b) infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivul stabilit;
  - (c) infrastructura are perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu, în special în ceea ce privește utilizarea infrastructurii existente;
  - (d) toți utilizatorii potențiali au acces la infrastructură în mod egal și nediscriminatoriu;
  - (e) dezvoltarea comerțului nu este afectată într-o măsură contrară interesului comun.
- (51) Astfel cum se menționează la punctul (10) de mai sus, aeroporturile din Timișoara și Cluj Napoca nu mai îndeplinesc criteriile de eligibilitate în temeiul schemei notificate și nu pot beneficia de finanțare publică. Prin urmare, evaluarea compatibilității prezentată mai jos nu este aplicabilă celor două aeroporturi în cauză. Finanțarea publică a aeroportului din Timișoara face obiectul unei evaluări separate, înregistrate cu numărul SA 31662.

---

<sup>8</sup> Hotărârea din 14 februarie 1990, cauza C-301/87, Franța/Comisia, Rec., 1990, p. I-307, punctul 41.

**(i) Construirea și exploatarea infrastructurii îndeplinește un obiectiv de interes general definit în mod clar**

- (52) După cum s-a afirmat anterior, motivațiile principale ale autorităților publice pentru acordarea sprijinului financiar în temeiul schemei sunt dezvoltarea unei infrastructuri de transport sigure și durabile și conectivitatea regională. Începând cu 2006, autoritățile române au avut în vedere, ca obiectiv prioritar, dezvoltarea și îmbunătățirea infrastructurii de transport aerian.
- (53) Conform autorităților române, aceste aeroporturi regionale au un rol important în promovarea accesibilității zonelor deservite. Mai mult, punerea în aplicare a schemei va avea ca rezultat creșterea, în zonele respective, a investițiilor provenite din afara regiunii și a perspectivelor de dezvoltare a turismului.
- (54) Investițiile vor susține o utilizare mai sigură și mai rațională a infrastructurii existente și vor ameliora siguranța, securitatea și eficiența aeroporturilor, contribuind totodată la atingerea obiectivelor mai generale de dezvoltare regională. Prin urmare, se preconizează că punerea în aplicare a schemei va avea un impact pozitiv asupra dezvoltării economice a regiunilor.
- (55) Această abordare este conformă cu Planul de acțiune pentru capacitatea aeroporturilor, elaborat de Comisie în 2007<sup>9</sup> (denumit în continuare „planul de acțiune”), în care Comisia subliniază importanța aeroporturilor regionale pentru dezvoltarea unei rețele integrate de transport aerian european.<sup>10</sup> Planul de acțiune recunoaște în continuare necesitatea deblocării capacității latente existente în aeroporturile regionale, cu condiția ca statele membre să respecte instrumentele juridice ale UE referitoare la ajutorul de stat.
- (56) Mai mult, potrivit planului de acțiune, conectivitatea este baza competitivității economice, a coeziunii sociale și regionale și a dezvoltării culturale.<sup>11</sup> Cu toate acestea, planul de acțiune subliniază, de asemenea, necesitatea folosirii mai eficiente a pistelor existente și sprijinirea noii infrastructuri în aeroporturile regionale. Acesta propune acțiuni esențiale în acest scop, printre care utilizarea mai bună a capacității existente a aeroporturilor, precum și o abordare fermă a operațiunilor de securitate aeriană în aerodromuri.
- (57) În acest context, Comisia consideră că duplicarea aeroporturilor nerentabile care deservește aceeași zonă, fără nicio perspectivă concretă de utilizare satisfăcătoare a infrastructurilor, nu contribuie la un obiectiv de interes general clar definit, ci este doar echivalentă cu o alocare inefficientă a resurselor, care ar trebui evitată.
- (58) Prin urmare, Comisia poate concluziona că finanțarea publică acordată prin intermediul prezentei măsuri pentru modernizarea infrastructurii aeroporturilor respective ar putea îndeplini un obiectiv de interes general clar definit în absența duplicării aeroporturilor nerentabile care deservește aceeași zonă. Cu toate acestea, pentru motivele prezentate în următoarea secțiune, Comisia are îndoieli, în acest

---

<sup>9</sup> Comunicare a Comisiei către Consiliu, Parlamentul european, Comitetul economic și social european și Comitetul Regiunilor - Un plan de acțiune pentru capacitatea, eficacitatea și siguranța aeroporturilor din Europa, COM(2006)819 final, 24 ianuarie 2007.

<sup>10</sup> A se vedea punctul 12.

<sup>11</sup> A se vedea punctul 3.

stadiu, cu privire la faptul că măsura notificată nu duce la duplicarea aeroporturilor nerentabile care deserveșc aceeași zonă.

**(ii) Infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivul stabilit**

- (59) Conform autorităților române, îmbunătățirea infrastructurii aeroportuare este necesară pentru a asigura continuitatea funcționării aeroporturilor regionale respective. Astfel cum s-a menționat anterior, necesitatea îmbunătățirii infrastructurii existente a fost subliniată în studiul Jaspers, realizat în 2007 de Banca Europeană de Investiții.
- (60) Cu toate acestea, Comisia constată că cele două aeroporturi care au obținut cele mai mari punctaje conform clasificării realizate în studiul Jaspers menționat anterior nu mai sunt eligibile pentru a beneficia de sprijin în cadrul schemei de investiții notificate. De asemenea, Comisia remarcă faptul că una dintre recomandările studiului a fost de a nu acorda finanțare publică anumitor aeroporturi, printre care Arad, Baia Mare, Bacău, Constanța, Sibiu, Suceava și Târgu Mureș.
- (61) În acest stadiu, opinia preliminară a Comisiei este că, având în vedere numărul mare de aeroporturi eligibile în temeiul schemei și distanțele între unele dintre acestea și alte aeroporturi, pare să existe un anumit grad de duplicare a aeroporturilor regionale din România, cu niveluri reduse de trafic și cu perspective incerte din punct de vedere al viabilității. Prin urmare, Comisia nu poate considera, în această etapă, că infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivul stabilit, și anume dezvoltarea unei infrastructuri aeroportuare viabile și îmbunătățirea accesibilității zonelor în cauză.
- (62) Mai precis, în ceea ce privește substituibilitatea aeroporturilor, Comisia consideră, în mod obișnuit, că aeroporturile adiacente care deserveșc aceleași zone, pot fi considerate ca substitute. În practicile sale de control al concentrărilor economice<sup>12</sup>, Comisia a observat că este probabil ca aeroporturile secundare să deservească aceeași zonă a unui oraș, în cazul în care se situează în limita a 100 km sau la o oră de călătorie de centrul orașului.
- (63) Luând în considerare criteriul distanței de 100 km/o oră ca instrument de evaluare a unei posibile concurențe între aeroporturile regionale, Comisia constată că, în acest caz, mai multe aeroporturi par, la prima vedere, să fie în concurență (a se vedea harta din anexă – Aeroporturi care deserveșc aceleași zone). Dintre aeroporturile eligibile, aeroporturile din Târgu Mureș și Sibiu, Bacău și Iași; Baia Mare și Satu Mare par să deservească zone care se suprapun.
- (64) Prin urmare, Comisia nu poate concluziona, în acest stadiu, că infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivul stabilit și, astfel, are îndoieli cu privire la conformitatea măsurii notificate cu acest criteriu din Orientările din 2005 privind sectorul aviației.

---

<sup>12</sup> Cazul nr. COMP/M.4439 – Ryanair/Aer Lingus, punctul 99.

**(iii) Infrastructura are perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu, în special în ceea ce privește utilizarea infrastructurii existente**

- (65) Comisia constată că, în 2009, autoritățile române au preconizat o creștere a numărului de pasageri în aeroporturile regionale mici care fac obiectul notificării, după cum urmează:

<b>Aeroport</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Arad	21 809	22 900	25 200	29 000	34 800	43 500
Baia Mare	20 000	22 000	24 000	25 000	27 000	30 000
Bacău	240 000	250 000	200 000	150 000	100 000	40 000
Constanța	75 000	90 000	110 000	140 000	175 000	200 000
Craiova	20 000	28 000	36 000	44 000	52 000	57 000
Iași	163 722	180 094	194 501	210 062	226 867	245 016
Oradea	39 288	39 391	40 967	42 611	45 168	48 330
Satu Mare	20 100	24 200	29 200	32 480	34 864	38 127
Sibiu	196 000	204 000	212 000	220 000	229 000	238 000
Suceava	35 841	39 425	43 367	47 704	52 475	57 735
Târgu Mureș	79 000	92 000	98 000	100 000	110 000	120 000
Tulcea	7 300	24 980	35 380	61 830	77 430	105 320
Tuzla	14 314	14 660	14 950	14 740	15 060	16 030

*Tabelul 4 –Previziune privind traficul de pasageri în aeroporturile regionale mici*

- (66) În prezent, se pare că aceste aeroporturi nu pot suporta, în mod obișnuit, costurile aferente întreținerii și funcționării acestora fără un ajutor de exploatare. Această concluzie este susținută, de asemenea, de nivelul scăzut al traficului de pasageri în unele dintre aeroporturile în cauză. Numai trei dintre aceste aeroporturi au un trafic anual care depășește 100 000 de pasageri.
- (67) În plus, Comisia constată că, în conformitate cu criteriile de eligibilitate, aeroporturile în cauză trebuie să pună la dispoziție dovezi privind accesul la resurse financiare suficiente pentru a acoperi costurile de întreținere și exploatare, care pot fi asigurate din resurse proprii, din finanțare publică sau din ambele surse.
- (68) Se menționează chiar și în studiul Jaspers că ar trebui să se acorde prioritate finanțării aeroporturilor cu perspective rezonabile de viabilitate economică. În acest sens, sunt recomandate aeroporturile din Cluj-Napoca și Timișoara. Astfel cum se menționează mai sus, aceste două aeroporturi nu mai îndeplinesc criteriile de eligibilitate pentru acordarea de sprijin financiar în cadrul acestei scheme.
- (69) În plus, Comisia constată, pe baza informațiilor privind traficul, furnizate de autoritățile române și prezentate în tabelul 4 de mai sus, că, deși unele aeroporturi au depășit cu mult așteptările, majoritatea aeroporturilor în cazul cărora studiul Jaspers recomandă finanțarea nu au atins nivelurile de trafic prevăzute în 2010.
- (70) În plus, Comisia constată că, în conformitate cu previziunile transmise de autoritățile române, se preconizează că aeroportul din Bacău va înregistra o scădere continuă a fluxurilor de trafic pe parcursul perioadei de referință. Mai exact, se preconizează că traficul de pasageri la aeroportul din Bacău va scădea în ritm constant de la 240 735 pasageri în 2010, la doar 40 000 în 2014. Este puțin probabil ca o scădere de 80% a nivelului traficului să justifice perspective satisfăcătoare pe termen mediu ale infrastructurii aeroportuare.

(71) Având în vedere cele menționate mai sus, opinia preliminară a Comisiei este că nu se poate afirma că infrastructurile modernizate oferă perspective bune de utilizare pe termen mediu în cazul tuturor aeroporturilor eligibile. Prin urmare, Comisia are îndoieli cu privire la respectarea acestui criteriu din Orientările din 2005 privind sectorul aviației.

**(iv) Toți utilizatorii potențiali au acces la infrastructură în mod egal și nediscriminatoriu**

(72) Conform autorităților române, toți utilizatorii potențiali ai infrastructurii îmbunătățite vor avea acces la aceasta în mod egal și nediscriminatoriu. Toți solicitanții trebuie să aplice taxe de aeroport nediscriminatorii pe aeroporturile respective. Prin urmare, Comisia consideră, în acest stadiu, că acest criteriu pare a fi respectat. Cu toate acestea, Comisia invită autoritățile române să transmită reglementările corespunzătoare ale taxelor de aeroport.

**(v) Dezvoltarea comerțului nu este afectată într-o măsură care contravine interesului comun**

(73) Comisia constată că majoritatea acestor aeroporturi au un trafic anual de sub 50 000 de pasageri. Cu excepția unui singur aeroport (aeroportul din Bacău), toate celelalte aeroporturi deservește mai puțin de 200 000 de pasageri pe an. În conformitate cu previziunile, în niciunul dintre aceste aeroporturi numărul pasagerilor nu va depăși 300 000 pe an până în 2015.

(74) Prin urmare, Comisia consideră, în acest stadiu, că finanțarea acordată pentru îmbunătățirea infrastructurii în aceste aeroporturi, în absența duplicării aeroporturilor nerentabile, nu ar trebui să afecteze concurența și schimburile comerciale într-o măsură care contravine interesului comun.

(75) Cu toate acestea, Comisia precizează că, din motivele prevăzute anterior la punctele (59) - (64), nu poate exclude, în prezent, faptul că finanțarea oferită ar fi direcționată către aeroporturile care sunt în concurență directă cu alte aeroporturi care deservește aceeași zonă. Într-o astfel de situație, dezvoltarea comerțului pare să fie afectată într-o măsură care contravine interesului comun.

(76) Prin urmare, Comisia are îndoieli, în acest stadiu, cu privire la respectarea acestui criteriu.

Necesitatea și proporționalitatea ajutorului

(77) De asemenea, Comisia trebuie să evalueze dacă ajutorul este necesar și proporțional. După cum s-a arătat mai sus, necesitatea ajutorului este un criteriu de eligibilitate în procesul de selecție. Toți solicitanții trebuie să demonstreze că, în absența ajutorului, investițiile în cauză nu ar fi fost efectuate. În acest scop, autoritățile române au impus condiția ca valoarea financiară actualizată netă a proiectului să fie negativă.

(78) Cu toate acestea, Comisia nu dispune, în acest stadiu, de informații detaliate privind modul în care se calculează valoarea financiară actualizată netă a proiectelor. În special, Comisia nu deține nicio informație privind rata de actualizare, posibilitatea majorării, de exemplu, a taxelor de aeroport pentru finanțarea parțială a costurilor de investiții și privind dezvoltarea preconizată a

altor surse de venit, precum parcare, publicitatea și închirierea suprafețelor comerciale.

- (79) În plus, Comisia constată că, în prezent, schema de ajutor nu prevede nicio condiție ca ajutorul să fie limitat la valoarea negativă a valorii financiare actualizate nete sau la o anumită intensitate a ajutorului. În cadrul studiului Jaspers, au fost formulate recomandări privind intensitatea ajutorului în diferite aeroporturi. Prin urmare, Comisia consideră că, pentru a demonstra necesitatea și proporționalitatea ajutorului, autoritățile române trebuie să includă în schemă un mecanism care să garanteze că ajutorul nu depășește minimul necesar. Acest lucru ar putea fi realizat, de exemplu, prin introducerea unei limitări a intensității ajutorului. Comisia are îndoieli, în acest stadiu, cu privire la faptul că ajutorul este necesar și proporțional.
- (80) Prin urmare, Comisia are îndoieli, în acest stadiu, cu privire la necesitatea și proporționalitatea ajutorului.

### Concluzie

- (81) Pe baza argumentelor de mai sus, Comisia are îndoieli cu privire la respectarea, în cazul de față, a celor cinci criterii prevăzute în Orientările din 2005 și a principiilor generale privind necesitatea și proporționalitatea și cu privire la posibilitatea ca măsura notificată, care acordă sprijin public aeroporturilor regionale mici, în conformitate cu condițiile descrise anterior, să fie declarată compatibilă cu piața internă.

## **3.2. Subvenții de exploatare anuale**

### *3.2.1. Existența ajutorului*

- (82) Astfel cum s-a menționat anterior, autoritățile române au precizat că eventualele pierderi operaționale ale aeroporturilor regionale din România, inclusiv ale aeroporturilor din Timișoara<sup>13</sup> și din Cluj Napoca, neeligibile în cadrul schemei de investiții, sunt acoperite de stat pe o bază anuală. Aceste sume sunt plătite aeroporturilor la începutul an, în baza unor previziuni ale costurilor, orice excedent fiind restituit statului la sfârșitul exercițiului financiar.
- (83) Astfel cum se menționează la punctul (42), trebuie să fie îndeplinite patru condiții cumulative pentru ca o măsură să constituie ajutor de stat. Subvențiile de exploatare anuale implică resurse de stat sub formă de granturi directe de la bugetul statului și au un caracter selectiv, deoarece vizează anumite întreprinderi care își desfășoară activitatea într-un anumit sector. Mai mult, subvențiile sunt de natură să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale pe piața internă, din motivele prezentate la punctul (46) de mai sus.
- (84) În ceea ce privește existența unui avantaj, Comisia constată că finanțarea reduce costurile pe care operatorii aeroportuari ar trebui să le suporte în mod obișnuit și, prin urmare, le oferă un avantaj financiar de care nu beneficiază concurenții care își finanțează activitatea exclusiv din venituri comerciale.

---

<sup>13</sup> Finanțarea publică a aeroportului din Timișoara face obiectul unei evaluări separate, înregistrate cu numărul SA 31662.



- (85) Cu toate acestea, autoritățile române afirmă că subvențiile în cauză ar trebui să fie considerate drept compensații pentru executarea obligațiilor de serviciu public. Pentru a concluziona că aceste compensații pentru servicii publice reprezintă sau nu un avantaj în sensul articolului 107 din TFUE, Curtea a stabilit următoarele criterii în hotărârea pronunțată în cauza Altmark<sup>14</sup>:
1. întreprinderea beneficiară trebuie să aibă de îndeplinit în mod efectiv obligații de serviciu public, iar aceste obligații trebuie să fie în mod clar definite (denumit în continuare „*Altmark 1*”);
  2. parametri în baza cărora se calculează compensația trebuie stabiliți în prealabil în mod obiectiv și transparent (denumit în continuare „*Altmark 2*”);
  3. compensația nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor generate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, luându-se în considerare veniturile aferente, precum și un profit rezonabil pentru îndeplinirea acestor obligații (denumit în continuare „*Altmark 3*”);
  4. în cazul în care întreprinderea care trebuie să îndeplinească obligații de serviciu public, într-un anumit caz, nu este aleasă în conformitate cu procedura de achiziții publice care ar permite alegerea ofertantului capabil să furnizeze aceste servicii la cel mai mic cost pentru comunitate, nivelul compensației necesare trebuie să fie stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere reprezentativă, bine gestionată și care dispune de mijloace de transport corespunzătoare astfel încât să își poată îndeplini obligațiile de serviciu public necesare, le-ar suporta pentru îndeplinirea acelor obligații, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil pentru îndeplinirea obligațiilor (denumit în continuare „*Altmark 4*”).
- (86) Conform Altmark 4, pentru a nu fi considerată ajutor de stat, compensarea trebuie să fie la nivelul minim necesar pentru o întreprindere eficientă. Acest criteriu se consideră a fi respectat în cazul în care beneficiarii compensației au fost selectați în urma unei proceduri de licitație sau, în lipsa acesteia, compensația a fost calculată prin raportare la costurile unei întreprinderi eficiente.
- (87) În acest caz, beneficiarii nu au fost selectați în urma unei proceduri de licitație publică. Decretele guvernamentale instituie doar un sistem prin care costurile de exploatare ale aeroporturilor regionale sunt acoperite parțial prin finanțare publică, în cazul în care veniturile proprii sunt insuficiente.
- (88) În plus, autoritățile române nu au informat Comisia că nivelul compensațiilor a fost stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere reprezentativă, bine gestionată și care dispune de mijloacele corespunzătoare pentru a putea îndeplini obligațiile de serviciu public necesare le-ar suporta în îndeplinirea acestor obligații, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil pentru îndeplinirea obligațiilor respective.

---

<sup>14</sup> Cauza C 280/00, Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg, Rec., 2003, p. I-7747.

- (89) În consecință, Comisia nu dispune, în acest stadiu, de nicio dovadă care să susțină afirmația că beneficiarii oferă, de fapt, servicii aeroportuare la costurile cele mai reduse pentru comunitate.
- (90) Deoarece criteriile Altmark sunt cumulative, e suficient în acest stadiu pentru Comisie să constate că cel de al patrulea criteriu nu este îndeplinit în cazul de față. Prin urmare, Comisia concluzionează că măsura conferă beneficiarilor un avantaj economic.
- (91) Având în vedere cele de mai sus, Comisia a ajuns la concluzia preliminară că subvențiile anuale de exploatare reprezintă ajutor de stat în sensul articolului 107 din TFUE.
- (92) Ar trebui subliniat, de asemenea, faptul că autoritățile române nu contestă încadrarea subvențiilor anuale acordate aeroporturilor în categoria ajutoarelor de stat.

### 3.2.2. Tipul ajutorului: ajutor existent sau nou?

- (93) Comisia constată că, în conformitate cu dispozițiile din anexa V la actul privind condițiile de aderare a Republicii Bulgaria și a României, „schemele de ajutor și ajutorul individual acordate în sectorul transporturilor, implementate într-un nou stat membru înainte de data aderării și aplicabile și după această dată, sunt considerate ca ajutor existent în înțelesul articolului 88 alineatul (1) din Tratatul CE fiind supuse următoarei condiții: măsurile de ajutor sunt comunicate Comisiei în termen de patru luni de la data aderării. [...] Aceste măsuri de ajutor sunt considerate drept ajutor «existent» în sensul articolului 108 alineatul (1) din TFUE până la sfârșitul celui de al treilea an de la data aderării.”
- (94) Din cele menționate mai sus reiese că, în cazul României, regimul prevăzut în anexa V se aplică numai schemelor de ajutor care au fost puse în aplicare înainte de 1 ianuarie 2007 și care au continuat ulterior, în cazul în care aceste ajutoare au fost comunicate Comisiei în termen de patru luni de la data aderării.
- (95) Având în vedere că subvențiile anuale de exploatare nu au fost enumerate printre măsurile comunicate Comisiei în conformitate cu procedura detaliată anterior, acestea nu pot constitui un ajutor existent. Oricum, Comisia constată că măsura ar fi fost considerată, în orice caz, ajutor nou începând cu ianuarie 2010, dat fiind că măsurile de ajutor notificate în cadrul acestei proceduri nu puteau fi considerate ajutor existent decât până la sfârșitul celui de al treilea an de la data aderării. Prezenta decizie se referă la subvențiile anuale de exploatare acordate aeroporturilor în cauză începând cu data de 1 ianuarie 2007.

### 3.2.3. Evaluarea compatibilității

- (96) Autoritățile române susțin că subvențiile anuale de exploatare ar trebui să fie considerate ajutor de stat scutit de obligația de notificare în baza Deciziei privind SIEG.
- (97) În Orientările din 2005 se precizează că anumite activități desfășurate de aeroporturi pot reprezenta servicii de interes economic general. În acest caz, autoritatea publică impune operatorului aeroportuar anumite obligații de serviciu public și acesta poate beneficia de compensații pentru costurile suplimentare care

decurg din îndeplinirea acestor obligații. Cu toate acestea, Orientările din 2005 prevăd că gestionarea generală a unui aeroport poate fi considerată un serviciu de interes economic general numai în cazuri excepționale. Astfel de circumstanțe excepționale ar putea fi legate, în special, de caracterul izolat al regiunii în cauză.<sup>15</sup> De asemenea, se precizează că anumite activități care nu sunt legate în mod clar de activitățile de bază ale aeroporturilor nu pot fi considerate servicii publice și, în consecință, nu pot fi subvenționate.

- (98) În Decizia privind SIEG, sunt declarate compatibile ajutoarele de stat sub forma unei compensații pentru obligația de serviciu public acordate aeroporturilor al căror trafic anual nu depășește 1 000 000 de pasageri. În plus, ajutorul sub forma unei compensații pentru obligația de serviciu public poate fi declarat compatibil în temeiul Deciziei privind SIEG în cazul în care este acordat operatorilor aeroportuari cu o cifră de afaceri anuală înainte de impozitare inferioară sumei de 100 de milioane EUR pe parcursul a două exerciții financiare anterioare celui în care a fost încredințat serviciul de interes economic general, care primesc o compensație anuală de sub 30 de milioane EUR.<sup>16</sup> Pentru a beneficia de această scutire, compensația pentru obligația de serviciu public acordată pentru prestarea unui SIEG trebuie să respecte, de asemenea, condițiile detaliate prevăzute la articolele 4, 5 și 6 din decizia menționată.
- (99) Articolul 4 din Decizia privind SIEG prevede că SIEG trebuie încredințat întreprinderii care face obiectul unuia sau mai multor acte oficiale care prevăd, printre altele, natura și durata obligațiilor de serviciu public, parametrii de calcul, control și revizuire a compensației, precum și măsurile necesare pentru evitarea și rambursarea unei supracompensații.
- (100) Articolul 5 din Decizia privind SIEG prevede că valoarea compensației trebuie să se limiteze la ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor survenite în timpul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil.
- (101) În fine, articolul 6 din Decizia privind SIEG prevede obligația statelor membre de a efectua controale regulate pentru a se asigura că întreprinderile nu primesc compensații care depășesc valoarea stabilită în conformitate cu articolul 5.
- (102) Cu toate acestea, pentru ca Decizia privind SIEG să fie aplicabilă în cazuri specifice, serviciile în cauză trebuie să poată fi considerate cu adevărat servicii de interes economic general și să fie definite în mod clar ca atare de către statul membru.
- (103) Comisia remarcă faptul că, în cazul de față, autoritățile române afirmă că exploatarea a treisprezece aeroporturi regionale din România ar trebui considerată un serviciu de interes economic general.<sup>17</sup> Cu toate acestea, nicio informație nu a fost trimisă Comisiei pentru a demonstra faptul că zonele deservite de aceste aeroporturi nu ar fi fost conectate într-o măsură suficientă cu restul țării dacă nu ar fi intervenit decât forțelor pieței. Cu alte cuvinte, autoritățile române ar trebui

---

<sup>15</sup> A se vedea punctul 34 din Orientările din 2005.

<sup>16</sup> Articolul 2 alineatul (1) litera (a).

<sup>17</sup> Constanța, Arad, Bacău, Baia Mare, Craiova, Iași, Oradea, Satu Mare, Sibiu, Suceava, Târgu Mureș, Tulcea, Cluj Napoca.

să demonstreze că, în absența ajutorului, zona deservită de fiecare aeroport ar fi izolată de restul țării într-o măsură care ar aduce prejudicii dezvoltării economice și sociale a acesteia.

- (104) În plus, Comisia observă că serviciile aeroportuare nu au fost clar definite ca servicii de interes economic general. Într-adevăr, pretinsele acte de încredințare precizează în mod clar că finanțarea publică ar fi pusă la dispoziția operatorilor aeroportuari doar în cazul în care veniturile generate nu acoperă costurile. De fapt, în cazul aeroportului Constanța, Hotărârea de Guvern menționată anterior prevede că s-ar acorda finanțare publică suplimentară pentru a completa veniturile proprii ale aeroportului numai în conformitate cu normele UE în materie de concurență.
- (105) Comisia constată, de asemenea, că unul dintre motivele pentru care aceste aeroporturi nu sunt rentabile ar putea fi proliferarea aeroporturilor regionale din România în interiorul aceleași zone deservite. În acest sens, Comisia subliniază că 8 din aceste aeroporturi deservesc sub 50 000 de pasageri anual. Astfel cum s-a detaliat mai sus, unele dintre aceste aeroporturi sunt amplasate la o distanță mai mică de 100 km unul de altul.
- (106) Comisia consideră că numărul aparent excesiv al aeroporturilor în anumite regiuni ar putea împiedica dezvoltarea aeroporturilor în cauză. De fapt, studiul Jaspers confirmă că proximitatea anumitor aeroporturi regionale le împiedică să funcționeze în condiții de rentabilitate. Sunt menționate următoarele aeroporturi:
- (a) aeroporturile din Cluj-Napoca și Târgu Mureș;
  - (b) aeroporturile din Bacău, Iași și Suceava;
  - (c) aeroporturile din Baia Mare și Satu Mare;
  - (d) aeroporturile din Arad și Timișoara.
- (107) În acest stadiu, opinia preliminară a Comisiei este că definiția serviciului public nu este suficient de clară și ar putea conține erori evidente, în măsura în care gestionarea aeroportului a fost definită drept SIEG fără a exista o nevoie efectivă de asigurare a unei conexiuni corespunzătoare a zonei deservite de fiecare aeroport cu restul țării.
- (108) În ceea ce privește mecanismul de compensare menționat de autoritățile române, actul legislativ stabilește doar că eventuala diferență între costurile și veniturile aeroporturilor în cauză ar fi acoperită prin finanțare publică. Autoritățile române susțin că acest mecanism previne supracompensarea, având în vedere că aeroporturile pot primi ca finanțare din partea statului doar suma necesară pentru a acoperi costurile, ceea ce asigură evitarea supracompensării. Astfel cum s-a precizat anterior, aceste sume sunt plătite aeroporturilor la începutul anului, în baza unei previziuni a costurilor, orice excedent fiind restituit statului la sfârșitul exercițiului financiar.
- (109) Astfel cum s-a menționat anterior, Orientările din 2005 specifică în mod clar că anumite activități<sup>18</sup> nu pot fi considerate serviciu public și, prin urmare, nu pot fi

---

<sup>18</sup>

Punctul 53 (iv).

subvenționate. Deși autoritățile române au confirmat faptul că această condiție este îndeplinită în cazul analizat, nu este încă suficient de clar dacă au fost subvenționate, de fapt, numai costurile aferente activităților eligibile. În actele de încredințare nu sunt incluse dispoziții specifice care să limiteze costurile eligibile la activitățile principale ale aeroporturilor. Mai mult decât atât, Comisia are îndoieli, în acest stadiu, cu privire la respectarea cerințelor prevăzute la articolul 4 din Decizia privind SIEG, legate de conținutul actului de încredințare.

- (110) În lumina celor de mai sus, în acest stadiu, Comisia are îndoieli cu privire la respectarea, în cazul de față, a criteriilor prevăzute în Decizia privind SIEG. Prin urmare, Comisia are îndoieli cu privire la faptul că subvențiile de exploatare plătite anual aeroporturilor au fost scutite de obligația de notificare.

#### 4. DECIZIE

- (111) Având în vedere considerațiile anterioare, Comisia, acționând conform procedurii prevăzute la articolul 108 alineatul (2) din TFUE, solicită României să își prezinte observațiile și să furnizeze toate informațiile necesare pentru evaluarea măsurii care face obiectul acestei decizii, în termen de o lună de la data primirii prezentei scrisori.
- (112) Comisia solicită autorităților dumneavoastră să transmită, fără întârziere, o copie a prezentei scrisori beneficiarului potențial al ajutorului.
- (113) Comisia dorește să reamintească României că articolul 108 alineatul (3) din TFUE are efect de suspendare și atrage atenția asupra articolului 14 din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului, care prevede că orice ajutor ilegal poate fi recuperat de la beneficiar.
- (114) Comisia avertizează România că va informa părțile interesate prin publicarea prezentei scrisori, precum și a unui rezumat pertinent al acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. De asemenea, Comisia va informa părțile interesate din țările AELS, semnatare ale Acordului privind SEE, prin publicarea unei comunicări în Suplimentul SEE al Jurnalului Oficial al Uniunii Europene și va informa Autoritatea AELS de Supraveghere, prin trimiterea unei copii a prezentei scrisori. Toate aceste părți interesate vor fi invitate să își prezinte observațiile în termen de o lună de la data publicării prezentei.
- (115) În cazul în care prezenta scrisoare conține informații confidențiale care nu trebuie publicate, vă rugăm să informați Comisia în termen de cincisprezece zile lucrătoare de la data primirii prezentei. În cazul în care Comisia nu primește o cerere motivată în termenul stabilit, se va considera că sunteți de acord cu publicarea textului integral al scrisorii. Cererea dumneavoastră, care va preciza informațiile relevante, trebuie să fie trimisă prin scrisoare recomandată sau prin fax la adresa:

European Commission,  
Directorate-General Competition  
State Aid Greffe  
B-1049 Bruxelles  
Fax: +32 2 296 12 42  
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Cu deosebită considerație,  
Pentru Comisie

*Joaquín ALMUNIA*  
Vicepreședinte

ANEXA

