



Bruxelles, 8.11.2017
C(2017) 7511 final

VERSIUNE PUBLICĂ

Acest document este pus la dispoziție
numai în scop informativ.

Obiect: SA. 48345 (2017/N) – România
Schemă de ajutoare la înființare pentru rute de pe
Aeroportul Tulcea

Stimate Domn,

1. PROCEDURA

- (1) La 1 iunie 2017, în conformitate cu articolul 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE”)¹, autoritățile române au notificat Comisiei intenția lor de a introduce o schemă de ajutoare prin care să acorde sprijin pentru deschiderea unor noi servicii de transport aerian de pasageri de pe Aeroportul „Delta Dunării” din Tulcea („Aeroportul Tulcea”).
- (2) Prin scrisoarea din 26 iulie 2017, Comisia a solicitat informații suplimentare, pe care autoritățile române le-au transmis prin scrisoarea din 24 august 2017. Autoritățile române au transmis elemente suplimentare la 29 septembrie și la 9 octombrie 2017.

2. DESCRIEREA AEROPORTULUI ȘI A MĂSURII

2.1. Aeroportul Tulcea

- (3) Aeroportul Tulcea este singurul aeroport din județul Tulcea, un județ cu mai puțin de 300 000 de locuitori situat în partea de sud-est a României.

¹ JO C 326, 26.10.2012, p. 47.

Teodor-Viorel MELEȘCANU
Ministru al Afacerilor Externe
Aleea Alexandru nr. 31
Sector 1
RO - 011822 BUCUREȘTI

- (4) Nu există niciun tren de mare viteză care să deservească județul Tulcea. În prezent, se fac aproximativ 6 ore cu trenul de la Tulcea la București. Nu sunt prevăzute servicii feroviare de mare viteză. În plus, din 2014 până în prezent, nu au existat zboruri regulate având ca destinație sau punct de plecare Aeroportul Tulcea. Cele câteva zboruri ocazionale având ca destinație sau punct de plecare acest aeroport în perioada respectivă au răspuns în principal unor nevoi de afaceri și turistice.
- (5) Traficul anual de pasageri înregistrat la Aeroportul Tulcea în perioada 2011 - 2016:

Tabelul 1: Numărul de pasageri pe Aeroportul Tulcea

AN	2011	2012	2013	2014	2015	2016
PASAGERI	241	782	1 887	1 221	394	528

- (6) Aeroportul Tulcea este exploatat de „Dunărea Tulcea”, o entitate aflată sub controlul Consiliului Județean Tulcea.
- (7) Aeroporturile cele mai apropiate de Aeroportul Tulcea sunt: Aeroportul Constanța (situat la 116 km sau aproximativ 1 oră și 30 de minute cu mașina), Aeroportul Varna (277 km sau aproximativ 3 ore și 45 de minute cu mașina) și Aeroportul București (293 km sau aproximativ 4 ore și 45 de minute cu mașina)². În afară de Aeroportul Varna, din Bulgaria, toate celelalte aeroporturi se află în România.

2.2. Prezentarea generală a măsurii

2.2.1. Obiectivul ajutorului

- (8) În prezent nu se operează zboruri regulate având ca destinație sau punct de plecare Aeroportul Tulcea. Traficul anual de pasageri înregistrat corespunde unor zboruri charter ocazionale efectuate pentru a răspunde unor nevoi de afaceri și turistice. Autoritățile române consideră că transportatorii aerieni nu sunt dispuși să înființeze noi rute de pe acest aeroport dacă există riscul ca acestea să nu fie profitabile în primii ani de operare.
- (9) Măsura propusă este menită să îmbunătățească conectivitatea dintre județul Tulcea și alte regiuni din Europa.

2.2.2. Forma ajutorului

- (10) Conform schemei de ajutoare propuse, companiile aeriene de transport de pasageri vor fi selectate prin intermediul unor cereri de oferte pentru deschiderea de noi rute care să lege Aeroportul Tulcea de alte aeroporturi situate în Uniunea Europeană. În cererile de oferte nu se vor preciza aeroporturile de destinație. Companiile aeriene vor putea participa la licitație în vederea obținerii unui ajutor pentru furnizarea de servicii noi către orice aeroport din Uniune.

² A se vedea: <https://www.travelmath.com> și <https://www.viamichelin.com>

- (11) Ajutorul la înființare va lua forma unui grant acordat companiilor aeriene de transport de pasageri ale căror propuneri au fost acceptate.
- (12) Ajutorul acordat în temeiul schemei propuse va fi plătit din bugetul general al județului Tulcea, care va gestiona procedura de ofertare și va selecta companiile aeriene ce vor beneficia de schemă.

2.2.3. *Temeiul juridic național*

- (13) Plățile efectuate în temeiul schemei propuse se vor baza pe o decizie a Consiliului Județean *de aprobare a unui ajutor financiar pentru deschiderea de noi rute și/sau pentru operarea de rute aeriene regulate de către Regia Autonomă Aeroportul Tulcea*, al cărei proiect este atașat notificării.

2.2.4. *Durata schemei și a ajutorului*

- (14) Punerea în aplicare a schemei propuse va începe odată ce Comisia o va aproba și va dura până la 31 decembrie 2019. Având în vedere că ajutoarele se pot acorda în orice moment în perioada de valabilitate a schemei, iar perioada maximă în care se plătesc ajutoare pentru o anumită rută este de trei ani, există posibilitatea să se efectueze plăți până la sfârșitul anului 2022.

2.2.5. *Bugetul*

- (15) Pe întreaga sa durată, schema propusă va avea un buget total maxim de 4 928 189 RON (aproximativ 1 072 520 EUR)³.

2.2.6. *Beneficiari*

- (16) Beneficiarii ajutoarelor vor fi companiile aeriene selectate în urma procedurii de atribuire a contractelor menționate în considerentul (12). Companiile aeriene, indiferent de dimensiune, sunt eligibile pentru a solicita finanțare.

2.2.7. *Procedura de atribuire a contractelor și procedura de selecție*

- (17) Județul Tulcea va organiza procedura de ofertare în urma căreia vor fi selectate companiile aeriene care ar putea fi interesate să deschidă noi rute având ca destinație sau punct de plecare Aeroportul Tulcea.
- (18) Județul Tulcea își va publica planurile în prealabil și va face publicitate, astfel încât toate companiile aeriene interesate să își poată oferi serviciile.
- (19) Autoritățile române au transmis caietul de sarcini pe care intenționează să îl publice. Caietul de sarcini stabilește cadrul general și descrie scopul procedurii de ofertare, condițiile de eligibilitate și criteriile de selecție.

2.2.8. *Rutele eligibile*

- (20) În conformitate cu schema propusă, se pot acorda ajutoare la înființare companiilor aeriene care îndeplinesc anumite criterii cumulative, și anume:

³ Cursul de schimb valutar utilizat: 1 EUR = 4,59 RON.

- a) serviciile aeriene propuse să nu fie deja operate între cele două aeroporturi situate la capetele rutei propuse;
 - b) să nu existe servicii feroviare de mare viteză între perechile de orașe care urmează să fie deservite și
 - c) serviciul aerian propus să nu vizeze un aeroport aflat într-o zonă deservită de un alt aeroport, care beneficiază deja de zboruri directe de pe aeroportul Tulcea.
- (21) Autoritățile române s-au angajat să garanteze că nu vor exista suprapuneri între rutele lansate în cadrul schemei și rutele existente.
- (22) Autoritățile române s-au angajat să asigure faptul că zborurile indirecte, cum ar fi zborurile cu escală, nu vor fi eligibile pentru ajutorul propus.
- (23) Nu se acordă ajutoare pentru intensificarea frecvențelor pe o rută deja deservită.
- (24) Pentru a putea beneficia de schemă, va trebui ca noile servicii să fie oferite numai după depunerea cererii de ajutor la autoritatea care acordă ajutorul.

2.2.9. Planul de afaceri

- (25) Companiile aeriene vor trebui să prezinte un plan de afaceri pentru fiecare rută pentru care solicită finanțare. Planul de afaceri va trebui să conțină cel puțin următoarele informații:
- a) perioada pentru care compania aeriană solicită ajutorul la înființare;
 - b) detalii cu privire la frecvența, tarifarea și promovarea conexiunii propuse;
 - c) numărul de pasageri estimat și profilul acestora pe durata sprijinului;
 - d) un studiu privind viabilitatea noii rute propuse, inclusiv viabilitatea viitoare a rutei fără finanțare publică, după expirarea celor trei ani de sprijin.
- (26) În cazul în care, înainte de expirarea schemei de trei ani, oricare dintre rutele noi devine profitabilă în conformitate cu planul de afaceri depus de către compania aeriană, ajutorul nu se va mai plăti companiei aeriene.

2.2.10. Intensitatea ajutorului și cumulul

- (27) Ajutoarele propuse vor acoperi până la 50 % din costul taxelor de aeroport suportate de compania aeriană pentru operarea noii rute.
- (28) Autoritățile române intenționează să prevadă, atât în cererile de propuneri, cât și în eventualele contracte semnate cu companiile aeriene, faptul că ajutoarele propuse nu pot fi cumulate cu alte tipuri de ajutoare pentru aceleași rute și nici cu ajutoare plătite într-un alt stat. Înainte de a acorda vreun ajutor, autoritățile române vor solicita declarații în acest sens din partea companiilor aeriene.
- (29) Conform mecanismului de sancționare, acordul care urmează să fie încheiat între Consiliul Județean Tulcea, Aeroportul Tulcea și compania aeriană trebuie să stipuleze faptul că, în cazul în care Aeroportul Tulcea nu își îndeplinește

obligățiile contractuale prevăzute în cadrul schemei de ajutoare, plata ajutorului trebuie întreruptă, iar compania aeriană trebuie să restituie ajutoarele primite deja. La acestea se adaugă eventualele sancțiuni care ar putea fi prevăzute de legislația națională sau de legislația Uniunii în vigoare în materie de ajutoare de stat.

- (30) În plus, în cazul în care compania aeriană decide să înceteze operarea rutei pentru care primește sprijin financiar înainte de finalizarea perioadei convenite pentru plată fără să fi obținut rentabilitatea rutei, atunci cuantumul total al ajutorului primit până la încetarea activității de operare va fi rambursat Consiliului Județean Tulcea, indexat cu rata de referință stabilită de Comisie pentru România. Indexarea se va calcula din momentul acordării sprijinului financiar până la recuperarea completă, în conformitate cu normele naționale și cu normele Uniunii în materie de recuperare a ajutoarelor de stat.
- (31) Caietul de sarcini va stipula în mod explicit faptul că respectivul ajutor la înființare nu poate fi combinat cu niciun alt tip de ajutor de stat acordat pentru operarea rutei respective.

2.2.11. Analiza rezultatelor și raportarea

- (32) Toate companiile aeriene vor trebui să analizeze funcționarea rutelor subvenționate și să îi prezinte anual operatorului aeroportuar informații cu privire la numărul de zboruri, numărul de pasageri și rezultatele financiare ale noilor conexiuni. Informațiile vor fi transmise Consiliului Județean Tulcea.

2.2.12. Transparența

- (33) Autoritățile române s-au angajat să respecte normele în materie de transparență prevăzute la punctele 162 și 163 din Orientările UE privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene⁴ (denumite în continuare: „Orientările privind sectorul aviației”), astfel cum au fost modificate prin Comunicarea privind transparența⁵. Informațiile privind acordarea ajutoarelor individuale se vor publica pe următoarele site-uri: www.aeroportul-tulcea.ro; www.cjtulcea.ro și www.ajutordestat.ro.

3. EVALUAREA MĂSURII

3.1. Existența ajutorului

- (34) În temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, „sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin

⁴ Comunicarea Comisiei – Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (JO C 99, 4.4.2014, p. 3).

⁵ Comunicarea Comisiei de modificare a Comunicărilor Comisiei referitoare la Orientări ale UE pentru aplicarea normelor privind ajutoarele de stat în cazul dezvoltării rapide a rețelelor de comunicații în bandă largă, Orientări privind ajutoarele de stat regionale pentru perioada 2015-2020, Ajutoarele de stat pentru filme și alte opere audiovizuale, Orientări privind ajutoarele de stat pentru promovarea investițiilor de finanțare de risc și Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (JO C 198, 27.6.2014, p. 30).

favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.

- (35) Criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE sunt cumulative. Prin urmare, pentru ca o măsură să constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, trebuie să fie îndeplinită fiecare dintre următoarele condiții. Sprijinul financiar trebuie:
- a) să fie imputabil statului și să fie finanțat din resurse de stat;
 - b) să le ofere întreprinderilor un avantaj economic selectiv;
 - c) să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența și
 - d) să afecteze comerțul între statele membre.
- (36) În secțiunile următoare, Comisia va evalua dacă măsura îndeplinește aceste criterii cumulative și, astfel, dacă măsura constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

3.1.1. Utilizarea resurselor de stat și faptul că măsura este imputabilă statului

- (37) Astfel cum se menționează în considerentul (12), măsura este finanțată din bugetul autorității publice locale, Consiliul Județean Tulcea, care va organiza procedura de ofertare și va selecta companiile aeriene beneficiare. Măsura notificată este, așadar, imputabilă statului și este finanțată din resurse de stat.

3.1.2. Avantaj economic selectiv

- (38) Schema propusă va consta în granturi din resurse de stat alocate companiilor selectate de către Consiliul Județean Tulcea. Finanțarea acordată va reduce costurile suportate în mod normal de către compania aeriană beneficiară care va asigura servicii de transport aerian pe noile rute. Mai mult, granturile vor avea ca rezultat oferirea de servicii de transport aerian de pe Aeroportul Tulcea, dar Consiliul Județean Tulcea nu va obține profit, spre deosebire de un operator în economia de piață, care ar urmări acest lucru. Prin urmare, aceste granturi nu respectă principiul operatorului în economia de piață. În plus, autoritățile române nu au precizat dacă aceste granturi ar putea fi considerate drept compensație pentru furnizarea unui veritabil serviciu de interes economic general care ar putea respecta cele patru criterii prevăzute în hotărârea Altmark⁶. Prin urmare, aceste granturi vor conferi un avantaj economic companiilor aeriene în cauză. Întrucât finanțarea publică este direcționată către un anumit sector, iar beneficiarii vor fi societăți selectate de către Consiliul Județean Tulcea, cu excluderea concurenților, acest avantaj este selectiv.

3.1.3. Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale

- (39) Atunci când un avantaj economic acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente în cadrul schimburilor

⁶ Hotărârea din 24 iulie 2003, *Altmark Trans și Regierungspräsidium Magdeburg*, (cauza C-280/00), ECLI:EU:C:2003:415.

comerciale în interiorul Uniunii, acestea din urmă trebuie considerate ca fiind afectate de avantajul respectiv. Este suficient ca beneficiarul să concureze cu alte întreprinderi pe piețe deschise concurenței. Sprijinul acordat de autoritățile române noilor servicii aeriene denaturează sau amenință să denatureze concurența între companiile aeriene și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre, întrucât furnizarea serviciilor de transport aerian pe rute din cadrul Uniunii este pe deplin liberalizată și multe societăți din state membre diferite concurează unele cu altele pe piața respectivă.

- (40) Pe baza celor de mai sus, Comisia concluzionează că schema notificată va denatura sau va amenința să denatureze concurența și va afecta schimburile comerciale dintre statele membre.

3.1.4. Concluzie cu privire la existența ajutorului de stat și la legalitatea ajutorului

- (41) Pentru motivele expuse mai sus, măsura notificată constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.
- (42) Comisia constată că România a respectat clauza de standstill prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE, întrucât nu se vor acorda ajutoare înainte ca acestea să fie aprobate de către Comisie.

3.2. Compatibilitatea ajutorului

- (43) Orientările privind sectorul aviației furnizează criterii pentru evaluarea compatibilității ajutorului la înființare acordat companiilor aeriene cu piața internă pe baza articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.
- (44) Punctele 139-153 din Orientările privind sectorul aviației prevăd criteriile pe care o măsură de ajutor la înființare trebuie să le respecte pentru a fi compatibilă cu piața internă pe baza articolului 107 alineatul (3) litera (c), în funcție de următoarele principii:
- (a) contribuția la un obiectiv de interes comun bine definit;
 - (b) necesitatea intervenției statului;
 - (c) caracterul adecvat al măsurii de ajutor;
 - (d) efectul stimulat;
 - (e) proporționalitatea ajutorului (ajutor limitat la minimumul necesar);
 - (f) evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre.

a) Contribuția la un obiectiv de interes comun bine definit

- (45) Conform punctului 139 din Orientările privind sectorul aviației, se va considera că ajutoarele la înființare acordate companiilor aeriene contribuie la îndeplinirea unui obiectiv de interes comun, în cazul în care: a) sporesc mobilitatea cetățenilor Uniunii și conectivitatea regiunilor prin deschiderea de noi rute sau b) facilitează dezvoltarea regională a regiunilor îndepărtate.

- (46) Conform punctului 140 din Orientările privind sectorul aviației, atunci când o legătură asigurată de noua rută aeriană este deja deservită, în condiții comparabile, în special în ceea ce privește durata călătoriei, de un serviciu feroviar de mare viteză sau de pe un alt aeroport din aceeași zonă, nu se poate considera că aceasta ar contribui la un obiectiv de interes comun bine definit.
- (47) Conform autorităților române, ajutorul se acordă pentru a se îmbunătăți conectivitatea dintre județul Tulcea și alte regiuni din Europa și, prin urmare, pentru a facilita mobilitatea cetățenilor din regiune în ansamblu.
- (48) Astfel cum se menționează în considerentul (20), autoritățile române s-au angajat să asigure că, în cadrul schemei notificate, vor fi eligibile numai rute noi.
- (49) În plus, după cum s-a menționat în considerentul **Error! Reference source not found.**, nu există servicii feroviare de mare viteză în județul Tulcea.
- (50) În plus, din elementele expuse în considerentul (7) rezultă că distanța dintre Aeroportul Tulcea și fiecare dintre aeroporturile cele mai apropiate se situează cu mult peste 100 km și cu mult peste 60 de minute de mers cu mașina⁷. Prin urmare, Comisia consideră că nu există niciun alt aeroport situat în zona pe care o deservește Aeroportul Tulcea, în sensul punctului 25 alineatul (12) din Orientările privind sectorul aviației. În plus, criteriile de eligibilitate, prevăzute în considerentul (20), exclud rutele către aeroporturile situate în zonele de deservire ale aeroporturilor deja deservite de zboruri directe de pe Aeroportul Tulcea.
- (51) Având în vedere cele de mai sus, nu vor fi eligibile pentru ajutor, în temeiul schemei propuse, rutele care leagă Tulcea de o destinație deja deservită de un serviciu aerian sau de un serviciu feroviar de mare viteză în condiții comparabile. Prin urmare, măsura notificată va îmbunătăți conectivitatea județului Tulcea și mobilitatea locuitorilor săi, contribuind astfel la îndeplinirea unui obiectiv bine definit de interes comun pentru Uniune.

b) Necesitatea intervenției statului

- (52) Conform punctului 142 din Orientările privind sectorul aviației, se consideră că ajutoarele la înființare sunt compatibile numai pentru rutele care fac legătura între un aeroport cu mai puțin de 3 milioane de pasageri pe an și un alt aeroport din cadrul spațiului aerian comun european⁸.
- (53) Astfel cum s-a indicat în secțiunea 2.1, Aeroportul Tulcea este un aeroport cu mai puțin de 3 milioane de pasageri pe an, iar, pentru a fi eligibilă în cadrul schemei

⁷ Aeroporturile cele mai apropiate de Aeroportul Tulcea sunt: Aeroportul Constanța (situat la 116 km sau aproximativ 1 oră și 30 de minute cu mașina), Aeroportul Varna (277 km sau aproximativ 3 ore și 45 de minute cu mașina) și Aeroportul București (293 km sau aproximativ 4 ore și 45 de minute cu mașina). În afară de Aeroportul Varna, din Bulgaria, toate celelalte aeroporturi se află în România.

⁸ A se vedea: Decizia 2006/682/CE a Consiliului și a reprezentanților statelor membre ale Uniunii Europene reuniți în cadrul Consiliului din 9 iunie 2006 privind semnarea și aplicarea provizorie a Acordului multilateral dintre Comunitatea Europeană și statele sale membre, Republica Albania, Bosnia și Herțegovina, Republica Bulgaria, Republica Croația, Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, Republica Islanda, Republica Muntenegru, Regatul Norvegiei, România, Republica Serbia și Misiunea Administrativă Interimară a Organizației Națiunilor Unite în Kosovo cu privire la instituirea unei Zone comune europene de aviație (ECAA) (JO L 285, 16.10.2006, p. 1).

notificate, o rută trebuie să stabilească o legătură între aeroportul respectiv și un alt aeroport din Uniunea Europeană.

- (54) Prin urmare, măsura notificată îndeplinește cerințele din Orientările privind sectorul aviației în ceea ce privește necesitatea intervenției statului.

c) Caracterul adecvat al măsurii de ajutor

- (55) Conform punctului 146 din Orientările privind sectorul aviației, statele membre trebuie să demonstreze că ajutorul este adecvat pentru a se atinge obiectivul urmărit sau pentru a se soluționa problemele vizate de ajutor. O măsură de ajutor nu va fi considerată compatibilă cu piața internă dacă alte instrumente de politică sau de ajutor care produc efecte de denaturare mai reduse permit atingerea aceluiași obiectiv.

- (56) În plus, conform punctului 147 din Orientările privind sectorul aviației, un plan de afaceri *ex ante* elaborat de către compania aeriană ar trebui să stabilească faptul că, după trei ani, ruta care beneficiază de ajutor poate să devină rentabilă pentru compania aeriană fără finanțare publică. Dacă nu există un astfel de plan de afaceri, compania aeriană trebuie să se angajeze în mod irevocabil față de aeroport că va opera ruta respectivă pentru o perioadă cel puțin la fel de lungă ca perioada în care acea rută a beneficiat de ajutoare la înființare.

- (57) Autoritățile române urmăresc să atragă un trafic regulat având ca destinație sau punct de plecare Aeroportul Tulcea. În urma analizării diferitor modalități alternative de a atinge același obiectiv, autoritățile române consideră că este foarte puțin probabil să se realizeze conexiuni noi fără ajutoare, deoarece companiile aeriene nu sunt dispuse să înființeze noi rute dacă există riscul ca ele să fie neprofitabile în primii ani de operare.

- (58) În plus, conform procedurii de ofertare, candidații trebuie să furnizeze, pentru fiecare rută, un plan de afaceri care să demonstreze viabilitatea rutei respective după expirarea celor trei ani, în conformitate cu punctul 147 din Orientările privind sectorul aviației.

- (59) Prin urmare, Comisia concluzionează că măsura propusă îndeplinește cerințele din Orientările privind sectorul aviației în ceea ce privește caracterul adecvat al măsurii de ajutor.

d) Efectul stimulat

- (60) Conform punctelor 148 și 149 din Orientările privind sectorul aviației, ajutoarele la înființare acordate companiilor aeriene au un efect stimulat în cazul în care este probabil că, în absența acestora, nivelul activității economice a companiei aeriene pe aeroportul în cauză nu s-ar dezvolta. De exemplu, noua rută nu ar fi fost lansată. În plus, operarea noii rute trebuie să demareze numai după depunerea cererii de ajutor la autoritatea care acordă ajutorul. Dacă operarea noii rute demarează înainte ca respectiva cerere de ajutor să fi fost prezentată autorității care acordă ajutorul, orice ajutor acordat în favoarea rutei individuale va fi considerat incompatibil cu piața internă.

- (61) Astfel cum se arată în secțiunea **Error! Reference source not found.**8 de mai sus, se va lua în calcul acordarea de ajutoare doar pentru rute noi. Faptul că rutele în cauză nu sunt operate în prezent și nu au fost operate recent arată că este

probabil ca nivelul activității economice a companiei aeriene pe aeroportul în cauză să nu crească în aceeași măsură în lipsa ajutorului.

(62) În plus, autoritățile române trebuie să se asigure că operarea noilor rute va începe numai după ce autoritatea care acordă ajutorul primește o cerere de ajutor.

(63) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că măsura are un efect stimulat.

e) Proportionalitatea ajutorului (ajutor limitat la minimumul necesar)

(64) Conform punctului 150 din Orientările privind sectorul aviației, pentru a fi proporționale, ajutoarele la înființare acordate companiilor aeriene trebuie să fie limitate la 50 % din taxele de aeroport în ceea ce privește o rută pentru o perioadă de maximum trei ani. Costurile eligibile sunt taxele de aeroport care trebuie plătite pentru acea rută.

(65) Astfel cum se menționează în considerentul (27), intensitatea ajutorului pentru schema propusă va fi limitată la 50 % din taxele de aeroport suportate ca urmare a operării noii rute.

(66) În plus, ajutorul propus se va acorda, indiferent de beneficiar, pentru o perioadă de maximum trei ani.

(67) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că valoarea ajutorului la înființare pentru companiile aeriene este proporțională și limitată la minimumul necesar.

f) Evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre

(68) Conform punctelor 151-153 din Orientările privind sectorul aviației, pentru a se evita efectele negative nejustificate asupra concurenței și a schimburilor comerciale, atunci când o conexiune (de exemplu, între două orașe) care va fi asigurată de noua rută aeriană este deja deservită, în aceleași condiții, în special în ceea ce privește durata călătoriei, de un serviciu feroviar de mare viteză sau de un alt aeroport situat în aceeași zonă pe care o deservește aeroportul respectiv, această rută aeriană nu va putea beneficia de ajutoare la înființare. Orice organism public care urmează să acorde ajutor la înființare unei companii aeriene pentru o rută nouă, indiferent dacă aceasta se face sau nu printr-un aeroport, trebuie să-și facă planurile publice la timp folosind publicitate adecvată, astfel încât toate companiile aeriene interesate să își poată oferi serviciile. Ajutoarele la înființare nu pot fi combinate cu niciun alt tip de ajutoare de stat acordate pentru operarea unei rute.

(69) Nu există servicii feroviare de mare viteză în județul Tulcea, astfel cum se precizează în considerentul **Error! Reference source not found.** Mai mult, așa cum se arată în considerentele (7) și (50), nu există niciun alt aeroport situat în zona pe care o deservește Aeroportul Tulcea, în sensul punctului 25 alineatul (12) din Orientările privind sectorul aviației.

(70) De altfel, autoritățile române nu vor considera drept eligibile rutele care leagă aeroporturile aflate în zona pe care o deservește un aeroport deja deservit prin zboruri directe de pe Aeroportul Tulcea. Totodată, autoritățile române vor exclude

din procedura de selecție toate rutele deservite deja, asigurându-se, în același timp, că finanțarea în cadrul schemei nu va fi cumulată cu alte tipuri de ajutoare de stat.

- (71) Mai mult, astfel cum se menționează în considerentul (17), ajutoarele se vor acorda în urma unei cereri de oferte, în conformitate cu cerința stabilită la punctul 152 din Orientările privind sectorul aviației.
- (72) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că efectele negative ale măsurii notificate asupra concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre vor fi limitate și compensate de contribuția pozitivă a măsurii la mobilitatea cetățenilor și la conectivitatea regiunilor Uniunii.

g) Cumularea

- (73) Conform punctelor 158 și 159 din Orientările privind sectorul aviației, intensitățile maxime ale ajutoarelor aplicabile în temeiul Orientărilor privind sectorul aviației se aplică indiferent dacă ajutorul este finanțat în întregime din resurse de stat sau dacă este finanțat parțial de către Uniune, iar ajutorul autorizat în temeiul Orientărilor privind sectorul aviației nu poate fi combinat cu alte ajutoare de stat, cu ajutoare *de minimis* sau cu alte forme de finanțare acordate de Uniune, dacă o astfel de combinație generează o intensitate a ajutorului mai mare decât cea stabilită în Orientările privind aviația.
- (74) Astfel cum s-a menționat în considerentele (27) și (65), autoritățile române se vor asigura că ajutorul propus nu va putea fi combinat cu alte tipuri de ajutor de stat pentru operarea aceleiași rute, iar acest lucru ar trebui, prin urmare, să garanteze că nu se va depăși intensitatea maximă a ajutorului de 50 % aplicabilă schemelor de ajutor la înființare.

h) Transparența

- (75) Astfel cum s-a prevăzut în considerentul (33), autoritățile române s-au angajat să respecte obligațiile de transparență în ceea ce privește publicarea detaliilor privind ajutoarele individuale acordate în cadrul schemei notificate, astfel cum se prevede în secțiunea 8.2 din Orientările privind sectorul aviației.

Concluzie

- (76) Având în vedere evaluarea de mai sus, Comisia consideră că ajutorul la înființare notificat, destinat companiilor aeriene, respectă condițiile de compatibilitate prevăzute în Orientările privind sectorul aviației.
- (77) Prin urmare, ajutorul la înființare este compatibil cu piața internă pe baza articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.
- (78) Autorităților române li se amintesc obligațiile privind monitorizarea, astfel cum se evidențiază în secțiunea 8.3 din Orientările privind sectorul aviației.

4. CONCLUZIE

Prin urmare, Comisia a decis să nu ridice obiecții cu privire la ajutor, deoarece acesta este compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

În cazul în care prezenta scrisoare conține informații confidențiale care nu trebuie divulgate unor părți terțe, vă rugăm să informați Comisia în termen de cincisprezece zile lucrătoare de la data primirii acestei scrisori. În cazul în care Comisia nu primește o cerere motivată până la acest termen, se consideră că sunteți de acord ca textul integral al scrisorii să fie comunicat părților terțe și să fie publicat în versiunea lingvistică autentică pe site-ul internet: <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Cererea dumneavoastră trebuie trimisă pe cale electronică la următoarea adresă:

European Commission,
Directorate-General Competition
State Aid Greffe
B-1049 Brussels
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Cu stimă,
Pentru Comisie,

Margrethe VESTAGER
Membră a Comisiei

COPIE CONFORMĂ CU ORIGINALUL
Pentru Secretarul general,

Jordi AYET PUIGARNAU
Director Grefă
COMISIA EUROPEANA