

**POMOC PAŃSTWA – RUMUNIA****Pomoc państwa nr SA.32963 (2015/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP)****Pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstwa Wizz Air oraz portu lotniczego Kluż-Napoka****Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2016/C 104/05)

Pismem z dnia 31 lipca 2015 r., zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Rumunię o swojej decyzji o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej<sup>(1)</sup> dotyczącego wyżej wspomnianego środka pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma. Uwagi należy kierować do Kancelarii ds. Pomocy Państwa w Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej na następujący adres lub numer faksu:

European Commission  
Directorate-General Competition  
State Aid Greffe  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË  
Faks: + 32 22961242  
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Otrzymane uwagi zostaną przekazane władzom rumuńskim. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio uzasadnionym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

**PROCEDURA**

W dniu 4 maja 2011 r. Komisja otrzymała skargę dotyczącą ewentualnego przyznania bezprawnej pomocy państwa przedsiębiorstwu Wizz Air w porcie lotniczym Kluż-Napoka. W dniu 23 maja 2011 r. Komisja przekazała władzom rumuńskim wersję skargi nieobjętą klauzulą poufności. Rumunia odpowiedziała w dniu 5 lipca 2011 r.

Skarżący przedstawił dodatkowe informacje w sprawie domniemanych dotacji na rzecz portu lotniczego Kluż-Napoka w dniach 30 czerwca 2011 r., 29 czerwca 2012 r. i 9 stycznia 2015 r.

W pismach z dnia 24 lutego 2012 r., 11 listopada 2013 r. i 10 lutego 2015 r. Komisja zwróciła się do Rumunii o dostarczenie dodatkowych informacji dotyczących środka będącego przedmiotem skargi.

Wymagane informacje zostały przekazane przez władze rumuńskie w dniach 24 kwietnia 2012 r., 11 grudnia 2013 r., 21 kwietnia 2015 r. i 12 maja 2015 r.

**OPIS ŚRODKÓW BĘDĄCYCH PRZEDMIOTEM OCENY***Port lotniczy Kluż-Napoka*

Międzynarodowy port lotniczy Kluż-Napoka („port lotniczy”) jest drugim pod względem wielkości lotniskiem w Rumunii. Port lotniczy obsługuje obecnie ponad 1 mln pasażerów rocznie. Najbliższe lotnisko to port lotniczy Târgu-Mureș, który oddalony jest od CNIA o 103 km, a czas podróży samochodem wynosi 1 godzinę 31 minut.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 138 z 30.4.2004.

Regia Autonomă Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj („CNIA” lub „organ zarządzający portem lotniczym”), organ zarządzający portem lotniczym Kluż-Napoka, jest w całości własnością władz okręgu Kluż.

#### *Środki na rzecz przedsiębiorstwa Wizz Air*

Dnia 18 października 2007 r. port lotniczy i Wizz Air podpisali umowę o obsłudze naziemnej, która weszła w życie dnia 13 listopada 2007 r. na okres 5 lat. W umowie tej określono warunki prowadzenia działalności przez Wizz Air w tym porcie lotniczym i przewidziano sporą obniżkę opłat lotniskowych. Dwa aneksy do umowy przyjęto dnia 1 listopada 2008 r. i 1 stycznia 2009 r.

Dnia 18 października 2007 r. podpisano umowę marketingową, która weszła w życie dnia 13 listopada 2007 r. na okres 5 lat. Zgodnie z umową marketingową zarządca portu lotniczego miał udzielać wsparcia finansowego dla działań marketingowych realizowanych przez Wizz Air w związku z działalnością w CNIA. Trzy umowy dodatkowe do umowy marketingowej zostały podpisane w dniu 1 listopada 2008 r., 1 stycznia 2009 r. i 1 stycznia 2010 r.

#### *Środki na rzecz organu zarządzającego portem lotniczym*

W latach 2007–2014 CNIA otrzymywało dotacje od władz okręgowych (i Skarbu Państwa w 2013 r.).

Rumunia wskazała, że finansowanie publiczne przyznane portowi lotniczemu w latach 2007–2011 częściowo stanowiło rekompensatę za świadczenie UOIG, a częściowo finansowanie świadczenia określonych usług przez państwo w ramach wykonywania prerogatyw władzy publicznej. Rumunia poinformowała, że finansowanie nie stanowiło pomocy na rzecz organu zarządzającego portem lotniczym.

Zdaniem władz rumuńskich w latach 2012–2014 całość publicznego finansowania CNIA przeznaczona była na pokrycie kosztów kapitałowych.

Finansowanie publiczne przyznane CNIA przez władze okręgowe tytułem rekompensaty kosztów UOIG w latach 2007–2009 podlega ocenie Komisji w ramach sprawy SA. 30931 (2011/C) (ex N 185/2010)<sup>(2)</sup> i nie jest w związku z tym przedmiotem niniejszej decyzji. Niniejsza decyzja dotyczy wyłącznie finansowania publicznego przyznanego portowi lotniczemu w okresie 2010–2014.

### **OCENA**

#### *Środki na rzecz przedsiębiorstwa Wizz Air*

Na obecnym etapie postępowania Komisja uważa, że umowy zawarte przez zarządcę portu lotniczego i Wizz Air można przypisać państwu. Zarządca portu lotniczego jest własnością władz okręgowych, które wyznaczają jego organy zarządzające i zatwierdzają jego budżet, i prawdopodobnie były zaangażowane w zawarcie ważnych umów takich jak przedmiotowe umowy.

Komisja wstępnie stwierdza, że umowa o obsłudze naziemnej i umowa marketingowa są nierozzerwalnie związane i w związku z tym uznaje za konieczne przeprowadzenie analizy umowy o obsłudze naziemnej wraz z umową marketingową w celu określenia, czy obie te umowy łącznie stanowią pomoc państwa. To samo rozumowanie ma zastosowanie do zmian wprowadzanych do umowy o obsłudze naziemnej i umowy marketingowej.

Po pierwsze, Komisja zauważa, że władze rumuńskie nie przekazały żadnej odrębnej analizy rentowności *ex ante* ani w odniesieniu do zmian do umowy o obsłudze naziemnej ani aneksów do umowy marketingowej. Po drugie na obecnym etapie postępowania Komisja ma wątpliwości, czy metody stosowane przez Rumunię do „rekonstrukcji” analizy rentowności *ex ante*, jaką prywatny inwestor kierujący się chęcią zysku przeprowadziłby na miejscu CNIA w odniesieniu do umowy o obsłudze naziemnej i umowy marketingowej z 2007 r., opierają się na wystarczająco solidnych założeniach. Dlatego też na tym etapie postępowania Komisja wątpi, że przedmiotowe umowy spełniają wymogi testu prywatnego inwestora.

<sup>(2)</sup> Decyzja o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego została przyjęta w dniu 24 maja 2011 r. i opublikowana w Dz. U. C 207 z 13.7.2011 r. Komisja przyjęła sprostowanie do tej decyzji w dniu 23 czerwca 2011 r.

Na obecnym etapie postępowania Komisja uważa zatem, że umowy będące przedmiotem oceny przynoszą selektywną korzyść ekonomiczną przedsiębiorstwu Wizz Air. Taka korzyść ekonomiczna może zakłócać konkurencję i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi i dlatego stanowi pomoc państwa.

Ponadto na tym etapie nie można przyjąć, że potencjalna pomoc, jaką otrzymał Wizz Air dzięki tym umowom stanowi pomoc państwa na rozpoczęcie działalności zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie wytycznych dotyczących pomocy państwa w sektorze lotnictwa z 2005 r. <sup>(3)</sup>.

#### *Środki na rzecz portu lotniczego*

W celu ustalenia, czy środki będące przedmiotem oceny przyniosły korzyść operatorowi portu lotniczego, Komisja oceniła po pierwsze, czy środki zostały przyznane w normalnych warunkach rynkowych zgodnie z wymogami testu prywatnego inwestora, a po drugie, czy spełniają warunki określone w wyroku w sprawie Altmark <sup>(4)</sup>. Wydaje się, że tak nie jest, w szczególności ponieważ Rumunia nie przekazała aktu/aktów, na mocy których powierza się CNIA świadczenie UOIG w latach 2010–2011, i w których określone zostały jego prawa do rekompensaty i rzeczywiste kwoty takiej rekompensaty. Ponadto nic nie wskazuje na to, że finansowanie ze środków publicznych zostało ustalone na podstawie kosztów efektywnie działającego przedsiębiorstwa.

Ponadto na obecnym etapie postępowania nic nie wskazuje na to, że finansowanie udzielone CNIA na pokrycie kosztów kapitałowych miało zapewnić normalną stopę zwrotu. W związku z tym Komisja ma wątpliwości, czy to finansowanie publiczne spełniało wymogi testu prywatnego inwestora i wstępnie stwierdza, że przyniosło ono korzyść gospodarczą organowi zarządzającemu portem lotniczym.

Korzyść ekonomiczna, jaką odniosło CNIA, może zakłócać konkurencję i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi, w związku z czym stanowi pomoc państwa.

Ponieważ Komisja nie otrzymała żadnego aktu powierzenia, w którym wyraźnie określono by *ex ante* UOIG powierzone beneficjentowi, lub jego prawa do rekompensaty, pomoc na rzecz CNIA w okresie 2010–2011 nie może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie zasad ramowych dotyczących UOIG z 2012 r. <sup>(5)</sup> W związku z tym na obecnym etapie Komisja przyjmuje, że pomocy udzielanej CNIA na pokrycie kosztów świadczenia UOIG w 2010 i 2011 r., jeśli takowe wystąpiły, nie można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na mocy art. 106 ust. 2 Traktatu.

Ponadto, w odniesieniu do pomocy (operacyjnej i inwestycyjnej) na rzecz CNIA w latach 2010–2014, na obecnym etapie postępowania wydaje się, że warunki zgodności z rynkiem wewnętrznym określone w wytycznych w sprawie lotnictwa z 2005 i 2014 r. <sup>(6)</sup> nie zostały w pełni spełnione, w szczególności pod względem konieczności pomocy, proporcjonalności kwot pomocy oraz rozsądnych średnioterminowych perspektyw wykorzystania infrastruktury. Dodatkowo, biorąc pod uwagę, że odległość między portami lotniczymi Kluż-Napoka i Târgu-Mureş wynosi około 100 km oraz fakt, że biznesplan samego CNIA wskazuje, że CNIA uważało port lotniczy w Târgu-Mureş za swojego konkurenta, na obecnym etapie postępowania Komisja nie może przyjąć, że te porty lotnicze można uważać za niebędące w tym samym obszarze ciężenia.

Zgodnie z art. 14 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 <sup>(7)</sup> wszelka niezgodna z prawem pomoc może podlegać odzyskaniu od beneficjenta.

<sup>(3)</sup> Wytyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych (Dz.U. C 312 z 9.12.2005, s. 1).

<sup>(4)</sup> Wyrok w sprawie C-280/00, Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg, Rec. 2003, s. I-7747.

<sup>(5)</sup> Komunikat Komisji – Zasady ramowe Unii Europejskiej dotyczące pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych (2011) (Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 15).

<sup>(6)</sup> Komunikat Komisji – Wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych, Dz.U. C 99 z 4.4.2014, s. 3.

<sup>(7)</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1).

## TEKST PISMA

„Comisia dorește să informeze România că, în urma analizei informațiilor furnizate de autoritățile române cu privire la măsura sus-menționată, a decis inițierea procedurii prevăzute la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

## 1. PROCEDURA

- (1) La 4 mai 2011, Comisia a primit o plângere privind o posibilă acordare de ajutoare de stat ilegale în favoarea Wizz Air care operează pe Aeroportul Cluj-Napoca. Plângerea a fost înregistrată sub numărul de caz SA.32963. Întrucât se pare că sprijinul din partea statului a fost aplicat înainte să poată fi adoptată o poziție de către Comisie cu privire la compatibilitatea sa cu piața internă, măsura a fost înregistrată ulterior ca ajutor nenotificat.
- (2) La 23 mai 2011, Comisia a transmis autorităților române versiunea neconfidențială a plângerii. Prin intermediul aceleiași scrisori, Comisia a solicitat României să furnizeze informații suplimentare privind anumite puncte menționate în plângere. După o prelungire a termenului-limită stabilit pentru furnizarea informațiilor solicitate, la 5 iulie 2011, Comisia a primit un răspuns din partea autorităților române.
- (3) La 30 iunie 2011, reclamantul a furnizat informații suplimentare.
- (4) Comisia a solicitat autorităților române să furnizeze informații suplimentare privind măsura care face obiectul plângerii prin scrisoarea din data de 24 februarie 2012. După o prelungire a termenului-limită, autoritățile române au prezentat informațiile solicitate la 24 aprilie 2012.
- (5) La 29 iunie 2012, reclamantul a completat plângerea inițială, afirmând că Aeroportul Cluj-Napoca a primit subvenții ilegale.
- (6) Comisia a solicitat autorităților române să furnizeze informații suplimentare privind măsurile care fac obiectul plângerii, prin scrisoarea din 11 noiembrie 2013. La 11 decembrie 2013, autoritățile române au furnizat informațiile solicitate.
- (7) La 9 ianuarie 2015, reclamantul a furnizat informații suplimentare privind presupusele subvenții acordate Aeroportului Cluj-Napoca.
- (8) Comisia a solicitat autorităților române să furnizeze informații suplimentare privind măsura care face obiectul plângerii prin scrisoarea din data de 10 februarie 2015. După o prelungire a termenului-limită, autoritățile române au prezentat informațiile solicitate la 21 aprilie 2015 și 12 mai 2015.

## 2. DESCRIERE DETALIATĂ A MĂSURILOR

## 2.1. Aeroportul Internațional Cluj-Napoca

- (9) Aeroportul Internațional Cluj-Napoca («aeroportul») este cel de al doilea aeroport ca mărime din România. Acesta se află lângă Cluj-Napoca, cel mai mare centru urban al Transilvaniei, situat în nord-vestul României.
- (10) În prezent, aeroportul deservește 23 de destinații interne și internaționale: București, Viena, München, Dortmund, Eindhoven, Paris, Londra, Charleroi, Barcelona, Madrid, Valencia, Zaragoza, Bologna, Milano, Veneția, Tel Aviv, Basel Mulhouse, Nuremberg, Geneva, Malmö, Köln și Bari. În plus, de pe acest aeroport sunt operate zboruri charter către diferite destinații de vacanță din Spania, Turcia, Grecia, Egipt și Tunisia. Din acest aeroport, Lufthansa, Tarom, Wizz Air și Vueling operează zboruri regulate, în timp ce Air Bucharest, Aegean Airlines, TAROM, Nesma și Nouvelair operează zboruri charter.
- (11) Cele mai apropiate aeroporturi sunt aeroportul din Târgu-Mureș (103 kilometri sau 1 oră și 31 de minute de mers cu mașina), aeroportul din Oradea (152 de kilometri sau 3,2 ore de mers cu mașina), aeroportul din Baia Mare (149 de kilometri sau 3,2 ore de mers cu mașina) și aeroportul din Satu Mare (174 de kilometri sau 3,6 ore de mers cu mașina).

- (12) În prezent, aeroportul numără peste 1 milion de pasageri.

Tabelul 1

**Numărul de pasageri**

Numărul de pasageri în AICN în perioada 2007-2014							
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
391 000	752 000	834 000	1 029 000	1 004 855	932 000	1 035 438	1 180 000

- (13) În cadrul Aeroportului Cluj-Napoca, tarifele percepute de la companiile aeriene sunt, de obicei, stabilite pe baza unei grile publicate a tarifelor aeroportuare care includ următoarele elemente: tariful de decolare și de aterizare, tariful de iluminare, tariful de servicii pentru pasageri, tariful pentru securitatea aeroportului, tariful pentru dezvoltarea aeroportului, tariful pentru pasagerii cu mobilitate redusă (tariful PRM), tariful pentru serviciile de handling la sol și tariful de staționare.
- (14) Regia Autonomă Aeroportul Internațional «Avram Iancu» Cluj («AICN» sau «administratorul aeroportului») a fost înființată în 1997 în calitate de administrator al Aeroportului Cluj-Napoca. AICN asigură operarea aeroportului în baza unui acord de concesiune încheiat cu statul, proprietarul infrastructurii aeroportuare. De la înființarea sa, AICN a fost deținut, în permanență și în întregime, de Consiliul Județean Cluj.

**2.2. Planul de afaceri**

- (15) La 24 mai 2007, Consiliul de administrație al AICN a aprobat un plan de afaceri privind activitățile aeroportului în perioada 2007-2020.
- (16) Principalul obiectiv care a stat la baza planului de afaceri a fost diversificarea conexiunilor asigurate de companiile aeriene prin atragerea unor companii aeriene low-cost ca importanți factori determinând creșterea. Pe termen scurt (1 an), aeroportul a planificat lansarea de noi zboruri regulate cu cel puțin 1 transportator. Pe termen mediu și lung, aeroportul a planificat investiții în infrastructura aeroportuară (un nou terminal pentru pasageri, un nou terminal pentru mărfuri, o nouă pistă, extinderea parcării auto și construirea unui hotel în incinta aeroportului), precum și o creștere a nivelurilor de trafic cu până la [...] (\*) pe an. Totalul cheltuielilor de capital pentru perioada 2007-2020 a fost estimat la [...] EUR, dintre care AICN urma să suporte [...] EUR. Potrivit planului de afaceri, diferența de [...] EUR urma să fie suportată de Consiliul județean în perioada 2007-2011.
- (17) Previțiunile de trafic au indicat faptul că aeroportul urma să atingă un număr de 1 milion de pasageri la sfârșitul anului 2011 și peste 2 milioane în 2013.
- (18) Planul de afaceri a propus dezvoltarea unei campanii de marketing de către AICN pentru a promova aeroportul și care ar fi putut să fie derulată de companiile aeriene interesate de dezvoltarea aeroportului.

**2.3. Programul de dezvoltare a aeroportului**

- (19) Programul de dezvoltare a aeroportului a fost aprobat prin Hotărârea nr. 157/2006 a Consiliului județean. Potrivit programului de dezvoltare, se preconiza că aeroportul va atinge un număr de 400 000 de pasageri în 2010, de 650 000 de pasageri în 2015 și de 900 000 de pasageri în 2020.

(\*) informații confidențiale

- (20) Programul de dezvoltare a stabilit lista investițiilor în infrastructură necesare în cadrul aeroportului și a furnizat o estimare a costurilor de investiții.

#### 2.4. Măsurile care fac obiectul investigației

##### 2.4.1. Măsuri în favoarea administratorului aeroportului

- (21) Prin scrisoarea din 21 aprilie 2015, România a oferit detalii privind finanțarea publică acordată AICN de către consiliul județean (și de către stat în 2013) în perioada 2007-2014 pentru subvenționarea costurilor de investiții, după cum urmează:

Tabelul 2

#### Finanțarea publică acordată AICN pentru subvenționarea costurilor de investiții (mii de RON)

Anul	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Finanțare publică (RON)</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Temei juridic</b>	Hotărârea nr. 269 din 19 decembrie 2007	Hotărârea nr. 290 din 19 decembrie 2008	Hotărârea nr. 248 din 16 decembrie 2009	Hotărârea nr. 307 din 15 decembrie 2010	Hotărârea nr. 348 din 21 decembrie 2011	Hotărârea nr. 313 din 19 decembrie 2012	Hotărârea nr. 389 din 18 decembrie 2013	Hotărârea nr. 300 din 28 noiembrie 2014

- (22) Prin scrisoarea din 27 mai 2015, România a furnizat o defalcare pe an a finanțării publice totale acordate AICN în perioada 2007-2014, după cum urmează:

Tabelul 3

#### Finanțarea publică totală acordată AICN (mii de RON)

Anul	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Finanțare publică (RON)</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (23) Prin intermediul aceleiași scrisori, România a indicat faptul că finanțarea publică acordată aeroportului în perioada 2007-2011 a reprezentat, parțial, o compensație pentru furnizarea de servicii de interes economic general («SIEG») și, parțial, finanțare pentru furnizarea anumitor servicii de către stat, care își exercita competențele publice. Granturile vizau acoperirea costurilor suportate de către administratorul aeroportului în numele entităților publice care operează în incinta aeroportului (Poliția de Frontieră Română, Serviciul Român de Informații, Agenția Națională a Vămirilor, Poliția Română, Unitatea Specială de Aviație<sup>(1)</sup>), precum și a costurilor suportate pentru deservirea zborurilor scutite de la plata tarifelor aeroportuare<sup>(2)</sup>. Potrivit autorităților române, finanțarea respectivă nu a constituit un ajutor acordat administratorului aeroportului. Totuși, România nu a furnizat Comisiei o defalcare a subvențiilor din resursele de stat pentru costurile aferente SIEG și cele aferente misiunii de serviciu public.

<sup>(1)</sup> Unitatea Specială de Aviație Cluj-Napoca este structura din cadrul Inspectoratului General al Aviației care sprijină efectuarea de misiuni umanitare organizate de Ministerul Afacerilor Interne în județele Cluj, Sălaj, Satu-Mare, Maramureș, Bistrița-Năsăud, Bihor, Alba, Mureș, Brașov, Sibiu, Covasna, Harghita, Arad, Timiș, Caraș-Severin și Hunedoara.

<sup>(2)</sup> În conformitate cu articolul 31 alineatul (2) din Codul aerian al României, pe aerodromurile civile deschise utilizării publice sunt scutite de la plata tarifelor aeroportuare de pasager, aterizare, staționare și iluminat, precum și a tarifelor pentru servicii de navigație aeriană terminală următoarele categorii de aeronave: a) aeronavele militare românești; b) aeronavele militare străine, pentru care există acorduri bilaterale încheiate la cererea Ministerului Apărării Naționale; c) aeronavele care transportă demnitari ai statului în misiune oficială; d) aeronavele care efectuează zboruri în folosul ONU, al Crucii Roșii sau al Semilunii Roșii; e) aeronavele care efectuează misiuni de căutare și de salvare; f) aeronavele care efectuează misiuni umanitare și de ajutorare urgentă; g) aeronavele care sunt nevoite să aterizeze datorită unor cauze tehnice, din cauza condițiilor meteorologice nefavorabile sau a unor situații de forță majoră; h) aeronavele care aterizează din dispoziția Ministerului Transporturilor și/sau a Ministerului Apărării Naționale; i) alte categorii de aeronave prevăzute de lege. În temeiul articolului 31 alineatul (4) scutițiile prevăzute la literele (a)-(c) se aplică numai pe aerodromurile unde statul român este acționar majoritar.



- (24) Potrivit autorităților române, în perioada 2012-2014, întreaga finanțare acordată AICN din fonduri publice a vizat acoperirea costurilor de capital. Finanțarea publică în cauză a fost utilizată pentru a construi un nou terminal pentru pasageri, o nouă pistă, o nouă platformă, un nou terminal pentru mărfuri, sistemul de balizaj al pistei, o nouă clădire pentru echipamentele de handling la sol, relocarea unității de alimentare și a unității de încălzire și pentru a realiza reparații ale pistelor. În etapa examinării preliminare, România nu a afirmat că această finanțare a vizat acoperirea costurilor aferente SIEG.
- (25) Finanțarea publică acordată AICN de către consiliul județean în vederea compensării costurilor aferente SIEG în perioada 2007-2009 este în curs de evaluare de către Comisie în cadrul cazului SA.30931 (2011/C) (ex N 185/2010) <sup>(3)</sup>. România a declarat că această finanțare și cea acordată în favoarea altor aeroporturi din România ar reprezenta un ajutor exceptat de la obligația de notificare în baza Deciziei 2005/842/CE a Comisiei din 28 noiembrie 2005 privind aplicarea articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE [în prezent articolul 106 alineatul (2) din TFUE], fiind un ajutor de stat sub formă de compensație pentru obligația de serviciu public acordată anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unor servicii de interes economic general (denumită în continuare «Decizia SIEG din 2005») <sup>(4)</sup>.
- (26) În special, în cazul SA.30931, România a susținut că finanțarea publică în cauză a reprezentat o compensație pentru furnizarea de servicii de interes economic general, sarcină încredințată AICN (și altor aeroporturi din România) prin Hotărârea Guvernului nr. 398/1997. Hotărârea Guvernului se referă la trecerea unor regii autonome aeroportuare de sub autoritatea Ministerului Transporturilor sub autoritatea consiliilor județene și regionale, iar anexele la aceasta prevăd statutul administratorilor aeroporturilor, care include o listă detaliată a activităților acestora. România a susținut că aceste activități, adică administrarea generală a aeroporturilor în cauză, ar trebui considerate drept servicii de interes economic general.
- (27) La 24 mai 2011, Comisia a inițiat procedura oficială de investigare în cazul SA.30931 sus-menționat. Finanțarea publică acordată AICN de Consiliul județean în perioada 2007-2009 nu face, așadar, obiectul prezentei decizii. Prezenta decizie vizează exclusiv finanțarea publică acordată aeroportului în perioada 2010-2014.

#### 2.4.2. Măsurile în favoarea Wizz Air

##### 2.4.2.1. Acordurile încheiate între AICN și Wizz Air

- (28) Administratorul aeroportului a încheiat cu Wizz Air următoarele acorduri:
- un acord de servicii de handling la sol («acordul de servicii de handling la sol»), semnat la 18 octombrie 2007, care a intrat în vigoare la 13 noiembrie 2007, pentru o perioadă de 5 ani;
  - appendicele 5 la acordul de servicii de handling la sol, care a intrat în vigoare la 1 noiembrie 2008;
  - appendicele 6 la acordul de servicii de handling la sol, care a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2009;
  - un acord de marketing («acordul de marketing») semnat la 18 octombrie 2007, care a intrat în vigoare la 13 noiembrie 2007, pentru o perioadă de 5 ani;
  - acordul adițional nr. 1 la acordul de marketing, care a intrat în vigoare la 1 noiembrie 2008;
  - acordul adițional nr. 2 la acordul de marketing, care a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2009;
  - acordul adițional nr. 3 la acordul de marketing, care a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2010.

<sup>(3)</sup> Decizia de a iniția o procedură oficială de investigare a fost adoptată la 24 mai 2011 și a fost publicată în JO C 207, 13.7.2011. La 23 iunie 2011, Comisia a adoptat o rectificare la această decizie.

<sup>(4)</sup> JO L 312, 29.11.2005, p. 67.

Acordul de servicii de handling la sol

(29) Acordul de servicii de handling la sol prevedea condițiile de operare ale Wizz Air la Aeroportul Cluj-Napoca, după cum urmează:

— *tariful pentru serviciile de handling la sol:* [...] EUR/mișcare;

— *tarifele aeroportuare:* tariful de decolare și de aterizare de [...] EUR/tonă/mișcare, cu un tarif minim de [...] EUR; tariful de iluminare de [...] EUR/tonă/mișcare, cu un tarif minim de [...] EUR; tariful de staționare de [...] EUR/tonă/oră, cu un tarif minim de [...] EUR.

(30) În ceea ce privește tarifele aeroportuare, au fost convenite următoarele reduceri:

Tabelul 4

**Reduceri ale tarifelor aeroportuare**

An de operare	Volum anual de pasageri	Numărul minim de zboruri pe săptămână	Aeronave bazate pe Aeroportul Cluj	Reduceri
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

— *tariful de servicii pentru pasageri:* [...] EUR/pasager îmbarcat, cu o reducere de [...] pentru un volum de peste [...];

— *tariful pentru securitatea aeroportului:* [...] EUR/pasager îmbarcat;

— *tariful pentru dezvoltarea aeroportului* <sup>(5)</sup>: [...] EUR/pasager îmbarcat.

(31) În 2008, părțile au semnat apendicele 5 la acordul de servicii de handling la sol, care prevedea un tarif PRM suplimentar de [...] EUR/pasager îmbarcat.

(32) Apendicele 6 la acordul de servicii de handling la sol prevedea o creștere a tarifului pentru securitatea aeroportului de la [...] EUR/pasager îmbarcat la [...] EUR/pasager îmbarcat.

Acordul de marketing

(33) Articolul 1 – *Principiile cooperării pentru promovare* din acordul de marketing prevede că, în cazul în care Wizz Air solicită i) extinderea amplitudinii nevoilor și cerințelor sale în ceea ce privește Aeroportul Cluj-Napoca; sau ii) creșterea capacității Aeroportul Cluj-Napoca ca urmare a creșterii activității sale comerciale, «Wizz notifică acest lucru companiei aeroportuare în prealabil». Aeroportul, «acționând cu bună credință și conform posibilităților sale, întreprinde toate măsurile și eforturile necesare pentru a răspunde așteptărilor Wizz».

(34) Articolul 1 alineatul (4) prevede, de asemenea, că «ținând cont de cooperarea pe termen lung avută în vedere între părți», acestea sunt de acord ca, «pe parcursul perioadei acestui acord, fiecare dintre părți să desfășoare activități de marketing privind cooperarea lor».

<sup>(5)</sup> Tariful pentru dezvoltare se percepe pentru fiecare pasager care se îmbarcă la bordul unei aeronave pe aeroport. Tariful se percepe pe durata obiectivelor de investiții care trebuie finanțate. Tariful nu se aplică pasagerilor în tranzit și în transfer.



- (35) Potrivit articolului 2 – *Srijin financiar pentru marketing* din acordul de marketing, având în vedere activitatea de marketing a Wizz Air în ceea ce privește Aeroportul Cluj-Napoca, administratorul aeroportului va asigura srijin financiar pentru costurile de marketing suportate de Wizz Air în legătură cu activitatea de promovare menționată. Srijinul pentru marketing urma să fie acordat la prezentarea de către transportator a unui plan strategic anual de marketing înainte de începerea anului respectiv, care urma să includă «activitățile de promovare, stabilirea prețurilor și activitățile *free seat*, precum și bugetul financiar».
- (36) Calcularea srijinului pentru marketing a fost realizată lunar pe baza numărului efectiv de pasageri transportați în luna vizată, după cum urmează:

Tabelul 5

**Srijin pentru marketing acordat Wizz Air**

Număr lunar de pasageri (plecare și sosire)	Număr minim de aeronave bazate pe AICN	Srijin pentru marketing (EUR/pasager la plecare)
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

- (37) Articolul 3 – *Durată și reziliere* prevede faptul că acordul de marketing va înceta în cazul rezilierii, din orice motiv, a acordului de servicii de handling la sol. Fiecare parte are dreptul de a rezilia acordul în cazul unei încălcări substanțiale a acestuia.

- (38) [...]

*Acordul adițional nr. 1 din 1 noiembrie 2008 la acordul de marketing*

- (39) Potrivit articolului 1, un tarif PRM de [...] EUR/pasager îmbarcat a fost introdus începând cu 1 noiembrie 2008. Prin urmare, srijinul pentru marketing a fost [...] după cum urmează:

Tabelul 6

**Srijinul pentru marketing – acordul adițional nr. 1**

Număr lunar de pasageri (plecare și sosire)	Număr minim de aeronave bazate pe AICN	Srijin pentru marketing (EUR/pasager la plecare)
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

*Acordul adițional nr. 2 din 1 ianuarie 2009 la acordul de marketing*

- (40) Potrivit articolului 1, tariful pentru securitate s-a [...] de la [...] EUR la [...] EUR/pasager îmbarcat începând cu 1 ianuarie 2009 (în temeiul apendicelui 6 la acordul de servicii de handling la sol, a se vedea punctul 32). În consecință, srijinul pentru marketing a fost [...] cu [...] EUR, după cum urmează:

Tabelul 7

**Sprijinul pentru marketing – acordul adițional nr. 2**

Număr lunar de pasageri (plecare și sosire)	Număr minim de aeronave bazate pe AICN	Sprijin pentru marketing (EUR/pasager la plecare)
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

*Acordul adițional nr. 3 din 1 ianuarie 2010 la acordul de marketing*

- (41) Potrivit articolului 1, începând cu 1 ianuarie 2010, tariful pentru dezvoltarea aeroportului a fost [...] la [...] EUR/pasager îmbarcat față de tariful anterior de [...] EUR/pasager îmbarcat, cum prevedea inițial acordul de servicii de handling la sol, iar tariful de servicii pentru pasageri a fost fixat la [...] EUR/pasager îmbarcat (acordul de servicii de handling la sol prevăzuse un tarif de servicii pentru pasageri de [...] EUR/pasager îmbarcat, cu o reducere de [...] pentru un volum de peste [...] de pasageri). În consecință, începând cu 1 ianuarie 2010, sprijinul pentru marketing s-a [...] cu [...] EUR, după cum urmează:

Tabelul 8

**Sprijinul pentru marketing – acordul adițional nr. 3**

Număr lunar de pasageri (plecare și sosire)	Număr minim de aeronave bazate pe AICN	Sprijin pentru marketing (EUR/pasager la plecare)
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

*2.4.2.2. Analiza de rentabilitate ex ante*

- (42) În etapa examinării preliminare, România a susținut că decizia aeroportului de a încheia acordurile cu Wizz Air s-a bazat pe:
- planul de afaceri al aeroportului din 2007;
  - studiul de fezabilitate privind atragerea unor noi companii aeriene low-cost și lansarea de noi rute de pe aeroport («studiul de fezabilitate»).
- (43) Atât studiul de fezabilitate, cât și planul de afaceri prezentate Comisiei au inclus estimări prospective privind veniturile și costurile aeroportului. Totuși, nici planul de afaceri, nici studiul de fezabilitate nu se refereau exclusiv la acordurile încheiate între administratorul aeroportului și Wizz Air. În plus, acestea au acoperit o perioadă cu mult mai îndelungată decât cea acoperită de respectivele acorduri.

- (44) Pentru a putea evalua dacă acordurile cu Wizz Air erau menite să genereze o contribuție pozitivă suplimentară la profit pentru aeroport, adică să ducă la profituri mai mari sau la pierderi mai mici decât ar fi urmat să se înregistreze într-o situație contrafactuală (dacă aeroportul nu ar fi încheiat acordurile în cauză), Comisia a solicitat României să îi furnizeze o analiză de rentabilitate reconstituită pe baza datelor *ex ante* referitoare la fiecare dintre acordurile încheiate între aeroport și Wizz Air <sup>(6)</sup>.
- (45) Ca răspuns la această solicitare, România a pus la dispoziția Comisiei o analiză *ex ante* reconstituită despre care afirmă că a fost bazată pe costurile și veniturile suplimentare pe care le-ar fi așteptat în mod rezonabil un operator economic din cadrul economiei de piață acționând în locul AICN la momentul încheierii acordurilor cu Wizz Air <sup>(7)</sup>. Potrivit autorităților române, pe baza acestei analize, AICN s-ar fi putut aștepta în mod rezonabil ca acordurile din 2007 încheiate cu Wizz Air să fie rentabile pentru aeroport la momentul la care au fost încheiate. Nicio analiză *ex ante* nu a fost pusă la dispoziția Comisiei cu privire la modificările ulterioare aduse acordului de servicii de handling la sol și acordurilor adiționale la acordul de marketing.

#### 2.4.2.3. Procesul decizional

- (46) Potrivit autorităților române, decizia încheierii acordurilor cu Wizz Air a fost luată de administratorul aeroportului în mod autonom, fără nicio implicare a acționarilor săi publici. Prin scrisoarea din 21 aprilie 2015, România a susținut că:
- în momentul în care au fost încheiate respectivele acorduri, directorul general al AICN avea autoritate deplină pentru administrarea activității aeroportului; acordurile încheiate cu Wizz Air au fost negociate de directorul general;
  - Consiliul Județean Cluj doar «aprobă» obiectivele și indicatorii de performanță propuși de către însuși administratorul aeroportului, fără a aproba însă în mod direct acordurile, programele sau strategiile aeroportului. Aeroportul își prezintă anual Consiliului Județean Cluj programul general, precum și programul de investiții, însă această prezentare nu ia în considerare nici transportatorii individuali, nici acordurile specifice încheiate de aeroport cu respectivii transportatori. În măsura în care aeroportul realizează indicatorii de performanță, nu mai este necesară nicio aprobare suplimentară din partea Consiliului județean cu privire la modul în care aeroportul implementează programele respective;
  - implicarea Consiliului județean în administrarea aeroportului a fost limitată la rolul normal asumat de un acționar privat care participă la reuniunile Adunării acționarilor în momentul aprobării politicilor și strategiilor aeroportului.

#### 2.4.3. Concluzie

- (47) În secțiunea 3, Comisia va evalua următoarele măsuri:
- măsurile în favoarea administratorului aeroportului: finanțarea publică acordată AICN în perioada 2010-2014:
    - finanțarea publică acordată de Consiliul județean în 2010 și 2011 pentru acoperirea costurilor de investiții (în temeiul Deciziei nr. 307 din 15 decembrie 2010 și al Deciziei nr. 348 din 21 decembrie 2011) și de exploatare (calificate de România drept costuri aferente SIEG);
    - finanțarea publică acordată de Consiliul județean (și de stat în 2013) în perioada 2012-2014 pentru acoperirea costurilor de investiții (în temeiul Deciziei nr. 313 din 19 decembrie 2012, al Deciziei nr. 389 din 18 decembrie 2013 și al Deciziei nr. 300 din 28 noiembrie 2014);
  - posibilul ajutor din acordurile încheiate de administratorul aeroportului cu Wizz Air:
    - acordul de servicii de handling la sol semnat la 18 octombrie;
    - appendicele 5 la acordul de servicii de handling la sol;
    - appendicele 6 la acordul de servicii de handling la sol;

<sup>(6)</sup> Scrisoarea Comisiei din 10 februarie 2015.

<sup>(7)</sup> Scrisoarea României din 21 aprilie 2015.

- acordul de marketing din 18 octombrie 2007;
- acordul adițional nr. 1 din 1 noiembrie 2008 la acordul de marketing;
- acordul adițional nr. 2 din 1 ianuarie 2009 la acordul de marketing;
- acordul adițional nr. 3 din 1 ianuarie 2010 la acordul de marketing.

### 3. EVALUARE

#### 3.1. Măsurile în favoarea Wizz Air

##### 3.1.1. Existența ajutorului în sensul articolului 107 alienatul (1) din tratat

- (48) În cadrul prezentei secțiuni, Comisia evaluează dacă acordurile încheiate între administratorul aeroportului și Wizz Air menționate la punctul 47 constituie ajutor de stat în favoarea Wizz Air în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.
- (49) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din tratat, «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 favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre».
- (50) Pentru ca acordurile care fac obiectul investigației să constituie ajutor de stat în favoarea Wizz Air în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, acestea trebuie să îndeplinească toate condițiile de mai jos:
- să fie acordate de către un stat membru sau prin intermediul resurselor de stat;
  - să favorizeze anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri;
  - să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența;
  - să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

##### 3.1.1.1. Resurse de stat și imputabilitatea față de stat

- (51) Plecând de la ipoteza că oricare dintre acordurile care fac obiectul investigației cuprinde un avantaj economic, este necesar să se stabilească dacă acest avantaj a fost finanțat prin resurse de stat și dacă este imputabil statului, dat fiind faptul că acordurile în cauză nu au fost încheiate direct de autoritățile publice, ci de AICN, care este o companie deținută de stat.
- (52) Potrivit jurisprudenței constante, resursele întreprinderilor publice (și anume, întreprinderile asupra cărora autoritățile publice pot exercita, direct sau indirect, o influență dominantă) se califică drept resurse de stat întrucât aceste resurse «rămân în mod constant sub control public și, așadar [se află] la dispoziția autorităților naționale competente»<sup>(8)</sup>.
- (53) În conformitate cu această jurisprudență, întrucât administratorul aeroportului este o întreprindere publică deținută integral de stat, resursele sale trebuie să fie considerate drept resurse de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.
- (54) În plus, conform jurisprudenței constante, imputabilitatea față de stat în ceea ce privește o măsură luată de o întreprindere publică poate fi stabilită fie prin indicii «organice» sau «structurale», fie prin indicii că statul a fost implicat în luarea deciziei care a dus la măsura concretă sau că era puțin probabil să fie absent în luarea deciziei respective. În această privință, nu se poate pretinde să se demonstreze că autoritățile publice au incitat efectiv întreprinderea publică să adopte măsurile de ajutor în cauză. Imputabilitatea față de stat a unei măsuri de ajutor luate de o întreprindere publică poate fi dedusă dintr-un ansamblu de indicii care rezultă din împrejurările cazului și din contextul în care a fost luată această măsură<sup>(9)</sup>.

<sup>(8)</sup> A se vedea, de exemplu, cauza C-278/00 Grecia/Comisia, Rec. 2004, p. I-03997, punctele 52-54; C-482/99 Franța/Comisia, Rec. 2002, p. I-04397, punctele 37 și 38, și cauzele conexe C-328/99 și C-399/00 România și SIM 2 Multimedia/Comisia, Rec. 2003, p. I-04035, punctul 33.

<sup>(9)</sup> A se vedea cauza C-242/13 Commerz Nederland, hotărârea din 17 septembrie 2014, punctul 29 și următoarele.

- (55) În etapa preliminară, România a susținut că decizia de a încheia acordurile cu Wizz Air a fost luată de administratorul aeroportului în mod autonom, fără nicio implicare din partea acționarilor săi.
- (56) Totuși, Comisia constată faptul că administrarea aeroportului este în subordinea Consiliului județean. Acesta numește Consiliul de administrație și directorul general al aeroportului (cu aprobarea Ministerului Transporturilor) și stabilește bugetul și mijloacele de finanțare ale aeroportului și, prin urmare, trebuie privit ca factor cu influență asupra proceselor decizionale și ca parte implicată în deciziile luate de AICN.
- (57) Comisia constată, de asemenea, că România a afirmat că decizia administratorului aeroportului de a încheia acordurile cu Wizz Air a avut ca bază planul de afaceri din 2007, care a fost aprobat de către Consiliul de administrație. Într-adevăr, potrivit informațiilor publicate, președintele Consiliului județean, dl Marius Nicoară, a declarat în 2007: «(...) dezvoltarea Aeroportului Cluj reprezintă principala noastră prioritate. Am sperat să atragem transportatori low-cost începând din primăvara viitoare, dar suntem bucuroși totuși să vedem că acest lucru s-a întâmplat mai devreme. Acesta este, desigur, rezultatul planului anunțat de investiții în noile terminale, o nouă pistă și un nou sistem de balizaj (...)».
- (58) În plus, Comisia consideră că, dată fiind importanța preconizată a acordurilor cu Wizz Air pentru activitatea aeroportului în momentul în care au fost încheiate respectivele acorduri, este foarte puțin probabil ca acționarii publici să nu fi fost direct implicați în luarea deciziei de a le încheia.
- (59) Mai mult, Comisia consideră că însăși natura activităților AICN (administrarea aeroportului) reprezintă un alt indiciu al faptului că măsurile în discuție sunt imputabile statului, dat fiind faptul că aeroporturile regionale sunt deseori considerate de autoritățile județene și regionale un important instrument de promovare a dezvoltării economice la nivel local (fapt confirmat, în cazul de față, de declarația președintelui Consiliului județean citată mai sus).
- (60) Pe această bază, opinia preliminară a Comisiei este că încheierea acordurilor cu Wizz Air este imputabilă statului.
- (61) Prin inițierea procedurii oficiale de investigare, Comisia invită România să furnizeze toate procesele-verbale ale Consiliului de administrație al AICN și toate documentele pregătitoare prezentate Consiliului de administrație și/sau autorităților publice înainte de momentul luării deciziei de a încheia acordurile cu Wizz Air, care ar putea clarifica gradul de implicare a acționarilor și/sau a autorităților publice în luarea deciziei de încheiere a respectivelor acorduri. În plus, Comisia invită părțile interesate să formuleze observații cu privire la imputabilitatea măsurilor în discuție în sarcina statului.

#### 3.1.1.2. Avantajul economic

- (62) Comisia constată, în primul rând, că acordurile încheiate cu Wizz Air prevăd reduceri importante (unele ajungând până la [...]) ale tarifelor aeroportuare în favoarea transportatorului. În plus, acordul de marketing prevede plăți legate de marketing în favoarea transportatorului care par a avea ca obiectiv finanțarea costurilor de exploatare ale Wizz Air pe aeroport. Într-adevăr, plățile legate de marketing prevăzute de acordul de marketing au fost modificate ulterior [...]. Prin urmare, la prima vedere, aceste acorduri par să reducă într-un mod extrem de semnificativ tarifele aeroportuare plătite de Wizz Air în comparație cu ceea ce alți transportatori aerieni ar plăti la aeroport. Întrucât se presupune că tarifele aeroportuare sunt stabilite de administratorul aeroportului pe baza sumelor necesare acoperirii costurilor aeroportului și pentru a asigura un profit rezonabil, la prima vedere, acordurile cu Wizz Air par să încalce principiul operatorului în economia de piață.
- (63) Cu toate acestea, pe parcursul investigației, România a susținut că, în momentul încheierii acordurilor cu Wizz Air, administratorul aeroportului a acționat întocmai cum ar fi acționat un operator economic prudent în economia de piață, ghidat de perspectivele în materie de rentabilitate într-o situație similară, astfel încât acordurile în cauză nu au conferit niciun avantaj economic pe care Wizz Air nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață.
- (64) Potrivit Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației, în virtutea principiului operatorului în economia de piață, ajutorul acordat unei companii aeriene poate, în principiu, să fie exclus atunci când:

— prețul cerut pentru serviciile aeroportuare corespunde prețului de piață sau

— se poate demonstra prin intermediul unei analize *ex ante*, și anume o analiză bazată pe datele disponibile la momentul luării deciziei cu privire la măsurile în cauză, că acordul dintre aeroport și compania aeriană ar putea genera, pentru aeroport, o contribuție pozitivă suplimentară la profit <sup>(10)</sup>.

- (65) În ceea ce privește prima abordare (compararea prețului perceput pentru serviciile aeroportuare cu prețul de piață), Comisia are îndoieli serioase cu privire la posibilitatea de a defini un indicator de referință adecvat, cum ar fi un eșantion potrivit de «aeroporturi de comparație», pentru stabilirea valorii de piață a serviciilor furnizate de aeroporturi. În plus, România nu a prezentat niciun comparator relevant care ar putea constitui un indicator de referință adecvat pentru stabilirea prețului de piață al serviciilor furnizate de administratorul aeroportului în favoarea Wizz Air sau al serviciilor de marketing furnizate de Wizz Air aeroportului. Prin urmare, în această etapă, Comisia consideră că analiza *ex ante* a rentabilității suplimentare constituie cea mai relevantă abordare pentru evaluarea acordurilor încheiate de administratorul aeroportului cu Wizz Air <sup>(11)</sup>.
- (66) În cadrul acestei analize, trebuie să fie luate în considerare toate veniturile și costurile suplimentare relevante asociate tranzacției.
- (67) Veniturile suplimentare preconizate trebuie să includă, în special, veniturile din tarifele aeroportuare, ținând seama de reduceri, precum și de traficul suplimentar care se așteaptă a fi generat de acord, și veniturile din activitățile non-aeronautice pe care se preconizează că le va genera traficul suplimentar. Veniturile suplimentare preconizate trebuie să includă, în special, toate costurile suplimentare de exploatare și de investiții care nu ar fi suportate în absența acordului, precum costurile suplimentare cu personalul, echipamentele și investițiile, dacă este cazul, care decurg din prezența companiei aeriene la aeroport, precum și costurile subvențiilor pentru marketing și alte stimulente financiare. În contrast, costurile pe care aeroportul ar trebui să le suporte în orice caz și independent de acordul cu compania aeriană nu ar trebui să fie luate în considerare în cadrul evaluării principiului operatorului în economia de piață.

#### **Evaluarea comună a acordului de servicii de handling la sol și a acordului de marketing**

- (68) Opinia preliminară a Comisiei este că, în scopurile aplicării principiului operatorului în economia de piață, acordul de servicii de handling la sol și acordul de marketing și consecințele lor financiare trebuie evaluate împreună ca o singură măsură, întrucât acestea au fost încheiate în cadrul unei singure tranzacții.
- (69) În primul rând, acordurile au fost încheiate de aceleași părți, în același timp și pentru aceeași durată.
- (70) În al doilea rând, acordul de marketing specifică în preambulul său faptul că «Wizz Air intenționează să devină una dintre noile companii aeriene de la Aeroportul Cluj-Napoca începând cu noiembrie 2007 și să își stabilească o bază în cadrul Aeroportului Cluj-Napoca». Preambulul face trimitere în mod specific la acordul de servicii de handling la sol încheiat de către părți la 18 octombrie 2007. Formularea din preambul stabilește o legătură directă clară între acordul de servicii de handling la sol și acordul de marketing în sensul că, după toate probabilitățile, nu ar fi putut fi încheiate unul fără celălalt.
- (71) În al treilea rând, acordul de marketing va înceta automat dacă acordul de servicii de handling la sol este reziliat din orice motiv (a se vedea punctul 37 de mai sus).
- (72) În cele din urmă, Comisia observă că legătura dintre acordul de servicii de handling la sol și acordul de marketing reiese, de asemenea, în mod clar din analiza conținutului acordului de marketing. Într-adevăr, acordul de marketing prevede faptul că, în cazul unei ajustări a tarifelor aeroportuare stabilite în acordul de servicii de handling la sol, acordul de marketing va fi modificat în consecință, pentru a adapta sprijinul pentru marketing în mod proporțional cu modificarea adusă tarifelor aeroportuare.
- (73) Pe baza acestor motive, opinia preliminară a Comisiei este că acordul de servicii de handling la sol și acordul de marketing nu sunt separabile și, prin urmare, consideră că este necesar ca acordul de marketing să fie analizat împreună cu acordul de servicii de handling la sol care a fost încheiat în același timp, cu scopul de a stabili dacă o astfel de tranzacție constituie ajutor de stat. Același raționament se aplică și modificărilor ulterioare aduse acordului de servicii de handling la sol și acordului de marketing.

#### **Evaluarea costurilor și veniturilor suplimentare**

- (74) Astfel cum a fost menționat mai sus, nici studiul de fezabilitate, nici planul de afaceri din 2007 prezentate de România nu se refereau exclusiv la acordurile semnate între administratorul aeroportului și Wizz Air.

<sup>(10)</sup> Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 53.

<sup>(11)</sup> Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctele 59 și 61.





- (80) Administratorul aeroportului ar fi estimat venituri suplimentare din activități aeronautice pe baza venitului mediu pe pasager din anii anteriori și a informațiilor privind tarifele aeroportuare publicate de alte aeroporturi. Pe această bază, România a susținut că a estimat venituri suplimentare de [...] EUR/pasager pe parcursul perioadei acoperite de acordurile cu Wizz Air (2007-2012).

Tabelul 11

**Venituri estimate din activități aeronautice**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Total venituri din activități aeronautice</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

## ii. Venituri din activități non-aeronautice

- (81) Pentru reconstituirea analizei *ex ante*, România a luat în considerare următoarele categorii de venituri non-aeronautice:

— veniturile din închirierea spațiilor comerciale și publicitate;

— veniturile din exploatarea parcarii;

— alte venituri din activități non-aeronautice.

Tabelul 12

**Venituri estimate din activități non-aeronautice**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Închirierea de spații comerciale și publicitate</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Parcare</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Alte venituri</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Total venituri din activități non-aeronautice</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (82) Veniturile suplimentare provenite din închirierea spațiilor comerciale și publicitate au fost estimate de România pe baza unor venituri similare obținute în 2006 și a spațiilor din incinta aeroportului care urmau să fie închiriate în fiecare dintre anii următori, luând, de asemenea, în considerare dezvoltarea aeroportului (noul terminal). Veniturile suplimentare au fost estimate pe baza relației dintre veniturile totale ale aeroportului provenite din închiriere/publicitate și numărul de pasageri transportați de Wizz Air ca procentaj din numărul total de pasageri.
- (83) Veniturile suplimentare din exploatarea parcarii au fost estimate de România pe baza venitului pe pasager din 2006 și a numărului preconizat de pasageri Wizz Air (venitul pe pasager a fost estimat la [...] EUR), luând în considerare o ajustare anuală a tarifelor de parcare.

(84) Alte venituri din activități non-aeronautice (venituri provenite din permisele de acces, asistență medicală acordată unor terțe părți) au fost estimate la [...] din totalul veniturilor din activități non-aeronautice.

iii. Costuri suplimentare

(85) Au fost luate în considerare următoarele componente ale costurilor:

— costurile de exploatare suplimentare (costurile cu personalul, costurile cu serviciile, utilitățile și materialele, amortizarea);

— costurile cu taxele pentru închirierea spațiilor din aeroport;

— costurile legate de sprijinul pentru marketing.

Tablul 13

**Costuri de exploatare suplimentare estimate**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Costuri cu materialele</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Costuri cu utilitățile</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Costuri cu serviciile</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Costuri cu personalul</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Amortizare</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Alte costuri</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(86) *Costurile suplimentare cu materialele:* România a estimat respectivele costuri ca procentaj din totalul costurilor de exploatare ale aeroportului, egal cu procentajul veniturilor suplimentare din activități aeronautice din totalul veniturilor din activități aeronautice ale aeroportului.

(87) *Costurile suplimentare cu utilitățile:* administratorul aeroportului a preconizat că lucrările la noul terminal pentru pasageri se vor finaliza până în 2011, ceea ce ar duce la o creștere semnificativă a costurilor legate de utilități. Prin urmare, pentru calculele aferente perioadei de referință, a fost luată în considerare o creștere de [...]. Costurile suplimentare cu utilitățile au fost estimate ca procentaj din totalul costurilor de exploatare ale aeroportului, egal cu procentajul veniturilor suplimentare din activități aeronautice din totalul veniturilor din activități aeronautice ale aeroportului.

(88) *Costurile suplimentare cu serviciile:* au fost estimate ca procentaj din totalul costurilor de exploatare ale aeroportului, egal cu procentajul veniturilor suplimentare din activități aeronautice din totalul veniturilor din activități aeronautice ale aeroportului.

- (89) *Costurile suplimentare cu personalul*: au fost estimate pe baza numărului de angajați din 2007 (138), cu o creștere de [...] pentru 2008, de [...] pentru 2009 și de [...] pe an în perioada 2010-2012. A fost luată în considerare o ajustare periodică a salariilor cu aproape [...].
- (90) *Amortizarea*: estimată pe baza programului de investiții al aeroportului la [...] din totalul costurilor de exploatare.
- (91) *Costurile cu taxele pentru închirierea spațiilor din aeroport*: estimate la [...] din venitul estimat din activitățile de închiriere și publicitate.
- (92) *Plățile legate de marketing* au fost luate în considerare drept costuri legate de aeroport. Costurile de marketing au fost estimate pe baza costurilor de marketing/pasager îmbarcat înmulțite cu numărul de pasageri Wizz Air preconizat:

Tabelul 14

**Costuri de marketing**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Costuri de marketing</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (93) Pe baza ipotezelor detaliate mai sus, profiturile suplimentare ale fluxurilor de numerar care s-a preconizat că vor fi generate de acordurile cu Wizz Air, astfel cum au fost calculate de România, sunt prezentate în tabelul 15.

Tabelul 15

**Profituri suplimentare estimate**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Venituri suplimentare</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Costuri suplimentare</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Profituri suplimentare</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (94) Profiturile suplimentare estimate sunt pozitive în fiecare an al perioadei acoperite de evaluare, ceea ce conduce autoritățile române la concluzia că aceste acorduri sunt în conformitate cu principiul operatorului în economia de piață.
- (95) Totuși, Comisia are următoarele îndoieli în ceea ce privește soliditatea abordării adoptate de România în estimarea numărului de pasageri și calcularea, pe această bază, a veniturilor din activități aeronautice și non-aeronautice:

#### Venituri din activități aeronautice

- Comisia consideră că ipotezele privind previziunile de trafic ar trebui să se bazeze pe frecvențele rutelor și pe țintele în ceea ce privește numărul de pasageri prevăzute în acordurile cu Wizz Air, atâta timp cât respectivele ținte ar putea fi estimate ca realizabile în mod rezonabil în momentul în care au fost convenite. În acest caz, ipotezele de bază privind numărul rutelor, frecvențele și nivelurile de pasageri nu par să se fi bazat pe niciunul dintre acordurile cu Wizz Air, nici pe planul de afaceri din 2007 sau pe studiul de fezabilitate. În această etapă, nu există niciun dovadă că, la momentul încheierii acordurilor în cauză de către administratorul aeroportului, acesta s-ar fi așteptat ca Wizz Air să transporte numărul respectiv de pasageri;
  
- *numărul rutelor și frecvența zborurilor*: un număr estimat de peste [...] de zboruri în al doilea an înseamnă cel puțin [...] zboruri pe săptămână estimate pentru 2008. Mai mult, potrivit autorităților române, administratorul aeroportului ar fi estimat o creștere constantă a numărului zborurilor pe parcursul întregii perioade acoperite de acordurile cu Wizz Air. Totuși, Comisia observă că acordul de servicii de handling la sol prevedea doar o frecvență minimă de [...] pe săptămână, o frecvență de [...] zboruri pe săptămână fiind prevăzută numai începând din [...];
  
- *numărul de pasageri*: Comisia observă în primul rând că nu se prevedea aplicarea niciunei sancțiuni în cazul nerespectării de către Wizz Air a plafoanelor referitoare la pasageri prevăzute în acordul de marketing și că Wizz Air nu își luase niciun angajament contractual în ceea ce privește noi rute sau frecvențe de zbor. În această etapă, opinia Comisiei este că, la reconstituirea analizei *ex-ante*, România a supraestimat numărul de pasageri la care administratorul aeroportului s-ar fi putut fi așteptat în momentul încheierii acordurilor cu Wizz Air. Într-adevăr, în timp ce, potrivit autorităților române, administratorul aeroportului s-ar fi așteptat la cel puțin [...] de pasageri ai Wizz Air în primul an, la peste [...] de pasageri în al doilea an și la o creștere a numărului acestora în anii următori, Comisia observă că acordul de marketing prevedea doar un nivel minim de [...] de pasageri transportați pe lună ([...] pe an). În plus, numărul de pasageri pe care se estima că Wizz Air îi va transporta în 2012 pare a fi egal sau mai mare decât numărul total de pasageri estimat pentru aeroport în 2012, potrivit planului de afaceri din 2007 (care estima că traficul urma să atingă plafonul de 1 milion de pasageri la sfârșitul anului 2011 și urma să depășească 2 milioane de pasageri până la sfârșitul anului 2013) și semnificativ mai mare decât numărul total de pasageri estimat pentru aeroport în Programul de dezvoltare (400 000 de pasageri în 2010 și până la 650 000 de pasageri în 2015). În plus, opinia preliminară a Comisiei este că numărul de pasageri a fost supraestimat pentru anul 2007, luând în considerare faptul că acordul de servicii de handling la sol și acordul de marketing au intrat în vigoare la 13 noiembrie 2007 și, prin urmare, în 2007 au fost în vigoare timp de mai puțin de 2 luni. Comisia are îndoieli că administratorul aeroportului ar fi putut preconiza că Wizz Air va transporta [...] de pasageri în numai 2 luni de la începerea desfășurării activităților la aeroport în 2007;
  
- *venituri suplimentare din activități aeronautice*: potrivit autorităților române, veniturile suplimentare din activități aeronautice au fost estimate pe baza informațiilor privind venitul mediu pe pasager îmbarcat obținut în anii anteriori, completate cu informații privind tarifele publicate de alte aeroporturi. În această etapă, opinia Comisiei este că estimarea veniturilor suplimentare din activități aeronautice ar fi trebuit să se bazeze pe tarifele aeroportuare și pe alte tarife prevăzute în acordul de servicii de handling la sol, mai degrabă decât pe venitul mediu pe pasager din anii anteriori, în special având în vedere reducerile semnificative acordate în favoarea Wizz Air prin acordul de servicii de handling la sol. Nu este clar care sunt diferențele categoriei de venituri din activități aeronautice pe care România le-a luat în considerare pentru această analiză (tariful pentru serviciile de handling la sol, tariful de aterizare etc.). De asemenea, nu este clar nici dacă acest calcul ține cont de toate reducerile prevăzute în acordul de servicii de handling la sol. În cele din urmă, nu este clar în ce măsură analiza ia în considerare informațiile privind tarifele percepute pe alte aeroporturi și modul în care aceste informații au fost avute în vedere. În orice caz, în această etapă, Comisia consideră că analiza *ex ante* ar fi trebuit să se bazeze exclusiv pe veniturile suplimentare generate de acordurile cu Wizz Air și, prin urmare, nu ar fi trebuit, în principiu, să țină cont de informațiile privind tarifele aeroportuare percepute pe alte aeroporturi.

#### Venituri din activități non-aeronautice

- *veniturile din închiriere și publicitate*: au fost estimate de România pe baza veniturilor obținute în 2006 și a suprafeței totale care urma să fie închiriată în fiecare dintre următorii ani. Opinia preliminară a Comisiei este că veniturile respective nu variază în funcție de numărul de pasageri, prin urmare nu sunt venituri suplimentare față de acordurile cu Wizz Air și nu ar fi trebuit să fie luate în considerare pentru acest calcul; Prin inițierea procedurii oficiale de investigare, România este invitată să justifice motivul pentru care veniturile din închiriere și publicitate ar fi suplimentare ca urmare a acordurilor cu Wizz Air;

- *veniturile din exploatarea parcarii*: au fost estimate pe baza veniturilor pe pasager din 2006 și a numărului de pasageri ai Wizz Air preconizat. Întrucât opinia Comisiei este că numărul de pasageri ai Wizz Air preconizat de administratorul aeroportului la momentul încheierii acordurilor cu Wizz Air este posibil să fi fost supraestimat, Comisia consideră că este posibil, de asemenea, ca veniturile din exploatarea parcarii să fi fost supraestimate. În plus, autoritățile române sunt invitate să furnizeze detalii privind ajustarea anuală aplicată tarifelor de parcare și să justifice de ce o astfel de ajustare ar fi rezonabilă;
  - *alte venituri din activități non-aeronautice* au fost estimate la [...] din totalul veniturilor din activități non-aeronautice. În această etapă, nu este clar ce tip de venituri din activități non-aeronautice sunt avute în vedere și pe ce anume se bazează estimările de mai sus.
- (96) Comisia are următoarele îndoieli cu privire la abordarea adoptată de România pentru estimarea costurilor suplimentare:
- *costurile cu materialele, utilitățile și serviciile și costurile cu personalul*: au fost estimate proporțional cu procentajul veniturilor suplimentare generate de activitățile aeronautice din veniturile totale din activitățile aeronautice ale aeroportului. Comisia are îndoieli cu privire la această abordare de estimare a costurilor suplimentare. Într-adevăr, deși costurile suplimentare variază în funcție de numărul pasagerilor transportați de compania aeriană, acestea nu variază neapărat în aceeași proporție ca veniturile din activități aeronautice. Opinia preliminară a Comisiei este că, pentru a estima costurile suplimentare la care administratorul aeroportului ar fi putut să se aștepte în momentul semnării acordurilor cu Wizz Air, România ar fi trebuit să analizeze impactul unei schimbări pe care numărul pasagerilor l-ar fi avut asupra costurilor de exploatare ale aeroportului pe bază *ex ante* și să combine rezultatele cu previziuni rezonabile ale numărului de pasageri ai Wizz Air. În plus, în această etapă nu este clar dacă ajustarea de [...] a salariilor luată în considerare la estimarea costurilor suplimentare cu personalul a fost aplicată anual și dacă se referă la o majorare cu [...] a costurilor cu personalul. România este invitată să clarifice, de asemenea, ce procentaj din traficul aerian total de pe aeroport este asigurat de Wizz Air și ce procentaj din investițiile în infrastructura aeroportuară este suplimentar ca urmare a acordurilor cu Wizz Air;
  - *costurile cu taxele pentru închirierea spațiilor din aeroport*: în această etapă, natura costurilor respective și modul în care acestea depind de trafic sunt neclare. Prin inițierea procedurii oficiale de investigare, autoritățile române sunt invitate să clarifice tipul costurilor care sunt luate în considerare și baza pe care acestea au fost estimate la [...] din veniturile din închiriere;
  - *costurile legate de sprijinul pentru marketing*: astfel cum se ilustrează în tabelul 14, costurile de marketing au fost estimate pe baza numărului estimat de pasageri, luând în considerare un nivel de [...] EUR/pasager îmbarcat, astfel cum se prevede în acordul de marketing în cazul în care se înregistrează un număr de peste [...] de pasageri pe lună. În această etapă, Comisia nu este în măsură să verifice caracterul solid al acestei abordări, având în vedere îndoielile sale privind estimările *ex ante* reconstituite ale României cu privire la numărul pasagerilor;
  - nu este clar care este tipul de costuri pe care România le-a avut în vedere ca «alte costuri».
- (97) Având în vedere cele de mai sus, în această etapă, Comisia nu poate concluziona că, la momentul încheierii acordurilor din 2007 cu Wizz Air, se preconiza că acestea vor fi rentabile. Prin inițierea procedurii oficiale de investigare, Comisia invită România să furnizeze toate datele necesare pentru evaluarea rentabilității *ex ante* a respectivelor acorduri. Părțile interesate sunt, de asemenea, invitate să își transmită observațiile cu privire la acest subiect.
- (98) În plus, nicio analiză *ex ante* separată nu a fost pusă la dispoziția Comisiei cu privire la modificările ulterioare aduse acordului de servicii de handling la sol și acordurilor adiționale la acordul de marketing. Întrucât scopul modificărilor aduse acordului de servicii de handling la sol și acordurilor adiționale la acordul de marketing pare să fi fost luarea în considerare a ajustărilor tarifelor aeroportuare și, prin urmare, menținerea echilibrului general al acordurilor din 2007 cu Wizz Air, în această etapă, Comisia are îndoieli că administratorul aeroportului se putea aștepta ca acele acorduri următoare să fie rentabile în momentul încheierii lor. Pentru fiecare dintre acordurile relevante, luând în considerare faptul că anumite modificări aduse acordului de servicii de handling la sol trebuie să fie evaluate împreună cu modificările aduse acordului de marketing, România este invitată să furnizeze Comisiei toate datele necesare pentru evaluarea rentabilității *ex ante*. Părțile interesate sunt, de asemenea, invitate să își transmită observațiile cu privire la acest subiect. În plus, Comisia invită România să clarifice dacă acordul de servicii de handling la sol a suferit modificări ulterioare, aplicabile începând cu 1 ianuarie 2010, prin care au fost revizuite tarifele aeroportuare, conform acordului adițional nr. 3 din 1 ianuarie 2010 la acordul de marketing. România este invitată să furnizeze Comisiei aceste modificări ulterioare aduse acordului de servicii de handling la sol.

### 3.1.1.3. *Selectivitate*

- (99) Presupusa finanțare în cauză a fost acordată exclusiv în favoarea Wizz Air și, prin urmare, este selectivă în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

### 3.1.1.4. *Afectarea schimburilor comerciale și denaturarea concurenței*

- (100) De la intrarea în vigoare a celui de al treilea pachet privind liberalizarea transportului aerian la 1 ianuarie 1993<sup>(12)</sup>, transportatorii aerieni pot opera liber zboruri în cadrul unor conexiuni intraeuropene.
- (101) Opinia preliminară a Comisiei este că AICN a acordat un avantaj selectiv în favoarea Wizz Air. Transportatorul este activ pe o piață liberalizată, competitivă și avantajul pe care l-a primit îi putea consolida poziția competitivă pe piața serviciilor de transport aerian către/dinspre Aeroportul Cluj în defavoarea altor transportatori aerieni ai Uniunii. Având în vedere aceste aspecte, concluzia preliminară a Comisiei este că avantajul oferit Wizz Air este de natură să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

### 3.1.1.5. *Concluzie privind existența ajutorului*

- (102) Opinia preliminară a Comisiei este că măsurile adoptate de AICN în temeiul acordurilor cu Wizz Air, care fac obiectul prezentei decizii, au implicat ajutor de stat acordat transportatorului.

### 3.1.2. *Legalitatea ajutorului acordat Wizz Air*

- (103) Măsura a fost pusă în vigoare fără a fi autorizată de Comisie și nu pare a fi acoperită de exceptarea de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 din tratat. Dacă măsura constituie ajutor de stat, este posibil ca acest ajutor să fie ilegal.

### 3.1.3. *Compatibilitatea ajutorului acordat Wizz Air*

- (104) Prin scrisoarea din 21 aprilie 2015, România a afirmat că acordurile cu Wizz Air nu au implicat niciun ajutor acordat transportatorului și, prin urmare, nu a furnizat nicio justificare în ceea ce privește compatibilitatea acestora cu piața internă în cazul în care ar implica un ajutor de stat.
- (105) Comisia consideră că singurul temei juridic aplicabil pentru evaluarea compatibilității unui eventual ajutor acordat în favoarea Wizz Air cu piața internă l-ar putea constitui Orientările din 2005 privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale<sup>(13)</sup>. Orientările din 2014 privind sectorul aviației se aplică doar ajutoarelor la înființare notificate acordate în favoarea companiilor aeriene în cazul cărora Comisia a trebuit să adopte o decizie începând cu 4 aprilie 2014. În conformitate cu Comunicarea Comisiei privind stabilirea normelor aplicabile pentru evaluarea ajutorului de stat ilegal, Comisia nu va aplica principiile prevăzute în Orientările din 2014 privind sectorul aviației în cazul ajutorului ilegal la înființare în favoarea companiilor aeriene care a fost acordat înainte de 4 aprilie 2014. Comisia invită România și părțile interesate să formuleze observații în această privință.
- (106) Orientările din 2005 privind sectorul aviației prevăd la punctul 79 mai multe condiții care trebuie îndeplinite pentru ca un ajutor la înființare să fie considerat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat.
- i. *Ajutorul este plătit transportatorilor aerieni care dețin o licență de operare valabilă, eliberată de un stat membru în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului*<sup>(14)</sup>.
- (107) În acest caz, beneficiarul este un transportator aerian în sensul definit de Regulamentul (CE) nr. 1008/2008<sup>(15)</sup>. Prin urmare, prima condiție stabilită în Orientările din 2005 privind sectorul aviației este îndeplinită.

<sup>(12)</sup> Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele operatorilor de transport aerieni, Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare și Regulamentul (CEE) nr. 2409/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind tarifele serviciilor aeriene pentru transportul de pasageri și de marfă, toate aceste trei regulamente fiind publicate în JO L 240, 24.8.1992, p. 1-17.

<sup>(13)</sup> JO C 312, 9.12.2005, p. 1-14

<sup>(14)</sup> Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele operatorilor de transport aerieni, JO L 240, 24.8.1992, p. 1.

<sup>(15)</sup> Ca urmare a intrării în vigoare a Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate, Regulamentul nr. 2407/92 a fost abrogat și, în conformitate cu articolul 27 din Regulamentul nr. 1008/2008, trimiterea la regulamentul abrogat se interpretează ca trimitere la Regulamentul nr. 1008/2008.

- ii. *Ajutorul este plătit pentru rute care leagă un aeroport regional din categoria C sau D de un alt aeroport din UE.*
- (108) În temeiul Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației, aeroportul Cluj este considerat un aeroport regional din categoria C. Ajutorul a fost acordat unei companii aeriene care deschide noi rute de la aeroport către alte aeroporturi situate în Uniune. Prin urmare, a doua condiție este îndeplinită.
- iii. *Ajutorul se aplică numai deschiderii de rute noi sau de noi frecvențe de zboruri, ceea ce conduce la o creștere a volumului net de pasageri. Acest ajutor nu trebuie să încurajeze transferul pur și simplu al traficului de la o companie aeriană la alta sau de la o societate la alta. În special, ajutorul nu trebuie să genereze o deviere a traficului care să nu fie justificată din punct de vedere al frecvenței și viabilității serviciilor existente care pleacă de la un alt aeroport situat în același oraș, aceeași conurbație<sup>(16)</sup> sau același sistem aeroportuar<sup>(17)</sup>, care deservește aceeași destinație sau o destinație similară în conformitate cu aceleași criterii.*
- (109) Ajutorul a fost acordat pentru a încuraja Wizz Air să lanseze noi rute de pe Aeroportul Cluj către una sau mai multe destinații din Uniune, conducând astfel la o creștere a volumului net de pasageri. Niciuna dintre rutele operate de Wizz Air nu era deservită de un serviciu feroviar de mare viteză. Totuși, având în vedere proximitatea relativă a aeroportului din Târgu Mureș, în această etapă, Comisia are îndoieli că a treia condiție prevăzută de Orientările din 2005 privind sectorul aviației este îndeplinită și invită România și părțile interesate să formuleze observații cu privire la acest punct.
- iv. *Ruta care primește ajutorul trebuie, în ultimă instanță, să se dovedească profitabilă, adică trebuie cel puțin să își acopere costurile, fără finanțare publică. Din acest motiv, ajutorul la înființare trebuie să fie degresiv și să aibă o durată limitată.*
- (110) Ajutorul pentru Wizz Air a fost limitat la durata acordurilor încheiate cu AICN, și anume la cinci ani. Cu toate acestea, în conformitate cu punctul 79 litera (f) din Orientările din 2005 privind sectorul aviației, ajutorul poate fi acordat pe o perioadă maximă de 3 ani. În plus, în această etapă, ajutorul acordat Wizz Air nu pare să fi fost degresiv. De asemenea, în acorduri nu a fost impusă nicio condiție prin care rutele operate de transportator de pe aeroport ar fi trebuit să fie, în ultimă instanță, profitabile în mod independent.
- v. *Valoarea ajutorului trebuie să fie strict legată de costurile eligibile*
- (111) Costurile eligibile sunt definite în Orientările din 2005 privind sectorul aviației drept «costurile suplimentare la înființare suportate pentru lansarea noii rute sau frecvențe, [...] pe care transportatorul aerian nu trebuie să le suporte după înființare, în regim de operare normală». România nu a susținut că finanțarea acordată Wizz Air a fost limitată la acoperirea costurilor eligibile și că nu urma să fie subvenționate costurile de exploatare obișnuite. În această etapă, nu se poate concluziona că această condiție este îndeplinită.
- vi. *Ajutorul degresiv poate fi acordat pentru o perioadă maximă de trei ani. Valoarea ajutorului într-un an nu poate depăși 50 % din costurile totale eligibile pentru anul în cauză, iar ajutorul total nu poate depăși o medie de 30 % din costurile eligibile.*
- (112) Acordurile în cauză nu fac nicio referire la costurile companiilor aeriene și nu prevăd că ajutorul trebuie să se limiteze la un anumit procentaj din costurile eligibile. Prin urmare, opinia preliminară a Comisiei este că această condiție nu este îndeplinită.
- vii. *Perioada pe parcursul căreia se acordă ajutor la înființare unei companii aeriene trebuie să fie mult mai mică decât perioada pe parcursul căreia compania aeriană se angajează să opereze de pe aeroportul în cauză. De asemenea, este necesar ca ajutorul să înceteze atunci când au fost atinse obiectivele privind pasagerii sau atunci când ruta atinge pragul de rentabilitate, chiar dacă aceasta are loc înainte de sfârșitul perioadei prevăzute inițial.*
- (113) Comisia observă că nu s-a impus nicio condiție ca rutele deschise de Wizz Air să fie operate în mod viabil pentru o perioadă mult mai îndelungată după încheierea perioadei în care operarea lor este subvenționată și, prin urmare, se îndoiește că această condiție este îndeplinită.

<sup>(16)</sup> Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare, JO L 240, 24.8.1992, p. 8.

<sup>(17)</sup> Astfel cum este definit la articolul 2 litera (m) din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului.



viii. *Plățile în cadrul ajutorului trebuie legate de creșterea netă a numărului de pasageri transportați*

(114) Comisia observă că există o legătură clară între numărul de pasageri transportați și valoarea ajutorului. În special, acordul de marketing stabilește taxa de marketing care trebuie plătită de aeroport în funcție de numărul de pasageri transportați efectiv de Wizz Air. Prin urmare, concluzia preliminară a Comisiei este că această condiție este îndeplinită.

ix. *Orice organism public care planifică 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, pentru a permite tuturor companiilor aeriene interesate să își ofere serviciile. Notificarea trebuie să includă în special descrierea rutei, precum și criteriile obiective referitoare la valoarea și durata ajutorului. Normele și principiile legate de achizițiile și concesiunile publice trebuie respectate atunci când este cazul.*

(115) România a afirmat că intenția aeroportului de a încheia acorduri cu companii aeriene interesate de deschiderea de noi rute cu plecare de pe aeroport a beneficiat de suficientă publicitate în rândul transportatorilor potențial interesați. Totuși, nu au fost furnizate elemente de probă în acest sens. În special, nu există niciun indiciu că aeroportul a făcut cunoscute, în timp util și cu publicitate adecvată, intenția sa de a acorda ajutor companiilor aeriene și condițiile de acordare a unui astfel de ajutor. Prin urmare, procedura de selecție a transportatorilor aerieni nu a fost suficient de clară pentru a asigura tratamentul nediscriminatoriu al transportatorilor potențial interesați. Prin urmare, Comisia se îndoiește că această condiție este îndeplinită.

x. *Atunci când își prezintă solicitarea, orice companie aeriană care propune un serviciu unui organism public care se oferă să acorde ajutor la înființare trebuie să furnizeze un plan de afaceri care să prezinte, pe o perioadă îndelungată, viabilitatea rutei după terminarea ajutorului. De asemenea, înainte de acordarea ajutorului la înființare, organismul public trebuie să efectueze și o analiză a influenței noii rute asupra rutelor concurente.*

(116) România nu a furnizat elemente de probă în cadrul investigației potrivit cărora transportatorul a trebuit să prezinte mai întâi un plan de afaceri pentru rutele respective pentru a demonstra viabilitatea acestora, în mod independent, după o anumită perioadă. De asemenea, AICN nu a afirmat că a efectuat o evaluare a influenței noilor rute asupra altor rute. Prin urmare, Comisia se îndoiește că această condiție este îndeplinită.

xi. *Statele trebuie să garanteze că lista rutelor care primesc ajutor este publicată anual pentru fiecare aeroport, indicând de fiecare dată sursa finanțării publice, societatea beneficiară, valoarea ajutorului plătit și numărul de pasageri în cauză.*

(117) Nu există niciun indiciu că AICN a publicat anual lista rutelor care primesc finanțare publică, indicând sursa de finanțare, transportatorul aerian, valoarea ajutorului plătit efectiv și numărul de pasageri transportați. Prin urmare, Comisia se îndoiește că această condiție este îndeplinită.

xii. *Atunci când este cazul, trebuie să se prevadă proceduri de acțiune la nivel de stat membru, pentru a se garanta că nu există nicio discriminare în acordarea ajutorului.*

(118) România nu a susținut că au fost instituite proceduri de acțiune care să fie utilizate în cazul plângerilor referitoare la acordarea ajutorului în favoarea transportatorilor care operează rute de pe aeroport. Prin urmare, Comisia se îndoiește că această condiție este îndeplinită.

xiii. *Mecanismele de sancționare trebuie aplicate în eventualitatea în care un transportator nu respectă angajamentele pe care le-a luat în legătură cu un aeroport atunci când a fost plătit ajutorul. Un sistem de recuperare a ajutorului sau de confiscare a unei garanții depuse inițial de transportator poate permite aeroportului să se asigure că compania aeriană își respectă angajamentele.*

(119) Comisia observă că acordurile cu transportatorul nu prevedeau un sistem de sancțiuni în cazul nerespectării de către compania aeriană a ținutelor în materie de trafic stipulate în acestea. Prin urmare, Comisia se îndoiește că această condiție este îndeplinită.

xiv. Ajutorul la înființare nu poate fi combinat cu alte tipuri de ajutor acordat pentru operarea unei rute, cum ar fi ajutorul de natură socială acordat anumitor categorii de pasageri și compensarea pentru efectuarea serviciilor publice. În afară de aceasta, un astfel de ajutor nu poate fi acordat în cazul în care accesul la o rută a fost rezervat pentru un singur transportator, în temeiul articolului 4 din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92, în special alineatul (1) litera (d) din articolul în cauză. De asemenea, în conformitate cu normele de proporționalitate, un astfel de ajutor nu poate fi combinat cu un alt ajutor acordat pentru acoperirea aceluiași costuri, inclusiv ajutorul plătit într-un alt stat.

(120) România nu a confirmat că ajutorul în cauză nu a fost acordat pentru înființarea de rute care fac obiectul obligațiilor de serviciu public în baza Regulamentului (CE) nr. 1008/2008. În plus, România nu a confirmat faptul că ajutorul nu a fost combinat cu alt ajutor pentru a acoperi aceleași costuri.

(121) Prin urmare, Comisia se îndoiește că orice ajutor acordat Wizz Air în baza acordurilor care fac obiectul evaluării poate fi considerat a constitui ajutor la înființare compatibil în temeiul Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației.

### 3.2. Măsurile în favoarea aeroportului

(122) În continuare, Comisia va evalua finanțarea publică acordată AICN în perioada 2010-2014, care acoperă atât ajutorul pentru investiții, cât și ajutorul pentru exploatare:

— finanțarea publică acordată de Consiliul județean în 2010 și 2011 pentru acoperirea costurilor de investiții (în temeiul Deciziei nr. 307 din 15 decembrie 2010 și al Deciziei nr. 348 din 21 decembrie 2011) și de exploatare (calificate de România drept costuri aferente SIEG);

— finanțarea publică acordată de Consiliul județean (și de stat în 2013) în perioada 2012-2014 pentru acoperirea costurilor de investiții (în temeiul Deciziei nr. 313 din 19 decembrie 2012, al Deciziei nr. 389 din 18 decembrie 2013 și al Deciziei nr. 300 din 28 noiembrie 2014).

(123) Prin inițierea procedurii oficiale de investigare, România este invitată să confirme informațiile/datele furnizate Comisiei prin scrisorile din 21 aprilie 2015 și 27 mai 2015 și care figurează în tabelele 2 și 3 din prezenta decizie. În special, în această etapă, relația dintre sumele care figurează în tabelele respective nu este clară, mai ales având în vedere că, pentru anumiți ani, finanțarea publică menită să acopere costurile de investiții ale AICN pare să fie egală sau să depășească finanțarea totală care s-a afirmat că a fost acordată administratorului aeroportului în același an (de exemplu, în 2011, 2012, 2013, 2014). Autoritățile române sunt invitate să ofere detalii suplimentare privind tipul costurilor de investiții și de exploatare acoperite de finanțarea publică și să furnizeze sumele corespunzătoare.

#### 3.2.1. Existența ajutorului în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat

##### 3.2.1.1. Activitatea economică și conceptul de întreprindere

(124) Conceptul de întreprindere acoperă orice entitate angajată într-o activitate economică, indiferent de statutul său juridic și de modul în care este finanțată<sup>(18)</sup>. Orice activitate care constă în oferirea de bunuri sau de servicii pe o anumită piață este o activitate economică.

(125) În cauza Leipzig/aeroportul din Halle, Tribunalul a statuat că, de la data pronunțării hotărârii în cauza Aéroports de Paris (12 decembrie 2000), aplicarea normelor privind ajutoarele de stat pentru finanțarea infrastructurii aeroportuare nu mai putea fi exclusă.

(126) Prin urmare, Comisia constată că, începând cu 12 decembrie 2000, administratorul aeroportului a fost angajat într-o activitate economică și că acesta este o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat<sup>(19)</sup>.

<sup>(18)</sup> Cauza C-41/90 Höfner și Elser, Rec. 1991, p. I-1979, punctul 21; cauza C-160/91 Poucet și Pistre/AGF și Cancava, Rec. 1993, p. I-637, punctul 17; cauza C-35/96 Comisia/România, Rec. 1998, p. I-3851, punctul 36.

<sup>(19)</sup> Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 29.

### 3.2.1.2. Domeniul de aplicare al misiunii de serviciu public

- (127) Curtea de Justiție a statuat că activitățile care intră în mod normal în responsabilitatea statului în exercitarea prerogativelor sale oficiale de autoritate publică nu sunt de natură economică și nu se încadrează în domeniul de aplicare al normelor privind ajutoarele de stat. Prin urmare, finanțarea activităților care țin de domeniul de aplicare al misiunii de serviciu public sau de infrastructura direct legată de aceste activități în general nu constituie ajutor de stat <sup>(20)</sup>. În cadrul unui aeroport, activități precum cele legate de controlul traficului aerian, poliție, vamă, pompieri, activitățile necesare pentru a proteja aviația civilă împotriva actelor de intervenție ilicită și investițiile legate de infrastructura și echipamentele necesare pentru a efectua aceste activități sunt, în general, considerate a fi de natură neeconomică <sup>(21)</sup>.
- (128) Astfel cum se menționează la punctul 23, prin scrisoarea din 27 mai 2015, România a afirmat că AICN a desfășurat anumite activități care se încadrează în domeniul de aplicare al misiunii de serviciu public. În special, potrivit afirmațiilor autorităților române, costurile de exploatare suportate de administratorul aeroportului în numele entităților publice care operează în incinta aeroportului, precum și costurile suportate pentru deservirea zborurilor scutite de plata tarifelor aeroportuare trebuie considerate ca ținând de domeniul de aplicare al misiunii de serviciu public.
- (129) Comisia consideră că finanțarea publică a activităților neeconomice nu trebuie să conducă la o discriminare nejustificată între companiile aeriene și administratorii aeroporturilor. Dacă într-un sistem juridic dat este normal ca administratorii aeroporturilor sau companiile aeriene să suporte costurile anumitor servicii, în timp ce unii administratori ai aeroporturilor sau unele companii aeriene care oferă aceleași servicii în numele aceluiași autorități publice nu trebuie să suporte aceste costuri, acestea din urmă ar putea beneficia de un avantaj, chiar dacă respectivele servicii sunt considerate în sine ca neeconomice <sup>(22)</sup>. În această etapă, Comisia nu trebuie să adopte o poziție privind întrebarea dacă aceste costuri s-ar putea califica sau nu în mod legitim drept costuri aferente misiunii de serviciu public întrucât, până acum, România nu a demonstrat în mod clar că această condiție a nediscriminării a fost respectată în prezentul caz.
- (130) Prin urmare, prin inițierea procedurii oficiale de investigare, Comisia invită România să detalieze tipul de costuri menționate și să clarifice dacă toți administratorii aeroporturilor sunt obligați de legislația existentă să suporte astfel de costuri. În plus, România ar trebui să clarifice dacă legislația națională prevede că administratorii aeroporturilor au dreptul la compensație pentru costurile suportate pentru astfel de activități. Dacă, în temeiul sistemului juridic aplicabil, aeroporturile din România trebuie, în mod normal, să suporte ele însele costurile relevante, astfel de costuri ar trebui considerate drept costuri de exploatare și de investiții normale suportate de administratorii aeroporturilor <sup>(23)</sup>, iar orice compensație acordată de către autoritățile publice pentru acoperirea acestor cheltuieli se poate califica drept ajutor de stat.

### 3.2.1.3. Resurse de stat și imputabilitatea față de stat

- (131) Astfel cum a stabilit Curtea în hotărârea pronunțată în cauza Stardust Marine, conceptul de ajutor de stat se aplică oricărui avantaj acordat din resursele statului de statul însuși sau de orice organism intermediar care acționează în baza competențelor ce i-au fost conferite <sup>(24)</sup>. Resursele entităților intrastatale (descentralizate, federalizate, regionale, județene sau altele) ale statelor membre sunt, în scopul aplicării articolului 107 din tratat, resurse de stat <sup>(25)</sup>. În plus, măsurile adoptate de aceste entități, indiferent de statutul lor juridic și de descrierea lor, se încadrează, în același mod ca și măsurile luate de către autoritatea centrală, în domeniul de aplicare al articolului 107 din tratat <sup>(26)</sup>.
- (132) Prin urmare, opinia preliminară a Comisiei este că subvențiile acordate de Consiliul județean și de stat în favoarea administratorului aeroportului implică resurse de stat și sunt imputabile statului.

<sup>(20)</sup> Decizia Comisiei din 19 martie 2003 în cazul N 309/2002, Franța, Securitatea aviației – compensație pentru costurile suportate în urma atacurilor de la 11 septembrie 2001 (JO C 148, 25.6.2003, p. 7-8).

<sup>(21)</sup> A se vedea, în special, cauza C-364/92 SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, Rec. 1994, p. I-43, punctul 30 și cauza C-113/07 P Selex Sistemi Integrati/Comisia, Rec. 2009, p. I-2207, punctul 71; Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 35.

<sup>(22)</sup> Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 37.

<sup>(23)</sup> Ibid.

<sup>(24)</sup> Cauza C-482/99 Franța/Comisia («Stardust Marine»), Rec. 2002, p. I-4397.

<sup>(25)</sup> Cauzele conexe T-267/08 și T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, Repertoriu 2011, p. II-1999, punctul 108.

<sup>(26)</sup> Hotărârea Curții din 6 martie 2002, cauzele conexe T-127/99, T-129/99, T-140/99 Diputación Foral de Álava și alții/Comisia, Rec. 2002, p. II-1330, punctul 142.

#### 3.2.1.4. Avantajul economic

- (133) În sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, un avantaj este orice beneficiu economic pe care o întreprindere nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață, și anume în absența intervenției statului <sup>(27)</sup>. În acest sens, «capitalurile care sunt puse la dispoziția unei întreprinderi, direct sau indirect, de către stat în împrejurări care corespund condițiilor normale de piață nu pot fi calificate drept ajutoare de stat» («principiului operatorului în economia de piață») <sup>(28)</sup>.
- (134) În plus, finanțarea costurilor suportate pentru prestarea de SIEG nu conferă un avantaj economic beneficiarului în măsura în care sunt respectate condițiile stabilite de Curte în hotărârea pronunțată în cauza Altmark <sup>(29)</sup>.
- (135) În cele ce urmează, Comisia evaluează, în primul rând, dacă măsura în discuție a fost acordată în condiții normale de piață, în conformitate cu principiul operatorului în economia de piață și, în al doilea rând, dacă respectă condițiile Altmark.

#### Respectarea principiului operatorului în economia de piață

- (136) Comisia reamintește următorul aspect: «capitalurile care sunt puse la dispoziția unei întreprinderi, direct sau indirect, de către stat în împrejurări care corespund condițiilor normale de piață nu pot fi calificate drept ajutoare de stat» <sup>(30)</sup>.
- (137) Pentru a stabili dacă finanțarea publică a AICN a conferit administratorului aeroportului un avantaj de care acesta nu ar fi beneficiat în condiții normale de piață, Comisia trebuie să compare comportamentul autorităților publice care oferă finanțarea în cauză cu cel al unui investitor în economia de piață ghidat de perspectiva rentabilității <sup>(31)</sup>. Pentru a fi în măsură să aplice principiul operatorului în economia de piață, Comisia trebuie să se plaseze în momentul în care a fost luată decizia de acordare a fondurilor publice în favoarea administratorului aeroportului.
- (138) În primul rând, Comisia observă că România nu a susținut că granturile acordate AICN în perioada 2010-2014 pentru acoperirea costurilor de investiții au respectat principiul operatorului în economia de piață.
- (139) Pe baza informațiilor disponibile în această etapă, în schimbul dreptului de a administra infrastructura aeroportuară, AICN plătește statului o taxă de concesiune. Totuși, nu există niciun indiciu că taxele de concesiune datorate de administratorii aeroporturilor din România au ca scop remunerarea investițiilor publice în infrastructura aeroportuară. Nu există niciun indiciu că, la momentul finanțării anumitor investiții la AICN, statul ar fi putut aștepta o creștere a traficului și o creștere conexă a taxelor de concesiune care să fie de o magnitudine suficientă pentru a asigura o rată de rentabilitate cu un profit rezonabil. În plus, Comisia observă că, în acest caz, finanțarea publică în cauză a fost în mare parte acordată de Consiliul județean, mai degrabă decât de stat.
- (140) Întrucât nu există niciun indiciu potrivit căruia se estima ca finanțarea în cauză să conducă la o rată normală de rentabilitate, Comisia se îndoiește că finanțarea publică acordată de stat în perioada 2010-2014 pentru acoperirea costurilor de investiții a respectat principiul operatorului în economia de piață, opinia sa preliminară fiind că administratorului aeroportului i-a fost conferit un avantaj economic.

#### Condițiile Altmark

- (141) În etapa examinării preliminare, România a furnizat Comisiei o defalcare a finanțării publice primite de AICN în perioada 2010-2014. România a susținut că subvențiile acordate aeroportului în 2010 și 2011 au fost parțial destinate să acopere costurile pentru serviciile de interes economic general.

<sup>(27)</sup> Cauza C-39/94 Syndicat français de l'Express international (SFEI) și alții/La Poste și alții, Rec. 1996, p. I-3547, punctul 60 și cauza C-342/96 Regatul Spaniei/Comisia Comunităților Europene, Rec. 1999, p. I-2459, punctul 41.

<sup>(28)</sup> Hotărârea pronunțată în cauza Stardust Marine citată, punctul 69.

<sup>(29)</sup> Cauza C-280/00 Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg, Rec. 2003, p. I-7747.

<sup>(30)</sup> Hotărârea pronunțată în cauza Stardust Marine citată, punctul 69.

<sup>(31)</sup> Cauza C-305/89 România/Comisia («Alfa Romeo»), Rec. 1991, p. I-1603, punctul 23; cauza T-296/97 Alitalia/Comisia, Rec. 2000, p. II-03871, punctul 84.

- (142) În cazul întreprinderilor cărora le-a fost încredințată sarcina furnizării unui SIEG, pentru a concluziona dacă măsurile care fac obiectul evaluării constituie un avantaj în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, Comisia trebuie să analizeze respectarea condițiilor stabilite de Curte în hotărârea sa pronunțată în cauza Altmark. Aceste condiții pot fi rezumate după cum urmează:
- întreprinderea beneficiară trebuie să fie însărcinată efectiv cu executarea obligațiilor de serviciu public, iar aceste obligații trebuie definite în mod clar («condiția Altmark 1»);
  - parametrii pe baza cărora este calculată compensația trebuie să fie stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent («condiția Altmark 2»);
  - compensația nu poate depăși ceea ce este necesar pentru a acoperi în întregime sau în parte costurile ocazionate de executarea obligațiilor de serviciu public, ținând cont de veniturile relevante, precum și de un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații («condiția Altmark 3»);
  - în cazul în care o misiune SIEG nu este încredințată unei întreprinderi prin intermediul unei proceduri de achiziții publice, nivelul compensației necesare trebuie stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere obișnuită, bine gestionată și dotată corespunzător cu mijloace necesare pentru a putea satisface cerințele de serviciu public, le-ar fi suportat pentru executarea acestor obligații, ținând cont de veniturile relevante, precum și de un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații («condiția Altmark 4»).
- (143) Întrucât condițiile Altmark trebuie să fie respectate cumulativ, nerespectarea oricăreia dintre aceste condiții ar conduce la concluzia că prezența unui avantaj nu poate fi exclusă pe baza acestui test, chiar dacă serviciile furnizate de administratorul aeroportului se califică drept servicii de interes economic general veritabile.
- (144) În acest caz, beneficiarul nu a fost ales în urma unei proceduri de achiziții publice. De asemenea, România nu a furnizat Comisiei vreun element de probă care să ateste că nivelul compensației acordate administratorului aeroportului a fost stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere obișnuită, bine gestionată și dotată corespunzător cu mijloace necesare pentru a putea satisface cerințele de serviciu public necesare, le-ar fi suportat în executarea acestor obligații, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil. Prin urmare, Comisia consideră că finanțarea publică în cauză nu poate fi considerată a fi fost stabilită pe baza costurilor unei întreprinderi eficiente.
- (145) În consecință, opinia preliminară a Comisiei este că condiția Altmark 4 nu este îndeplinită în acest caz.
- (146) Dat fiind că cele patru condiții Altmark nu sunt respectate în mod cumulativ, Comisia concluzionează că, pe baza acestui test, nu poate fi exclusă prezența unui avantaj.
- (147) De asemenea, Comisia observă că, deși România a afirmat că finanțarea publică acordată Aeroportului Cluj-Napoca în 2010 și 2011 a reprezentat parțial o compensație pentru furnizarea de servicii de interes economic general, România nu a transmis detalii privind presupusele servicii de interes economic general furnizate de aeroport, nici actul (actele) prin care a încredințat aeroportului sarcina furnizării vreunui SIEG, în care să stabilească în mod clar și transparent obligațiile de serviciu public, parametrii pentru calcularea compensației și modalitățile pentru evitarea oricărei supracompensări. În absența unui act de încredințare a sarcinii, Comisia nu poate concluziona că Aeroportului Internațional Cluj-Napoca i s-a încredințat în mod legal furnizarea unui SIEG, nici că respectiva compensație a fost clar definită în prealabil, în mod transparent și obiectiv și că a fost necesară pentru a acoperi costuri aferente unor SIEG.

#### 3.2.1.5. *Selectivitate*

- (148) Finanțarea publică a fost oferită doar administratorului aeroportului și este, prin urmare, selectivă în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

#### 3.2.1.6. *Afectarea schimburilor comerciale și denaturarea concurenței*

- (149) Astfel cum s-a evaluat mai sus, exploatarea unui aeroport constituie o activitate economică. Concurența are loc, pe de o parte, între aeroporturi pentru a atrage companii aeriene și un trafic aerian corespunzător (pasageri și mărfuri) și, pe de altă parte, între administratorii aeroporturilor, care pot concura între ei pentru a li se încredința administrarea unui anumit aeroport. În acest sens, Comisia subliniază că, în special în ceea ce privește transportatorii low-cost și operatorii charter, aeroporturile care nu sunt situate în aceleași zone deservite și în state membre diferite se pot afla, de asemenea, în concurență unele cu altele pentru a atrage respectivele companii aeriene.

- (150) Aeroportul AICN deservește în prezent aproape 1,2 milioane de pasageri pe an. Planul de afaceri din 2007 prezentat de România prevedea o creștere constantă a numărului de pasageri la 1 milion de pasageri în 2011 și la 2 milioane de pasageri în perioada 2013-2015. În plus, unul dintre principalele obiective ale AICN a fost de a crește numărul de destinații internaționale deservite.
- (151) În lumina acestor fapte, trebuie luat în considerare faptul că este posibil ca avantajul economic conferit administratorului aeroportului prin intermediul diferitelor măsuri aflate în discuție, dacă acest avantaj a fost acordat, să fi denaturat sau amenințat să denatureze concurența și a fost cel puțin de natură să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

#### 3.2.1.7. Concluzie privind existența ajutorului

- (152) Prin urmare, concluzia preliminară a Comisiei este că finanțarea publică acordată administratorului aeroportului în perioada 2010-2014 constituie ajutor.

#### 3.2.2. Legalitatea ajutorului

- (153) În prezentul caz, ajutorul pentru acoperirea costurilor de investiții acordat AICN în perioada 2010-2014 a fost pus în aplicare fără a fi autorizat de Comisie. Prin urmare, opinia Comisiei este că acest ajutor a fost un ajutor ilegal în favoarea administratorului aeroportului.
- (154) Mai mult, pe baza evaluării de la punctul 156, opinia preliminară a Comisiei este că ajutorul acordat în favoarea administratorului aeroportului pentru a acoperi costurile aferente SIEG în perioada 2010-2011, astfel cum a fost definit de România, nu poate fi considerat ca fiind exceptat de la obligația de notificare pe baza Deciziei privind SIEG din 2005 aplicabilă ajutoarelor acordate înainte de 31 ianuarie 2012.
- (155) În special, Decizia privind SIEG din 2005 se aplica numai ajutoarelor acordate sub formă de compensație pentru obligația de serviciu public pentru un SIEG veritabil. Pentru a beneficia de o exceptare, compensația pentru obligația de serviciu public pentru operarea unui SIEG trebuie să respecte și condițiile prevăzute la articolele 4, 5 și 6 din respectiva decizie.
- (156) Astfel cum s-a explicat mai sus, România nu a furnizat Comisiei actul (actele) prin care aeroportului în cauză i s-a încredințat sarcina furnizării unui SIEG, în care să se stabilească în mod clar și transparent obligațiile de serviciu public, parametrii pentru calcularea compensației și modalitățile pentru evitarea oricărei supracompensări. În absența unui act de încredințare a sarcinii, Comisia nu poate concluziona, în această etapă, că beneficiarului i s-a încredințat legal un SIEG, nici că respectiva compensație a fost clar definită în prealabil, în mod transparent și obiectiv, și că a fost necesară pentru a acoperi costurile aferente SIEG.
- (157) Prin urmare, în această etapă, Comisia consideră că administratorului aeroportului nu i-a fost încredințată sarcina unui SIEG clar stabilit și formalizat printr-un act de încredințare a sarcinii concret, iar finanțarea publică de care beneficiat în 2010 și 2011 nu a fost exceptată de la obligația de notificare în baza Deciziei privind SIEG din 2005.
- (158) Prin urmare, opinia preliminară a Comisiei este că România nu a respectat obligația de standstill prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din tratat și că măsura în cauză constituie, astfel, ajutor de stat ilegal.

#### 3.2.3. Compatibilitatea ajutorului

- (159) Întrucât Comisia are îndoieli că măsura nu constituie un ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, compatibilitatea acesteia trebuie evaluată din perspectiva excepțiilor prevăzute la articolul 107 alineatele (2) și (3) și la articolul 106 alineatul (2) din tratat.

##### 3.2.3.1. Compatibilitatea în temeiul articolului 106 alineatul (2) din tratat a finanțării publice acordate AICN pentru acoperirea costurilor de exploatare în 2010 și 2011

- (160) La 31 ianuarie 2012, a intrat în vigoare noul pachet SIEG, care include cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensației pentru obligația de serviciu public (2011) (denumit în continuare «cadrul privind SIEG din 2012») și Decizia 2012/21/UE a Comisiei din 20 decembrie 2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (denumită în continuare «Decizia privind SIEG din 2012»).



- (161) Cadrul privind SIEG din 2012 se aplică retroactiv oricărui ajutor ilegal acordat înainte de intrarea în vigoare a cadrului referitor la care Comisia adoptă o decizie după 31 ianuarie 2012, cu excepția dispozițiilor prevăzute la punctele 14, 19, 20, 24, 39 și 60. Prin urmare, compatibilitatea oricărei compensații pentru furnizarea SIEG acordate AICN în perioada 2010-2011 se încadrează în domeniul de aplicare al Cadrului privind SIEG din 2012.
- (162) Punctul 16 din cadrul privind SIEG din 2012 stabilește cerințele care arată dacă un SIEG a fost încredințat în mod valabil. În special punctul 16 litera (a) prevede că actul de atribuire trebuie să precizeze natura și durata obligațiilor de serviciu public. Prin urmare, din aceleași motive deja menționate la punctul 147, în prezentul caz, ajutorul pentru AICN nu poate fi considerat compatibil în temeiul cadrului privind SIEG din 2012. În special, Comisia nu a primit niciun act de atribuire care să stabilească *ex ante* în mod clar sarcina SIEG încredințată beneficiarului sau dreptul său la compensație. Mai mult, nu a fost prezentat Comisiei niciun element care să demonstreze că punctele 17 și 18 din cadrul privind SIEG din 2012 au fost respectate.
- (163) Prin urmare, în această etapă, Comisia consideră că ajutorul acordat AICN pentru acoperirea costurilor aferente SIEG în 2010 și 2011, dacă ajutorul a fost acordat, nu poate fi declarat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din tratat.

#### 3.2.3.2. Aplicabilitatea Orientărilor din 2005 și 2014 privind sectorul aviației în cazul ajutorului acordat AICN în perioada 2010-2014

- (164) Orientările din 2014 privind sectorul aviației oferă un cadru pentru a evalua dacă ajutorul destinat aeroporturilor poate fi declarat compatibil în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat.
- (165) În conformitate cu punctul 173 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației, Comisia va aplica principiile stabilite în Orientările din 2005 privind sectorul aviației în cazul ajutoarelor pentru investiții ilegale acordate AICN înainte de 4 aprilie 2014 și principiile din Orientările din 2014 privind sectorul aviației în cazul ajutoarelor pentru investiții ilegale acordate după 4 aprilie 2014. În plus, Comisia va aplica principiile prevăzute în Orientările din 2014 privind sectorul aviației pentru toate ajutoarele de exploatare, chiar dacă astfel de ajutoare au fost acordat înainte de 4 aprilie 2014.
- (166) În lumina definițiilor prevăzute în Orientările din 2014 privind sectorul aviației, se poate considera că orice subvenție publică utilizată pentru a acoperi pierderile anuale de exploatare ale administratorului aeroportului, cu condiția ca acestea să se califice drept ajutor de stat în sensul articolului 107 din tratat, constituie ajutor de exploatare în favoarea administratorului aeroportului. Mai mult, în măsura în care investițiile în infrastructură au intrat în mod normal în responsabilitatea administratorului aeroportului, finanțarea publică a acestor investiții l-a scutit pe administratorul aeroportului de costurile cu investițiile pe care ar trebui să le suporte în mod normal. Prin urmare, finanțarea publică primită de administratorul aeroportului care a fost alocată investițiilor în infrastructură constituie ajutor pentru investiții în favoarea administratorului aeroportului.
- (167) Măsurile în favoarea administratorului aeroportului care fac obiectul prezentei decizii includ (i) finanțarea pentru investiții primită în perioada 2012-2014, precum și (ii) finanțarea primită în perioada 2010-2011 care poate acoperi costurile de investiții și de exploatare. În această etapă, Comisia înțelege că întregul ajutor pentru investiții a fost acordat AICN înainte de 4 aprilie 2014, data intrării în vigoare a Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației. Finanțarea primită în perioada 2012-2014 va fi astfel evaluată în temeiul Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației, iar finanțarea primită în perioada 2010-2011 va fi evaluată mai jos, atât în temeiul Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației (în măsura în care o parte din aceasta a fost alocată pentru finanțarea investițiilor), cât și în temeiul Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației (în măsura în care o parte din aceasta a fost alocată pentru finanțarea costurilor de exploatare). Cu toate acestea, prin inițierea procedurii oficiale de investigare, Comisia invită România să clarifice dacă s-a acordat vreun ajutor pentru investiții în favoarea AICN după intrarea în vigoare a Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației, respectiv după 4 aprilie 2014.

#### 3.2.3.3. Evaluarea compatibilității ajutorului în favoarea AICN în perioada 2010-2014

##### Compatibilitatea ajutorului pentru investiții în favoarea AICN (ajutorul pentru investiții acordat AICN în perioada 2012-2014 și ajutorul primit în perioada 2010-2011 în măsura în care o parte din acesta se califică drept ajutor pentru investiții)

- (168) Potrivit Orientărilor din 2005 din sectorul aviației, costurile eligibile ale investițiilor în cadrul unui aeroport trebuie să fie limitate la construirea infrastructurii și a echipamentelor aeroportuare (piste, terminale, platforme etc.) sau a instalațiilor care le sprijină în mod direct. Costurile eligibile trebuie să excludă costurile care nu sunt legate direct de activitățile de bază ale aeroportului, inclusiv construirea, finanțarea, utilizarea și închirierea de terenuri și de clădiri, nu numai pentru birouri și depozitare, ci și pentru hoteluri și întreprinderi industriale situate în incinta aeroportului, precum și magazine, restaurante și parări auto.



- (169) Costurile de investiții în noul terminal de pasageri, noua pistă, platforma, sistemul de balizaj al pistelor, reparația pistelor existente sunt eligibile pentru a beneficia de ajutoare pentru investiții în temeiul Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației. Totuși, în această etapă, Comisia se îndoiește că investițiile pentru construirea clădirii care găzduiește echipamentele de handling la sol, relocarea unității de alimentare și a unității de încălzire sunt eligibile pentru a beneficia de finanțare în temeiul Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației, întrucât acestea nu sunt direct legate de activitățile de bază ale aeroportului. Autoritățile române sunt invitate să formuleze observații în această privință. În plus, autoritățile române sunt invitate să clarifice tipul investițiilor denumite «TNT» și să justifice faptul că acestea sunt eligibile pentru a beneficia de ajutor pentru investiții în temeiul Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației.
- (170) În ceea ce privește compatibilitatea cu piața internă a finanțării publice care face obiectul investigației, în conformitate cu punctul 61 din Orientările din 2005 privind sectorul aviației, Comisia analizează în special dacă:
- (a) construirea și operarea 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 potențialii utilizatori ai infrastructurii au acces la aceasta în mod egal și nediscriminatoriu;
  - (e) dezvoltarea comerțului nu este afectată într-o măsură contrară interesului Uniunii.
- (171) Pe lângă obligația de a îndeplini criteriile de compatibilitate specifice indicate în Orientările din 2005 privind sectorul aviației, ajutorul de stat destinat aeroporturilor ar trebui să aibă un efect stimulator și să fie necesar și proporțional pentru a fi declarat compatibil<sup>(32)</sup>. Prin urmare, Comisia trebuie să evalueze, de asemenea, efectul stimulator, necesitatea și proporționalitatea ajutorului în cauză.
- i. Obiectivul de interes general definit în mod clar*
- (172) Măsurile care fac obiectul evaluării au vizat, printre altele, finanțarea construirii unui nou terminal, unei noi piste și a unei platforme. În plus, ajutorul pentru investiții a fost utilizat pentru a finanța mai multe măsuri care au contribuit la adaptarea aeroportului la noile cerințe în materie de siguranță și securitate în scopul de a-l menține complet operațional, precum modernizarea sistemului de balizaj al pistelor și reparații ale pistelor.
- (173) Potrivit autorităților române, scopul general al finanțării infrastructurii Aeroportului Cluj-Napoca a fost dezvoltarea de infrastructuri de transport sigure și viabile și conectivitatea regională. Potrivit autorităților române, aeroporturile regionale au un rol esențial în promovarea accesibilității în zonele deservite și investițiile în discuție îmbunătățesc siguranța, securitatea și eficiența aeroportului, contribuind în același timp la realizarea unor obiective de dezvoltare regionale mai ample.
- (174) Totuși, Comisia observă că Aeroportul Cluj-Napoca este situat la aproximativ 103 kilometri de Aeroportul Târgu-Mureș. Având în vedere proximitatea celor două aeroporturi, o posibilă duplicare a infrastructurii aeroportuare ar putea milita împotriva concluziei potrivit căreia investițiile în infrastructură îndeplinesc un obiectiv de interes comun clar definit. Prin urmare, Comisia trebuie să evalueze dacă finanțarea investițiilor respective conduce într-adevăr la duplicarea infrastructurii aeroportuare în aceeași zonă deservită.
- (175) Orientările din 2014 privind sectorul aviației au definit «zona pe care o deservește un aeroport» drept o limită a pieței geografice, care este stabilită, în mod normal, la circa 100 de kilometri sau la circa 60 de minute de mers cu mașina, cu autobuzul, cu trenul sau cu trenul de mare viteză față de aeroport. Definiția zonei pe care o deservește un anumit aeroport trebuie să țină seama de specificul fiecărui aeroport în parte. Dimensiunea și configurația acestei zone deservite depind de diferite caracteristici ale aeroportului, inclusiv de modelul său de afaceri, de locația sa și de destinațiile pe care acesta le deservește.

<sup>(32)</sup> A se vedea, de exemplu, Decizia Comisiei în cazul SA.34586 – Grecia – Modernizarea aeroportului Chania, punctul 49.

- (176) Timpul de deplasare dintre cele două aeroporturi depășește 60 de minute, iar distanța dintre cele două aeroporturi depășește cu puțin 100 de kilometri. Prin urmare, în principiu, cele două aeroporturi nu se află în aceeași zonă deservită potrivit definiției de la punctul 25 alineatul (12) din Orientările din 2014 privind sectorul aviației. Totuși, întrucât limita de 100 de kilometri este doar foarte puțin depășită, Comisia intenționează să evalueze, pe baza tuturor criteriilor relevante, dacă cele două aeroporturi pot fi considerate într-adevăr ca nefiind situate în aceeași zonă deservită. În plus, Comisia observă că, în conformitate cu planul său de afaceri, AICN însuși consideră Aeroportul Târgu-Mureș drept concurentul său. Prin urmare, Comisia invită România să își prezinte opiniile în ceea ce privește măsura în care zonele deservite de cele două aeroporturi se suprapun, precum și toate elementele factuale relevante. În termeni mai generali, Comisia invită România și părțile interesate să formuleze observații cu privire la substituibilitatea celor două aeroporturi.
- (177) Astfel cum s-a menționat anterior, celelalte aeroporturi învecinate sunt situate la peste 100 de kilometri și la peste 60 de minute de mers cu mașina: Oradea (152 de kilometri rutier și 3,2 ore de călătorie), Baia Mare (149 de kilometri rutier și 3,2 ore de călătorie), Satu Mare (174 de kilometri rutier și 3,6 ore de călătorie). Dată fiind distanța dintre aceste aeroporturi și Aeroportul Cluj-Napoca și calitatea slabă a infrastructurii rutiere din zona în discuție, în această etapă, opinia Comisiei este că aeroporturile în cauză nu sunt situate în aceeași zonă deservită.

ii. *Necesitatea și proporționalitatea infrastructurii față de obiectivul stabilit*

- (178) Potrivit autorităților române, ajutorul de stat destinat finanțării investițiilor în cadrul Aeroportului Cluj-Napoca a fost necesar pentru a crește capacitatea aeroportului și, prin urmare, pentru a asigura viabilitatea pe termen lung a acestuia. În plus, potrivit autorităților române, au fost implementate anumite îmbunătățiri necesare pentru a ameliora siguranța, care au facilitat o mai bună utilizare a infrastructurii aeroportuare existente și, astfel, au contribuit la dezvoltarea regională și la conectivitatea zonei deservite a aeroportului. În această etapă, Comisia nu poate concluziona că infrastructura în cauză a fost necesară și proporțională cu obiectivul de a asigura conectivitatea și dezvoltarea regională, în special din cauza absenței elementelor de probă care să ateste faptul că aeroportul s-a confruntat cu constrângeri în materie de capacitate și că, prin urmare, au fost necesare investiții pentru creșterea capacității pentru a permite gestionarea unui număr mai mare de pasageri. În plus, astfel cum s-a explicat anterior, Comisia nu poate, în această etapă, să concluzioneze că investițiile în cauză nu constituie o duplicare a unei infrastructuri existente subutilizate.
- (179) Prin inițierea procedurii oficiale de investigare, Comisia invită, așadar, România și părțile interesate să formuleze observații cu privire la acest aspect.

iii. *Perspective de utilizare pe termen mediu, în special în ceea ce privește utilizarea infrastructurii existente*

- (180) Potrivit autorităților române, investițiile au permis Aeroportului Cluj-Napoca să îndeplinească cerințele în materie de siguranță și să își adapteze nevoile de transport în zona deservită
- (181) Pe baza planului de afaceri al aeroportului, AICN a realizat un program de investiții vizând adaptarea infrastructurii și a echipamentelor aeroportuare pentru a face față creșterii numărului de pasageri transportați. Potrivit autorităților române, acel nivel al traficului de pasageri nu ar fi putut fi atins fără investițiile care fac obiectul evaluării în prezentul caz.
- (182) Planul de afaceri din 2007 previziona o creștere a numărului total de pasageri la Aeroportul Cluj-Napoca la 1 milion în 2011 și la 2 milioane în 2013. Totuși, în această etapă, România nu a prezentat elemente detaliate care să demonstreze că ipotezele pe care se baza planul de afaceri din 2007 au fost solide.
- (183) Mai mult, evoluțiile ulterioare nu au confirmat decât parțial previziunile inițiale. Într-adevăr, aeroportul a fost în măsură să atingă ținta de 1 milion de pasageri în 2011, însă în 2012 traficul a scăzut, iar în 2014 acesta era din nou la nivelul traficului din 2011. Comisia observă, de asemenea, că pe baza Programului de dezvoltare a aeroportului<sup>(33)</sup>, aprobat prin Hotărârea nr. 157/2006 a Consiliului județean, se preconiza că aeroportul va atinge doar un număr de 400 000 de pasageri în 2010, de 650 000 de pasageri în 2015 și de 900 000 de pasageri în 2020.

<sup>(33)</sup> Scrisoarea României din 27 mai 2015.

(184) Prin urmare, în această etapă, Comisia se îndoiește că, în momentul în care autoritățile publice au luat deciziile de finanțare, se putea aștepta ca infrastructura modernizată să ofere bune perspective de utilizare pe termen mediu. Prin inițierea procedurii oficiale de investigare, Comisia invită, așadar, România și părțile interesate să formuleze observații cu privire la acest aspect.

*iv. Accesul egal și nediscriminatoriu la infrastructură*

(185) Potrivit autorităților române, tuturor transportatorilor li se acordă acces egal și nediscriminatoriu la infrastructura aeroportuară. Totuși, în acest caz, România nu a furnizat încă elemente clare pentru a demonstra că accesul la infrastructura aeroportuară este acordat în mod nediscriminatoriu. Prin inițierea procedurii oficiale de investigare, România este invitată să demonstreze că infrastructura aeroportuară a fost deschisă tuturor potențialilor utilizatori fără discriminare, în ciuda diferenței de prețuri aplicate în acordurile individuale cu companiile aeriene.

*v. Dezvoltarea comerțului nu este afectată într-o măsură contrară interesului Uniunii*

(186) Prin inițierea procedurii oficiale de investigare, România este invitată să arate că niciun alt aeroport (de exemplu, Aeroportul Târgu-Mureș) nu este situat în aceeași zonă deservită și că finanțarea acordată pentru modernizarea infrastructurii Aeroportului Cluj-Napoca nu a denaturat concurența într-o măsură contrară interesului Uniunii.

*vi. Efectul de stimulare, necesitatea și proporționalitatea ajutorului*

(187) În acest caz, granturile pentru investiții au fost legate de modernizarea infrastructurii aeroportuare. Perioadele lungi de recuperare asociate investițiilor în infrastructură, combinate cu importante complexități și riscuri asociate aferente proiectelor de mare amploare, implică faptul că pot exista dificultăți în atragerea de capital privat pentru astfel de proiecte. Aeroporturile mai mici, precum Aeroportul Cluj-Napoca, se pot confrunta cu mari dificultăți în atragerea de capital privat la un preț adecvat pentru a fi în măsură să se angajeze în proiectele de infrastructură necesare.

(188) Totuși, România nu a furnizat niciun element pentru a demonstra că, în lipsa ajutorului, obiectivul de interes public nu ar fi putut fi realizat și că ajutorul a fost limitat la minimum necesar pentru ca activitatea care beneficiază de ajutor să aibă loc. Prin inițierea procedurii oficiale de investigare, Comisia invită România să arate că, în absența ajutorului, respectivele investiții nu ar fi putut fi realizate. Într-adevăr, în această etapă, nu este clar dacă AICN nu putea să contribuie în mod semnificativ mai mult la finanțarea acestor investiții decât a făcut-o efectiv și dacă nu dispunea de nicio posibilitate de a obține fonduri exterioare de pe piață.

*vii. Concluzie*

(189) Potrivit opiniei preliminare a Comisiei, condițiile de compatibilitate stabilite în Orientările din 2005 privind sectorul aviației nu sunt îndeplinite în întregime și, prin urmare, ajutorul pentru investiții care face obiectul evaluării este incompatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat. Prin inițierea procedurii oficiale de investigare, Comisia invită România să demonstreze că dezvoltarea infrastructurii AICN a respectat condițiile enumerate mai sus.

Compatibilitatea ajutorului de exploatare în favoarea AICN (ajutorul acordat AICN în perioada 2010-2011 în măsura în care o parte din acesta se califică drept ajutor de exploatare)

(190) Pe baza evaluării de la punctele 160-163, în această etapă, opinia preliminară a Comisiei este că ajutorul acordat AICN în perioada 2010-2011 pentru acoperirea costurilor de exploatare nu poate fi declarat compatibil în temeiul articolului 106 alineatul (2) din tratat.

(191) În conformitate cu Orientările din 2014 privind sectorul aviației, ajutorul de exploatare poate fi însă declarat compatibil dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

(a) *contribuția la un obiectiv de interes comun bine definit*: această condiție este îndeplinită, printre altele, dacă ajutorul sporește mobilitatea cetățenilor UE și conectivitatea regiunilor sau facilitează dezvoltarea regională<sup>(34)</sup>;

(b) *caracterul adecvat al ajutorului de stat ca instrument de politică*: statele membre trebuie să demonstreze că ajutorul este adecvat pentru a atinge obiectivul urmărit sau pentru a soluționa problemele vizate<sup>(35)</sup>;

<sup>(34)</sup> Punctele 137 și 113 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

<sup>(35)</sup> Punctele 137 și 120 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

- (c) *necesitatea intervenției statului*: ajutorul ar trebui să vizeze situațiile în care un astfel de ajutor poate determina o îmbunătățire substanțială pe care piața nu este în măsură să o furnizeze prin mijloace proprii <sup>(36)</sup>;
- (d) *existența unui efect stimulat*: această condiție este îndeplinită în cazul în care este probabil ca, în absența lor și luând în considerare posibila prezență a unor ajutoare pentru investiții și nivelul traficului, nivelul activității economice a aeroportului în cauză să se reducă substanțial <sup>(37)</sup>;
- (e) *proporționalitatea ajutoarelor (ajutoare limitate la minimul necesar)*: pentru a fi proporționale, ajutoarele de exploatare acordate aeroporturilor trebuie să fie limitate la minimul necesar pentru ca activitatea care beneficiază de ajutor să aibă loc <sup>(38)</sup>;
- (f) *evitarea efectelor negative necuvenite asupra concurenței și a comerțului* <sup>(39)</sup>.
- (192) Astfel cum s-a explicat la punctele 174-176, în această etapă, Comisia are îndoieli cu privire la măsura în care zonele deservite de aeroporturile Cluj-Napoca și Târgu-Mureș se suprapun și, prin urmare, nu poate concluziona că ajutorul de exploatare acordat Aeroportului Cluj-Napoca a contribuit la realizarea unui obiectiv de interes comun. Într-adevăr, în conformitate cu Orientările din 2014 privind sectorul aviației, duplicarea aeroporturilor neprofitabile nu contribuie la un obiectiv de interes comun.
- (193) În plus, prin inițierea procedurii oficiale de investigare, Comisia invită România să justifice faptul că ajutorul de exploatare a constituit un instrument adecvat pentru realizarea obiectivului de interes comun și să justifice faptul că ajutorul de exploatare aduce o îmbunătățire substanțială pe care piața însăși nu o poate asigura. În această etapă, nu este clar dacă, în absența ajutorului în cauză, activitatea AICN ar fi fost redusă în mod semnificativ.
- (194) De asemenea, nu este clar dacă ajutorul de exploatare în cauză a fost limitat la minimul necesar pentru ca activitatea care beneficiază de ajutor să aibă loc.
- (195) Mai mult, după cum s-a menționat la punctul 185 de mai sus, România este invitată să confirme că infrastructura aeroportuară a fost pusă la dispoziția tuturor companiilor aeriene în condiții nediscriminatorii.
- (196) Pe această bază, Comisia se îndoiește că sunt îndeplinite în întregime condițiile de compatibilitate stabilite în Orientările din 2014 privind sectorul aviației și, prin urmare, opinia sa preliminară este că ajutorul de exploatare care face obiectul evaluării nu poate fi considerat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat. Prin inițierea procedurii oficiale de investigare, Comisia invită România să demonstreze respectarea condițiilor sus-menționate.

#### 4. DECIZIE

În lumina considerațiilor de mai sus, Comisia, acționând în temeiul procedurii prevăzute la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, solicită României să formuleze observații și să furnizeze toate informațiile care pot contribui la evaluarea măsurilor care fac obiectul prezentei decizii, în termen de o lună de la data primirii prezentei scrisori. Se solicită autorităților române să transmită, fără întârziere, potențialului beneficiar al ajutorului o copie a prezentei scrisori.

Comisia dorește să reamintească României faptul că articolul 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene are efect suspensiv și dorește să atragă atenția asupra articolului 14 din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului, care prevede că toate ajutoarele ilegale pot fi recuperate de la beneficiar.

Comisia va informa părțile interesate prin publicare prezentei scrisori și a unui rezumat relevant al acestuia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. De asemenea, va informa părțile interesate din țările AELS care sunt 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 transmiterea unei copii a prezentei scrisori. Toate părțile interesate vor fi invitate să formuleze observații în termen de o lună de la data publicării.”

<sup>(36)</sup> Punctele 137 și 116 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

<sup>(37)</sup> Punctele 137 și 124 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

<sup>(38)</sup> Punctele 137 și 125 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

<sup>(39)</sup> Punctele 137 și 131 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.