

COMUNICAREA COMISIEI**Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene**

(2014/C 99/03)

CUPRINS

1.	Introducere: Politica privind ajutoarele de stat în sectorul aviației	3
2.	Domeniu de aplicare și definiții	7
2.1.	Domeniu de aplicare	7
2.2.	Definiții	8
3.	Existența unui ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat	10
3.1.	Noțiunea de întreprindere și de activitate economică	10
3.2.	Utilizarea resurselor de stat și imputabilitatea statului	12
3.3.	Denaturarea concurenței și impactul asupra schimburilor comerciale	13
3.4.	Finanțarea publică a aeroporturilor și aplicarea principiului operatorului în economia de piață	13
3.5.	Relații financiare între aeroporturi și companiile aeriene	14
3.5.1.	Comparație cu prețul pieței	14
3.5.2.	Analiza de rentabilitate ex ante	15
4.	Finanțarea publică a serviciilor de interes economic general	16
4.1.	Definirea unui serviciu de interes economic general în sectorul aeroportuar și în cel al transportului aerian ...	17
4.2.	Compatibilitatea ajutoarelor sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public	18
5.	Compatibilitatea ajutoarelor în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat	18
5.1.	Ajutoare acordate aeroporturilor	19
5.1.1.	Ajutoare pentru investiții acordate aeroporturilor	19
5.1.2.	Ajutoare de exploatare acordate aeroporturilor	23
5.2.	Ajutoare la înființare acordate companiilor aeriene	26
6.	Ajutoare cu caracter social în temeiul articolului 107 alineatul (2) litera (a) din tratat	27
7.	Cumul	28
8.	Dispoziții finale	28
8.1.	Raportare anuală	28
8.2.	Transparență	28
8.3.	Monitorizare	28
8.4.	Evaluare	29
8.5.	Măsuri necesare	29
8.6.	Aplicare	29
8.7.	Revizuire	30

1. INTRODUCERE: POLITICA PRIVIND AJUTOARELE DE STAT ÎN SECTORUL AVIAȚIEI

1. Stabilind legături între oameni și regiuni, transportul aerian joacă un rol esențial în integrarea și competitivitatea Uniunii Europene, precum și în modul în care Europa interacționează cu restul lumii. Cu peste 15 milioane de mișcări comerciale înregistrate anual, cu 822 de milioane de pasageri transportați către și dinspre aeroporturile Uniunii în anul 2011, cu 150 de companii aeriene care efectuează zboruri regulate, cu o rețea de peste 460 de aeroporturi și cu 60 de furnizori de servicii de navigație aeriană, transportul aerian aduce o contribuție semnificativă la economia Uniunii⁽¹⁾. Uniunea beneficiază de poziția sa de nod aviatic mondial,

⁽¹⁾ Surse: Eurostat, Asociația Companiilor Aeriene Europene, Asociația Internațională de Transport Aerian.

companiile aeriene și aeroporturile contribuind anual cu peste 140 de miliarde EUR la produsul intern brut al Uniunii. În sectorul aviatic sunt angajate aproximativ 2,3 milioane persoane în Uniune ⁽²⁾.

2. Strategia Europa 2020 („UE 2020”) ⁽³⁾ subliniază importanța infrastructurii de transport ca parte a strategiei Uniunii de creștere durabilă pentru următorii zece ani. În special, Comisia a subliniat, în Cartea sa albă intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor” ⁽⁴⁾, că internalizarea externalităților, eliminarea subvențiilor nejustificate, precum și concurența liberă și nedegradată reprezintă elemente esențiale ale efortului de aliniere a alegerilor de piață la nevoile de sustenabilitate. „Foaia de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor” subliniază, de asemenea, importanța unei utilizări eficiente a resurselor. În practică, transporturile trebuie să folosească energie mai puțină și mai curată, să exploateze mai bine o infrastructură modernă și să reducă impactul negativ pe care îl au asupra climei și a mediului și îndeosebi asupra unor componente fundamentale ale patrimoniului natural precum apa, solul și ecosistemele.

3. Realizarea treptată a pieței interne a condus la eliminarea tuturor restricțiilor comerciale pentru companiile aeriene care operează zboruri în interiorul Uniunii, cum ar fi restricțiile referitoare la rute sau la numărul de zboruri și la stabilirea tarifelor. Începând din anul 1997, când a avut loc liberalizarea transporturilor aeriene ⁽⁵⁾, acest sector a cunoscut o dezvoltare fără precedent, ceea ce a contribuit la creșterea economică și la crearea de locuri de muncă. Liberalizarea a deschis calea către apariția de operatori de transport aerian low-cost, care utilizează un nou model de afaceri, bazat pe reducerea timpului de pregătire a avionului pentru următorul zbor și pe o utilizare foarte eficientă a flotei. Această evoluție a dus la o creștere extraordinară a traficului, traficul low-cost dezvoltându-se rapid începând din anul 2005. În anul 2012, cota de piață a transportatorilor aerieni low-cost (44,8 %) a depășit, pentru prima dată, cota de piață a transportatorilor aerieni consacrați (42,4 %), tendință care a continuat în anul 2013 (45,94 % pentru transportatorii low-cost și 40,42 % pentru transportatorii tradiționali).

4. Deși pe întreg teritoriul Uniunii, aeroporturile sunt, în continuare, predominant deținute și gestionate de stat ⁽⁶⁾, se constată o implicare din ce în ce mai mare a întreprinderilor private. În ultimii zece ani s-au creat noi piețe prin privatizarea parțială a anumitor aeroporturi, precum și prin concurența pentru gestionarea aeroporturilor aflate în proprietatea statului, inclusiv a aeroporturilor regionale.

5. Proprietatea de stat se manifestă cel mai pregnant în cazul aeroporturilor mai mici ⁽⁷⁾, care, de cele mai multe ori, se bazează pe sprijinul oferit de stat pentru a-și finanța activitățile. Prețurile practicate de aceste aeroporturi tind să nu fie stabilite pe baza considerentelor de piață și, în special, a unor perspective de rentabilitate ex-ante solide, ci având în vedere, în principal, considerente locale sau regionale. Date fiind actualele condiții de piață, perspectivele de rentabilitate a aeroporturilor cu caracter comercial depind ⁽⁸⁾, în continuare, în foarte mare măsură, de nivelul de trafic al acestora, aeroporturile cu mai puțin de 1 milion de pasageri pe an făcând în general eforturi pentru a-și acoperi costurile de exploatare. Prin urmare, marea majoritate a aeroporturilor regionale beneficiază în mod regulat de subvenții din partea autorităților de stat.

⁽²⁾ Studiu privind efectele implementării pieței comune a aviației din UE asupra ocupării forței de muncă și a condițiilor de muncă din sectorul transporturilor aeriene în perioada 1997-2010. Steer Davies Gleave pentru Comisia Europeană, DG MOVE. Raportul final din august 2012.

⁽³⁾ Comunicarea Comisiei – Europa 2020 - O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, ecologică și favorabilă incluziunii, COM(2010) 2020 final din 3 martie 2010.

⁽⁴⁾ Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punctul de vedere al resurselor, COM (2011) 144.

⁽⁵⁾ 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), Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare (JO L 240, 24.8.1992, p. 8) și Regulamentul (CEE) nr. 2409/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind tarifele serviciilor aeriene pentru transportul de pasageri și de marfă (JO L 240, 24.8.1992, p. 15).

⁽⁶⁾ Potrivit Consiliului Internațional al Aeroporturilor din Europa, 77 % din aeroporturi se aflau integral în proprietatea statului în 2010, în timp ce 9 % se aflau complet în proprietate privată; a se vedea raportul Consiliului Internațional al Aeroporturilor din Europa intitulat „Dreptul de proprietate asupra aeroporturilor din Europa, 2010”.

⁽⁷⁾ Acest lucru reiese din faptul că, deși în 2010 reprezentau 77 % din numărul total de aeroporturi, aeroporturile aflate în proprietatea statului reprezentau numai 52 % din totalul traficului de pasageri.

⁽⁸⁾ Astfel cum s-a demonstrat în „Studiul privind concurența între aeroporturi și aplicarea normelor în materie de ajutoare de stat” – Cranfield University, publicat în iunie 2002, fapt confirmat ulterior de rapoarte din acest sector.

6. Anumite regiuni sunt încă afectate de o accesibilitate redusă dinspre celelalte părți ale Uniunii, iar principalele noduri aeriene sunt din ce în ce mai congestionate⁽⁹⁾. În același timp însă, în anumite regiuni, densitatea aeroporturilor regionale din Uniune a condus la crearea unei importante supracapacități a infrastructurii aeroportuare în raport cu cererile pasagerilor și cu nevoile companiilor aeriene.

7. Pentru majoritatea aeroporturilor Uniunii, sistemul de stabilire a prețurilor a fost conceput, în mod tradițional, ca un sistem de tarife de aeroport publicat, bazat pe numărul de pasageri și pe greutatea aeronavelor⁽¹⁰⁾. Cu toate acestea, evoluția pieței și cooperarea strânsă dintre aeroporturi și companiile aeriene au deschis treptat calea către o gamă largă de practici comerciale, printre care se numără încheierea de contracte pe termen lung cu tarife diferențiate și, uneori, acordarea, de aeroporturi și/sau de autoritățile locale, a unor stimulente financiare importante și a unui sprijin pentru comercializare în favoarea companiilor aeriene. În special, fondurile publice alocate pentru sprijinirea operațiunilor aeroportuare pot fi canalizate către companiile aeriene pentru a genera o creștere a traficului comercial, ceea ce conduce la denaturarea piețelor de transport aerian⁽¹¹⁾.

8. În Comunicarea sa privind modernizarea ajutoarelor de stat⁽¹²⁾, Comisia atrage atenția asupra faptului că politica în materie de ajutoare de stat ar trebui să se concentreze pe facilitarea unor ajutoare bine definite care să vizeze disfuncționalitățile pieței și obiective de interes comun ale Uniunii, precum și pe evitarea irosirii resurselor publice. Într-adevăr, măsurile de acordare a ajutoarelor de stat pot, în anumite condiții, să corecteze disfuncționalitățile pieței, contribuind astfel la funcționarea eficientă a piețelor și sporind competitivitatea. În plus, în cazul în care piețele prezintă rezultate performante, chiar dacă acestea sunt considerate nesatisfăcătoare din punctul de vedere al politicii de coeziune, ajutoarele de stat pot fi utilizate pentru a obține rezultate de piață mai atractive și echitabile. Cu toate acestea, ajutoarele de stat pot avea efecte negative, printre care se numără denaturarea concurenței între întreprinderi și afectarea schimburilor comerciale dintre statele membre într-o măsură care contravine intereselor comune ale Uniunii. Controlul ajutoarelor de stat în sectorul aeroportuar și în sectorul transportului aerian ar trebui, prin urmare, să promoveze o utilizare corectă a resurselor publice pentru politicile orientate spre creștere economică, limitând, în același timp, denaturarea concurenței care ar putea afecta echitatea condițiilor de concurență în cadrul pieței interne, în special prin evitarea multiplicării aeroporturilor neprofitabile și prin crearea de capacități excedentare în aceeași zonă deservită.

9. Aplicarea normelor privind ajutoarele de stat în sectorul aeroportuar și în sectorul transportului aerian se înscrie în eforturile Comisiei de îmbunătățire a competitivității și a potențialului de creștere economică a acestor două sectoare la nivelul Uniunii⁽¹³⁾. Condițiile de concurență echitabile între companiile aeriene și aeroporturile din Uniune sunt de o importanță capitală pentru atingerea acestor obiective, precum și pentru întreaga piață internă. În același timp, aeroporturile regionale se pot dovedi importante în ceea ce privește atât dezvoltarea locală, cât și accesibilitatea anumitor regiuni, în special în contextul previziunilor de trafic pozitive pentru transportul aerian din Uniune.

10. Ca parte a planului general de creare a unui spațiu aerian unic al Uniunii și având în vedere evoluțiile pieței, Comisia a adoptat, în anul 2005, Orientările comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale⁽¹⁴⁾ („Orientările din 2005 privind sectorul aviației”). În aceste orientări s-au precizat condițiile în care anumite categorii de ajutoare de stat acordate aeroporturilor și companiilor aeriene ar putea fi declarate compatibile cu piața internă. Acestea completează orientările din 1994 privind sectorul aviației⁽¹⁵⁾, care conțineau în principal dispoziții privind restructurarea companiilor aeriene naționale și acordarea de ajutoare sociale în beneficiul cetățenilor Uniunii.

⁽⁹⁾ Se estimează că, în 2030, 13 aeroporturi din Uniune vor funcționa la capacitate maximă opt ore pe zi în fiecare zi a anului, comparativ cu 2007, când doar 5 aeroporturi funcționau la capacitate maximă sau aproape de capacitatea maximă 100 % din timp [a se vedea Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor din 1 decembrie 2011 privind politica aeroportuară în Uniunea Europeană - rezolvarea problemelor de capacitate și de calitate pentru a promova creșterea economică, conectivitatea și mobilitatea durabilă, COM(2011) 823] („Comunicarea privind politica aeroportuară în Uniunea Europeană”).

⁽¹⁰⁾ După cum reiese din politicile Organizației Aviației Civile Internaționale privind tarifele de aeroport și serviciile de navigație (documentul 9082), revizuite ultima dată în aprilie 2012.

⁽¹¹⁾ În special atunci când ajutorul se stabilește pe baza calculelor ex post (orice deficit recuperându-se pe măsură ce apare), este posibil ca aeroporturile să nu fie stimulate îndeajuns astfel încât să țină prețurile sub control și să impună tarife de aeroport care să fie suficiente pentru acoperirea costurilor.

⁽¹²⁾ Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliul, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor - Modernizarea ajutoarelor de stat în UE, COM(2012) 209 final.

⁽¹³⁾ A se vedea, de exemplu, Comunicarea din 2011 privind politica aeroportuară în Uniunea Europeană.

⁽¹⁴⁾ Orientări comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutoarele la înființare acordate companiilor aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale (JO C 312, 9.12.2005, p. 1).

⁽¹⁵⁾ „Aplicarea articolelor 92 și 93 din Tratatul CE și a articolului 61 din Acordul privind SEE la ajutoarele de stat din sectorul aviației” (JO C 350, 10.12.1994, p. 5).

11. Prezentele orientări analizează noua situație juridică și economică în ceea ce privește finanțarea publică a aeroporturilor și a companiilor aeriene și precizează în ce condiții aceste finanțări publice pot constitui sau nu ajutoare de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și, în cazul în care este vorba de un ajutor de stat, în ce condiții acesta poate fi declarat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat. Evaluarea Comisiei se bazează pe experiența sa și pe practica sa decizională, precum și pe analiza sa privind condițiile de piață actuale în sectorul aeroportuar și în cel al transportului aerian; prin urmare, acesta nu aduce atingere abordării sale în ceea ce privește alte infrastructuri sau sectoare de activitate. În special, Comisia consideră că simplul fapt că un operator aeroportuar beneficiază sau a beneficiat de un ajutor de stat nu înseamnă în mod automat că și companiile aeriene cu care lucrează beneficiază de ajutoare. În cazul în care condițiile de care beneficiază o companie aeriană ar fi fost oferite de un operator aeroportuar care urmărește obținerea de profit, nu se poate considera că respectiva companie aeriană beneficiază de un avantaj în sensul normelor privind ajutoarele de stat.

12. Atunci când o finanțare publică constituie ajutor de stat, Comisia consideră că, în anumite condiții, acordarea anumitor categorii de ajutoare aeroporturilor regionale și companiilor aeriene care folosesc aceste aeroporturi poate fi justificată, în special pentru dezvoltarea de noi servicii și pentru contribuția la accesibilitatea și la dezvoltarea economică locală. Cu toate acestea, ar trebui luată în considerare denaturarea concurenței pe toate piețele în cauză, fiind acceptabile doar ajutoarele de stat proporționale și necesare pentru îndeplinirea unui obiectiv de interes comun.

13. În acest context, trebuie subliniat faptul că ajutoarele de exploatare constituie, în principiu, o formă de ajutor care denaturează foarte puternic piața și pot fi autorizate numai în circumstanțe excepționale. Comisia consideră că aeroporturile și companiile aeriene ar trebui să își suporte, în mod normal, propriile costuri de exploatare. Cu toate acestea, trecerea treptată la o nouă realitate a pieței, astfel cum se arată la punctele 3 – 7, explică faptul că aeroporturile regionale au beneficiat pe scară largă de ajutoare pentru exploatare acordate de autoritățile publice înainte de adoptarea prezentelor orientări. În acest context, pentru o perioadă de tranziție și pentru a permite sectorului aviatic să se adapteze la noua situație a pieței, anumite categorii de ajutoare de exploatare destinate aeroporturilor ar putea fi încă justificate în anumite condiții. Astfel cum se explică la punctul 5, în actualele condiții de piață, potrivit datelor disponibile și celor indicate în consens la nivelul acestui sector, există o legătură între situația financiară a unui aeroport și nivelul său de trafic, nevoile de finanțare fiind, în mod normal, proporțional mai ridicate în cazul aeroporturilor mai mici. Având în vedere contribuția lor la dezvoltarea economică și la coeziunea teritorială în Uniune, administratorii aeroporturilor regionale mai mici ar trebui, așadar, să aibă la dispoziție o anumită perioadă pentru a se adapta noilor condiții de piață, de exemplu prin creșterea treptată a tarifelor de aeroport impuse companiilor aeriene, prin introducerea unor măsuri de raționalizare, prin adaptarea propriilor modele de afaceri sau prin atragerea de noi companii aeriene și de noi clienți pentru a-și exploata capacitatea neutilizată.

14. După sfârșitul perioadei de tranziție, ar urma ca aeroporturile să nu mai beneficieze de ajutoare de exploatare, acestea trebuind să își finanțeze operațiunile din resurse proprii. Compensatii pentru acoperirea cheltuielilor de exploatare aferente serviciilor de interes economic general ar trebui să fie în continuare disponibile pentru aeroporturile mici sau pentru activitățile de asigurare a conectivității tuturor regiunilor, în anumite condiții, însă datorită schimbărilor de pe piață stimulate de prezentele orientări ar trebui ca aeroporturile să își poată acoperi costurile, ca în orice alt sector.

15. Dezvoltarea noului trafic aerian ar trebui, în principiu, să se bazeze pe argumente economice puternice. Cu toate acestea, în absența unor stimulente adecvate, companiile aeriene nu sunt întotdeauna dispuse să își asume riscul deschiderii de noi rute de pe aeroporturi mici necunoscute și netestate. Prin urmare, în anumite condiții, companiile aeriene pot beneficia de ajutoare la înființare în perioada de tranziție și chiar și ulterior, în cazul în care aceste ajutoare le oferă stimulentele necesare pentru crearea de noi rute de pe aeroporturi regionale, contribuie la creșterea mobilității în rândul cetățenilor Uniunii prin crearea de puncte de acces pentru zborurile în interiorul Uniunii și stimulează dezvoltarea regională. Întrucât regiunile îndepărtate sunt dezavantajate din cauza accesibilității reduse, ajutoarele la înființare pentru rute din aceste regiuni fac obiectul unor criterii de compatibilitate mai flexibile.

16. Alocarea capacității aeroportuare companiilor aeriene ar trebui, prin urmare, să devină treptat mai eficientă (adică orientată către cerere), iar nevoile de finanțare a aeroporturilor din bani publici ar trebui să scadă pe măsură ce cresc investițiile private. Cu toate acestea, dacă se identifică o veritabilă nevoie de transport și externalități pozitive pentru o regiune, ajutoarele pentru investiții destinate aeroporturilor ar trebui să fie acceptate și după încheierea perioadei de tranziție, cu intensități maxime ale ajutoarelor care să asigure condiții de concurență echitabile pe întreg teritoriul Uniunii.

17. În acest context, prezentele orientări introduc o nouă abordare în ceea ce privește evaluarea compatibilității ajutoarelor acordate aeroporturilor:

- (a) Orientările din 2005 privind sectorul aviației au lăsat deschisă problematica ajutoarelor pentru investiții, însă prezentele orientări revizuite definesc intensitățile maxime autorizate ale ajutoarelor, în funcție de dimensiunea aeroportului;
- (b) Cu toate acestea, pentru aeroporturile mari, cu un volum de pasageri de peste 5 milioane pe an, ajutoarele pentru investiții nu ar trebui să fie declarate compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat, cu excepția unor circumstanțe cu totul excepționale, cum ar fi relocalizarea unui aeroport existent, când necesitatea intervenției statului este caracterizată de o disfuncționalitate clară a pieței, ținându-se seama de circumstanțele speciale, de amploarea investițiilor și de o denaturare limitată a concurenței;
- (c) Intensitățile maxime admise ale ajutoarelor pentru investiții pot fi majorate cu până la 20 % pentru aeroporturile situate în regiuni îndepărtate;
- (d) Pentru o perioadă de tranziție de 10 ani, ajutoarele de exploatare acordate aeroporturilor regionale pot fi declarate compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat. Cu toate acestea, în ceea ce privește aeroporturile în care traficul nu depășește 700 000 de pasageri pe an, Comisia reevaluează, după o perioadă de patru ani, perspectivele de rentabilitate ale acestei categorii de aeroport, pentru a evalua dacă trebuie elaborate norme speciale pentru a evalua compatibilitatea cu piața internă a ajutoarelor de exploatare în favoarea acestor aeroporturi.

18. Condițiile de compatibilitate pentru ajutoarele la înființare destinate companiilor aeriene în perioada de tranziție au fost raționalizate și adaptate la evoluția recentă a pieței.

19. Comisia va aplica o abordare echilibrată, care să fie neutră în ceea ce privește diversele modele de afaceri ale aeroporturilor și ale companiilor aeriene, dar care să ia în considerare și perspectivele de creștere ale traficului aerian, necesitatea dezvoltării și a accesibilității regionale, precum și contribuția pozitivă a modelului de operator de transport aerian low-cost în dezvoltarea anumitor aeroporturi regionale. În același timp însă, o evoluție progresivă către o abordare orientată spre piață este, fără îndoială, justificată. Cu excepția unor cazuri rare justificate în mod corespunzător, aeroporturile ar trebui să își poată acoperi cheltuielile de exploatare, iar orice investiții publice ar trebui să fie utilizate pentru a finanța construirea unor aeroporturi viabile, răspunzând astfel cererii din partea companiilor aeriene și a pasagerilor. Denaturarea concurenței între aeroporturi și între companiile aeriene, precum și multiplicarea aeroporturilor neprofitabile ar trebui evitate. Această abordare echilibrată ar trebui să fie transparentă și ușor de înțeles și de aplicat.

20. Prezentele orientări nu aduc atingere obligației statelor membre de a respecta dreptul Uniunii. Mai precis, pentru ca investițiile să nu producă daune mediului, statele membre trebuie să asigure, de asemenea, conformitatea cu legislația Uniunii în domeniul mediului, trebuind în special să efectueze o evaluare a impactului asupra mediului, după caz, și să asigure obținerea tuturor autorizațiilor necesare.

2. DOMENIU DE APLICARE ȘI DEFINIȚII

2.1. Domeniu de aplicare

21. Principiile enunțate în prezentele orientări se aplică ajutoarelor de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene⁽¹⁶⁾. Acestea se aplică în conformitate cu tratatul și cu legislația secundară adoptată în temeiul tratatului precum și cu alte linii directoare ale Uniunii în domeniul ajutoarelor de stat⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁶⁾ Principiile enunțate în prezentele orientări nu se aplică ajutoarelor pentru furnizarea de servicii de handling la sol, indiferent dacă acestea sunt furnizate terților de către aeroport, de o companie aeriană sau de un furnizor de servicii de handling la sol; aceste ajutoare vor fi evaluate pe baza normelor generale relevante. În conformitate cu Directiva 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității (JO L 272, 25.10.1996, p. 36) sau orice legislație ulterioară privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Uniunii, aeroporturile care efectuează servicii de handling la sol sunt obligate să țină contabilități separate pentru activitățile de handling la sol, pe o parte, și pentru celelalte activități pe care le desfășoară, pe de altă parte. În plus, un aeroport nu își poate subvenționa activitățile de handling la sol din veniturile pe care le realizează ca aeroport. Prezentele orientări nu se aplică nici întreprinderilor care, deși își desfășoară activitatea pe un aeroport, nu participă la activitățile aeronautice.

⁽¹⁷⁾ În special, dar nu exclusiv, Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO L 293, 31.10.2008, p. 3), Directiva 96/67/CE, Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2009 privind tarifele de aeroport (JO L 70, 14.3.2009, p. 11) și orice alte acte legislative ulterioare privind tarifele de aeroport.

22. Unele aeroporturi și companii aeriene sunt specializate în transportul de mărfuri. Comisia nu a acumulat încă suficientă experiență în ceea ce privește evaluarea compatibilității ajutoarelor destinate aeroporturilor și companiilor aeriene specializate în transportul de mărfuri pentru a-și sintetiza practicile sub formă de criterii specifice de compatibilitate. Pentru aceste categorii de întreprinderi, Comisia va aplica principiile comune de compatibilitate stabilite în secțiunea 5 prin intermediul unei analize de la caz la caz.

23. Comisia nu va aplica principiile enunțate în Liniile directoare privind ajutoarele de stat regionale pentru perioada 2007-2013⁽¹⁸⁾ și Orientările privind ajutoarele de stat regionale pentru perioada 2014-2020⁽¹⁹⁾ în cazul ajutoarelor de stat acordate pentru infrastructura aeroportuară.

24. Prezentele orientări înlocuiesc Orientările din 1994 și 2005 privind sectorul aviatic.

2.2. Definiții

25. În sensul prezentelor orientări:

- (1) „ajutor” înseamnă orice măsură care îndeplinește toate criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din tratat;
- (2) „intensitatea ajutorului” înseamnă valoarea totală a ajutorului exprimată ca procentaj din costurile eligibile, ambele cifre exprimate în termeni de valoare actualizată netă în momentul acordării ajutorului și înaintea oricărei deduceri de impozite sau de alte taxe;
- (3) „companie aeriană” înseamnă orice companie aeriană cu o licență de operare valabilă eliberată de un stat membru sau de un membru al spațiului aerian comun european în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului⁽²⁰⁾;
- (4) „tariful de aeroport” înseamnă un preț sau o taxă percepută în beneficiul aeroportului și plătită de către utilizatorii aeroportului pentru utilizarea structurilor și a serviciilor care sunt furnizate exclusiv de aeroport și care au legătură cu aterizarea, decolarea, iluminarea și parcare a aeronavelor, precum și cu tratamentul pasagerilor și al mărfurilor inclusiv tarifele sau taxele plătite pentru serviciile de handling la sol și taxele aferente infrastructurii centralizate de handling la sol;
- (5) „infrastructura aeroportuară” înseamnă infrastructura și echipamentele care permit unui aeroport să furnizeze servicii aeroportuare companiilor aeriene și diversilor prestatori de servicii, și anume piste, terminale, platforme, căi de rulare, infrastructura centralizată de handling la sol și orice alte structuri utilizate în mod direct pentru serviciile aeroportuare, cu excepția infrastructurilor și a echipamentelor care sunt necesare, în principal, pentru desfășurarea activităților non-aeronautice, cum ar fi spațiile de parcare, spațiile comerciale și restaurantele;
- (6) „aeroport” înseamnă o entitate sau un grup de entități care desfășoară activitatea economică de furnizare a unor servicii aeroportuare pentru companiile aeriene;
- (7) „venitul aferent aeroporturilor” înseamnă veniturile provenite din aplicarea tarifelor de aeroport, din care se scade sprijinul pentru comercializare sau orice stimulente acordat de aeroport companiilor aeriene, ținând seama de veniturile provenite din activități non-aeronautice (care nu beneficiază de sprijin public), excluzând orice sprijin public și orice compensație pentru sarcinile care intră în sfera sectoarelor de competență publică, sau din serviciile de interes economic general;
- (8) „serviciile aeroportuare” înseamnă serviciile furnizate companiilor aeriene de către aeroport sau de către oricare dintre filialele sale, menite să asigure manipularea aeronavelor, de la aterizare și până la decolare, precum și a pasagerilor și a mărfurilor, pentru a permite companiilor aeriene să ofere servicii de transport aerian, inclusiv furnizarea de servicii de handling la sol și furnizarea de infrastructură centralizată de handling la sol;
- (9) „traficul mediu anual de pasageri” înseamnă o cifră care se stabilește pe baza traficului de pasageri care sosesc și care pleacă de pe un aeroport pe parcursul celor două exerciții financiare anterioare celui în care ajutorul este notificat sau acordat, în cazul unui ajutor nenotificat;
- (10) „costuri de capital” înseamnă deprecierea costurilor de investiție eligibile în infrastructura și în echipamentele aeroportuare, inclusiv costurile subiacente de finanțare;

⁽¹⁸⁾ Liniile directoare privind ajutoarele de stat regionale pentru perioada 2007-2013 (JO C 54, 4.3.2006, p. 13).

⁽¹⁹⁾ Orientări privind ajutoarele de stat regionale pentru perioada 2014-2020 (JO C 209, 23.7.2013, p. 1).

⁽²⁰⁾ Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO L 293, 31.10.2008, p. 3).

- (11) „deficitul de finanțare a costurilor de capital” înseamnă valoarea actualizată netă a diferenței dintre fluxurile de numerar pozitive și negative (inclusiv costurile de investiție) pe durata de viață a investiției în active imobilizate;
- (12) „zona pe care o deservește un aeroport” înseamnă 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; Cu toate acestea, zona pe care o deservește un anumit aeroport poate fi diferită și trebuie să țină seama de specificul fiecărui aeroport în parte. Dimensiunea și configurația acestei zone variază de la un aeroport la altul și depinde de diversele caracteristici ale aeroportului, inclusiv de modelul său de afaceri, de localizare și de destinațiile pe care acesta le deservește;
- (13) „costurile de finanțare” înseamnă costurile legate de finanțarea prin îndatorare și prin capitaluri proprii a costurilor eligibile aferente investiției; cu alte cuvinte, costurile de finanțare iau în considerare proporția dobânzii totale și remunerarea capitalului propriu care corespunde finanțării costurilor eligibile ale investiției, cu excepția finanțării fondului de rulment, a investițiilor în activități non-aeronautice sau a altor proiecte de investiții;
- (14) „data acordării ajutorului” înseamnă data la care statul membru și-a asumat un angajament cu caracter juridic obligatoriu de a acorda ajutorul, care poate fi invocat în fața unei instanțe naționale;
- (15) „costurile de investiții eligibile” înseamnă costurile legate de investiții în infrastructura aeroportuară, inclusiv costuri de proiectare; acestea nu includ costurile de investiție pentru activități non-aeronautice, costurile de investiții aferente echipamentelor pentru serviciile de handling la sol și costurile pentru sarcinile care intră în sfera sectoarelor de competență publică;
- (16) „serviciile de handling la sol” înseamnă serviciile oferite utilizatorilor aeroporturilor pe aeroporturi, astfel cum sunt descrise în anexa la Directiva 96/67/CE și în orice alte acte legislative ulterioare privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturi;
- (17) „tren de mare viteză” înseamnă un tren care poate atinge viteze de peste 200 km/h;
- (18) „ajutoare pentru investiții” înseamnă ajutoarele menite să finanțeze active imobilizate; mai precis, să acopere „deficitul de finanțare a costurilor de capital”;
- (19) „valoarea actualizată netă” înseamnă diferența dintre fluxurile de numerar pozitive și negative pe durata de viață a investiției, actualizate la valoarea lor curentă folosind costul capitalului, și anume rata normală de rentabilitate aplicată de întreprindere în alte proiecte de investiții similare sau, atunci când aceasta nu este disponibilă, costul capitalului întreprinderii în ansamblu sau rentabilitatea scontată observată în mod obișnuit în sectorul aeroportuar;
- (20) „activități non-aeronautice” înseamnă servicii comerciale oferite companiilor aeriene sau altor utilizatori ai aeroportului, cum ar fi serviciile auxiliare pentru pasageri, agenți de expediție sau alți prestatori de servicii, închirierea de birouri și spații comerciale, spațiile de parcare și hotelurile;
- (21) „ajutoare de exploatare” înseamnă ajutoarele menite să acopere „deficitul de finanțare a cheltuielilor de exploatare” fie ca valoare inițială a ajutoarelor, fie ca ajutoare sub formă de tranșe periodice menite să acopere costurile de exploatare (sume forfetare plătite periodic);
- (22) „costurile de exploatare” înseamnă costurile suportate de un aeroport în vederea furnizării de servicii aeroportuare; acestea includ anumite categorii de costuri, cum ar fi costurile cu personalul, cele aferente serviciilor contractate, cele legate de comunicații, deșeuri, energie, întreținere, chirie și administrație, dar exclud costurile de capital, sprijinul pentru marketing sau orice alte stimulente acordate companiilor aeriene de către aeroport, precum și costurile care se încadrează în sfera sectoarelor de competență publică;
- (23) „deficit de finanțare a cheltuielilor de exploatare” înseamnă pierderile din exploatare ale unui aeroport pe perioada relevantă, actualizate la valoarea lor curentă folosind costul capitalului, și anume diferența (în termeni de valoare actualizată netă) dintre veniturile aeroportului și cheltuielile de exploatare suportate de aeroport;
- (24) „regiuni ultraperiferice” înseamnă regiunile menționate la articolul 349 din tratat ⁽²¹⁾;

⁽²¹⁾ În prezent: Guadelupa, Guyana Franceză, Martinica, Réunion, Saint-Martin, Mayotte, insulele Azore, Madeira și Insulele Canare. În conformitate cu Decizia 2010/718/UE a Consiliului din 29 octombrie 2010 de modificare a statutului în raport cu Uniunea Europeană a Insulei Saint-Barthélemy (JO L 325, 9.12.2010, p. 4), începând cu 1 ianuarie 2012, Saint-Barthélemy nu mai are statutul de regiune ultraperiferică, fiindu-i conferit statutul de țară sau teritoriu de peste mări, prevăzut în partea a patra a tratatului. În conformitate cu Decizia 2012/419/UE a Consiliului din 11 iulie 2012 de modificare a statutului Mayotte în raport cu Uniunea Europeană (JO L 204, 31.7.2012, p. 131), începând cu 1 ianuarie 2014, Mayotte nu mai are statutul de țară sau teritoriu de peste mări, fiindu-i conferit statutul de regiune ultraperiferică;

- (25) „marja de profit rezonabilă” înseamnă rata de rentabilitate a capitalului, aceasta fiind calculată ca rata internă de rentabilitate (RIR), pe care, în mod normal, întreprinderea ar trebui să o obțină din investițiile cu un grad similar de risc;
- (26) „aeroport regional” înseamnă un aeroport cu un trafic anual de până la 3 milioane de pasageri;
- (27) „regiuni izolate” înseamnă regiunile ultraperiferice, Malta, Cipru, Ceuta și Melilla, insulele care fac parte din teritoriul unui stat membru, și zonele cu densitate redusă a populației;
- (28) „zone cu densitate redusă a populației” înseamnă regiunile NUTS 2 cu mai puțin de 8 locuitori pe km² sau regiunile NUTS 3 cu mai puțin de 12,5 locuitori pe km² (pe baza datelor furnizate de Eurostat privind densitatea populației);
- (29) „demararea lucrărilor” înseamnă fie demararea lucrărilor de construcții în cadrul investiției, fie primul angajament ferm de comandă a unor echipamente sau alt angajament prin care investiția devine ireversibilă, oricare dintre acestea survine mai întâi, și nu include lucrările pregătitoare, cum ar fi obținerea licențelor și realizarea de studii preliminare de fezabilitate.

3. EXISTENȚA UNUI AJUTOR DE STAT ÎN SENSUL ARTICOLULUI 107 ALINEATUL (1) DIN TRATAT

3.1. Noțiunea de întreprindere și de activitate economică

26. În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din tratat, normele în materie de ajutoare de stat se aplică doar în cazul în care beneficiarul este o „întreprindere”. Curtea de Justiție a Uniunii Europene a definit, în mod sistematic, întreprinderile ca fiind entități care desfășoară o activitate economică, indiferent de statutul lor juridic sau de tipul de proprietate și indiferent de modul în care acestea sunt finanțate⁽²²⁾. Orice activitate care constă în oferirea de bunuri și servicii pe o piață este considerată activitate economică⁽²³⁾. Natura economică a unei activități ca atare nu depinde de faptul că activitatea generează sau nu profit⁽²⁴⁾.

27. Acum este clar faptul că, în întreaga UE, activitatea companiilor aeriene care constă în furnizarea de servicii de transport pentru pasageri sau întreprinderi constituie o activitate economică. Însă, potrivit Orientărilor din 1994 privind sectorul aviatic, „realizarea sau extinderea proiectelor de infrastructură (aeroporturi, drumuri, poduri etc.) constituie o măsură de politică economică generală pe care Comisia nu o poate controla în temeiul normelor din tratat privind ajutoarele de stat.” În Hotărârea sa „Aéroports de Paris”⁽²⁵⁾, Curtea de Justiție s-a pronunțat împotriva acestei poziții și a hotărât că exploatarea unui aeroport, care constă în furnizarea de servicii aeroportuare pentru companiile aeriene și diferiții prestatori de servicii, constituie, de asemenea, o activitate economică. În Hotărârea pronunțată în cauza „Aeroportul Leipzig-Halle”⁽²⁶⁾, Tribunalul a clarificat că exploatarea unui aeroport reprezintă o activitate economică, în cadrul căreia construirea infrastructurii aeroportuare constituie o parte inseparabilă.

28. În ceea ce privește măsurile de finanțare anterioare, dezvoltarea progresivă a forțelor pieței în sectorul aeroportuar⁽²⁷⁾ nu permite stabilirea unei date exacte de la care exploatarea unui aeroport ar fi fost, fără îndoială, considerată ca fiind o activitate economică. Cu toate acestea, instanțele Uniunii au recunoscut evoluția caracterului activităților aeroportuare. În Hotărârea „Aeroportul Leipzig/Halle”, Tribunalul a statuat că, începând cu anul 2000, aplicarea normelor privind ajutoarele de stat în cazul finanțării infrastructurii aeroportuare nu mai poate fi exclusă⁽²⁸⁾. În consecință, de la data pronunțării Hotărârii „Aéroports de Paris” (12 decembrie 2000), se consideră că exploatarea și construcția infrastructurii aeroportuare țin de domeniul de control al ajutoarelor de stat.

⁽²²⁾ A se vedea Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general (JO C 8, 11.1.2012, p. 4), partea 2.1 și jurisprudența asociată, în special cauzele conexe C-180/98 - C-184/98 Pavlov și alții, Rec., 2000, p. I-6451.

⁽²³⁾ Cauza 118/85, *Comisia/Italia* [1987], Rec., p. 2599, punctul 7; cauza C-35/96 *Comisia/Italia*, Rec., 1998, p. I-3851, punctul 36; Pavlov și alții, punctul 75.

⁽²⁴⁾ Cauzele conexe 209/78 - 215/78 și 218/78 *Van Landewyck*, Rec., 1980, p. 3125, punctul 88; cauza C-244/94, *FFSA* și alții, Rec., 1995, p. I-4013, punctul 21 și cauza C-49/07 *MOTOE*, Rep., 2008, p. I-4863, punctele 27 și 28.

⁽²⁵⁾ Cauza T-128/98, *Aéroports de Paris/Comisia*, Rec. 2000, p. II-3929, confirmată de cauza C-82/01, Rec., 2002, p. I-9297, punctele 75-79.

⁽²⁶⁾ Cauzele conexe T-443/08 și T-455/08, *Mitteldeutsche Flughafen AG și Flughafen Leipzig Halle GmbH/Comisia* (Hotărârea „Aeroportul Leipzig-Halle”), Rec., 2011, p. II-1311, în special punctele 93 și 94; confirmată de cauza C-288/11 *P Mitteldeutsche Flughafen și Flughafen Leipzig-Halle/Comisia*, 2012, care nu a fost încă raportată.

⁽²⁷⁾ A se vedea punctul 3 și Hotărârea „Aeroportul Leipzig-Halle”, punctul 105.

⁽²⁸⁾ A se vedea Hotărârea „Aeroportul Leipzig-Halle”, punctul 106.

29. Pe de altă parte, din cauza incertitudinii existente înainte de Hotărârea „Aéroports de Paris”, autoritățile publice puteau considera, în mod legitim, că finanțarea infrastructurii aeroportuare nu constituia ajutor de stat și că, prin urmare, astfel de măsuri nu trebuiau notificate Comisiei. Astfel, Comisia nu mai poate pune în discuție, pe baza normelor privind ajutoarele de stat, măsurile de finanțare acordate⁽²⁹⁾ înainte de Hotărârea „Aéroports de Paris”⁽³⁰⁾.

30. În orice caz, măsurile care au fost acordate înainte de a se dezvolta concurența în sectorul aeroportuar nu au constituit ajutor de stat atunci când au fost acordate, dar ar putea fi considerate ajutoare de stat în temeiul articolului 1 litera (b) punctul (v) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului⁽³¹⁾ în cazul în care condițiile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din tratat sunt îndeplinite.

31. Entitatea sau grupul de entități care desfășoară activitatea economică prin care furnizează servicii aeroportuare companiilor aeriene, adică asigură manipularea aeronavelor, de la aterizare și până la decolare, precum și a pasagerilor și a mărfurilor, pentru a permite companiilor aeriene să ofere servicii de transport aerian⁽³²⁾ vor fi numite „aeroportul”⁽³³⁾. Un aeroport oferă companiilor aeriene o gamă largă de servicii („servicii aeroportuare”) în schimbul unei plăți („tarifele de aeroport”). Deși nivelul exact al serviciilor furnizate de aeroporturi, precum și calificarea tarifelor drept „taxe” sau „comisioane” variază pe teritoriul Uniunii, furnizarea de servicii aeroportuare pentru companiile aeriene în schimbul tarifelor de aeroport constituie o activitate economică în toate statele membre.

32. Cadrul juridic și de reglementare în care aeroporturile individuale sunt deținute și exploatate variază de la un aeroport la altul pe întreg teritoriul Uniunii. În special, aeroporturile regionale sunt adeseori administrate în strânsă cooperare cu autoritățile publice. În această privință, Curtea a hotărât că, în anumite condiții, se poate considera că mai multe entități efectuează împreună o activitate economică⁽³⁴⁾, constituind astfel o unitate economică. În domeniul aviației, Comisia consideră că participarea semnificativă la strategia comercială a aeroportului, de exemplu prin încheierea de acorduri directe cu companiile aeriene sau prin stabilirea tarifelor de aeroport, ar constitui un indiciu clar că respectiva entitate exercită într-adevăr, singură sau împreună cu alții, activitatea economică de exploatare a aeroportului⁽³⁵⁾.

33. În plus de serviciile aeroportuare, un aeroport poate furniza și alte servicii comerciale companiilor aeriene sau altor utilizatori ai aeroportului, cum ar fi servicii auxiliare pentru pasageri, agenți de expediție sau furnizori de alte servicii (de exemplu, prin închirierea de spații comerciale managerilor de magazine și restaurante, operatorilor responsabili de parcare etc.). Aceste activități economice vor fi denumite colectiv „activități non-aeronautice”.

34. Cu toate acestea, nu toate activitățile desfășurate de un aeroport sunt în mod necesar de natură economică⁽³⁶⁾. Deoarece clasificarea unei entități ca întreprindere se face întotdeauna în funcție de o anumită activitate, este necesar să se facă distincția între diferitele activități ale unui anumit aeroport și să se stabilească în ce măsură aceste activități sunt de natură economică. Dacă un aeroport desfășoară atât activități economice, cât și activități neeconomice, acesta trebuie considerat ca fiind o întreprindere numai în ceea ce privește prima categorie de activități.

⁽²⁹⁾ Criteriul relevant pentru stabilirea datei la care se consideră că a fost acordată o posibilă măsură de ajutor este data actului obligatoriu din punct de vedere juridic prin care autoritățile publice se angajează să acorde ajutorul în cauză beneficiarului. A se vedea cauza T-358/94, *Compagnie Nationale Air France/Comisia*, Rec., 1996, p. II-2109, punctul 79, cauza T-109/01, *Fleuren Compost BV/Comisia*, Rec., 2004, p. II-127, punctul 74 și cauzele conexe T-362/05 și T-363/05 *Nuova Agricast/Comisia*, Rep., 2008, p. II-297, punctul 80, și cauzele conexe T-427/04 și T-17/05 *Franța și France Télécom/Comisia*, Rep., 2009, II-4315, punctul 321.

⁽³⁰⁾ Decizia C 38/2008 din 3 octombrie 2012 privind aeroportul din Munchen, terminalul 2, (JO L 319, 29.11.2013, p. 8), punctele 74 – 81.

⁽³¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din tratatul privind funcționarea uniunii Europene (JO L 83, 27.3.1999, p. 1).

⁽³²⁾ A se vedea Directiva 2009/12/CE, considerentul (1).

⁽³³⁾ Aeroportul poate sau nu să fie aceeași entitate care deține aeroportul.

⁽³⁴⁾ Exercițarea în comun a unei activități economice este estimată, în mod normal, prin analizarea existenței unor legături funcționale, economice și organice între entități. A se vedea, de exemplu, cauza C-480/09 P *AceaElectrabel Produzione SpA/Comisia*, Rep., 2010, p. I-13355, punctele 47-55; cauza C222/04 *Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze SpA și alții*, Rec., 2006, p. I-289, punctul 112.

⁽³⁵⁾ Cauza T-196/04, *Ryanair Ltd /Comisia*, Rep., 2008, p. II-3643, punctul 88 (Hotărârea „Charleroi”).

⁽³⁶⁾ A se vedea Hotărârea „Aeroportul Leipzig-Halle”, punctul 98.

35. Curtea de Justiție a statuat că activitățile care, în mod normal, țin de responsabilitatea statului în exercitarea atribuțiilor sale oficiale în calitate de autoritate publică nu sunt de natură economică și, în general, nu se încadrează în domeniul de aplicare a normelor privind ajutoarele de stat⁽³⁷⁾. Într-un aeroport, activități precum controlul traficului aerian, poliția, serviciile vamale, pompierii și activitățile necesare pentru protejarea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, precum și investițiile în infrastructura și în echipamentele necesare pentru astfel de activități sunt considerate a fi, în general, de natură neeconomică⁽³⁸⁾.

36. Astfel, finanțarea din fonduri publice a activităților neeconomice nu constituie ajutor de stat, dar ar trebui să se limiteze strict la compensarea costurilor pe care le generează și nu poate fi utilizată pentru finanțarea altor activități⁽³⁹⁾. Orice eventuală supracompensare a costurilor suportate în legătură cu activitățile neeconomice acordată de către autoritățile publice poate constitui un ajutor de stat. În plus, în cazul în care un aeroport desfășoară, pe lângă activitățile sale economice, și activități neeconomice, este necesar să se țină contabilități separate ale costurilor pentru a se evita un eventual transfer de fonduri publice între activitățile economice și cele neeconomice.

37. Finanțarea publică a activităților neeconomice nu trebuie să conducă la o discriminare nejustificată între aeroporturi. Într-adevăr, jurisprudența indică faptul că există un avantaj atunci când autoritățile publice scutesc întreprinderile de costurile inerente activităților economice ale acestora⁽⁴⁰⁾. Prin urmare, atunci când este normal, în temeiul unei anumite hotărâri judecătorești, ca unele aeroporturi civile să suporte anumite costuri inerente exploatării lor, iar alte aeroporturi civile nu, acestea din urmă ar putea beneficia de un avantaj, indiferent dacă aceste costuri se referă la o activitate, care, în general, este considerată a fi de natură neeconomică.

3.2. Utilizarea resurselor de stat și imputabilitatea statului

38. Transferul resurselor de stat poate lua numeroase forme, cum ar fi granturi directe, reduceri de impozite⁽⁴¹⁾, credite preferențiale sau alte tipuri de condiții de finanțare preferențială. Se consideră că este vorba de resurse de stat și atunci când statul conferă un beneficiu în natură sau sub formă de servicii subvenționate⁽⁴²⁾, cum ar fi serviciile aeroportuare. Resursele de stat pot fi utilizate⁽⁴³⁾ la nivel național, regional sau local. Și finanțările din fondurile Uniunii constituie resurse de stat, atunci când un stat membru are putere discreționară în alocarea acestor fonduri⁽⁴⁴⁾.

39. Curtea a hotărât, de asemenea, că, chiar și în cazul în care statul este în măsură să controleze o întreprindere publică și să exercite o influență dominantă asupra operațiunilor sale, exercitarea efectivă a acestui control într-un caz anume nu poate fi presupusă în mod automat⁽⁴⁵⁾. Prin urmare, trebuie să se evalueze dacă măsurile de care au beneficiat întreprinderile publice sunt imputabile statului. Potrivit Curții, faptul că o măsură acordată de o întreprindere publică este imputabilă statului poate fi dedus dintr-un set de indicatori care decurg din circumstanțele cazului respectiv și din contextul în care s-a luat respectiva măsură⁽⁴⁶⁾.

⁽³⁷⁾ Cauza C-118/85, *Comisia/Italia*, punctele 7 și 8, și cauza C-30/87 *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, Rec., 1988, p. I-2479, punctul 18.

⁽³⁸⁾ A se vedea, în special, cauza C-364/92 *SAT/Eurocontrol*, Rec., 1994, p. I-43, punctul 30 și cauza C113/07 *P Selex Sistemi Integrati/Comisia*, Rep., 2009, p. I-02207, punctul 71.

⁽³⁹⁾ Cauza C-343/95 *Calì & Figli/Servizi ecologici porto di Genova*, Rec., 1997, p. I-1547. Decizia N 309/2002 a Comisiei din 19 martie 2003, „Securitatea aviației — compensație pentru costurile suportate în urma atacurilor de la 11 septembrie 2001” (JO C 148, 25.6.2003, p. 7). Decizia N 438/2002 a Comisiei din 16 octombrie 2002, „Ajutor acordat ca sprijin pentru funcțiile autorităților publice în sectorul portuar” (JO C 284, 21.11.2002, p. 2).

⁽⁴⁰⁾ A se vedea, printre altele, cauza C-172/03 *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck*, Rec., 2005, p. I-01627, punctul 36, și jurisprudența citată în această procedură.

⁽⁴¹⁾ A se vedea Decizia N 324/2006 din 24 octombrie 2006 - Franța, Ajutor pentru închirierea unui ATR 72500 de către Air Caraïbes, (JO C 300, 9.12.2006, p. 10).

⁽⁴²⁾ A se vedea cauza C-126/01 *Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie/GEMO SA*, Rec., 2003, p. I-13769, punctul 29.

⁽⁴³⁾ Resursele unei întreprinderi publice constituie resurse de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat deoarece autoritățile publice controlează aceste resurse. A se vedea cauza C-482/99, *Franța/Comisia*, Rec., 2000, p. I-4397 (Hotărârea „Stardust Marine”).

⁽⁴⁴⁾ Curtea a confirmat că, odată ce mijloacele financiare rămân în mod constant sub control public și, prin urmare, se află la dispoziția autorităților naționale competente, acest fapt este suficient ca mijloacele financiare respective să fie considerate ajutor de stat, a se vedea cauza C-83/98 P, *Franța/Ladbroke Racing Ltd și Comisia*, Rec., 2000, p. I-3271, punctul 50.

⁽⁴⁵⁾ A se vedea Hotărârea „Stardust Marine”, punctul 52.

⁽⁴⁶⁾ A se vedea Hotărârea „Stardust Marine”, punctele 55 și 56.

40. În acest context, resursele unui aeroport public constituie resurse publice. În consecință, un aeroport public poate acorda ajutoare unei companii aeriene care folosește aeroportul în cazul în care măsura de acordare a ajutorului este imputabilă statului și sunt îndeplinite celelalte condiții menționate la articolul 107 alineatul (1) din tratat. Curtea a hotărât, de asemenea, că, pentru a considera o măsură ca fiind ajutor de stat, este irelevant dacă o măsură este acordată de către stat în mod direct sau de către organisme publice sau private create sau desemnate de stat pentru a gestiona respectiva măsură⁽⁴⁷⁾.

3.3. Denaturarea concurenței și impactul asupra schimburilor comerciale

41. În conformitate cu jurisprudența Curții, sprijinul financiar denaturează concurența în măsura în care consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu altele⁽⁴⁸⁾.

42. În general, atunci când un avantaj acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente pe o anumită piață a Uniunii, schimburile comerciale între statele membre trebuie considerate ca fiind afectate de avantajul respectiv⁽⁴⁹⁾.

43. Concurența dintre aeroporturi poate fi evaluată în funcție de criteriile alese de companiile aeriene și, în special, prin compararea unor factori precum tipul de servicii aeroportuare furnizate și clienții în cauză, populația sau activitatea economică, congestionarea, existența accesului terestru, precum și nivelul taxelor și condițiile comerciale generale pentru utilizarea infrastructurii aeroportuare și a serviciilor. Nivelul taxelor este un factor esențial, deoarece finanțarea publică acordată unui aeroport ar putea fi folosită pentru menținerea, în mod artificial, a unui nivel scăzut al tarifelor de aeroport în vederea atragerii companiilor aeriene și astfel poate denatura în mod semnificativ concurența.

44. În continuare, Comisia observă că există o concurență între aeroporturi în ceea ce privește administrarea infrastructurii aeroportuare, inclusiv în aeroporturile locale și regionale. Prin urmare, finanțarea publică a unui aeroport poate denatura concurența pe piețele de exploatare a infrastructurii aeroportuare. În plus, atât finanțarea publică acordată aeroporturilor, cât și cea acordată companiilor aeriene pot denatura concurența și pot influența comerțul în piețele de transport aerian de pe întreg teritoriul Uniunii. În cele din urmă, concurența intermodală poate fi, de asemenea, afectată de finanțarea publică acordată aeroporturilor sau companiilor aeriene.

45. Curtea de Justiție a statuat, în Hotărârea *Altmark*⁽⁵⁰⁾, că și finanțarea publică acordată unei întreprinderi care furnizează doar servicii de transport locale sau regionale poate avea un impact asupra schimburilor comerciale dintre statele membre, întrucât nivelul serviciilor de transport furnizate de către întreprinderea respectivă poate fi, prin urmare, menținut sau ridicat, rezultatul fiind că întreprinderile înființate în alte state membre au șanse mai mici de a furniza servicii de transport. Faptul că valoarea ajutorului este mică sau că întreprinderea care beneficiază de finanțare publică are dimensiuni relativ mici nu exclude așadar posibilitatea ca schimburile comerciale dintre statele membre să fie afectate. În consecință, finanțarea publică a aeroporturilor sau a transportatorilor aerieni care furnizează servicii în aeroporturile respective ar putea afecta schimburile comerciale dintre statele membre.

3.4. Finanțarea publică a aeroporturilor și aplicarea principiului operatorului în economia de piață

46. Articolul 345 din tratat prevede că tratatul nu aduce atingere în niciun caz regimului proprietății în statele membre. Astfel, statele membre pot deține și administra întreprinderi și pot achiziționa acțiuni sau alte participații în întreprinderi publice sau private.

47. În consecință, prezentele orientări nu fac nicio distincție între diferitele tipuri de beneficiari în ceea ce privește forma lor juridică sau apartenența la sectorul public sau privat, iar toate referirile la companii aeriene și la aeroporturi sau la societățile care le administrează includ toate tipurile de entități juridice.

48. Pentru a evalua dacă o întreprindere a beneficiat de un avantaj economic, se aplică testul operatorului în economia de piață. Acest test ar trebui să se bazeze pe informațiile disponibile și evoluțiile previzibile la momentul în care a fost acordată finanțarea publică, nu pe o analiză a unei situații ulterioare⁽⁵¹⁾.

⁽⁴⁷⁾ Cauza 78/76, *Steinike & Weinlig/Germania*, Rec., 1977, p. I-595, punctul 21.

⁽⁴⁸⁾ Cauza C-310/99, *Italia/Comisia*, Rec., 2002, p. I-2289, punctul 65.

⁽⁴⁹⁾ Cauza C-280/00, *Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, (Hotărârea „Altmark”), Rec., 2003, p. I-7747.

⁽⁵⁰⁾ A se vedea Hotărârea *Altmark*, punctele 77-82.

⁽⁵¹⁾ Hotărârea „Stardust Marine”, punctul 71. Cauza C-124/10P, *Comisia/EDF*, 2012, nepublicată încă, punctele 84, 85 și 105.

49. În consecință, atunci când un aeroport beneficiază de fonduri publice, Comisia va evalua dacă o astfel de finanțare constituie un ajutor, analizând dacă, în condiții similare, un operator privat, având în vedere probabilitatea de a obține un randament și făcând abstracție de toate considerentele sociale, de politică regională și sectoriale⁽⁵²⁾, ar fi acordat aceeași finanțare. Finanțarea publică acordată în circumstanțe care corespund condițiilor normale de piață nu este considerată ajutor de stat⁽⁵³⁾.

50. De asemenea, Curtea a hotărât că conduita unui operator public poate fi comparată cu cea a unui operator privat care este ghidat de perspectiva rentabilității pe termen lung⁽⁵⁴⁾, pe întreaga durată a investiției. Aceste considerații sunt pertinente în special în cazul investițiilor în infrastructură, care, de multe ori, presupun mobilizarea unor resurse financiare importante și pot antrena un randament pozitiv doar după mai mulți ani. Orice evaluare a rentabilității unui aeroport trebuie să ia în considerare veniturile aeroportului.

51. În consecință, în ceea ce privește finanțarea publică a aeroporturilor, analiza conformității cu testul operatorului în economia de piață ar trebui să se bazeze pe perspective clare de rentabilitate *ex ante* pentru entitatea care acordă finanțarea⁽⁵⁵⁾. Previziunile legate de trafic utilizate în acest scop ar trebui să fie realiste și să facă obiectul unei analize corecte a sensibilității. Absența unui plan de afaceri constituie un indiciu că este posibil ca acest principiu să nu fie respectat⁽⁵⁶⁾. În lipsa unui plan de afaceri, statele membre pot prezenta o analiză sau documentele interne primite de la autoritățile publice sau de la aeroportul în cauză care să arate în mod clar că, potrivit unei analize efectuate înainte de acordarea finanțării publice, este îndeplinit testul operatorului în economia de piață.

52. Aeroporturile pot avea un rol important în promovarea dezvoltării sau a accesibilității locale. Cu toate acestea, considerentele regionale sau de politică nu pot fi luate în considerare în sensul testului operatorului în economia de piață⁽⁵⁷⁾. În anumite condiții însă, astfel de considerente pot fi luate în considerare în momentul evaluării compatibilității ajutorului.

3.5. Relații financiare între aeroporturi și companiile aeriene

53. Atunci când un aeroport dispune de resurse publice, ajutorul acordat unei companii aeriene care folosește aeroportul poate fi exclus, în principiu, atunci când relația dintre aeroportul și compania aeriană respectivă îndeplinește testul operatorului în economia de piață. În mod normal, acest lucru se întâmplă:

- (a) atunci când prețul cerut pentru serviciile aeroportuare corespunde prețului de piață (a se vedea secțiunea 3.5.1) sau
- (b) atunci când se poate demonstra prin intermediul unei analize *ex ante* că acordul dintre aeroport și compania aeriană va genera, pentru aeroport, o contribuție pozitivă suplimentară la profit (a se vedea secțiunea 3.5.2).

3.5.1. Comparație cu prețul pieței

54. Pentru a evalua dacă o companie aeriană beneficiază de ajutor, o soluție ar fi să se determine dacă prețul perceput de un aeroport de la o anumită companie aeriană corespunde prețului pieței. Pe baza prețurilor disponibile și relevante de pe piață, se poate identifica o valoare de referință adecvată, ținând seama de elementele prezentate la punctul 60.

55. Pentru identificarea unui indicator de referință trebuie să existe, în primul rând, posibilitatea de a selecta un număr suficient de aeroporturi comparabile care furnizează servicii comparabile în condiții normale de piață.

56. În acest sens, Comisia observă că, pentru moment, marea majoritate a aeroporturilor din Uniune beneficiază de finanțare publică pentru a-și acoperi costurile investiției și cheltuielile de exploatare. Majoritatea acestor aeroporturi pot rămâne pe piață doar dacă primesc sprijin din partea statului.

⁽⁵²⁾ Cauzele conexe T-129/95, T-2/96 și T-97/96, *Neue Maxhütte Stahlwerke și Lech Stahlwerke / Comisia*, Rec., 1999, p. II-17, punctul 120. A se vedea, de asemenea, cauza C-40/85, *Belgia/Comisia*, Rec., 1986, p. 02321, punctul 13.

⁽⁵³⁾ Hotărârea „Stardust Marine”, punctul 69. A se vedea, de asemenea, cauza C-303/88 *Italia/Comisia*, Rec., 1991, p. I-1433, punctul 20.

⁽⁵⁴⁾ Cauza C-305/89 *Italia/Comisia* (Hotărârea „Alfa Romeo”), Rec., 1991, p. I-1603, punctul 20. Cauza T228/99 *Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Comisia*, Rep., 2003, p. II-435, punctele 250 - 270.

⁽⁵⁵⁾ A se vedea Decizia Comisiei în cauza C 25/2007 – *Finlanda – Aeroportul Tampere Pirkkala și Ryanair*, (JO L 309, 19.11.2013, p. 27).

⁽⁵⁶⁾ Cauza C-124/10 *Comisia/EDF*, 2012, Rep., care nu a fost încă raportată, punctele 84, 85 și 105.

⁽⁵⁷⁾ Cauzele conexe T-129/95, T-2/96 și T-97/96, *Neue Maxhütte Stahlwerke și Lech Stahlwerke / Comisia*, Rec., 1999, p. II-17, punctul 120. A se vedea, de asemenea, cauza C-40/85, *Belgia/Comisia*, Rec., 1986, p. 02321, punctul 13.

57. Aeroporturile aflate în proprietate publică au fost considerate, în mod tradițional, de către autoritățile publice ca fiind infrastructuri care facilitează dezvoltarea locală, și nu ca fiind întreprinderi care își desfășoară activitatea respectând normele pieței. Prin urmare, prețurile acestor aeroporturi au tendința de a nu fi stabilite în ceea ce privește criteriile de piață și în special perspectivele de rentabilitate *ex ante* solide, ci având în vedere, în principal, considerente sociale sau regionale.

58. Chiar dacă unele aeroporturi sunt proprietate privată sau sunt gestionate fără considerații regionale sau sociale, prețurile practicate de aceste aeroporturi pot fi puternic influențate de prețurile practicate de majoritatea aeroporturilor care beneficiază de finanțare din partea statului, întrucât aceste ultime prețuri sunt luate în considerare de către companiile aeriene atunci când negociază cu aeroporturile aflate în proprietate privată sau gestionate privat.

59. În aceste condiții, Comisia își exprimă îndoiala puternică cu privire la posibilitatea de a identifica, în prezent, un indicator de referință adecvat pentru stabilirea unui veritabil preț de piață pentru serviciile furnizate de aeroporturi. Această situație se poate modifica sau poate evolua în viitor, în special o dată ce se aplică integral normele privind ajutoarele de stat în cazul finanțării publice a aeroporturilor.

60. În orice caz, Comisia consideră că un exercițiu de stabilire a indicatorilor de referință ar trebui să se bazeze pe o comparație între tarifele de aeroport, excluzând beneficiile acordate companiei aeriene (de exemplu, sprijin pentru marketing, reduceri sau orice alt stimulente) și ar trebui să cuprindă un număr suficient de „aeroporturi de referință” adecvate, ai căror gestionari se comportă ca agenți economici din cadrul economiei de piață. În special, ar trebui să se utilizeze următorii indicatori:

- (a) volumul traficului;
- (b) tipul traficului (în scop profesional sau turistic ori călătorie în străinătate), importanța relativă a transportului de marfă și importanța relativă a veniturilor provenite din activități non-aeronautice ale aeroportului;
- (c) tipul și nivelul de servicii aeroportuare furnizate;
- (d) proximitatea aeroportului de un oraș mare;
- (e) numărul de locuitori din zona pe care o deservește aeroportul;
- (f) prosperitatea zonei înconjurătoare (PIB pe cap de locuitor);
- (g) diverse zone geografice din care ar putea fi atrași pasagerii.

3.5.2. Analiza de rentabilitate *ex ante*

61. Comisia consideră că perspectivele de rentabilitate suplimentară *ex ante* sunt criteriul cel mai relevant pentru evaluarea acordurilor încheiate în mod individual de aeroporturi cu anumite companii aeriene.

62. În acest sens, Comisia consideră că diferențierea prețurilor este o practică comercială standard, atât timp cât se respectă toate normele legislative relevante din domeniul concurenței aplicabile sectorului în cauză⁽⁵⁸⁾. Cu toate acestea, astfel de politici diferențiate în materie de fixare a prețurilor ar trebui justificate din punct de vedere comercial pentru îndeplinirea testului operatorului în economia de piață⁽⁵⁹⁾.

63. Potrivit Comisiei, se poate considera că acordurile încheiate între companiile aeriene și un aeroport îndeplinesc testul operatorului în economia de piață atunci când acestea contribuie în mod progresiv, dintr-o perspectivă *ex ante*, la rentabilitatea aeroportului. Aeroportul ar trebui să demonstreze că, pe durata validității acordului, este în măsură să acopere toate costurile care decurg din acordul încheiat cu o companie aeriană (de exemplu, un contract individual sau o schemă generală privind tarifele de aeroport) cu o marjă de profit rezonabilă⁽⁶⁰⁾, pe baza unor perspective solide pe termen mediu⁽⁶¹⁾ în momentul stabilirii acordului.

⁽⁵⁸⁾ Printre dispozițiile relevante se numără articolele 101 și 102 din tratat și Directiva 2009/12/CE.

⁽⁵⁹⁾ A se vedea Decizia Comisiei în cauza C 12/2008 – *Slovenia - Acord între aeroportul din Bratislava și Ryanair*, (JO L 27, 1.2.2011, p. 24), și Decizia Comisiei în cauza C 25/2007 – *Finlanda - Aeroportul Tampere Pirkkala și Ryanair* (JO L 309, 19.11.2013, p. 27).

⁽⁶⁰⁾ O marjă de profit rezonabilă este o rată „normală” de rentabilitate a capitalului, adică o rată de rentabilitate care ar fi cerută de o întreprindere tipică pentru o investiție cu risc similar. Rentabilitatea este calculată ca fiind o rată internă de rentabilitate („RIR”) pe fluxurile de numerar prevăzute care decurg din acordul cu compania aeriană.

⁽⁶¹⁾ Aceasta nu exclude previzionarea faptului că, pe durata acordului, beneficiile viitoare pot compensa pierderile inițiale.

64. Pentru a evalua dacă un acord încheiat de un aeroport cu o companie îndeplinește testul operatorului în economia de piață, veniturile scontate din activitățile non-aeronautice care decurg din activitatea companiei ar trebui luate în considerare împreună cu tarifele de aeroport, excluzându-se reducerile fiscale, sprijinul pentru comercializare sau sistemele de stimulente⁽⁶²⁾. În mod similar, ar trebui luate în considerare toate costurile scontate pe care urmează să le suporte treptat aeroportul în legătură cu activitatea companiei aeriene în aeroport⁽⁶³⁾. Astfel de costuri marginale ar putea cuprinde toate categoriile de cheltuieli sau de investiții, cum ar fi costurile marginale cu personalul, cu echipamentele și cu investițiile, induse de prezența companiei aeriene în aeroport. De exemplu, în cazul în care aeroportul trebuie să extindă sau să construiască un terminal nou sau alte structuri, îndeosebi pentru a răspunde nevoilor unei anumite companii aeriene, aceste costuri ar trebui să fie luate în considerare atunci când se calculează costurile marginale. În schimb, costurile pe care aeroportul ar trebui să le suporte oricum, independent de acordul cu compania aeriană, nu ar trebui să fie luate în considerare în cadrul privind respectarea principiului operatorului în economia de piață.

65. Atunci când un gestionar de aeroport a beneficiat de un ajutor compatibil, avantajul rezultat în urma acordării acestui ajutor nu se răsfrânge asupra unei anumite companii aeriene⁽⁶⁴⁾ dacă sunt îndeplinite următoarele condiții: infrastructura este deschisă tuturor companiilor aeriene⁽⁶⁵⁾ (infrastructura în cazul căreia este mai mare probabilitatea de a fi folosită de anumite categorii, cum ar fi companiile low-cost sau companiile care efectuează zboruri charter), nu este rezervată unei anumite companii aeriene, iar companiile aeriene plătesc tarife care acoperă cel puțin costurile marginale prevăzute la punctul 64. În plus, Comisia este de părere că, în astfel de condiții, chiar și în cazul în care s-ar fi acordat ajutoare de stat companiilor aeriene, aceste ajutoare ar fi fost, în orice caz, compatibile cu piața internă, din aceleași motive care justifică compatibilitatea ajutorului la nivel de aeroport. Atunci când un gestionar de aeroport a beneficiat de un ajutor incompatibil pentru investiții, avantajul rezultat în urma acordării acestui ajutor nu se răsfrânge asupra unei anumite companii aeriene dacă sunt îndeplinite următoarele condiții: infrastructura este deschisă tuturor companiilor aeriene și nu este rezervată unei anumite companii aeriene, iar companiile aeriene plătesc tarife care acoperă cel puțin costurile marginale prevăzute la punctul 64. Comisia consideră că, în astfel de condiții, nu poate fi exclusă existența unui avantaj sectorial pentru industria aeronautică sau pentru alți utilizatori, dar acest avantaj nu ar trebui să ducă la recuperarea acestui avantaj de la anumite companii aeriene sau de la alți utilizatori.

66. Atunci când va evalua acordurile dintre aeroporturi și companiile aeriene, Comisia va lua, de asemenea, în calcul în ce măsură acordurile evaluate pot fi considerate ca înscriindu-se în cadrul unei strategii globale a aeroportului menită să restabilească rentabilitatea cel puțin pe termen lung.

4. FINANȚAREA PUBLICĂ A SERVICIILOR DE INTERES ECONOMIC GENERAL

67. În unele cazuri, autoritățile publice pot defini anumite activități economice desfășurate de aeroporturi sau de companiile aeriene ca fiind servicii de interes economic general (denumite în continuare „SIEG”), în sensul articolului 106 alineatul (2) din tratat și al jurisprudenței Altmark⁽⁶⁶⁾, și oferă compensații pentru executarea acestor servicii.

⁽⁶²⁾ Se va lua în considerare și orice sprijin din partea statului, cum ar fi, de exemplu, acordurile de comercializare încheiate direct între autoritățile publice și compania aeriană, menite să compenseze o parte din costurile normale suportate de aeroport în conformitate cu acordul dintre aeroport și compania aeriană. Acest lucru are loc indiferent dacă un astfel de sprijin este direct acordat companiei aeriene în cauză sau distribuit prin intermediul aeroportului sau al unei alte entități.

⁽⁶³⁾ Hotărârea „Charleroi”, punctul 59.

⁽⁶⁴⁾ Afirmațiile din prezentul paragraf cu privire la companiile aeriene se aplică în același mod și celorlalți utilizatori ai aeroportului.

⁽⁶⁵⁾ A se vedea în special cauzele conexe T-443/08 și T-455/08, *Mitteldeutsche Flughafen AG și Flughafen Leipzig Halle GmbH/Comisia*, Rep., 2011, p. II-1311, punctul 109.

⁽⁶⁶⁾ A se vedea Hotărârea Altmark, punctele 86-93. Acordarea unei finanțări publice pentru furnizarea unui SIEG nu generează un avantaj selectiv în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat dacă sunt întrunite următoarele patru condiții: (a) beneficiarului unui mecanism de finanțare a unui SIEG de către stat trebuie să i se încredințeze în mod oficial sarcina furnizării și prestării unui SIEG, ale cărui obligații trebuie să fie clar definite; (b) parametrii de calculare a compensației trebuie să fie stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent; (c) compensația nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor suportate în cadrul prestării SIEG, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil pentru îndeplinirea acestor obligații și (d) în cazul în care beneficiarul nu este ales în baza unei proceduri de achiziții publice, care permite furnizarea serviciilor la cel mai mic cost pentru comunitate, nivelul compensației acordate trebuie să fie determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine gestionată, le-ar fi suportat pentru îndeplinirea obligațiilor respective, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil.

68. În astfel de cazuri, comunicarea privind SIEG⁽⁶⁷⁾ și Regulamentul (UE) nr. 360/2012 al Comisiei⁽⁶⁸⁾ oferă orientări cu privire la condițiile în care finanțarea publică a unui SIEG constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat. Ajutoarele sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public vor fi evaluate în conformitate cu Decizia 2012/21/UE a Comisiei⁽⁶⁹⁾ și cu cadrul privind SIEG⁽⁷⁰⁾. Împreună, aceste patru documente formează „pachetul SIEG”, care se aplică și în cazul compensațiilor acordate aeroporturilor și companiilor aeriene. În cele ce urmează se ilustrează aplicarea câtorva dintre principiile stabilite în pachetul SIEG în funcție de anumite particularități sectoriale.

4.1. Definirea unui serviciu de interes economic general în sectorul aeroportuar și în cel al transportului aerian

69. Primul criteriu *Altmark* impune definirea clară a sarcinilor care constituie un serviciu de interes economic general. Această cerință coincide cu cea prevăzută la articolul 106 alineatul (2) din tratat⁽⁷¹⁾. Conform jurisprudenței⁽⁷²⁾, întreprinderilor cărora le-a fost încredințată prestarea unui SIEG trebuie să li se fi atribuit această sarcină printr-un act emis de o autoritate publică. De asemenea, Comisia a precizat că⁽⁷³⁾, pentru ca o activitate să fie considerată SIEG, aceasta trebuie să prezinte caracteristici speciale în raport cu activitățile economice obișnuite și că obiectivul de interes general urmărit de către autoritățile publice nu poate fi doar acela de a dezvolta anumite activități economice sau domenii economice prevăzute la articolul 107 alineatul (3) litera (c) din tratat⁽⁷⁴⁾.

70. În ceea ce privește serviciile de transport aerian, nu se pot impune obligații de serviciu public decât în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008⁽⁷⁵⁾. În special, astfel de obligații pot fi impuse numai în ceea ce privește o rută specifică sau un grup specific de rute⁽⁷⁶⁾, și nu în ceea ce privește orice rută generică cu plecare dintr-un anumit aeroport, oraș sau regiune. Mai mult, se pot impune obligații de serviciu public în ceea ce privește o rută numai pentru a răspunde nevoilor în materie de transport care nu pot fi îndeplinite în mod corespunzător prin intermediul unei rute aeriene existente sau al altor mijloace de transport⁽⁷⁷⁾.

71. În acest sens, ar trebui evidențiat faptul că respectarea cerințelor de fond și de procedură prevăzute de Regulamentul nr. 1008/2008 nu elimină necesitatea ca statul membru (statele membre) în cauză să evalueze conformitatea cu articolul 107 alineatul (1) din tratat.

72. În ceea ce privește aeroporturile, Comisia consideră că este posibil ca, în cazuri bine justificate, administrarea globală a unui aeroport să fie considerată un SIEG. Ținând seama de principiile enunțate la punctul 69, Comisia consideră că acest lucru se poate întâmpla numai în cazul în care, fără aeroportul respectiv, o parte din zona potențial deservită de acest aeroport ar fi izolată de restul Uniunii într-o asemenea măsură încât s-ar aduce atingere dezvoltării sale sociale și economice. O asemenea evaluare ar trebui să țină seama în mod corespunzător de alte moduri de transport, în special de serviciile feroviare de mare viteză sau de legăturile maritime deservite de feriboturi. În astfel de cazuri, autoritățile publice pot impune unui aeroport obligația de serviciu public de a se asigura că acel aeroport rămâne deschis traficului comercial. Comisia observă că anumite aeroporturi joacă un rol important în ceea ce privește conectivitatea unor regiuni izolate, îndepărtate sau periferice ale Uniunii. O astfel de situație poate să apară, în special, în cazul regiunilor ultraperiferice, precum și în cazul insulelor sau al altor zone ale Uniunii. Sub rezerva unei evaluări de la caz la caz și având în vedere caracteristicile proprii ale fiecărui aeroport și ale regiunii pe care acesta o deservește, poate fi oportun să se definească obligații de SIEG în respectivele aeroporturi.

⁽⁶⁷⁾ A se vedea nota de subsol 22.

⁽⁶⁸⁾ Regulamentul (UE) nr. 360/2012 al Comisiei din 25 aprilie 2012 privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de minimis acordate întreprinderilor care prestează servicii de interes economic general (JO L 114, 26.4.2012, p. 8).

⁽⁶⁹⁾ 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 (JO L 7, 11.1.2012, p. 3).

⁽⁷⁰⁾ Comunicarea Comisiei privind cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public (2011), (JO C 8, 11.1.2012, p. 15).

⁽⁷¹⁾ Cauza T-289/03 *British United Provident Association Ltd (BUPA)/Comisia*, Rec., 2008, p. II-81, punctele 171 și 224.

⁽⁷²⁾ A se vedea cauzele conexe T-204/97 și T-270/97 *EPAC - Empresa para a Agroalimentação e Cereais, SA/Comisia*, Rec., 2000, p. II-2267, punctul 126 și cauza T-17/02 *Fred Olsen, SA/Comisia*, Rec., 2005, p. II-2031, punctele 186, 188 și 189.

⁽⁷³⁾ A se vedea comunicarea privind SIEG, punctul 45.

⁽⁷⁴⁾ A se vedea Decizia N 381/04 — Franța, proiect pentru o rețea de telecomunicații de mare capacitate în Pyrénées-Atlantiques (DORSAL) (JO C 162, 2.7.2005, p. 5).

⁽⁷⁵⁾ Articolele 16, 17 și 18.

⁽⁷⁶⁾ Atât aeroporturile de plecare, cât și cele de destinație trebuie să fie identificate în mod clar; a se vedea articolul 16 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

⁽⁷⁷⁾ Mai precis, Comisia consideră că ar fi dificil să se prezinte o justificare pentru obligațiile de serviciu public pe o rută spre un anumit aeroport în cazul în care există deja servicii similare în ceea ce privește îndeosebi durata transportului, frecvența zborurilor, nivelul și calitatea serviciilor, înspre un alt aeroport care deservește aceeași zonă.

73. Ținând seama de cerințele specifice legate de obligațiile de serviciu public pentru serviciile de transport aerian⁽⁷⁸⁾, precum și de liberalizarea completă a piețelor de transport aerian, Comisia consideră că dezvoltarea serviciilor de transport aerian comercial nu ar trebui să intre în sfera de aplicare a obligațiilor de serviciu public impuse aeroporturilor.

4.2. Compatibilitatea ajutoarelor sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public

74. În cazul în care unul dintre criteriile cumulative ale Hotărârii *Altmark* nu este îndeplinit, compensațiile pentru obligația de serviciu public conferă un avantaj economic beneficiarului său și ar putea constitui ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat. Un astfel de ajutor de stat poate fi considerat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din tratat, în cazul în care sunt îndeplinite toate criteriile de compatibilitate elaborate pentru aplicarea respectivului alineat.

75. Ajutoarele de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public sunt exceptate de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din tratat în cazul în care sunt îndeplinite cerințele stabilite în Decizia 2012/21/UE. Domeniul de aplicare al Deciziei 2012/21/UE cuprinde compensațiile pentru obligația de serviciu public acordate:

- (a) aeroporturilor cu un trafic mediu anual care nu depășește 200 000 de pasageri⁽⁷⁹⁾ pe durata încredințării unui SIEG și
- (b) companiilor aeriene pentru legăturile aeriene către insule, atunci când traficul anual mediu nu depășește 300 000 de pasageri⁽⁸⁰⁾.

76. Ajutoarele de stat care nu sunt reglementate de Decizia 2012/21/UE pot fi declarate compatibile în temeiul articolului 106 alineatul (2) din tratat, în cazul în care sunt îndeplinite condițiile prevăzute de cadrul privind SIEG. Cu toate acestea, ar trebui remarcat faptul că, pentru a fi evaluate atât în temeiul Deciziei 2012/21/UE, cât și în temeiul cadrului privind SIEG, se vor aplica considerațiile referitoare la definirea obligațiilor de serviciu public impuse aeroporturilor sau companiilor aeriene la punctele 69-73 din prezentele orientări.

5. COMPATIBILITATEA AJUTOARELOR ÎN TEMEIUL ARTICOLULUI 107 ALINEATUL (3) LITERA (C) DIN TRATAT

77. În cazul în care finanțarea publică acordată aeroporturilor și/sau companiilor aeriene reprezintă un ajutor de stat, acest ajutor poate fi considerat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat, cu condiția respectării criteriilor de compatibilitate pentru aeroporturi, menționate în secțiunea 5.1, și a celor pentru companiile aeriene, menționate în secțiunea 5.2. Ajutoarele de stat acordate companiilor aeriene care conduc la o diminuare progresivă a rentabilității aeroportului (a se vedea punctele 63 și 64 din prezentele orientări) vor fi considerate incompatibile cu piața internă, în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat, cu excepția cazului în care sunt îndeplinite condițiile de compatibilitate pentru acordarea ajutoarelor la înființare menționate în secțiunea 5.2 din prezentele orientări.

78. Pentru a evalua dacă o măsură de ajutor de stat poate fi considerată compatibilă cu piața internă, în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat, Comisia analizează, în general, dacă măsura de ajutor este concepută astfel încât impactul său pozitiv asupra unui obiectiv de interes comun să fie mai mare decât posibilele sale efecte negative asupra schimburilor comerciale și a concurenței.

79. În Comunicarea privind modernizarea ajutoarelor de stat (MAS) s-a solicitat identificarea și definirea unor principii comune aplicabile evaluării compatibilității tuturor măsurilor de ajutor puse în aplicare de către Comisie. O măsură de ajutor va fi considerată compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) din tratat, cu condiția ca următoarele cerințe cumulative să fie îndeplinite:

- (a) contribuția la un obiectiv de interes comun bine definit: o măsură de ajutor de stat trebuie să aibă un obiectiv de interes comun conform articolului 107 alineatul (3) din tratat;
- (b) necesitatea intervenției statului: o măsură de ajutor de stat trebuie să vizeze o situație în care ajutorul poate aduce o îmbunătățire substanțială pe care piața nu o poate realiza pe cont propriu, de exemplu prin remedierea unei disfuncționalități a pieței sau prin soluționarea unei probleme legate de echitate sau de coeziune;
- (c) caracterul adecvat al măsurii de ajutor: măsura de ajutor trebuie să fie un instrument de politică corespunzător pentru abordarea obiectivului de interes comun;

⁽⁷⁸⁾ A se vedea punctul 70 și Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, considerentul 12 și articolele 16-18.

⁽⁷⁹⁾ Acest prag contabilizează călătoriile într-un singur sens; un pasager care efectuează un zbor dus-întors de pe un aeroport ar fi așadar contabilizat de două ori. În cazul în care un aeroport face parte dintr-un grup de aeroporturi, volumul pasagerilor este stabilit în funcție de fiecare aeroport în parte.

⁽⁸⁰⁾ Acest prag contabilizează călătoriile într-un singur sens; un pasager care efectuează un zbor dus-întors de pe o insulă ar fi așadar contabilizat de două ori. Acesta se aplică rutelor individuale dintre un aeroport de pe insulă și un aeroport de pe continent.

- (d) efectul stimulatoriu: ajutorul trebuie să ducă la modificarea comportamentului întreprinderilor în cauză, astfel încât acestea să desfășoare o activitate suplimentară pe care nu ar desfășura-o în absența ajutorului sau pe care ar desfășura-o în mod diferit sau limitat sau într-un alt loc;
- (e) proporționalitatea ajutorului (limitarea ajutorului la minimul necesar): valoarea ajutorului trebuie să se limiteze la minimul necesar pentru a determina realizarea investiției sau a activității suplimentare în zona vizată;
- (f) evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre: efectele negative ale ajutorului trebuie să fie suficient de limitate, astfel încât bilanțul general al măsurii să fie pozitiv;
- (g) transparența ajutorului: statele membre, Comisia, operatorii economici și publicul interesat trebuie să aibă acces cu ușurință la toate actele relevante și la toate informațiile pertinente referitoare la ajutorul acordat, astfel cum se evidențiază în secțiunea 8.2.

80. În ceea ce privește ajutoarele de stat în sectorul aviației, Comisia consideră că aceste principii comune sunt respectate atunci când ajutoarele de stat acordate aeroporturilor sau companiilor aeriene îndeplinesc toate condițiile prezentate în secțiunile 5.1 și, respectiv, 5.2. Prin urmare, dacă sunt respectate aceste condiții, înseamnă că ajutorul este compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat.

81. Cu toate acestea, în cazul în care un aspect indisociabil al unei măsuri de ajutor de stat și condițiile aferente acesteia (inclusiv metoda sa de finanțare atunci când aceasta face parte integrantă din măsura de ajutor de stat) conduc la o încălcare a dreptului Uniunii, ajutorul nu poate fi declarat compatibil cu piața internă⁽⁸¹⁾.

82. Mai mult, pentru evaluarea compatibilității oricărui ajutor de stat cu piața internă, Comisia va ține seama de toate procedurile privind încălcarea articolului 101 sau a articolului 102 din tratat, care pot viza beneficiarul ajutorului și care pot fi relevante pentru evaluarea ajutorului în temeiul articolului 107 alineatul (3) din tratat⁽⁸²⁾.

5.1. Ajutoare acordate aeroporturilor

5.1.1. Ajutoare pentru investiții acordate aeroporturilor

83. Ajutoarele pentru investiții acordate aeroporturilor fie sub forma unor ajutoare individuale, fie în cadrul unei scheme de ajutoare vor fi considerate compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat, cu condiția să fie îndeplinite cerințele cumulative expuse la punctul 79, astfel cum se indică la punctele 84-108.

(a) Contribuția la un obiectiv de interes comun bine definit

84. Se va considera că ajutoarele pentru investiții acordate aeroporturilor contribuie la îndeplinirea unui obiectiv de interes comun, în cazul în care:

- (a) sporesc mobilitatea cetățenilor Uniunii Europene și conectivitatea regiunilor prin stabilirea de puncte de acces pentru zborurile efectuate în interiorul Uniunii sau
- (b) combat congestionarea traficului aerian în principalele noduri aeroportuare ale Uniunii sau
- (c) facilitează dezvoltarea regională.

85. Cu toate acestea, multiplicarea aeroporturilor nerentabile sau crearea de capacități suplimentare neutilizate nu contribuie la îndeplinirea unui obiectiv de interes comun. În cazul în care un proiect de investiție are ca scop principal crearea de noi capacități aeroportuare, noua infrastructură trebuie să satisfacă, pe termen mediu, cererea preconizată a companiilor aeriene, a pasagerilor și a agenților de expediție în zona pe care o deservește aeroportul. Orice investiție care nu oferă perspective de utilizare satisfăcătoare pe termen mediu sau diminuează perspectivele de utilizare a infrastructurilor existente pe termen mediu în zona pe care o deservește aeroportul nu poate fi considerată ca urmărind un obiectiv de interes comun.

⁽⁸¹⁾ A se vedea, de exemplu, cauza C-156/98 *Germania/Comisia*, Rec., 2000, p. I-6857, punctul 78 și cauza C-333/07 *Régie Networks/Rhône Alpes Bourgogne*, Rec., 2008, p. I-10807, punctele 94-116.

⁽⁸²⁾ A se vedea cauza C-225/91, *Matra/Comisia*, Rec., 1993, p. I-3203, punctul 42.

86. În consecință, Comisia va avea îndoieli cu privire la perspectivele pe termen mediu de utilizare a infrastructurilor aeroportuare aflate pe un aeroport situat în zona pe care o deservește un aeroport existent în situația în care acesta din urmă nu funcționează la întreaga sa capacitate sau aproape la întreaga sa capacitate. Perspectivele de utilizare pe termen mediu trebuie demonstrate pe baza unor previziuni solide referitoare la traficul de pasageri și de mărfuri, incluse într-un plan de afaceri ex-ante, și trebuie să identifice efectul probabil al investiției asupra utilizării unor infrastructuri existente, cum ar fi un alt aeroport sau modalități alternative de transport, în special legăturile feroviare de mare viteză.

(b) Necesitatea intervenției statului

87. Pentru a putea determina dacă un ajutor de stat este eficace pentru atingerea obiectivului de interes comun, este necesar să se identifice problema care trebuie soluționată. Ajutoarele de stat ar trebui să vizeze situațiile în care astfel de ajutoare pot determina o îmbunătățire substanțială pe care piața nu este în măsură să o furnizeze prin mijloace proprii.

88. Situația cu care se confruntă aeroporturile mai mici în dezvoltarea serviciilor și în atragerea de capital privat pentru finanțarea propriilor investiții în infrastructură este adesea mai puțin favorabilă decât cea cu care se confruntă principalele aeroporturi din Uniunea. Din aceste motive, în condițiile de piață actuale, aeroporturile mai mici pot întâmpina dificultăți în asigurarea finanțării investițiilor lor în absența unei finanțări publice.

89. Necesitatea unei finanțări publice în favoarea unor investiții în infrastructură va varia, din cauza costurilor fixe ridicate⁽⁸³⁾, în funcție de dimensiunea aeroportului și va fi, în mod normal, mai ridicată pentru aeroporturile mai mici. Comisia consideră că, în condițiile de piață actuale, pot fi identificate următoarele categorii de aeroporturi⁽⁸⁴⁾, precum și viabilitatea lor financiară respectivă:

- (a) aeroporturile cu un trafic de până la 200 000 de pasageri pe an; este posibil ca acestea să nu fie în măsură să își acopere o mare parte din costurile lor de capital;
- (b) aeroporturile al căror trafic anual se situează între 200 000 și 1 milion de pasageri nu sunt, de obicei, în măsură să își acopere o mare parte din costurile lor de capital;
- (c) aeroporturile cu un trafic anual situat între 1 și 3 milioane de pasageri ar trebui să fie în măsură, în medie, să își acopere în proporție mai mare costurile de capital;
- (d) aeroporturile cu un trafic anual situat între 3 și 5 milioane de pasageri ar trebui, în principiu, să fie în măsură să își acopere, într-o mare proporție, toate costurile (inclusiv cheltuielile de exploatare și cele de capital). Cu toate acestea, în anumite circumstanțe specifice, ar putea fi necesar ca acestea să recurgă la un sprijin public pentru a-și finanța o parte din costurile de capital;
- (e) aeroporturile cu un trafic anual de peste 5 milioane de pasageri sunt, de obicei, rentabile și în măsură să își acopere toate costurile, mai puțin în anumite cazuri excepționale.

(c) Caracterul adecvat al ajutorului de stat ca instrument de politică

90. Statele membre trebuie să demonstreze că măsura de ajutor reprezintă un instrument de politică adecvat pentru atingerea obiectivului urmărit sau pentru soluționarea problemelor vizate. O măsură de ajutor nu va fi considerată compatibilă cu piața internă dacă alte instrumente de politică sau de ajutor care produc efecte de denaturare mai reduse permit atingerea aceluiași obiectiv.

91. Statele membre pot face alegeri diferite cu privire la utilizarea diferitelor instrumente de politică și tipuri de ajutor. În general, în cazul în care un stat membru a analizat mai multe opțiuni de politică, iar utilizarea unui instrument selectiv precum ajutorul de stat sub forma unui grant direct a fost comparată cu alte tipuri de ajutor care denaturează mai puțin concurența (cum ar fi împrumuturile, garanțiile sau avansurile rambursabile), se consideră că măsurile în cauză constituie un instrument adecvat.

92. Ori de câte ori este posibil, statele membre sunt încurajate să conceapă scheme naționale care să reflecte principiile fundamentale ce stau la baza finanțării publice și să specifice cele mai relevante caracteristici ale proiectelor de finanțare publică a aeroporturilor. Schemele-cadru asigură coerența în ceea ce privește utilizarea fondurilor publice, contribuie la reducerea sarcinii administrative pentru autoritățile mai mici care acordă ajutorul și accelerează punerea în aplicare a unor măsuri de ajutor individuale. În plus, statele membre sunt încurajate să ofere îndrumări clare cu privire la implementarea ajutoarelor de stat acordate aeroporturilor regionale.

⁽⁸³⁾ Între 70 % și 90 % din costurile aferente aeroportului reprezintă costuri fixe.

⁽⁸⁴⁾ În sensul prezentelor orientări, categoriile de aeroporturi au la bază datele disponibile în sectorul de activitate respectiv.

(d) Existența unui efect stimulat

93. Lucrările privind o investiție individuală pot demara numai după ce a fost prezentată o cerere autorității care acordă ajutoare. Dacă lucrările demarează înainte ca o asemenea cerere să fi fost prezentată autorității care acordă ajutoare, orice ajutor acordat pentru această investiție individuală va fi considerat incompatibil cu piața internă.

94. Realizarea unui proiect de investiție într-un aeroport poate prezenta, în sine, un interes pe plan economic. În consecință, este necesar să se verifice dacă investiția respectivă nu s-ar fi realizat sau nu s-ar fi realizat în aceeași măsură fără un ajutor de stat, indiferent sub ce formă. Dacă aceste date se confirmă, Comisia va considera că măsura de ajutor are un efect stimulat.

95. Efectul stimulat se constată printr-o analiză contrafactuală, comparându-se nivelurile activității vizate, obținute cu și fără ajutor.

96. În absența unei analize contrafactuale specifice, se poate presupune că există un efect stimulat atunci când există un „deficit de finanțare a costului de capital”, adică atunci când se poate demonstra, pe baza unui plan de afaceri ex-ante, că există o diferență între fluxurile de numerar pozitive și cele negative (inclusiv costurile de investiție în active imobilizate) pe durata de viață a investiției contabilizate la valoarea actualizată netă⁽⁸⁵⁾.

(e) Proporționalitatea ajutoarelor (ajutoare limitate la minimumul necesar)

97. Valoarea maximă autorizată a unui ajutor de stat este exprimată ca procent din costurile eligibile (intensitatea maximă a ajutorului). Costurile eligibile sunt costurile aferente investițiilor în infrastructura aeroportuară, inclusiv costurile de planificare, cele legate de infrastructura de handling la sol (cum ar fi benzile transportatoare etc.) și cele aferente echipamentelor aeroportuare. Costurile de investiție referitoare la activități non-aeronautice (în special cele privind spațiile de parcare, hotelurile, restaurantele și birourile) nu sunt eligibile⁽⁸⁶⁾.

98. Costurile de investiție legate de furnizarea de către aeroport a unor servicii de handling la sol (cum ar fi autobuzele, vehiculele etc.) nu sunt eligibile în măsura în care acestea nu fac parte din infrastructura de handling la sol⁽⁸⁷⁾.

99. Pentru a fi proporționale, ajutoarele pentru investiții trebuie să se limiteze la costurile suplimentare (fără venituri suplimentare) generate mai degrabă de proiectul sau de activitatea care beneficiază de ajutor decât de proiectul sau de activitatea alternativă pe care beneficiarul le-ar fi întreprins în cazul scenariului contrafactual, adică dacă nu ar fi beneficiat de acest ajutor. În absența unui scenariu contrafactual cunoscut, pentru a fi proporțională, valoarea ajutoarelor nu ar trebui să depășească deficitul de finanțare a proiectului de investiție (așa-numitul „deficit de finanțare a costului de capital”), care este calculat pe baza unui plan de afaceri ex-ante ca fiind valoarea actualizată netă a diferenței dintre fluxurile de numerar pozitive și cele negative (inclusiv costurile de investiție) pe durata de viață a investiției. În ceea ce privește ajutoarele pentru investiții, planul de afaceri ar trebui să acopere perioada utilizării economice a activului.

100. Întrucât deficitul de finanțare va varia în funcție de dimensiunea aeroportului și este, în mod normal, mai ridicat pentru aeroporturile mai mici, Comisia va utiliza o gamă de intensități maxime autorizate ale ajutoarelor pentru a asigura proporționalitatea globală a acestora. Intensitatea ajutoarelor nu trebuie să depășească intensitatea maximă autorizată a ajutoarelor pentru investiție și ar trebui, în orice caz, să nu depășească deficitul real de finanțare a proiectului de investiție.

101. Tabelul următor prezintă un rezumat al intensității maxime autorizate a ajutoarelor în funcție de dimensiunea aeroportului, calculată în funcție de numărul de pasageri pe an⁽⁸⁸⁾:

Dimensiunea aeroportului în funcție de traficul mediu de pasageri (pe an)	Intensitatea maximă a ajutoarelor pentru investiție
>3-5 milioane	până la 25 %
1-3 milioane	până la 50 %
< 1 milion	până la 75 %

⁽⁸⁵⁾ Aceasta nu exclude previzionarea faptului că beneficiile viitoare pot compensa pierderile inițiale.

⁽⁸⁶⁾ Întrucât respectivele activități nu au legătură cu transportul, finanțarea acestora nu este reglementată de prezentele orientări, urmând să fie evaluată pe baza normelor sectoriale și generale relevante.

⁽⁸⁷⁾ Principiile menționate în prezentele orientări nu se aplică ajutoarelor pentru furnizarea de servicii de handling la sol, indiferent dacă acestea sunt furnizate terților de către aeroport, de o companie aeriană sau de un furnizor de servicii de handling la sol; aceste ajutoare vor fi evaluate pe baza normelor generale relevante.

⁽⁸⁸⁾ Traficul mediu anual real de pasageri pe parcursul celor două exerciții financiare anterioare celui în care ajutorul este notificat sau acordat ori plătit efectiv, în cazul ajutorului care nu a fost notificat. În cazul unui aeroport de pasageri proaspăt înființat, ar trebui să fie luat în considerare traficul mediu anual estimat de pasageri pe parcursul celor două exerciții financiare ulterioare începerii operațiunii de trafic aerian comercial de pasageri. Aceste praguri contabilizează călătoriile într-un singur sens. Aceasta înseamnă că un pasager care efectuează, de exemplu, un zbor dus-întors de pe un aeroport ar urma să fie luat în calcul de două ori; aceasta se aplică rutelor individuale. În cazul în care un aeroport face parte dintr-un grup de aeroporturi, volumul pasagerilor este stabilit în funcție de fiecare aeroport în parte.

102. Intensitățile maxime ale ajutoarelor pentru investiție acordate pentru finanțarea infrastructurii aeroportuare pot fi majorate cu maximum 20 % în cazul aeroporturilor situate în regiuni îndepărtate, indiferent de dimensiunea acestora.

103. Aeroporturile cu un trafic mediu anual mai mic de 1 milion de pasageri ar trebui să contribuie cu cel puțin 25 % la finanțarea costurilor totale eligibile ale investiției. Cu toate acestea, proiectele de investiții realizate în anumite aeroporturi cu un trafic mediu anual mai mic de 1 milion de pasageri situate în regiuni periferice ale Uniunii pot antrena un deficit de finanțare care este mai mare decât valoarea intensităților maxime autorizate ale ajutorului. Sub rezerva unei evaluări de la caz la caz și având în vedere caracteristicile proprii ale fiecărui aeroport, ale fiecărui proiect de investiții și ale regiunii deservite, în circumstanțe excepționale poate fi justificată o intensitate mai mare de 75 % în cazul aeroporturilor cu un volum al traficului anual situat sub 1 milion de pasageri.

104. Pentru a ține seama de circumstanțele specifice referitoare la relocarea unui aeroport existent și la încetarea activităților aeroportuare pe un amplasament existent, Comisia va evalua, în special, proporționalitatea, necesitatea și intensitatea maximă a ajutoarelor de stat acordate pe baza analizei deficitului de finanțare sau a scenariului contrafactual al fiecărui caz specific, indiferent de traficul mediu de pasageri al aeroportului respectiv.

105. În plus, în cazuri cu totul excepționale, caracterizate de o disfuncționalitate clară a pieței și având în vedere amploarea investiției, imposibilitatea de a finanța investiția pe piețele de capital, un nivel foarte ridicat de externalități pozitive și denaturarea concurenței, aeroporturile cu un trafic mediu anual de peste 5 milioane de pasageri pot primi ajutoare pentru finanțarea infrastructurii aeroportuare. Cu toate acestea, în astfel de cazuri, Comisia va efectua întotdeauna o evaluare aprofundată, în special în ceea ce privește proporționalitatea, necesitatea și intensitatea maximă a ajutoarelor de stat acordate pe baza analizei deficitului de finanțare sau a scenariului contrafactual al fiecărui caz în parte, indiferent de traficul mediu de pasageri al aeroportului respectiv.

(f) Evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și asupra schimburilor comerciale

106. În special, multiplicarea aeroporturilor nerentabile sau crearea de capacități suplimentare neutilizate în zona pe care o deservește o infrastructură existentă poate denatura concurența. În consecință, Comisia va avea, în principiu, îndoieli cu privire la compatibilitatea unor investiții în infrastructura aeroportuară de pe un aeroport situat în zona pe care o deservește un aeroport existent⁽⁸⁹⁾, în cazul în care acesta din urmă nu funcționează la întreaga sa capacitate sau aproape la întreaga sa capacitate.

107. În plus, pentru a evita efectele negative pe care le-ar putea avea ajutoarele în cazul în care aeroporturile se confruntă cu constrângeri bugetare ușoare⁽⁹⁰⁾, ajutoarele pentru investiție destinate aeroporturilor cu un trafic de până la 5 milioane de pasageri pot fi acordate fie sub forma unei sume inițiale fixe menite să acopere costurile de investiție eligibile, fie în tranșe anuale care să compenseze deficitul de finanțare a costului de capital care derivă din planul de afaceri al aeroportului.

108. Pentru a limita alte eventuale denaturări, aeroportul, inclusiv orice investiție care beneficiază de un ajutor, trebuie să fie deschis tuturor potențialilor utilizatori și nu trebuie să fie rezervat unui utilizator specific. În cazul limitării fizice a capacităților, ajutorul ar trebui să fie alocat pe baza unor criterii pertinente, obiective, transparente și nediscriminatorii.

Cerințe de notificare a schemelor de ajutoare și a ajutoarelor individuale

109. Statele membre sunt încurajate să notifice schemele de ajutoare de stat aferente ajutoarelor pentru investiții acordate aeroporturilor cu un trafic mediu anual mai mic de 3 milioane de pasageri.

110. La evaluarea unei scheme de ajutoare, condițiile referitoare la necesitatea ajutoarelor, la efectul de stimulare și la proporționalitatea acestora vor fi considerate ca fiind îndeplinite în cazul în care statul membru s-a angajat să acorde ajutoare individuale conform schemei de ajutoare aprobate numai după ce a verificat dacă sunt respectate condițiile cumulative specificate în prezenta secțiune.

111. Din cauza unui risc mai mare de denaturare a concurenței, următoarele măsuri de ajutor ar trebui să fie întotdeauna notificate individual:

- (a) ajutoarele pentru investiții acordate aeroporturilor cu un trafic mediu anual de peste 3 milioane de pasageri;
- (b) ajutoarele pentru investiții de peste 75 % intensitate acordate unui aeroport cu un trafic mediu anual mai mic de 1 milion de pasageri, cu excepția aeroporturilor situate în regiuni îndepărtate;
- (c) ajutoarele pentru investiții acordate pentru relocarea aeroporturilor;

⁽⁸⁹⁾ A se vedea secțiunea 5.1.1. (a).

⁽⁹⁰⁾ În cazul în care ajutoarele se stabilesc pe baza calculelor ex-post (orice deficit recuperându-se pe măsură ce apare), este posibil ca aeroporturile să nu fie stimulate îndeajuns să țină prețurile sub control și să impună tarife de aeroport suficiente pentru acoperirea costurilor.

- (d) ajutoarele pentru investiții prin care se finanțează un aeroport mixt de pasageri și de mărfuri prin care tranzitează peste 200 000 de tone de mărfuri pe parcursul celor două exerciții financiare anterioare celui în care este notificat ajutorul;
- (e) ajutoarele pentru investiții care vizează crearea unui nou aeroport de pasageri (inclusiv transformarea unui aerodrom existent într-un aeroport de pasageri);
- (f) ajutoarele pentru investiții care vizează construirea sau dezvoltarea unui aeroport situat fie la o distanță de 100 de kilometri, fie la 60 de minute de mers cu mașina, cu autobuzul, cu trenul sau cu trenul de mare viteză.

5.1.2. Ajutoare de exploatare acordate aeroporturilor

112. Ajutoarele de exploatare acordate aeroporturilor, fie sub forma unor ajutoare individuale, fie în cadrul unei scheme de ajutoare, vor fi considerate compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat pe parcursul unei perioade de tranziție de 10 ani, începând cu 4 aprilie 2014, cu condiția condiția să fie îndeplinite cerințele cumulative expuse la punctul 79, astfel cum se indică la punctele 113-134.

(a) Contribuția la un obiectiv de interes comun bine definit

113. După cum a fost indicat la punctul 13, pentru a li se acorda aeroporturilor timpul necesar să se adapteze la noile realități ale pieței și pentru a se evita orice perturbare a traficului aerian și a conectivității regiunilor, ajutoarele de exploatare acordate aeroporturilor vor fi considerate ca fiind contribuții la îndeplinirea unui obiectiv de interes comun, în cazul în care pentru o perioadă de tranziție de 10 ani:

- (a) sporesc mobilitatea cetățenilor Uniunii și conectivitatea regiunilor prin stabilirea de puncte de acces pentru zborurile efectuate în interiorul Uniunii sau
- (b) combat congestionarea traficului aerian în principalele noduri aeroportuare ale Uniunii sau
- (c) facilitează dezvoltarea regională.

114. Cu toate acestea, multiplicarea aeroporturilor nerentabile nu contribuie la îndeplinirea unui obiectiv de interes comun. În cazul în care un aeroport este situat în aceeași zonă pe care o deservește un alt aeroport cu capacități neutilizate, planul de afaceri bazat pe previziuni solide referitoare la traficul de pasageri și de mărfuri trebuie să identifice efectul probabil asupra traficului al celorlalte aeroporturi situate în această zonă pe care o deservește aeroportul respectiv.

115. În consecință, Comisia va avea îndoieli cu privire la faptul că un aeroport nerentabil va putea suporta totalitatea cheltuielilor de exploatare la sfârșitul perioadei de tranziție, în cazul în care un alt aeroport este amplasat în aceeași zonă pe care o deservește aeroportul respectiv.

(b) Necesitatea intervenției statului

116. Pentru a putea determina dacă un ajutor de stat este eficace pentru atingerea obiectivului de interes comun, este necesar să se identifice problema care trebuie soluționată. Ajutoarele de stat ar trebui să vizeze situațiile în care astfel de ajutoare pot determina o îmbunătățire substanțială pe care piața nu este în măsură să o furnizeze prin mijloace proprii.

117. Situația cu care se confruntă aeroporturile mai mici în dezvoltarea serviciilor și în atragerea de capital privat este adesea mai puțin favorabilă decât cea cu care se confruntă principalele aeroporturi din Uniune. Prin urmare, în condițiile de piață actuale, aeroporturile mai mici pot întâmpina dificultăți în asigurarea finanțării activităților lor în absența unei finanțări publice.

118. În condițiile de piață actuale, necesitatea unei finanțări publice a cheltuielilor de exploatare va varia, din cauza costurilor fixe ridicate, în funcție de dimensiunea aeroportului și va fi, în mod normal, proporțional mai ridicată pentru aeroporturile mai mici. Comisia consideră că, în condițiile de piață actuale, pot fi identificate următoarele categorii de aeroporturi, precum și viabilitatea lor financiară respectivă:

- (a) aeroporturile cu un trafic anual de până la 200 000 de pasageri; este posibil ca aceste aeroporturi să nu fie în măsură să își acopere o mare parte din cheltuielile lor de exploatare;
- (b) aeroporturile cu trafic anual de pasageri cuprins între 200 000 și 700 000 de pasageri; este posibil ca aceste aeroporturi să nu fie în măsură să își acopere o parte substanțială din cheltuielile lor de exploatare;
- (c) aeroporturile cu un trafic anual situat între 700 000 și 1 milion de pasageri ar trebui să fie în măsură, în general, să își acopere în proporție mai mare cheltuielile de exploatare;
- (d) aeroporturile cu un trafic anual situat între 1 și 3 milioane de pasageri ar trebui să fie în măsură, în medie, să își acopere majoritatea cheltuielilor lor de exploatare;

- (e) aeroporturile cu trafic anual situat peste 3 milioane de pasageri sunt, de obicei, rentabile din punctul de vedere al exploatarei și ar trebui să fie în măsură să își acopere cheltuielile de exploatare.

119. Prin urmare, Comisia consideră că, pentru a fi eligibil să beneficieze de ajutoare de exploatare, traficul anual al aeroportului nu trebuie să depășească 3 milioane de pasageri⁽⁹¹⁾.

- (c) Caracterul adecvat al ajutorului de stat ca instrument de politică

120. Statele membre trebuie să demonstreze că ajutorul este adecvat pentru a atinge obiectivul urmărit sau pentru a soluționa problemele vizate. O măsură de ajutor nu va fi considerată compatibilă dacă alte instrumente de politică sau de ajutor care produc efecte de denaturare mai reduse permit atingerea aceluiași obiectiv⁽⁹²⁾.

121. Pentru a încuraja în mod corespunzător gestionarea eficientă a aeroportului, valoarea ajutorului trebuie, în principiu, să fie stabilită ex-ante sub forma unei sume fixe care să acopere deficitul de finanțare preconizat în ceea ce privește cheltuielile de exploatare (calculată pe baza unui plan de afaceri ex-ante) pentru o perioadă de tranziție de 10 ani. Din aceste motive, nicio majorare ex-post a valorii ajutorului nu ar trebui, în principiu, să fie considerată compatibilă cu piața internă. Statul membru poate plăti suma fixă ex-ante fie sub forma unei sume forfetare inițiale, fie în tranșe, de exemplu pe o bază anuală.

122. În circumstanțe excepționale, atunci când costurile viitoare și evoluția veniturilor sunt caracterizate de un grad înalt de incertitudine, iar autoritatea publică se confruntă cu asimetrii importante ale informațiilor, autoritatea publică poate să calculeze valoarea maximă a ajutoarelor de exploatare compatibile pe baza unui model întemeiat pe deficitul inițial de finanțare a cheltuielilor de exploatare la începutul perioadei de tranziție. Deficitul inițial de finanțare a cheltuielilor de exploatare reprezintă media deficitelor de finanțare a cheltuielilor de exploatare (adică valoarea cheltuielilor de exploatare care nu este acoperită de venituri) pe parcursul celor cinci ani care preced începutul perioadei de tranziție (2009-2013).

123. Ori de câte ori este posibil, statele membre sunt încurajate să conceapă scheme naționale care să reflecte principiile fundamentale ce stau la baza finanțării publice și să specifice cele mai relevante caracteristici ale proiectelor de finanțare publică a aeroporturilor. Schemele-cadru asigură coerența în ceea ce privește utilizarea fondurilor publice, contribuie la reducerea sarcinii administrative pentru autoritățile mai mici care acordă ajutorul și accelerează punerea în aplicare a unor ajutoare individuale. În plus, statele membre sunt încurajate să ofere îndrumări clare cu privire la implementarea ajutoarelor de stat acordate aeroporturilor și companiilor aeriene regionale care folosesc aceste aeroporturi.

- (d) Existența unui efect stimulat

124. Ajutoarele de exploatare au un efect stimulat 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 în mod semnificativ.

- (e) Proportionalitatea ajutoarelor (ajutoare limitate la minimumul necesar)

125. Pentru a fi proporționale, ajutoarele de exploatare acordate aeroporturilor trebuie să fie limitate la minimumul necesar pentru ca activitatea care beneficiază de ajutor să aibă loc.

126. Planul de afaceri al aeroportului trebuie să conducă la acoperirea integrală, la sfârșitul perioadei de tranziție, a cheltuielilor de exploatare. Parametrii-cheie prevăzuți în acest plan de afaceri constituie o parte integrantă din evaluarea privind compatibilitatea efectuată de Comisie.

127. Modalitatea de a acoperi totalitatea costurilor de exploatare va fi diferită de la un aeroport la altul și va depinde de deficitul inițial de finanțare a cheltuielilor de exploatare al aeroportului la începutul perioadei de tranziție. Perioada de tranziție va începe la 4 aprilie 2014.

⁽⁹¹⁾ Traficul mediu anual real de pasageri pe parcursul celor două exerciții financiare anterioare celui în care ajutorul este notificat sau acordat ori plătit efectiv, în cazul ajutorului care nu a fost notificat. În cazul unui aeroport de pasageri proaspăt înființat, ar trebui să fie luat în considerare traficul mediu anual estimat de pasageri pe parcursul celor două exerciții financiare anterioare începerii operațiunii de trafic aerian comercial de pasageri. Aceste praguri contabilizează călătoriile într-un singur sens. Aceasta înseamnă că un pasager care efectuează, de exemplu, un zbor dus-întors de pe un aeroport ar urma să fie contabilizat de două ori; aceasta se aplică rutelor individuale. În cazul în care un aeroport face parte dintr-un grup de aeroporturi, volumul pasagerilor este stabilit în funcție de fiecare aeroport în parte.

⁽⁹²⁾ A se vedea și punctul 91.

128. În orice caz, valoarea maximă a ajutorului care poate fi autorizată pe parcursul întregii perioade de tranziție va fi limitată la 50 % din deficitul de finanțare inițial pentru o perioadă de 10 ani⁽⁹³⁾. De exemplu, în cazul în care valoarea medie anuală a deficitului de finanțare a unui anumit aeroport în perioada 2009-2013 este egală cu 1 milion EUR, valoarea maximă a ajutorului de exploatare pe care aeroportul ar putea să o primească sub forma unei sume fixe, stabilită ex-ante, ar fi de 5 milioane EUR pe parcursul a zece ani (50 % x 1 milion x 10). Niciun alt ajutor de exploatare nu va fi considerat compatibil pentru respectivul aeroport.

129. Până la cel mai târziu 10 ani de la începutul perioadei de tranziție, toate aeroporturile trebuie să își fi acoperit în mod integral costurile de exploatare, după aceea dată niciun ajutor de exploatare acordat aeroporturilor nemaiputând fi considerat compatibil cu piața internă, cu excepția ajutoarelor de exploatare acordate în conformitate cu normele orizontale privind ajutoarele de stat, cum ar fi normele aplicabile finanțării SIEG.

130. În condițiile de piață actuale, aeroporturile cu un trafic anual de până la 700 000 de pasageri se pot confrunta cu dificultăți sporite în ceea ce privește acoperirea integrală a costurilor în perioada de tranziție de 10 ani. Din acest motiv, valoarea maximă admisă a ajutorului pentru aeroporturile cu un trafic anual de până la 700 000 de pasageri va fi de 80 % din valoarea deficitului inițial de finanțare a cheltuielilor de exploatare pentru o perioadă de cinci ani după începerea perioadei de tranziție. De exemplu, în cazul în care valoarea medie anuală a deficitului de finanțare a unui aeroport mic în perioada 2009-2013 este egală cu 1 milion EUR, valoarea maximă a ajutorului de exploatare pe care aeroportul ar putea să o primească sub forma unei sume fixe stabilite ex-ante ar fi de 4 milioane EUR pe parcursul a cinci ani (80 % x 1 milion x 5). Comisia va reevalua necesitatea menținerii unui tratament specific, precum și perspectivele referitoare la acoperirea integrală a cheltuielilor de exploatare pentru această categorie de aeroporturi, îndeosebi în ceea ce privește evoluția condițiilor de piață și a perspectivelor în materie de rentabilitate.

(f) Evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și asupra schimburilor comerciale

131. În momentul evaluării compatibilității ajutoarelor de exploatare, Comisia va ține cont de denaturarea concurenței și de efectele asupra comerțului. În cazul în care un aeroport este situat în aceeași zonă pe care o deservește un alt aeroport cu capacități neutilizate, planul de afaceri bazat pe previziuni solide referitoare la traficul de pasageri și de mărfuri trebuie să identifice efectul probabil asupra traficului al celorlalte aeroporturi situate în această zonă pe care o deservește aeroportul respectiv.

132. Ajutoarele de exploatare acordate unui aeroport situat în aceeași zonă vor fi considerate compatibile cu piața internă numai în cazul în care statul membru demonstrează că toate aeroporturile care deservește aceeași zonă vor fi în măsură să își acopere integral cheltuielile de exploatare la sfârșitul perioadei de tranziție.

133. Pentru a limita și mai mult denaturarea concurenței, aeroportul trebuie să fie deschis tuturor potențialilor utilizatori și să nu fie rezervat unui utilizator specific. În cazul limitării fizice a capacităților, ajutorul ar trebui să fie alocat pe baza unor criterii pertinente, obiective, transparente și nediscriminatorii.

134. În plus, pentru a limita efectele negative asupra concurenței și a schimburilor comerciale, Comisia va autoriza acordarea de ajutoare de exploatare în favoarea unor aeroporturi pentru o perioadă de tranziție de 10 ani începând cu 4 aprilie 2014. La patru ani de la începerea perioadei de tranziție, Comisia va reevalua situația aeroporturilor cu un trafic anual de maximum 700 000 de pasageri.

Cerințe de notificare a schemelor de ajutoare și a ajutoarelor individuale

135. Statele membre sunt puternic încurajate să notifice schemele naționale de ajutoare de exploatare acordate pentru finanțarea aeroporturilor, mai degrabă decât ajutoarele individuale acordate fiecărui aeroport. Prin aceasta se vizează reducerea sarcinii administrative atât pentru autoritățile statelor membre, cât și pentru Comisie.

136. Din cauza unui risc mai mare de denaturare a concurenței, următoarele măsuri de ajutor ar trebui să fie întotdeauna notificate individual:

- (a) ajutoarele de exploatare care finanțează un aeroport mixt de pasageri și de mărfuri prin care tranzitează peste 200 000 de tone de mărfuri pe parcursul celor două exerciții financiare anterioare celui în care este notificat ajutorul;
- (b) ajutoarele de exploatare acordate unui aeroport, în cazul în care alte aeroporturi sunt situate la o distanță de maximum 100 de kilometri sau la maximum 60 de minute de mers cu mașina, cu autobuzul, cu trenul sau cu trenul de mare viteză.

Ajutoare acordate înainte de începerea perioadei de tranziție

⁽⁹³⁾ Intensitatea de 50 % corespunde deficitului de finanțare pe o perioadă de 10 ani pentru un aeroport care, pornind de la acoperirea cheltuielilor de exploatare inițiale la începutul perioadei de tranziție, reușește să își acopere integral cheltuielile de exploatare după 10 ani.

137. Ajutoarele de exploatare acordate înainte de începerea perioadei de tranziție (inclusiv ajutoarele plătite înainte de 4 aprilie 2014) pot fi declarate compatibile în ceea ce privește integralitatea cheltuielilor de exploatare neacoperite, sub rezerva îndeplinirii condițiilor specificate în secțiunea 5.1.2, cu excepția punctelor 115, 119, 121, 122, 123, 126-130, 132, 133 și 134. În special atunci când va evalua compatibilitatea ajutoarelor de exploatare acordate înainte de 4 aprilie 2014, Comisia va ține cont de denaturările concurenței.

5.2. Ajutoare la înființare acordate companiilor aeriene

138. Astfel cum se menționează la punctul 15, ajutoarele de stat acordate companiilor aeriene pentru lansarea unei noi rute în vederea sporirii conectivității unei regiuni vor fi considerate compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat cu condiția să fie îndeplinite cerințele cumulative expuse la punctul 79, astfel cum se indică la punctele 139-153.

(a) Contribuția la un obiectiv de interes comun bine definit

139. Se va considera că ajutoarele la înființare acordate companiilor aeriene contribuie la îndeplinirea unui obiectiv de interes comun, în cazul în care:

(a) sporesc mobilitatea cetățenilor Uniunii și conectivitatea regiunilor prin deschiderea de noi rute sau

(b) facilitează dezvoltarea regională a regiunilor îndepărtate.

140. Atunci când o legătură asigurată de noua rută aeriană este deja deservită, în condiții comparabile, în special în ceea ce privește durata călătoriei, de un serviciu feroviar de mare viteză sau de pe un alt aeroport din aceeași zonă, nu se poate considera că aceasta ar contribui la un obiectiv de interes comun bine definit.

(b) Necesitatea intervenției statului

141. Situația cu care se confruntă aeroporturile mai mici în dezvoltarea serviciilor lor este adesea mai puțin favorabilă decât situația principalelor aeroporturi din Uniune. De asemenea, companiile aeriene nu sunt întotdeauna dispuse să își asume riscul deschiderii unor noi rute de pe aeroporturi necunoscute și netestate și nici nu li s-ar putea oferi stimulente corespunzătoare în acest sens.

142. Pe această bază, ajutoarele la înființare vor fi considerate compatibile numai pentru rutele care fac legătura între un aeroport cu mai puțin de 3 milioane de pasageri pe an⁽⁹⁴⁾ și un alt aeroport din cadrul spațiului aerian comun european⁽⁹⁵⁾.

143. Ajutoarele la înființare pentru rute care asigură legătura între un aeroport situat într-o regiune îndepărtată și un alt aeroport (situat în interiorul sau în afara spațiului aerian comun european) vor fi compatibile indiferent de dimensiunea aeroporturilor în cauză.

144. Ajutoarele la înființare pentru rute ce asigură legătura cu un aeroport prin care tranzitează anual⁽⁹⁶⁾ între 3 și 5 milioane de pasageri care nu este situat într-o regiune îndepărtată nu pot fi considerate compatibile cu piața internă decât în cazuri excepționale, justificate în mod corespunzător.

145. Ajutoarele la înființare pentru rute care asigură legătura cu un aeroport cu un trafic anual mai mare de 5 milioane de pasageri care nu este situat într-o regiune îndepărtată nu pot fi considerate compatibile cu piața internă.

(c) Caracterul adecvat al ajutorului de stat ca instrument de politică

146. Statele membre trebuie să demonstreze că ajutorul este adecvat pentru a atinge obiectivul urmărit sau pentru a soluționa problemele vizate. O măsură de ajutor nu va fi considerată compatibilă cu piața internă dacă alte instrumente de politică sau de ajutor care produc efecte de denaturare mai reduse permit atingerea aceluiași obiectiv⁽⁹⁷⁾.

⁽⁹⁴⁾ Traficul mediu anual real de pasageri pe parcursul celor două exerciții financiare anterioare celui în care ajutorul este notificat sau acordat ori plătit efectiv, în cazul ajutorului care nu a fost notificat. În cazul unui aeroport de pasageri proaspăt înființat, ar trebui să fie luat în considerare traficul mediu anual estimat de pasageri pe parcursul celor două exerciții financiare posterioare începerii operațiunii de trafic aerian comercial de pasageri. Aceste praguri contabilizează călătoriile într-un singur sens. Aceasta înseamnă că un pasager care efectuează, de exemplu, un zbor dus-întors de pe un aeroport ar urma să fie luat în calcul de două ori; aceasta se aplică rutelor individuale.

⁽⁹⁵⁾ Decizia 2006/682/CE a Consiliului și a reprezentanților statelor membre ale Uniunii Europene reuniți în cadrul Consiliului privind semnarea și aplicarea provizorie a Acordului multilateral dintre Comunitatea Europeană și statele sale membre, Republica Albania, Bosnia și Herțegovina, Republica Bulgaria, Republica Croația, fosta Republică iugoslavă a Macedoniei, Republica Islanda, Republica Muntenegru, Regatul Norvegiei, România, Republica Serbia și Misiunea Administrativă Interimară a Organizației Națiunilor Unite în Kosovo cu privire la instituirea unei Zone comune europene de aviație (ECAA) (JO L 285, 16.10.2006, p. 1).

⁽⁹⁶⁾ A se vedea, de asemenea, nota de subsol 94.

⁽⁹⁷⁾ A se vedea, de asemenea, punctul 91.

147. Un plan de afaceri ex-ante elaborat de către compania aeriană ar trebui să stabilească faptul că, după 3 de ani, ruta care beneficiază de ajutor poate să devină rentabilă pentru compania aeriană fără finanțare publică. În absența unui plan de afaceri pentru o anumită rută, companiile aeriene trebuie să se angajeze în mod irevocabil față de aeroportul vizat să opereze ruta respectivă, pentru o perioadă cel puțin la fel de lungă ca perioada pe parcursul căreia acea rută a beneficiat de ajutoare la înființare.

(d) Existența unui efect stimulat

148. Ajutoarele la înființare acordate companiilor aeriene au un efect stimulat în cazul în care este probabil că, în absența acestora, nivelul activității economice a companiei aeriene pe aeroportul în cauză nu s-ar dezvolta. De exemplu, noua rută nu ar fi fost lansată.

149. Operarea noii rute trebuie să demareze numai după ce a fost prezentată o cerere de ajutor autorității care acordă ajutorul. Dacă operarea noii rute demarează înainte ca respectiva cerere de ajutor să fi fost prezentată autorității care acordă ajutorul, orice ajutor acordat în favoarea rutei individuale va fi considerat incompatibil cu piața internă.

(e) Proportionalitatea ajutoarelor (ajutoare limitate la minimumul necesar)

150. Ajutoarele la înființare pot acoperi până la 50 % din tarifele de aeroport în ceea ce privește o rută pentru o perioadă de maximum trei ani. Costurile eligibile sunt tarifele de aeroport care trebuie plătite pentru o acea rută.

(f) Evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și a schimburilor comerciale

151. Pentru a se evita efectele negative nejustificate asupra concurenței și a schimburilor comerciale, atunci când o conexiune (de exemplu, o pereche de orașe) care va fi asigurată de noua rută aeriană este deja deservită, în aceleași condiții, în special în ceea ce privește durata călătoriei, de un serviciu feroviar de mare viteză sau de un alt aeroport situat în aceeași zonă pe care o deservește aeroportul respectiv, această rută aeriană nu va putea beneficia de un ajutor la înființare.

152. Orice organism public care intenționează să acorde ajutor la înființare unei companii aeriene pentru o rută nouă, indiferent dacă aceasta se face sau nu printr-un aeroport, trebuie să își facă publice planurile în timp util, folosind publicitate adecvată, pentru a permite tuturor companiilor aeriene interesate să își ofere serviciile.

153. Ajutoarele la înființare nu pot fi combinate cu niciun alt tip de ajutoare de stat acordate pentru operarea unei rute.

Cerințe de notificare a schemelor de ajutoare și a ajutoarelor individuale

154. Statele membre sunt puternic încurajate să notifice schemele naționale de ajutoare la înființare acordate companiilor aeriene, mai degrabă decât ajutoarele individuale acordate fiecărui aeroport. Prin aceasta se vizează reducerea sarcinii administrative atât pentru autoritățile statelor membre, cât și pentru Comisie.

155. Din cauza riscului mai mare de denaturare a concurenței, ajutoarele la înființare acordate aeroporturilor care nu sunt situate în regiuni îndepărtate și care au un trafic mediu anual mai mare de 3 milioane de pasageri ar trebui să facă întotdeauna obiectul unei notificări individuale.

6. AJUTOARE CU CARACTER SOCIAL ÎN TEMEIUL ARTICOLULUI 107 ALINEATUL (2) LITERA (A) DIN TRATAT

156. Ajutoarele cu caracter social acordate serviciilor de transport aerian vor fi considerate compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (2) litera (a) din tratat, cu condiția ca următoarele cerințe cumulative să fie îndeplinite⁽⁹⁸⁾:

(a) ajutoarele trebuie să fie acordate în mod efectiv în beneficiul consumatorilor finali;

(b) ajutoarele trebuie să aibă un caracter social, cu alte cuvinte, ele trebuie să vizeze, în principiu, numai anumite categorii de pasageri care călătoresc pe o anumită rută (de exemplu pasagerii cu nevoi speciale precum copiii, persoanele cu handicap, persoanele cu venituri reduse, studenții, persoanele în vârstă etc.). cu toate acestea, în cazul în care ruta în cauză asigură legătura cu unele regiuni izolate, cum ar fi regiunile ultraperiferice, insulele și zonele cu densitate redusă a populației, ajutoarele ar putea acoperi întreaga populație din acea regiune;

⁽⁹⁸⁾ În ceea ce privește evaluarea ajutoarelor cu caracter social acordate consumatorilor individuali, a se vedea, de exemplu, Decizia Comisiei din 16 mai 2006, N 169/2006 – Regatul Unit – Ajutoare cu caracter social privind serviciile aeriene în regiunea Highlands of Scotland și în insulele scoțiene (JO C 272, 9.11.2006, p. 10), Decizia Comisiei, 11.12.2007, N 471/2007 – Portugalia – Sprijin social pentru pasagerii care își au reședința în Regiunea Autonomă Madeira și pentru studenții care utilizează serviciile de transport aerian între Portugalia continentală și Regiunea Autonomă Madeira (JO C 46, 19.2.2008, p. 2), precum și Decizia Comisiei din 5 ianuarie 2011, N 426/2010 – Franța – Ajutoare cu caracter social pentru anumite categorii de pasageri privind serviciile aeriene între Réunion și Franța metropolitană (JO C 71, 5.3.2011, p. 5).

- (c) ajutoarele trebuie să fie acordate în mod nediscriminatoriu în ceea ce privește originea serviciilor, cu alte cuvinte, acestea trebuie acordate indiferent de compania aeriană care asigură serviciile respective.

157. Statele membre sunt puternic încurajate să notifice schemele naționale de ajutoare cu caracter social, mai degrabă decât ajutoarele individuale.

7. CUMUL

158. Intensitățile maxime ale ajutoarelor aplicabile în temeiul prezentelor orientări se aplică indiferent dacă ajutorul este finanțat în întregime din resursele statului sau este finanțat parțial de Uniunea Europeană.

159. Ajutoarele autorizate în temeiul prezentelor orientări nu pot fi combinate cu alte ajutoare de stat, cu ajutoare *de minimis* sau cu alte forme de finanțare acordate de Uniune, în cazul în care o astfel de combinație generează o intensitate a ajutoarelor mai mare decât cea stabilită în cadrul prezentelor orientări.

8. DISPOZIȚII FINALE

8.1. Raportare anuală

160. În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 659/1999 și cu Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei⁽⁹⁹⁾, statele membre trebuie să prezinte Comisiei rapoarte anuale. Aceste rapoarte se publică pe site-ul internet al Comisiei.

8.2. Transparență

161. Comisia consideră că sunt necesare măsuri suplimentare pentru îmbunătățirea transparenței ajutoarelor de stat în cadrul Uniunii. În special, trebuie să se ia măsuri pentru a se garanta că statele membre, operatorii economici, publicul interesat și Comisia pot accesa cu ușurință textul integral al tuturor schemelor de ajutoare aplicabile în sectorul aviației și informațiile relevante referitoare la ajutoarele individuale.

162. Statele membre ar trebui să publice pe un site internet cuprinzător consacrat ajutoarelor de stat, la nivel național sau regional, următoarele informații privind măsurile de ajutor de stat:

- (a) textul integral al fiecărei scheme de ajutoare aprobate sau decizia privind acordarea unui ajutor individual și dispozițiile de punere în aplicare a acesteia,
- (b) identitatea autorității care acordă ajutorul,
- (c) identitatea beneficiarilor individuali, forma și cuantumul ajutorului acordat fiecărui beneficiar, data acordării, tipul de întreprindere (IMM/întreprindere mare), regiunea în care este situat beneficiarul (la nivelul NUTS II) și sectorul economic principal în care beneficiarul își desfășoară activitățile (la nivelul grupei NACE). O astfel de cerință poate fi eliminată în ceea ce privește ajutoarele individuale mai mici de 200 000 EUR.

163. Informațiile respective trebuie să fie publicate după luarea deciziei de acordare a ajutorului, trebuie să fie păstrate timp de cel puțin 10 ani și trebuie să fie puse la dispoziția publicului interesat, fără restricții⁽¹⁰⁰⁾.

8.3. Monitorizare

164. Statele membre trebuie să se asigure că se țin evidențe detaliate în ceea ce privește toate măsurile care presupun acordarea de ajutoare de stat în conformitate cu prezentele orientări. Aceste evidențe trebuie să conțină toate informațiile necesare pentru a se stabili dacă au fost respectate condițiile de compatibilitate și îndeosebi cele care vizează, dacă este cazul, costurile eligibile și intensitatea maximă admisibilă a ajutorului. Ele trebuie să fie păstrate timp de 10 ani de la data la care se acordă ajutorul și trebuie puse la dispoziția Comisiei la cerere.

165. Pentru a permite Comisiei să monitorizeze evoluția procesului de eliminare treptată a ajutoarelor de exploatare acordate aeroporturilor și impactul său asupra concurenței, statele membre trebuie să prezinte un raport periodic (o dată pe an) referitor la progresele înregistrate în ceea ce privește reducerea ajutoarelor de exploatare acordate fiecărui aeroport care beneficiază de un asemenea ajutor. În anumite cazuri, poate fi desemnat un mandatar care să garanteze respectarea tuturor condițiilor și a obligațiilor care stau la baza autorizării ajutorului.

⁽⁹⁹⁾ Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 140, 30.4.2004, p. 1).

⁽¹⁰⁰⁾ Aceste informații ar trebui actualizate periodic (de exemplu, o dată la 6 luni) și ar trebui să fie disponibile în formate comune.

8.4. Evaluare

166. Pentru a se asigura în continuare că denaturarea concurenței și a schimburilor comerciale este limitată, Comisia poate solicita ca anumite scheme să fie limitate în timp și să facă obiectul unei evaluări. În mod concret, trebuie să se efectueze evaluări pentru schemele în cazul cărora denaturările potențiale sunt extrem de mari, și anume, schemele care riscă să restricționeze în mod semnificativ concurența dacă punerea lor în aplicare nu este revizuită în timp util.

167. Având în vedere obiectivele sale și pentru a nu exercita o presiune disproporționată asupra statelor membre și asupra măsurilor de ajutor mai mici, această cerință se aplică numai în ceea ce privește schemele de ajutoare cu bugete mari, care conțin caracteristici de noutate sau în cazurile în care sunt prevăzute modificări semnificative ale pieței, ale tehnologiei sau ale reglementărilor. Evaluarea trebuie să fie efectuată de un expert independent de autoritatea care acordă ajutorul, pe baza unei metodologii comune⁽¹⁰¹⁾, și trebuie să fie făcută publică.

168. Evaluarea trebuie prezentată Comisiei în timp util pentru a permite să se analizeze posibilitatea prelungirii schemei de ajutoare și, în orice caz, la expirarea schemei. Domeniul de aplicare exact și metodologia evaluării care urmează să fie efectuată vor fi definite în decizia de aprobare a schemei de ajutoare. Orice măsură de ajutor ulterioară cu un obiectiv similar trebuie să țină seama de rezultatele evaluării respective.

8.5. Măsuri necesare

169. Statele membre ar trebui să își modifice, dacă este necesar, propriile scheme de ajutoare existente pentru a le alinia la prezentele orientări în termen de cel mult 12 luni de la 4 aprilie 2014.

170. Statele membre sunt invitate să își dea acordul explicit și necondiționat cu privire la prezentele orientări în termen de două luni de la data 4 aprilie 2014. În absența unui răspuns, Comisia va considera că statul membru în cauză nu este de acord cu măsurile propuse.

8.6. Aplicare

171. Principiile enunțate în prezentele orientări se vor aplica începând cu 4 aprilie 2014. Prezentele orientări înlocuiesc de la data menționată Orientările din 1994 privind sectorul aviației și Orientările din 2005 privind sectorul aviației.

172. Având în vedere dezvoltarea sectorului aviației și, în special, liberalizarea acestuia, Comisia consideră că dispozițiile prevăzute în Comunicarea sa privind stabilirea normelor aplicabile pentru evaluarea ajutorului de stat ilegal⁽¹⁰²⁾ nu ar trebui să se aplice cazurilor nesoluționate care vizează ajutoarele de exploatare ilegale acordate aeroporturilor înainte de 4 aprilie 2014. În schimb, Comisia va aplica principiile stabilite în prezentele orientări în toate cazurile care vizează ajutoarele de exploatare (notificări în curs și ajutoare ilegale nenotificate) acordate aeroporturilor, chiar dacă acestea au fost acordate înainte de 4 aprilie 2014 și de începutul perioadei de tranziție.

173. În ceea ce privește ajutoarele pentru investiții acordate aeroporturilor, Comisia va aplica principiile enunțate în prezentele orientări tuturor măsurilor de ajutor pentru investiții notificate în privința cărora i se solicită să ia o decizie după 4 aprilie 2014, chiar și în cazul în care proiectele au fost notificate înainte de data menționată. În conformitate cu Comunicarea Comisiei privind stabilirea normelor aplicabile pentru evaluarea ajutorului de stat ilegal, Comisia va aplica în cazul ajutoarelor pentru investiții ilegale acordate aeroporturilor normele în vigoare la momentul acordării ajutoarelor. În consecință, aceasta nu va aplica prezentele orientări în cazul ajutoarelor pentru investiții ilegale acordate aeroporturilor înainte de 4 aprilie 2014.

174. În ceea ce privește ajutoarele la înființare acordate companiilor aeriene, Comisia va aplica principiile enunțate în prezentele orientări tuturor măsurilor de ajutor la înființare notificate în privința cărora i se solicită să ia o decizie după 4 aprilie 2014, chiar și în cazul în care măsurile au fost notificate înainte de data menționată. În conformitate cu Comunicarea Comisiei privind stabilirea normelor aplicabile pentru evaluarea ajutorului de stat ilegal, Comisia va aplica în cazul ajutoarelor la înființare ilegale acordate companiilor aeriene normele în vigoare la momentul acordării ajutoarelor. În consecință, aceasta nu va aplica principiile enunțate în prezentele orientări în cazul ajutoarelor la înființare ilegale acordate companiilor aeriene înainte de 4 aprilie 2014.

⁽¹⁰¹⁾ O astfel de metodologie comună poate fi furnizată de către Comisie.

⁽¹⁰²⁾ Comunicarea Comisiei privind stabilirea normelor aplicabile pentru evaluarea ajutorului de stat ilegal (JO C 119, 22.5.2002, p. 22).

8.7. Revizuire

175. Comisia poate realiza o evaluare a prezentelor orientări în orice moment și va face acest lucru în termen de cel mult șase ani după 4 aprilie 2014. Această revizuire va avea la bază informații factuale și rezultatele obținute în urma unor consultări extinse coordonate de Comisie pe baza datelor furnizate de statele membre și de părțile interesate. Comisia va reevalua situația aeroporturilor cu un trafic anual de maximum 700 000 de pasageri pentru a stabili dacă este necesară menținerea unor norme de compatibilitate specifice privind ajutoarele de exploatare în favoarea acestei categorii de aeroporturi prin prisma perspectivelor referitoare la acoperirea integrală a cheltuielilor de exploatare, îndeosebi în ceea ce privește evoluția condițiilor de piață și a perspectivelor în materie de rentabilitate.

176. După consultarea statelor membre, Comisia poate înlocui sau completa prezentele orientări pe baza unor considerente importante privind politica de concurență sau politica din domeniul transporturilor.

ANEXA

Rezumatul condițiilor de compatibilitate

Tabelul 1

Prezentare generală a condițiilor de compatibilitate pentru ajutoarele acordate aeroporturilor

Condiții de compatibilitate	Ajutoare pentru investiții acordate aeroporturilor	Ajutoare de exploatare acordate aeroporturilor
a) Contribuția la îndeplinirea unui obiectiv de interes comun bine definit	<p>— Sporirea mobilității prin stabilirea de puncte de acces pentru zborurile efectuate în interiorul UE</p> <p>— Combaterea aglomerației în principalele noduri</p> <p>— Facilitarea dezvoltării regionale</p> <p>Multiplicarea aeroporturilor și a capacităților neutilizate în absența unei perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu nu contribuie la îndeplinirea unui obiectiv de interes comun bine definit.</p>	
b) Necesitatea intervenției statului	<p><3 milioane de pasageri</p> <p>>3-5 milioane de pasageri în anumite circumstanțe specifice</p> <p>>5 milioane de pasageri numai în circumstanțe cu totul excepționale</p>	<3 milioane de pasageri
c) Caracterul adecvat al măsurii de ajutor	<p>Măsura de ajutor propusă trebuie să fie un instrument de politică adecvat menit să abordeze obiectivul de interes comun</p> <p>Luarea în considerare a unor instrumente de ajutor care denaturează mai puțin concurența (garanții, credite preferențiale etc.)</p>	<p>Ex ante sub forma unei sume fixe care să acopere deficitul de finanțare preconizat în ceea ce privește cheltuielile de exploatare (determinat pe baza unui plan de afaceri ex ante) pentru o perioadă de tranziție de 10 ani.</p>
d) Efectul stimulat	Este prezent, în cazul în care investiția nu ar fi fost efectuată sau ar fi fost efectuată într-o măsură diferită (analiza contrafactuală sau evaluarea deficitului de finanțare pe baza unui plan de afaceri ex-ante)	Este prezent, în cazul în care nivelul activității economice din aeroportul vizat ar fi redus în mod semnificativ în absența ajutorului
e) Proportionalitatea ajutorului (limitarea ajutorului la minimul necesar)		
<i>Costuri eligibile:</i>	Costurile legate de investiții în infrastructura aeroportuară și în echipamente, cu excepția costurilor de investiție pentru activități non-aeronautice	Deficitul de finanțare a cheltuielilor de exploatare aferente aeroportului
<i>Intensitățile maxime autorizate ale ajutoarelor:</i>	<p>>3-5 milioane până la 25 %</p> <p>1-3 milioane până la 50 %</p> <p><1 milion până la 75 %</p>	<p>În perioada de tranziție: 50 % din valoarea inițială medie a deficitului de finanțare calculată ca medie a celor 5 ani anteriori perioadei de tranziție (2009-2013)</p> <p>După încheierea perioadei de tranziție de 10 ani: nu se autorizează acordarea niciunui ajutor de exploatare (cu excepția cazului în care ajutorul este acordat în temeiul normelor orizontale)</p>

Condiții de compatibilitate	Ajutoare pentru investiții acordate aeroporturilor	Ajutoare de exploatare acordate aeroporturilor
Excepții:	<p>Pentru aeroporturile situate în regiuni îndepărtate (indiferent de dimensiunea acestora), intensitățile maxime ale ajutoarelor pentru investiții destinate finanțării infrastructurii aeroportuare pot fi mărite cu cel mult 20 %</p> <p>Pentru aeroporturile al căror trafic anual este mai mic de 1 milion de pasageri și care se află în regiuni periferice: intensitatea maximă poate depăși 75 % în cazuri excepționale, sub rezerva unei evaluări de la caz la caz</p> <p>În cazul unei relocări: proporționalitatea, necesitatea și intensitatea maximă a ajutoarelor vor face obiectul unei evaluări, indiferent de traficul mediu</p> <p>Pentru aeroporturile cu un trafic anual de peste 5 milioane de pasageri: numai în cazuri cu totul excepționale, caracterizate de un eșec de piață clar și ținând seama de amploarea investiției și de denaturările concurenței</p>	<p>Pentru aeroporturile cu un trafic anual mai mic de 700 de milioane de pasageri: 80 % din valoarea inițială medie a deficitului de finanțare timp de 5 de ani după începerea perioadei de tranziție</p>
f) Evitarea efectelor negative nedorite asupra concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre	<p>Este deschis tuturor potențialilor utilizatori și nu este rezervat unui anumit utilizator</p> <p>Aeroporturi cu un trafic anual mai mic de 5 milioane de pasageri: o sumă inițială fixă sau tranșe anuale pentru a compensa deficitul de finanțare a costului de capital care derivă din planul de afaceri al aeroportului</p>	<p>Evaluarea denaturării concurenței și a impactului asupra schimburilor comerciale</p> <p>Este deschis tuturor potențialilor utilizatori și nu este rezervat unui anumit utilizator</p> <p>Aeroporturi cu un trafic anual mai mic de 700 000 de pasageri: reevaluate la patru ani de la începerea perioadei de tranziție</p>
Cerințe de notificare pentru schemele de ajutoare și pentru ajutoarele individuale	<p>Scheme de ajutoare:</p> <ul style="list-style-type: none"> — aeroporturi cu un trafic anual mai mic de 3 milioane de pasageri <p>Notificări individuale:</p> <ul style="list-style-type: none"> — aeroporturi cu un trafic anual de peste 3 milioane de pasageri — ajutoare pentru investiții acordate unui aeroport cu un trafic anual mai mic de 1 milion de pasageri a căror intensitate depășește 75 % — ajutoare pentru investiții acordate pentru relocarea aeroporturilor — aeroporturi mixte de pasageri/mărfuri care depășesc 200 000 de tone de mărfuri pe parcursul celor două exerciții financiare care precedă anul notificării — crearea unui nou aeroport de pasageri (inclusiv transformarea unui aerodrom existent) — crearea sau dezvoltarea unui aeroport situat la o distanță de 100 de kilometri sau la 60 de minute de un aeroport existent 	<p>Scheme de ajutoare:</p> <ul style="list-style-type: none"> — aeroporturi cu un trafic anual mai mic de 3 milioane de pasageri <p>Notificări individuale:</p> <ul style="list-style-type: none"> — aeroporturi mixte de pasageri/mărfuri care depășesc 200 000 de tone de mărfuri pe parcursul celor două exerciții financiare care precedă anul notificării — ajutoare de exploatare acordate unui aeroport situat la o distanță de 100 de kilometri sau la 60 de minute de alte aeroporturi

Tabelul 2

Prezentare generală a condițiilor de compatibilitate pentru ajutoarele la înființare acordate companiilor aeriene

Condiții de compatibilitate	Ajutoare la înființare acordate companiilor aeriene
a) Contribuția la îndeplinirea unui obiectiv de interes comun bine definit	<ul style="list-style-type: none"> — Sporirea mobilității prin stabilirea de puncte de acces pentru zborurile efectuate în interiorul UE — Facilitarea dezvoltării regionale <p>Nu se dublează o conexiune comparabilă existentă, care este operată de către un serviciu feroviar de mare viteză sau de un alt aeroport ce deservește aceeași zonă în condiții comparabile</p>
b) Necesitatea intervenției statului	<ul style="list-style-type: none"> — Aeroporturi cu un trafic anual mai mic de 3 milioane de pasageri — Aeroporturi situate în regiuni îndepărtate, indiferent de dimensiunea acestora — Aeroporturi cu un trafic anual cuprins între >3-5 milioane de pasageri, numai în circumstanțe excepționale — Nu se acordă ajutoare la înființare pentru legături aeriene operate de pe aeroporturi cu un trafic anual de peste 5 milioane de pasageri
c) Caracterul adecvat al măsurii de ajutor	<ul style="list-style-type: none"> — Nu se aplică în cazul în care ruta respectivă este deja deservită de către un serviciu feroviar de mare viteză sau de un alt aeroport care deservește aceeași zonă în aceleași condiții — Plan de afaceri ex-ante care prezintă rentabilitatea rutei după cel puțin 3 de ani sau angajamentul irevocabil din partea companiei aeriene de a opera zboruri pe ruta respectivă pentru o perioadă cel puțin la fel de lungă ca cea în care a beneficiat de ajutor la înființare
d) Efectul stimulat	<p>Prezent, în cazul în care nivelul activității economice a companiei aeriene pe aeroportul în cauză s-ar reduce în mod semnificativ în absența ajutorului (de exemplu, noua rută nu ar fi fost lansată).</p> <p>Noua rută sau noul orar de zbor pot demara numai după prezentarea cererii de ajutor autorității care acordă ajutorul.</p>
e) Proportionalitatea ajutorului (limitarea ajutorului la minimumul necesar)	
— Costuri eligibile:	Tarife de aeroport aplicabile unei rute
— Intensități maxime autorizate ale ajutoarelor:	50 % pentru o perioadă maximă de 3 ani
f) Evitarea efectelor negative nedorite asupra concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre	<ul style="list-style-type: none"> — Autoritățile publice trebuie să își facă publice proiectele în timp util pentru a permite tuturor companiilor aeriene interesate să își ofere serviciile — Nu se cumulează cu alte tipuri de ajutoare de stat acordate pentru operarea unei rute
Cerințe de notificare pentru schemele de ajutoare și pentru ajutoarele individuale	<p>Scheme de ajutoare:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Aeroporturi cu un trafic anual mai mic de 3 milioane de pasageri și aeroporturi situate în regiuni îndepărtate <p>Notificări individuale:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Aeroporturi cu un trafic anual mai mare de 3 milioane de pasageri, cu excepția aeroporturilor situate în regiuni îndepărtate

Tabelul 3

Ajutoare cu caracter social*Condiții de compatibilitate*

a) Ajutoare acordate efectiv în beneficiul consumatorilor finali

b) Ajutoare cu caracter social:

Acestea vizează numai anumite categorii de pasageri (de exemplu, persoanele cu nevoi speciale, cum ar fi copiii, persoanele cu handicap, persoanele cu venituri scăzute, studenții, persoanele în vârstă etc.)

Excepție: în cazul în care ruta respectivă asigură legătura cu unele regiuni îndepărtate (cum ar fi, de exemplu, regiunile ultraperiferice, insulele și zonele slab populate), ajutoarele poate acoperi întreaga populație a unei regiuni

c) Ajutoare acordate fără discriminare în ceea ce privește originea companiei aeriene care operează serviciile respective

Tabelul 4

Compatibilitatea ajutoarelor sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public

Dimensiunea aeroportului în funcție de traficul mediu (număr de pasageri pe an)	Cadrul juridic aplicabil	Obligația de notificare
<p>Administratori ai aeroporturilor cu un trafic anual mai mic de 200 000 de pasageri pe durata încredințării unui SIEG</p> <p>Companii aeriene în ceea ce privește legăturile aeriene care deservește insule cu un trafic anual mai mic de 300 000 de pasageri</p>	<p>Articolul 106 alineatul (2) din tratat</p> <p>Decizia 2012/21/UE</p>	Scutire de obligația de notificare
Aeroporturi cu un trafic anual de peste 200 000 de pasageri pe durata încredințării unui SIEG	<p>Articolul 106 alineatul (2) din tratat</p> <p>Cadrul privind SIEG</p>	Notificare obligatorie