



COMISIA EUROPEANĂ

Brussels, 28.5.2018
C(2018) 3171 final

VERSIUNE PUBLICĂ

Acest document este pus la dispoziție
numai în scop informativ.

Subiect: Ajutorul de stat SA.49203 (2017/N) – România
Aeroportul Internațional Bacău - încredințarea unui serviciu de interes economic general

Stimate Domn,

1. PROCEDURA

- (1) Prin scrisoarea din 27 septembrie 2017, România a notificat Comisia cu privire la o compensație pentru obligația de serviciu public legată de încredințarea către Regia Autonomă Aeroportul Internațional „George Enescu” Bacău (denumit în continuare „Aeroportul Internațional Bacău”) a unui serviciu de interes economic general (denumit în continuare „SIEG”). Măsura a fost înregistrată cu numărul de caz de ajutor de stat SA.49203.
- (2) Comisia a solicitat informații suplimentare privind măsura prin scrisoarea din 27 noiembrie 2017.
- (3) Prin scrisoarea din 12 martie 2018, România a furnizat informațiile suplimentare solicitate de Comisie.

2. DESCRIEREA MĂSURILOR

Aeroportul Internațional „George Enescu” Bacău

- (4) Aeroportul Internațional „George Enescu” Bacău („Aeroportul Bacău”) este al cincilea aeroport din România în ceea ce privește traficul de pasageri. Acesta a

Teodor-Viorel Meleşcanu
Ministrul afacerilor externe
Aleea Alexandru nr. 31, Sector 1
București, cod 011822

înregistrat aproximativ 400 000 de pasageri în 2016. Traficul de pasageri pe Aeroportul Bacău în ultimii şase ani este prezentat în tabelul de mai jos.

Tabelul 1: Traficul pe Aeroportul Bacău

Anul	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nr. de pasageri	327 366	392 385	304 910	314 029	364 727	414 987

- (5) În prezent, doar transportatorul low cost Blue Air operează pe Aeroportul Bacău având zboruri regulate la Bergamo, Bologna, Bruxelles, Dublin, Liverpool, Londra, Madrid, Roma şi Torino. În plus, Blue Air operează o rută sezonieră către Catania şi zboruri charter sezoniere către Antalya.
- (6) Aeroportul Bacău este administrat de o entitate denumită Aeroportul Internaţional Bacău şi este deţinut în totalitate de Consiliul Judeţean Bacău.
- (7) Aeroportul Bacău este situat în judeţul Bacău din România, în regiunea Nord-Est a României. Judeţul Bacău este situat la periferia Uniunii Europene, la o distanţă de 150 km de frontiera cu Republica Moldova şi la 194 km de Ucraina.

Graficul 1: Hartă indicând localizarea Aeroportului Bacău



Sursa: Autorităţile române

- (8) Regiunea Nord-Est este cea mai mare regiune în ceea ce priveşte suprafaţa şi populaţia dintre cele opt regiuni din România. În 2016, Bacău a fost al doilea cel mai populat judeţ din regiune, cu o populaţie de 747 689 de locuitori. În pofida acestui fapt, judeţul s-a confruntat cu o scădere a populaţiei în comparaţie cu celelalte judeţe din regiunea Nord-Est, cauzată de migraţia externă şi de sporul negativ al populaţiei. Tabelul de mai jos prezintă numărul de locuitori din

regiunea Nord-Est și din județele care fac parte din aceasta în perioada 2011-2016.

Tabelul 2: Populația din regiunea Nord-Est și din județele din această regiune

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Regiunea Nord-Est	3 883 093	3 879 911	3 885 934	3 899 889	3 924 858	3 929 282
Bacău	754 964	753 218	751 354	749 179	749 763	747 689
Botoșani	468 103	465 899	463 994	461 749	459 430	456 404
Iași	865 229	868 171	877 726	892 215	910 984	921 056
Neamț	588 809	586 824	584 895	582 445	580 834	578 007
Suceava	737 737	738 868	739 991	741 314	743 744	744 854
Vaslui	468 251	466 931	467 974	472 987	480 103	481 272

Sursa: Prelucrare a datelor statistice Eurostat, Institutul Național de Statistică din România

- (9) Regiunea Nord-Est se numără printre ultimele regiuni din România în ceea ce privește dezvoltarea economică. Aceasta are al doilea cel mai scăzut nivel în ceea ce privește PIB pe cap de locuitor comparativ cu media națională, cel mai scăzut salariu mediu net lunar, a doua cea mai mare rată a șomajului și înregistrează printre cele mai scăzute ponderi ale investițiilor străine directe (a se vedea Tabelul 3 mai jos).

Tabelul 3: Indicatori economici selectați pentru regiunile din România (2016)

Regiune	PIB/cap de locuitor (media națională = 100%)	Salariul mediu net lunar (EUR)	Rata șomajului (%)	Ponderea ISD (%)
Nord-Est	62,2	382	6,5	5,9
Sud-Est	81,1	391	6,7	3
Muntenia de Sud	84,0	418	6,3	6,9
Sud - Oltenia de Vest	81,5	389	8,3	2,3
Vest	114,0	438	2,6	8
Nord-Vest	83,6	397	3,2	4,9
Centru	97,8	406	4,4	9,1
București-Ilfov	233,0	650	1,5	59,9

Sursa: Institutul Național de Statistică din România, Comisia Națională de Prognostic din România

- (10) România a arătat că, în conformitate cu Raportul anual cu privire la competitivitatea economică al Forumului Economic Mondial din 2017, România se află pe locul 120 în lume din punct de vedere al infrastructurii rutiere. Regiunea Nord-Est a României, deși străbătută de șase drumuri europene, are o poziție periferică față de coridoarelor europene de transport. Legătura cu centrele

economice importante aflate în vecinătate și cu alte regiuni este dificilă, întrucât nu există autostrăzi și nici o rețea feroviară de mare viteză în regiune.

- (11) Cea mai mare parte din infrastructura rutieră este formată din drumuri rutiere cu o singură bandă pe sens. Aceasta duce la creșterea timpului necesar pentru transportul rutier. În plus, din cauza congestionării traficului rutier, se înregistrează multe accidente rutiere, România fiind una dintre țările europene cu cel mai mare factor de risc în acest sens.
- (12) Cele mai apropiate aeroporturi de orașul Bacău sunt:
- Aeroportul Iași: 133 km, 2 ore și 10 minute cu autoturismul, trafic de 1 146 218 de pasageri/an în 2017.
 - Aeroportul Suceava: aproximativ 156 km, 2 ore și 30 de minute cu autoturismul, trafic de 262 165 de pasageri în 2017 (în creștere, de la 57 226 de pasageri în 2016).
 - București: 290 km, 3 ore și 45 de minute cu autoturismul, 12 804 191 pasageri/an în 2017

Încredințarea unui serviciu de interes economic general

- (13) Aeroportului Internațional Bacău i s-a încredințat un SIEG în baza Hotărârii nr. 197 a Consiliului Județean Bacău din 20 decembrie 2013 (astfel cum a fost modificată prin Hotărârea nr. 50 a Consiliului Județean Bacău din 28 martie 2014).
- (14) Ca parte a notificării, guvernul român a prezentat proiectul unui nou act de atribuire a unui SIEG către Aeroportul Internațional Bacău, pentru o perioadă de zece ani. Compensația pentru SIEG va fi finanțată de la bugetul național și din Fondul european de dezvoltare regională. Noul act de atribuire urmează să fie adoptat după adoptarea prezentei decizii a Comisiei. Noul act de atribuire are ca temei Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 61/2011 pentru reglementarea unor măsuri privind finanțarea regiilor autonome aeroportuare cu specific deosebit, de interes local, cu modificările ulterioare, precum și Comunicarea Comisiei privind cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public (denumit în continuare „Cadrul privind SIEG din 2011”)¹.
- (15) Noul act de atribuire precizează că Aeroportul Bacău deservește județele Bacău, Vrancea, Neamț, Vaslui, Covasna și Harghita.
- (16) În conformitate cu noul act de atribuire, Aeroportului Internațional Bacău îi sunt încredințate următoarele activități:
- construirea, modernizarea, exploatarea, întreținerea curentă și repararea infrastructurii aeroportuare, inclusiv piste de decolare aterizare, căi de rulare, platforme, terminale și turn de control;

¹ JO C 8, 11.1.2012, p. 15.

- achiziționarea și modernizarea echipamentelor și instalațiilor care sprijină în mod direct infrastructura aeroportuară: instalații și echipamente de stingere a incendiilor, de securitate și de siguranță, de iluminat și de balizaj;
 - organizarea și operarea fluxurilor de pasageri în terminalele aeroportului;
 - asigurarea spațiilor necesare autorităților publice care efectuează activități specifice de control pe aeroport (Poliția de frontieră, Biroul vamal, Serviciul Român de Informații - control de securitate al pasagerilor și al bagajelor, Poliția de transport aerian);
 - asigurarea gratuităților de operare și a echipamentelor specifice (instalații și echipamente de iluminat și balizaj) pentru aeronavele de stat, aeronavele din structurile militare, pentru aeronavele care efectuează zboruri pentru situații de urgență și umanitare și pentru alte situații reglementate prin acte normative în vigoare;
 - furnizarea de servicii aeroportuare auxiliare transportului aerian;
 - furnizarea serviciilor de stingere a incendiilor, a serviciilor de urgență și de siguranță.
- (17) Nu pot face parte din activitățile aferente SIEG activitățile care nu sunt legate în mod direct de activitățile de bază ale aeroportului și care includ construirea, finanțarea, utilizarea și închirierea terenului și a clădirilor sau a porțiunilor din acestea pentru birouri și spații de depozitare, magazine, restaurante, precum și pentru operatorii economici situați în incinta aeroportului.

Compensația

- (18) Noul act de atribuire prevede o compensație financiară acordată de către Consiliul Județean Bacău în favoarea Aeroportului Internațional Bacău pentru acoperirea costurilor aferente SIEG. Valoarea estimată a compensației pentru îndeplinirea obligației de SIEG pentru perioada de zece ani este de 56 760 807 EUR. Valoarea compensației se stabilește ținând seama de costurile și veniturile estimate ale Aeroportului Internațional Bacău pentru perioada de încredințare a SIEG (și anume, 10 ani)², de valoarea investițiilor, în special a celor în infrastructură, precum și de activitățile ce țin de misiunea de serviciu public, necesare pentru îndeplinirea SIEG.
- (19) Noul act de atribuire stabilește următorul mecanism de compensare:
- valoarea compensației nu poate depăși ceea ce este necesar pentru a se acoperi costurile nete pentru îndeplinirea obligațiilor de SIEG, la care se adaugă sau se scad eventualele stimulente/penalități în ceea ce privește eficiența productivă (a se vedea considerentul (25) de mai jos);
 - costurile care sunt luate în calcul la stabilirea nivelului compensației cuprind toate costurile suportate pentru prestarea SIEG. Costurile legate de investiții, care sunt necesare pentru îndeplinirea SIEG, în special cele privind

² Conform studiului intitulat „Necesitatea și oportunitatea proiectului de reabilitare a infrastructurii pentru Aeroportul Internațional «George Enescu» Bacău”, inclus în notificare.

- infrastructura și costurile cu investițiile aferente misiunii de serviciu public, vor fi luate în considerare la calcularea compensației;
- la stabilirea compensației se iau în considerare toate veniturile obținute din activitățile care fac obiectul SIEG, precum și eventualul profit din celelalte activități desfășurate de către operatorul aeroportuar, în afara SIEG;
 - compensația nu include niciun profit.
- (20) Pe durata încredințării SIEG, Aeroportul Internațional Bacău, prin contabilitatea sa internă, trebuie să prezinte costurile și veniturile aferente SIEG, separat de alte activități.
- (21) Anual, în etapa de elaborare a proiectului de buget județean, Aeroportul Internațional Bacău va fundamenta ex ante valoarea compensației estimate a fi necesară pentru prestarea SIEG, în baza Notei de fundamentare și justificare a compensațiilor. Pe această bază, autoritatea publică locală (Consiliul Județean) va aproba, prin bugetul propriu, alocarea compensației solicitate.
- (22) Compensația va fi acordată pe baza documentelor justificative prezentate de către operatorul aeroportuar, care atestă angajarea costurilor pentru misiunile aferente SIEG pentru care au fost aprobate. Compensația este pusă la dispoziția Aeroportului Internațional Bacău într-un cont special deschis la Trezoreria Statului, după verificarea de către autoritatea publică tutelară și de către Trezoreria de Stat a documentelor justificative prezentate de operatorul aeroportuar cu privire la cheltuielile angajate. La sfârșitul anului, dacă valoarea totală a compensației estimate (astfel cum a fost aprobată în bugetul județean) nu este angajată de către operatorul aeroportuar, diferența va rămâne în contul Consiliului Județean.
- (23) În cadrul misiunilor SIEG, Aeroportul Internațional Bacău trebuie să facă investiții pentru reabilitarea aeroportului astfel încât acesta să funcționeze în condiții normale, în special în materie de siguranță și securitate. Aceste investiții sunt împărțite în două etape:
- etapa 1 – investiții legate de terminalul de pasageri, terminalul intermodal care leagă aeroportul de transportul rutier, uzina electrică, centrala termică, garaj auto pentru mașinile de intervenție ale aeroportului, rezervor de apă antiincendiu și stație de pompare, turn de control și anexa administrativă;
 - etapa 2 – extinderea și modernizarea structurilor rutiere aeroportuare, canalizare pluvială și drenaje, amenajare RESA³ (zone de siguranță la cele două capete - decolare - aterizare - ale pistei) și un nou sistem de balizaj luminos.
- (24) Autoritățile române au explicat că investițiile menționate în considerentul (23) de mai sus sunt necesare pentru ca aeroportul să poată funcționa în condiții normale, în special în ceea ce privește siguranța și securitatea. Actuala infrastructură construită în anii '70 este depășită din punct de vedere moral și fizic, fiind subdimensionată pentru cerințele actuale de trafic. România susține că această situație generează neconformități, care trebuie să fie abordate în regim de urgență.

³ Runway End Safety Area - Zonă de siguranță la capătul pistei.

În caz contrar, există riscul ca autoritatea aeronautică națională să suspende certificatul de exploatare și ca aeroportul să fie închis. Printre neconformități se numără, în special, următoarele:

- Pista și căile de rulare se află într-o stare avansată de uzură fizică și morală.
- Infrastructura aeroportuară, construită în 1954, este învechită și depășită. Pista are o capacitate portantă extrem de scăzută. Avioanele de referință care utilizează în prezent Aeroportul Bacău sunt Boeing 737 și Airbus A320. Acestea au greutatea maximă la decolare de până la 80 de tone și o valoare a numărului de clasificare a aeronavelor (Aircraft Classification Number - ACN) cuprinsă între 45 și 60, cu mult mai mare decât valoarea pistei (20) sau valoarea căilor de rulare (21).
- Sistemul de balizaj luminos este uzat fizic și depășit din punct de vedere tehnic (a fost proiectat și construit în anii '80, iar din 1993 nu se mai fabrică piese de schimb pentru acest tip de balizaj).
- Terminalul de pasageri datează din 1971. Suprafața parterului este de 800 m² include zona publică, zona de check-in, controlul de securitate, poliția de frontieră și vama. Zona publică de 210 m² găzduiește periodic până la 250-300 de persoane. Sala de așteptare pentru zborurile externe, proiectată pentru primirea a 50 de pasageri, găzduiește în prezent 170 de pasageri. Din cauza lipsei de spațiu, aeroportul oferă un nivel E pentru servicii, conform normelor IATA (fluxuri instabile, întârzieri inacceptabile și nivel inadecvat de confort). De asemenea, tot din cauza lipsei de spațiu, nu sunt îndeplinite cerințele standard privind zonele de control la frontieră și control de securitate.

Stimulente în ceea ce privește eficiența

- (25) Noul act de atribuire prevede mecanisme de stimulente în ceea ce privește eficiența, după cum urmează: în cazul în care Aeroportul Internațional Bacău depășește profitul brut din operare prognozat pentru anul în cauză (astfel cum este specificat pentru fiecare an în anexa la actul de atribuire, care include costurile de operare prognozate, veniturile și profiturile din operare prognozate pentru perioada de zece ani de încredințare a SIEG⁴), acesta poate să primească un stimulent pentru creșterea eficienței, care va majora valoarea compensației anuale. În mod similar, în cazul în care profitul operațional realizat nu depășește profitul operațional prognozat, aeroportul va plăti o penalitate care se va deduce din valoarea compensației. Valoarea stimulentului sau a penalității are la bază o formulă care ține seama de profitul operațional realizat și prognozat⁵.

Controlul

- (26) Noul act de atribuire prevede un mecanism de control al cuantumului compensației.

⁴ Conform studiului privind „Necesitatea și oportunitatea reabilitării infrastructurii Aeroportului Internațional «George Enescu» Bacău”, furnizat de autoritățile române.

⁵ Stimulent/penalitate = [(profit operațional realizat – profit operațional prognozat) / profit operațional prognozat] x profit operațional realizat.

- (27) Consiliul Județean Bacău efectuează controale semestriale pentru a se asigura că Aeroportul Internațional Bacău și-a îndeplinit misiunile de SIEG, în conformitate cu documentele justificative, astfel cum se explică în considerentul (22) de mai sus.
- (28) În termen de 30 de zile de la închiderea situațiilor economico-financiare (anual, semestrial), Aeroportul Internațional Bacău va prezenta Consiliului Județean Bacău un raport care cuprinde:
- valoarea compensației primite;
 - veniturile totale realizate care intră sub incidența SIEG, defalcate pe tipuri de venituri;
 - cheltuielile totale realizate care intră sub incidența SIEG, defalcate pe tipuri de cheltuieli;
 - numărul de pasageri;
 - cheltuielile cu investițiile efectuate din surse proprii care intră sub incidența SIEG;
 - profitul din alte activități;
 - cheltuielile efectuate în cadrul misiunii de serviciu public.
- (29) Pe baza raportărilor efectuate de Aeroportul Internațional Bacău, Consiliul Județean Bacău efectuează controale pentru a se asigura că aeroportul nu a primit compensații care depășesc ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor nete suportate efectiv pentru îndeplinirea obligațiilor aferente SIEG, la care se adaugă eventualele stimulente pentru creșterea eficienței sau din care se scad eventualele penalități legate de eficiența productivă, precum și că sumele acordate au fost utilizate în conformitate cu destinația aprobată.
- (30) Pe durata încredințării SIEG, tarifele aeroportuare se aprobă de către Consiliul Județean Bacău și se aplică în mod transparent și nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor infrastructurii aeroportuare.
- (31) Noul act de atribuire precizează că orice modificare adusă politicii tarifare pe perioada de încredințare a SIEG ar trebui să țină seama de testul investitorului prudent în economia de piață.

Transparența, raportarea și monitorizarea

- (32) Consiliul Județean Bacău va monitoriza și va raporta anual Consiliului Concurenței sumele alocate pentru îndeplinirea SIEG.
- (33) Măsura va fi publicată de către Consiliul Județean Bacău în Registrul general al ajutoarelor de stat acordate în România (RegAS) în termen de cinci zile lucrătoare de la data intrării în vigoare a actului de atribuire. Actul de atribuire, plățile pentru compensație vor fi încărcate în RegAS în termen de șapte zile lucrătoare de la data semnării actului, și anume de la data instituirii plăților.
- (34) Actul de atribuire va fi făcut public, la următoarea adresă de internet: www.csjbacau.ro.

- (35) Consiliul Județean Bacău are obligația de a monitoriza ajutoarele acordate aflate în derulare și de a dispune măsurile necesare în caz de încălcare a condițiilor impuse în actul de atribuire sau în legislația națională sau europeană aplicabilă.

3. EVALUAREA MĂSURII

3.1. Existența unui ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE

- (36) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE⁶, „sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.
- (37) Criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE sunt cumulative. Prin urmare, pentru a stabili dacă măsura notificată constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, trebuie îndeplinite cumulativ toate condițiile menționate anterior. Mai precis, sprijinul financiar trebuie:
- să fie imputabil unui stat membru și să implice resurse de stat;
 - să favorizeze anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri;
 - să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența;
 - să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

3.1.1. Resursele statului și imputabilitatea statului

- (38) Compensația se plătește de către Consiliul Județean Bacău, care este o autoritate publică locală. Prin urmare, măsura este finanțată din fonduri publice care constituie resurse de stat și este imputabilă statului.

3.1.2. Activitatea economică și noțiunea de întreprindere

- (39) Conform jurisprudenței constante, Comisia trebuie să stabilească mai întâi dacă beneficiarul compensației, și anume Aeroportul Internațional Bacău, este o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Noțiunea de întreprindere desemnează orice entitate angajată într-o activitate economică, indiferent de statutul său juridic și de modul de finanțare⁷. Este considerată activitate economică orice activitate care constă în oferirea de bunuri și de servicii pe o piață dată⁸.
- (40) În Hotărârea în cauza Aeroportul Leipzig-Halle, Curtea de Justiție a confirmat faptul că exploatarea unui aeroport în scopuri comerciale constituie o activitate economică⁹. Odată ce un operator aeroportuar desfășoară activități economice,

⁶ Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene; versiune consolidată: JO C 326, 26.10.2012, p. 1.

⁷ Cauza C-35/96, Comisia/Italia, ECLI:EU:C:1998:303; Cauza C-41/90, Höfner și Elser, ECLI:EU:C:1991:161, punctul 21; Cauza C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances / Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, ECLI:EU:C:1995:392; Cauza C-55/96, Job Centre, ECLI:EU:C:1997:603.

⁸ Cauza 118/85, Comisia/Italia, ECLI:EU:C:1987:283, punctul 7; Cauza 35/96, Comisia/Italia, ECLI:EU:C:1998:303, punctul 36.

⁹ Cauzele conexe T-443/08 și T-455/08, Freistaat Sachsen și Land Sachsen-Anhalt și alții / Comisia, ECLI:EU:T:2011:117, confirmată în recurs prin Hotărârea Curții de Justiție din 19 decembrie 2012, Mitteldeutsche Flughafen și Flughafen Leipzig-Halle/Comisia, C-288/11 P, ECLI:EU: C:2012:821; a se

indiferent de statutul său juridic sau de modalitatea de finanțare, acesta constituie o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE și, prin urmare, se aplică normele în materie de ajutor de stat prevăzute de tratat¹⁰.

- (41) În acest sens, Comisia constată că Aeroportul Bacău funcționează pe o bază comercială, întrucât orice transportator aerian care dorește să utilizeze aeroportul poate face acest lucru în schimbul plății taxelor de aeroport aplicabile. Rezultă că entitatea care administrează aeroportul constituie o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.
- (42) Comisia ia notă că activitățile SIEG care vor fi asigurate de către operatorul aeroportuar (a se vedea considerentul (16) de mai sus) includ anumite activități (fără caracter economic) de misiune de serviciu public. România nu a putut arăta în mod concludent că acordarea de finanțare publică pentru aceste activități fără caracter economic care se desfășoară la Aeroportul Bacău nu cauzează discriminare între operatorii aeroportuari din România, astfel cum se menționează la punctul 37 din Orientările privind sectorul aviației¹¹. Prin urmare, Comisia nu poate exclude faptul că s-ar acorda un avantaj economic Aeroportului Internațional Bacău. În orice caz însă, România a inclus aceste activități care intră în sfera misiunii de serviciu public în valoarea compensației SIEG, întrucât aceste activități sunt în mod necesar legate de îndeplinirea activităților SIEG (a se vedea considerentele (18) și (19) de mai sus). Așadar, finanțarea publică a acestor activități face parte din ajutorul de stat notificat a cărei compatibilitate se evaluează în secțiunea 3.3 de mai jos.

3.1.3. Avantaj economic selectiv

- (43) Compensațiile pentru SIEG acordate unei întreprinderi în anumite condiții strict definite nu trebuie să confere acesteia un avantaj economic. În hotărârea sa în cauza Altmark¹², Curtea de Justiție a statuat că, în cazul în care o măsură de stat trebuie să fie considerată drept compensație pentru serviciile prestate de către întreprinderile beneficiare în vederea executării obligațiilor de serviciu public, astfel încât respectivele întreprinderi nu beneficiază de un avantaj financiar real, iar măsura nu determină, prin urmare, o poziție mai avantajoasă din punct de vedere competitiv a întreprinderilor în cauză față de concurenți, atunci respectiva măsură nu intră sub incidența articolului 107 alineatul (1) din TFUE.
- (44) Cu toate acestea, Curtea a clarificat de asemenea că, pentru ca o astfel de compensație pentru un serviciu public să nu se califice drept ajutor, trebuie să fie îndeplinite cele patru criterii cumulative („criteriile Altmark”) rezumate mai jos:

vedea, de asemenea, Hotărârea Curții din 24 octombrie 2002, Aéroports de Paris / Comisia, cauza C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617 și Ryanair / Comisia, cauza T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585.

¹⁰ Cauzele C-159/91 și C-160/91, Poucet/AGV și Pistre/Cancave, ECLI:EU:C:1993:63.

¹¹ Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene, JO C 99, 4.4.2014, p. 3.

¹² Cauza C-280/00, Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, ECLI:EU:C:2003:415. A se vedea, de asemenea, punctul 42 și următoarele din 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, Jurnalul Oficial C 8 („Comunicarea privind SIEG”), 11.1.2012, p. 4-14.

1. întreprinderea beneficiară trebuie să aibă efectiv de îndeplinit obligații de serviciu public și obligațiile trebuie să fie definite în mod clar (primul criteriu *Altmark*);
 2. parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent (al doilea criteriu *Altmark*);
 3. compensația nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor survenite în timpul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, luând în considerare încasările relevante și un profit rezonabil (al treilea criteriu *Altmark*);
 4. atunci când alegerea întreprinderii care are de îndeplinit obligații de serviciu public într-un anumit caz nu se face în cadrul unei proceduri de achiziții publice care permite selecționarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile respective la cel mai mic preț pentru comunitate, nivelul compensației necesare trebuie să fie determinat pe baza unei analize a costurilor pe care le-ar fi suportat o întreprindere obișnuită, bine gestionată și echipată corespunzător cu mijloacele necesare pentru a îndeplini obligațiile de serviciu public, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații (denumită în continuare o „întreprindere obișnuită”) (al patrulea criteriu *Altmark*).
- (45) Comisia a furnizat clarificări interpretative cu privire la aplicarea acestor condiții în *Comunicarea sa privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general*¹³ (denumită în continuare „Comunicarea privind SIEG”).
- (46) Întrucât criteriile *Altmark* sunt cumulative, nerespectarea oricăreia dintre aceste condiții ar face ca măsura să intre sub incidența articolului 107 din TFUE.
- (47) Prin urmare, Comisia își va începe analiza evaluând dacă cel de al patrulea criteriu *Altmark* este îndeplinit (și anume, dacă întreprinderea care furnizează SIEG a fost selecționată în baza unei proceduri de achiziții publice sau a analizei costurilor pe care le-ar fi suportat o întreprindere obișnuită, bine gestionată și echipată în mod corespunzător).
- a) Primul subcriteriu: procedură de achiziții publice corespunzătoare
- (48) Aeroportul Internațional Bacău nu a fost selectat în conformitate cu o procedură de achiziții publice pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public care i-au fost încredințate. Prin urmare, Comisia concluzionează că operatorul nu a fost selectat prin intermediul unei proceduri de achiziții publice în conformitate cu cel de al patrulea criteriu *Altmark*.
- b) Al doilea subcriteriu: comparația cu o întreprindere obișnuită, bine gestionată și echipată corespunzător

¹³ JO C 8, 11.1.2012, p. 4.

- (49) Prin urmare, pentru a evalua dacă cel de al patrulea criteriu Altmark este îndeplinit, trebuie să se verifice dacă compensația care face obiectul evaluării a fost determinată pe baza unei analize a costurilor pe care le-ar fi suportat o întreprindere obișnuită, bine gestionată și echipată corespunzător cu mijloacele necesare pentru a îndeplini obligațiile de serviciu public, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil din îndeplinirea obligațiilor.
- (50) În conformitate cu punctul 75 din Comunicarea privind SGEI, „[î]n cazul în care statul membru poate demonstra că structura costurilor întreprinderii căreia i-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general corespunde structurii medii a costurilor unor întreprinderi eficiente, comparabile din sectorul în cauză, se consideră că valoarea compensației care va permite întreprinderii să își acopere costurile, inclusiv să obțină un profit rezonabil, respectă al patrulea criteriu Altmark”.
- (51) România a prezentat informații potrivit cărora structura costurilor suportate de Aeroportul Internațional Bacău corespunde structurii medii a costurilor a unei întreprinderi eficiente și comparabile care exploatează un aeroport, dat fiind că, în categoria aeroporturilor cu un trafic situat între 200 000 și 500 000 de pasageri pe an în România, Aeroportul Internațional Bacău are cea mai mare eficiență din punct de vedere al costurilor de exploatare (cu 40 % sub medie). Aceasta se bazează pe o comparație între Aeroportul Bacău și alte două aeroporturi din România, astfel cum se indică în tabelul Tabelul 4.

Tabelul 4: Cost/pasager în aeroporturi selectate din România (2016)

Aeroport	Pasageri	Cheltuieli de exploatare (RON)	Cost / pax (RON)
Bacău	414 987	9 783 016	23,6
Sibiu	367 207	18 925 366	51,5
Craiova	221 935	10 787 582	48,6

Sursa: Statisticile oficiale furnizate de aeroporturi

- (52) Argumentele prezentate de România sunt insuficiente pentru a demonstra că structura costurilor Aeroportului Internațional Bacău corespunde structurii medii a costurilor unei întreprinderi eficiente și comparabile care exploatează un aeroport. Acest lucru se datorează îndeosebi faptului că România nu a furnizat suficiente informații și justificări privind structura costurilor aeroportului și comparația nu a furnizat niciun element care să demonstreze că aeroporturile din Sibiu și Craiova au fost exploatate de operatori aeroportuari obișnuiți, bine gestionați și că acestea erau suficient de comparabile cu Aeroportul Bacău pentru a fi utilizate drept referință în sensul celui de al patrulea criteriu Altmark. În plus, România nu a prezentat elemente de probă care să ateste că mecanismul de compensare prevăzut în actul de atribuire a fost conceput, de fapt, pe baza costurilor acestor aeroporturi.
- (53) Prin urmare, Comisia concluzionează că cel de al patrulea criteriu Altmark nu este îndeplinit în cazul de față. Întrucât condițiile enunțate în hotărârea Altmark sunt cumulative, nerespectarea uneia dintre cele patru condiții conduce la concluzia că măsurile de finanțare examinate acordă un avantaj economic în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

3.1.4. Selectivitatea

- (54) Articolul 107 alineatul (1) din TFUE prevede că, pentru a fi definită ca ajutor de stat, o măsură trebuie să favorizeze „anumite întreprinderi sau producția anumitor bunuri”. Finanțarea publică în cauză va fi acordată doar Aeroportului Bacău. Prin urmare, măsura este selectivă în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

3.1.5. Denaturarea concurenței și impactul asupra schimburilor comerciale

- (55) Comisia observă că, atunci când ajutorul acordat de către un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi față de alte întreprinderi concurente în cadrul schimburilor comerciale din interiorul Uniunii, întreprinderile concurente trebuie să fie considerate ca fiind afectate de ajutorul respectiv.
- (56) Conform jurisprudenței constante¹⁴, pentru ca o măsură să denatureze concurența, este suficient ca beneficiarul ajutorului să concureze cu alte întreprinderi pe piețe deschise concurenței.
- (57) Avantajele economice necuvenite acordate unui operator aeroportuar din resurse publice pot să consolideze poziția beneficiarului față de concurenții săi de pe piața furnizorilor de servicii aeroportuare.
- (58) Mulți operatori aeroportuari sunt în concurență în ceea ce privește administrarea infrastructurii aeroportuare în Europa, inclusiv aeroporturile locale și cele regionale. În plus, operatorii aeroportuari sunt în concurență în ceea ce privește transportatorii aerieni care vor opera de pe aeroporturile lor. Ajutorul în favoarea operatorului Aeroportului Bacău poate, prin urmare, să denatureze concurența pe piața pentru prestarea de servicii aeroportuare prin consolidarea poziției economice a acestuia, permițându-i să ofere condiții mai bune companiilor aeriene comparativ cu cele oferite în lipsa ajutorului și contribuind astfel la reducerea oportunităților de afaceri pentru aeroporturile concurente din Uniune.
- (59) Prin urmare, finanțarea publică care face obiectul examinării denaturează sau amenință să denatureze concurența și afectează schimburile comerciale dintre statele membre.

3.1.6. Concluzie privind existența ajutorului

- (60) Din motivele descrise anterior, compensația acordată Aeroportului Internațional Bacău constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

3.2. Legalitatea măsurii

- (61) În conformitate cu clauza suspensivă prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE și la articolul 3 din Regulamentul nr. 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene¹⁵, nu trebuie instituite noi măsuri de ajutor înainte ca Comisia să fi adoptat o decizie de autorizare a acestora. Se consideră că măsurile de ajutor sunt instituite atunci când este adoptat actul obligatoriu din punct de vedere juridic care prevede acordarea ajutorului.

¹⁴ Cauza T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Comisia, ECLI:EU:T:1998:77.

¹⁵ JO L 248, 24.9.2015, p. 9.

- (62) Comisia observă că noul act de atribuire conform căruia trebuie să fie plătită o compensație în favoarea Aeroportului Bacău conține o dispoziție care precizează că valoarea compensației acordate pentru îndeplinirea obligației de SIEG va fi notificată Comisiei Europene în vederea autorizării. Conform informațiilor de care dispune Comisia în acest stadiu, compensația în cauză nu a fost încă instituită. Prin urmare, clauza suspensivă este respectată.

3.3. Compatibilitatea ajutorului

- (63) Articolul 106 alineatul (2) din TFUE prevede că „[î]ntreprinderile care au sarcina de a gestiona serviciile de interes economic general sau care prezintă caracter de monopol fiscal se supun normelor prezentului tratat, și, în special, regulilor de concurență, în măsura în care aplicarea acestor norme nu împiedică, în drept sau în fapt, îndeplinirea misiunii speciale care le-a fost încredințată. Dezvoltarea schimburilor comerciale nu trebuie să fie afectată într-o măsură care contravine intereselor Uniunii”.
- (64) În conformitate cu articolul 106 alineatul (3), Comisiei îi revine obligația de a asigura aplicarea acestei dispoziții. Astfel cum s-a explicat în partea 4.2 din Orientările privind sectorul aviației, în cazul aeroporturilor cu un trafic anual mediu care depășește 200 000 de pasageri, ajutorul de stat poate fi declarat compatibil în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE dacă sunt îndeplinite condițiile stabilite în Cadrul privind SIEG. Întrucât traficul anual de pasageri de pe Aeroportul Bacău este mai mare de 200 000, acesta trebuie să respecte Cadrul privind SIEG.

3.3.1. Serviciu autentic de interes economic general în sensul articolului 106 din TFUE

- (65) Prima condiție pentru compatibilitatea compensației pentru serviciile de gestionare aeroportuară cu normele în materie de ajutoare de stat este ca furnizorul de servicii să fie însărcinat cu un serviciu de interes economic general autentic și corect definit. Implicațiile acestei cerințe sunt explicate la punctul 69 din Orientările privind sectorul aviației, care trebuie coroborat cu secțiunea 2.2. din Cadrul privind SIEG și cu secțiunea 3.2 din Comunicarea privind SIEG.
- (66) În conformitate cu punctul 69 din Orientările privind sectorul aviației, un SIEG „trebuie să prezinte caracteristici speciale în raport cu activitățile economice obișnuite” și „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”.
- (67) Punctul 72 din Orientările privind sectorul aviației definește mai în detaliu această cerință precizând faptul că este posibil ca administrarea globală a unui aeroport să fie considerată un SIEG numai „în cazuri bine justificate”, și anume „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”.

- (68) La punctul 73 din Orientările privind sectorul aviației, Comisia adaugă că dezvoltarea serviciilor de transport aerian comercial nu ar trebui să intre în domeniul de aplicare a obligațiilor de serviciu public impuse aeroporturilor.

Argumentele prezentate de România

- (69) Astfel cum s-a explicat mai sus (considerentul (23)), compensația pentru SIEG este necesară pentru a permite continuarea exploatării infrastructurii aeroportuare în condiții normale și pentru a furniza pasagerilor standarde satisfăcătoare în ceea ce privește condițiile de siguranță și securitate. În prezent, infrastructura aeroportuară prezintă o serie de neconformități care, dacă nu sunt abordate, ar putea conduce la închiderea aeroportului.
- (70) România consideră că existența Aeroportului Bacău este necesară pentru regiune din motive socioeconomice. Închiderea Aeroportului Bacău va avea efecte negative din punct de vedere economic și social atât pentru județul Bacău, cât și pentru regiune, care se află deja pe ultimele locuri din România din punct de vedere economic (a se vedea considerentul (9) de mai sus).
- (71) România susține că numărul persoanelor afectate de închiderea Aeroportului Bacău ar ajunge la 500 000 de pasageri în anul 2024. În lipsa Aeroportului Bacău, o mare parte a pasagerilor actuali nu vor putea avea acces la Aeroporturile din Iași, Suceava sau București, întrucât timpul de călătorie al acestora ar crește semnificativ deoarece nu există legături rutiere directe cu aceste aeroporturi. Deplasarea către aeroporturile respective ar implica utilizarea mai multor mijloace de transport rutier (de exemplu, un microbuz către orașul Iași, apoi un taxi sau un autobuz local către aeroportul din Iași).
- (72) Aeroportul Iași înregistrează 1 146 218 de pasageri/an și deservește 15 destinații europene (de către companiile aeriene naționale TAROM și Austrian Airlines și transportatorii *low cost* Blue Air și Wizz Air), un zbor intern la București operat de Tarom și mai multe zboruri charter sezoniere către destinații turistice, operate de Tarom, Blue Air, Aegean. Un număr de opt destinații europene deservite de Aeroportul Bacău sunt deservite, de asemenea, de Aeroportul Iași.
- (73) Cea mai rapidă conexiune rutieră între orașul Bacău și aeroportul din Iași cu autoturismul durează 2 ore și 10 minute în cele mai bune condiții de trafic. Mai multe companii de transport oferă legături cu microbuze, care durează între 2 ore și 2 ore și 55 de minute. De asemenea, sunt șase trenuri pe zi între orașele Bacău și Iași cu o durată a călătoriei cuprinsă între 2 ore și 11 minute și 2 ore și 50 de minute. Atât în cazul microbuzelor, cât și al trenului, trebuie adăugată durata călătoriei din orașul Iași către Aeroportul Iași. În plus, programul microbuzelor și mersul trenurilor ar putea să nu fie corelate cu orarul zborurilor, fapt ce ar putea implica cazarea peste noapte în Iași.
- (74) Aeroportul din Suceava are 262 165 de pasageri și oferă zboruri operate de Wizz Air către cinci destinații deservite, de asemenea, de aeroportul din Bacău (Londra, Bergamo, Bologna, Roma și Torino) și o altă destinație europeană (Treviso). Tarom operează un singur zbor intern la București.
- (75) Cea mai rapidă conexiune rutieră între Bacău și aeroportul din Suceava cu autoturismul durează 2 ore și 30 de minute în cele mai bune condiții de trafic. Durata călătoriei cu autobuzul între orașele Bacău și Suceava este cuprinsă între 2

ore și 25 de minute și 3 ore și 16 minute, la care se adaugă durata călătoriei din orașul Suceava către Aeroportul Suceava. Durata călătoriei cu trenul este cuprinsă între 1 oră și 51 de minute și 2 ore și 40 de minute, la care trebuie să se adauge durata călătoriei către aeroportul din Suceava.

- (76) Potrivit informațiilor prezentate de România, faptul că destinațiile deservite de aeroportul din Bacău sunt deservite, de asemenea, de aeroporturile din Iași și Suceava se datorează numărului limitat de mișcări de aeronave posibil pe aeroportul din Bacău, precum și cererii de trafic aerian din regiune. Faptul că rute deservite de Aeroportul Bacău (de exemplu, Londra, din 2007) au fost deschise ulterior atât de pe aeroportul din Iași, cât și de pe aeroportul din Suceava nu a cauzat o diminuare a traficului înregistrat pe aceste rute de Aeroportul Bacău. În timp ce aeroporturile din Iași și Suceava au înregistrat creșteri ale numărului de pasageri (în 2017, aeroportul din Iași a înregistrat o creștere cu 30,5 % față de 2016, după o creștere cu 130,8 % față de 2015, iar Aeroportul Suceava a înregistrat o creștere cu 4,5 %), traficul pe aeroportul din Bacău a înregistrat, de asemenea, o ușoară creștere (cu 2 %). În plus, potrivit României, Aeroportul Bacău deservește, de asemenea, județe precum Brăila, Galați, Covasna, Harghita, care nu fac parte din regiunea deservită de aeroporturile din Iași și Suceava (din cauza distanțelor).
- (77) Aeroportul Bacău este utilizat de cetățenii români care provin din județul Bacău și din regiunea Nord-Est și care locuiesc și muncesc în străinătate și de rudele și prietenii care călătoresc pentru a-i vizita. Potrivit României, din cele 3 milioane de cetățeni români care lucrează în străinătate, aproximativ 360 000 provin din Regiunea Nord-Est a României. Persoanele care au plecat în străinătate se întorc periodic și contribuie la creșterea bunăstării materiale a zonei prin sumele cheltuite și investițiile realizate, prin ridicarea nivelului cultural și de know-how prin împărtășirea experienței acumulate în străinătate.
- (78) România a prezentat informații potrivit cărora în ceea ce privește o mare parte a adulților care au plecat din România pentru a lucra în străinătate, copiii și părinții acestora au rămas în țară în grija rudelor. Tabelul de mai jos prezintă numărul de copii cu părinți migranți din județul Bacău în 2016.

Tabelul 5: Numărul copiilor cu părinți migranți din județul Bacău (31 decembrie 2016)

Numărul de familii cu părinți plecați la muncă în străinătate	Numărul de copii	Numărul copiilor aflați în grija rudelor de până la gradul al IV-lea, fără măsură de protecție*	Numărul copiilor cu măsură de protecție *aflați în grija rudelor de până la gradul al IV-lea
Cu ambii părinți plecați în străinătate	861	1 162	13
Cu un singur părinte plecat la muncă în străinătate	2 900	3 683	1
Cu părinte unic susținător al familiei monoparentale plecat la muncă în străinătate	514	624	3
Total	4 275	5 469	16

Sursa: Autoritățile române

* măsura de protecție se referă la tutorele legal sau îngrijirea alternativă stabilită prin lege

Tabelul 6: Părinți vârstnici ai căror copii lucrează peste hotare (2016)

Numărul persoanelor vârstnice care au copii adulți plecați la muncă în străinătate	Numărul persoanelor vârstnice aflate în situație de risc
2 166	208

Sursa: Autoritățile române

- (79) În plus, România susține, de asemenea, că aeroportul contribuie și la menținerea în regiune a celor 2 067 de societăți cu capital străin din județul Bacău și a unei părți a celor 7 820 de astfel de societăți din regiunea Nord-Est.

Evaluare

- (80) Pentru a evalua dacă compensația notificată este acordată pentru operarea unui SIEG autentic, trebuie să se evalueze dacă România va comite o eroare vădită apreciind că, fără aeroportul din Bacău, regiunea învecinată ar fi izolată de restul Uniunii într-o măsură care ar aduce atingere dezvoltării sale sociale și economice.
- (81) Posibilele aeroporturi alternative la aeroportul din Bacău, și anume aeroporturile cele mai apropiate de acesta în ceea ce privește distanța care trebuie parcursă și durata călătoriei, presupun durate de călătorie de peste o oră și 50 de minute cu trenul (către orașul Suceava) și de peste două ore pe cale rutieră (către Iași), la care se adaugă durata deplasării din oraș către aeroporturile respective din Suceava și Iași (considerentele (73) și (75) de mai sus).
- (82) Având în vedere cele de mai sus, Comisia constată că Aeroporturile Iași și Suceava nu oferă o conectivitate suficientă cu restul Europei cel puțin pentru o parte din locuitorii care trăiesc în zona deservită de aeroportul din Bacău. În plus,

locuitorii din anumite județe (Galați, Covasna, Harghita) care sunt deserviți de aeroportul din Bacău sunt departe de zonele geografice în care se află aeroporturile din Iași și Suceava.

- (83) Întrucât cele mai apropiate aeroporturi nu reprezintă o alternativă acceptabilă, Comisia consideră că nu este necesar să se evalueze dacă cele două aeroporturi ar fi capabile să absoarbă traficul actual existent pe aeroportul din Bacău.
- (84) În ceea ce privește alte mijloace de transport, inclusiv transportul feroviar, Comisia consideră că acestea nu oferă o alternativă reală la transportul aerian. Astfel cum s-a menționat în considerentul (10), nu există nicio legătură feroviară de mare viteză în România.
- (85) De asemenea, Comisia ia notă de poziția geografică periferică a aeroportului, situat la frontiera externă estică a Uniunii, la o distanță de 150 km de frontiera cu Republica Moldova și de 194 km de Ucraina. Ca urmare a poziției sale periferice de-a lungul coridoarelor europene de transport, conectarea regiunii deservite de aeroport cu centrele economice importante din vecinătate și cu alte regiuni este dificilă deoarece nu există nicio autostradă și nicio rețea feroviară de mare viteză în regiune (a se vedea considerentul (9) de mai sus). În plus, cea mai mare parte a infrastructurii rutiere este formată din drumuri cu o singură bandă pe sens. Aceasta conduce la creșterea timpului necesar pentru transportul rutier. În absența legăturilor aeriene, situația infrastructurii rutiere și poziția geografică periferică vor izola regiunea de alte țări din UE.
- (86) Mai mult, Comisia ia notă de situația economică a regiunii Nord-Est unde este situat aeroportul (considerentul (9)) și consideră că închiderea aeroportului din Bacău va avea efecte negative din punct de vedere economic atât pentru județul Bacău, cât și pentru regiune, care se află deja pe ultimele locuri în România din punct de vedere economic.
- (87) În plus, Comisia consideră că absența aeroportului ar avea consecințe negative importante asupra mobilității locuitorilor din zona respectivă și a persoanelor expatriate care lucrează în alte state membre: aeroportul este important pentru un număr mare de adulți care au plecat din regiunea Nord-Est a României pentru a lucra în străinătate (din cele 3 milioane de cetățeni români care lucrează în străinătate, aproximativ 360 000 provin din această regiune). Mulți dintre acești migranți și-au lăsat copiii și părinții în regiune în grija rudelor. Bacău este unul dintre județele din România cu cele mai ridicate astfel de fluxuri migratorii. O posibilă închidere a aeroportului ar influența în mod negativ bunăstarea copiilor în cauză deoarece i-ar putea îndepărta de părinții lor. De asemenea, persoanele vârstnice ar fi vizitate de copiii lor care lucrează în străinătate mult mai rar în cazul închiderii aeroportului. Pentru bunăstarea migranților înșiși, este foarte important ca aceștia să poată ajunge în regiunea lor de origine în mod frecvent pentru a putea păstra legătura cu copiii și părinții lor.
- (88) Românii din străinătate influențează în mod semnificativ această zonă din punct de vedere socioeconomic. Aceștia trimit sume importante de bani familiilor lor de acasă pentru a le sprijini din punct de vedere financiar, dat fiind nivelul destul de scăzut de dezvoltare economică a zonei, și pentru a realiza investiții prin deschiderea de mici afaceri, cum ar fi pentru renovarea locuinței etc., cu impact pozitiv asupra întreprinderilor din zonă.

- (89) Prin urmare, Comisia consideră că România nu a săvârșit o eroare vădită de apreciere considerând că regiunea ar fi izolată de restul Uniunii fără aeroportul din Bacău într-o măsură care ar aduce atingere dezvoltării sale sociale și economice.
- (90) Al doilea aspect care trebuie abordat se referă la faptul dacă România a săvârșit o eroare vădită de apreciere atunci când a considerat că aeroportul ar putea dispărea dacă nu ar primi sprijin public sub forma compensației pentru SIEG, și anume atunci când a considerat că administrarea generală a aeroportului din Bacău nu este un serviciu care ar fi furnizat în mod satisfăcător și în aceleași condiții, conforme serviciului public, de către întreprinderile care își desfășoară activitatea în condiții normale de piață.
- (91) Infrastructura aeroportuară este depășită și nu permite exploatarea aeroportului în condiții normale de confort și siguranță (a se vedea considerentul (24)). În special, aeronavele care zboară dinspre și înspre aeroportul din Bacău transportă între 140 și 170 de pasageri. Terminalul de 850 de metri pătrați, care a fost finalizat în 1971, a fost proiectat să găzduiască doar 50 de pasageri pe oră. Sala de așteptare pentru zborurile externe care găzduiește în prezent 170 de pasageri a fost concepută pentru a găzdui până la 50 de pasageri. Pistele și căile de rulare ale aeroportului au fost proiectate și construite în 1954, cu o greutate maximă la decolare de 15 tone. Prin urmare, raportul PCN/ACN actual este inversat, și anume valoarea PCN (Pavement Classification Number), care trebuie să fie mai mare decât valoarea ACN (Aircraft Classification Number), este de fapt cu 25-40 de unități mai mică decât valoarea ACN. În plus, aeroportul din Bacău nu dispune de suficient spațiu pentru a putea desfășura un control de securitate adecvat și a asigura servicii de frontieră și vamale conforme cu standardele medii ale Uniunii Europene. Structura actuală a terminalului necesită între 90 și 100 de minute¹⁶ pentru prelucrarea aeronavelor, un program care poate fi perturbat de alți factori externi cum ar fi condițiile meteorologice, problemele tehnice etc.
- (92) Prin urmare, Comisia constată că sunt necesare investiții semnificative pentru modernizarea infrastructurii aeroportuare, astfel încât aeroportul să funcționeze în condiții normale și să nu prezinte riscul de a fi închis.
- (93) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că România nu a săvârșit o eroare vădită de apreciere atunci când a considerat că aeroportul ar putea dispărea fără sprijinul public sub forma compensației pentru SIEG. Prin urmare, Comisia consideră că sunt îndeplinite condițiile de la punctul 72 din Orientările privind sectorul aviației.
- (94) Având în vedere cele menționate mai sus, Comisia consideră că ajutorul urmează să fie acordat pentru un serviciu de interes economic general autentic, în conformitate cu Cadrul privind SIEG, coroborat cu punctele 69 și 72 din Orientările privind sectorul aviației.

¹⁶ Comparativ cu o escală standard de 25 de minute cerută de Ryanair.

3.3.2. Necesitatea unui act de atribuire în care să se precizeze obligațiile de serviciu public și metodele de calculare a compensației

- (95) În temeiul punctelor 15 și 16 din Cadrul privind SIEG, responsabilitatea pentru executarea unui serviciu de interes economic general trebuie încredințată prin intermediul unuia sau al mai multor acte a căror formă poate fi stabilită de statul membru. Actul sau seria de acte trebuie să precizeze cel puțin: conținutul și durata obligațiilor de serviciu public; întreprinderea și, după caz, teritoriul în cauză; natura oricăror drepturi exclusive sau speciale acordate întreprinderii de către autoritatea în cauză; parametrii de calcul, control și revizuire a compensației și modalitățile de evitare și recuperare a eventualei supracompensații.
- (96) Comisia ia notă că SIEG va fi încredințat Aeroportului Internațional Bacău prin adoptarea unui act de atribuire de către Consiliul Județean Bacău. Actul va fi emis de către autoritatea tutelară, în conformitate cu cerințele legale. Acest act de atribuire menționează în mod clar întreprinderea, conținutul și durata obligației de serviciu public, metoda de acordare a compensației, precum și modalitățile de evitare și de recuperare a eventualei supracompensații.
- (97) În conformitate cu actul de atribuire, compensația va fi estimată ex ante pe baza unei estimări a valorii investițiilor care trebuie efectuate pe durata încredințării SIEG, iar operatorul aeroportuar trebuie să precizeze ex ante sarcinile aferente SIEG pentru care va cheltui compensația. Profiturile obținute din alte activități care nu intră sub incidența SIEG vor fi folosite pentru a reduce valoarea compensației pentru SIEG. Consiliul Județean Bacău va efectua controale ex post pentru a se asigura că valoarea efectivă a compensației primite de către operatorul aeroportuar nu depășește ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor nete pentru îndeplinirea obligațiilor de SIEG, la care se adaugă eventualele stimulente pentru creșterea eficienței sau din care se scad eventualele penalități legate de eficiența productivă. Aceste controale vor asigura, de asemenea, că fondurile vor fi cheltuite în scopurile specificate ex ante.
- (98) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că actul de atribuire îndeplinește cerințele prevăzute în Cadrul privind SIEG.

3.3.3. Perioada de valabilitate a actului de atribuire

- (99) Punctul 17 din Cadrul privind SIEG prevede ca perioada de valabilitate a actului de atribuire să fie *„justificată prin trimitere la criterii obiective, cum ar fi necesitatea amortizării activelor fixe netransferabile”*, prin urmare durata nu trebuie să depășească amortizarea celor mai importante active necesare pentru prestarea SIEG.
- (100) România a prezentat informații conform cărora perioada de încredințare a SIEG a luat în considerare perioada de amortizare a activelor implicate în prestarea SIEG. Activele implicate se amortizează într-o perioadă de 35 de ani în conformitate cu legislația română, perioadă considerată prea lungă pentru încredințarea unui SIEG. Unele dintre activele utilizate pentru prestarea SIEG se amortizează, de asemenea, în zece ani.
- (101) Exploatarea unui aeroport necesită un număr mare de active corporale care se amortizează într-o perioadă lungă de timp, prin urmare, perioada de 10 ani inclusă în actul de atribuire este adecvată.

- (102) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că perioada de încredințare de 10 ani este acceptabilă pentru cazul care face obiectul evaluării, iar punctul 17 din Cadrul privind SIEG este, prin urmare, respectat.

3.3.4. Conformitatea cu Directiva 2006/111/CE

- (103) Punctul 18 din Cadrul privind SIEG prevede obligativitatea respectării de către întreprindere, după caz, a dispozițiilor Directivei 2006/111/CE privind transparența relațiilor financiare dintre statele membre și întreprinderile publice¹⁷.
- (104) Aeroportul Internațional Bacău este deținut de către Consiliul Județean Bacău, însă este o entitate juridică distinctă, cu o contabilitate separată. Raportările contabile periodice și situațiile financiare sunt publicate.
- (105) Cu toate acestea, în conformitate cu articolul 5 din Directiva 2006/111/CE, directiva nu se aplică întreprinderilor a căror cifră de afaceri totală netă este mai mică de 40 de milioane EUR în decursul celor două exerciții financiare anterioare anului în care au primit o compensație pentru prestarea unui SIEG. România a informat Comisia că aeroportul din Bacău nu a înregistrat în niciun exercițiu financiar o cifră de afaceri care să depășească acest prag. Mai exact, în anii 2015 și 2016, cifra de afaceri a întreprinderii a fost de 2 368 812 EUR și, respectiv, 2 651 204 EUR.
- (106) Prin urmare, Comisia consideră că Directiva 2006/111/CE nu se aplică în acest caz.

3.3.5. Respectarea normelor Uniunii în materie de achiziții publice

- (107) În conformitate cu punctul 19 din Cadrul privind SIEG, *„ajutorul va fi considerat compatibil cu piața internă pe baza articolului 106 alineatul (2) din tratat, doar în cazul în care autoritatea responsabilă, atunci când a atribuit prestarea serviciului întreprinderii respective, a respectat sau s-a angajat să respecte normele UE aplicabile în domeniul achizițiilor publice. Aceasta include orice cerință privind transparența, tratamentul egal și nediscriminarea, care rezultă direct din tratat și, dacă este cazul, din legislația secundară a Uniunii”*.
- (108) În jurisprudența sa, Curtea de Justiție a stabilit un concept de furnizare internă a serviciilor¹⁸ conform căruia, în cazul în care un operator economic este controlat de autorități publice și își angajează cea mai mare parte a activităților sale către aceste autorități de control, acesta este considerat a fi o entitate internă în relație cu aceste autorități. Conform Curții, această relație nu intră sub incidența normelor UE în materie de achiziții publice. Conceptul respectiv este prezentat în detaliu la articolul 12 din Directiva 2014/24¹⁹.

¹⁷ Directiva 2006/111/CE a Comisiei din 16 noiembrie 2006 privind transparența relațiilor financiare dintre statele membre și întreprinderile publice, precum și transparența relațiilor financiare din cadrul anumitor întreprinderi. JO L 318, 17.11.2006, p. 17-25.

¹⁸ De exemplu, cauza C-107/98, Teckal Srl/Comune di Viano și Azienda Gas-Acqua Consorziale (AGAC) di Reggio Emilia, punctul 50.

¹⁹ Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE, JO L 94, 28.3.2014, p. 65-242.

- (109) În cazul de față, Comisia constată că Aeroportul Bacău este deținut de Consiliul Județean Bacău. Consiliul Județean numește Consiliul de administrație al Aeroportului Internațional Bacău și aprobă structura sa organizatorică. Exploatarea aeroportului este singura activitate economică desfășurată de Aeroportul Internațional Bacău, activitate care i-a fost încredințată ca SIEG de către autoritatea care controlează aeroportul, respectiv Consiliul Județean Bacău. Alte activități comerciale sunt strict legate de operațiunile aferente aeroportului (cum ar fi închirierea de spații de vânzare cu amănuntul în cadrul aeroportului).
- (110) Prin urmare, conceptul de furnizare internă a serviciilor se aplică în acest caz, iar încredințarea în cauză nu intră sub incidența normelor UE în materie de achiziții publice.
- (111) În consecință, normele privind achizițiile publice, menționate în Cadrul privind SIEG, nu se aplică în acest caz.

3.3.6. Absența discriminării

- (112) Punctul 20 din Cadrul privind SIEG prevede că, atunci când o autoritate atribuie prestarea aceluiași SIEG mai multor întreprinderi, compensația ar trebui să fie calculată în baza aceleiași metode pentru fiecare întreprindere.
- (113) Având în vedere că administrarea generală a aeroportului este încredințată unei singure entități, în cazul de față Aeroportul Internațional Bacău, punctul 20 din Cadrul privind SIEG nu se aplică.

3.3.7. Valoarea compensației

- (114) În conformitate cu punctul 21 din Cadrul privind SIEG, „valoarea compensației nu trebuie să depășească ceea ce este necesar pentru a se acoperi costurile nete²⁰ ale îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, inclusiv un profit rezonabil”. În conformitate cu punctul 22, „[v]aloarea compensației poate fi stabilită pe baza costurilor și veniturilor estimate, pe baza costurilor și veniturilor efective, sau pe baza unei combinații între cele două [...]”. În cazul în care compensația financiară se bazează, integral sau parțial, pe costurile și veniturile estimate, acestea trebuie specificate în actul de atribuire. Acestea trebuie să se bazeze pe parametri plauzibili și observabili privind mediul economic în care este prestat SIEG și să se întemeieze, după caz, pe expertiza autorităților de reglementare din domeniu sau a altor entități independente de întreprindere. Statele membre trebuie să indice sursele care stau la baza acestor estimări (punctul 23 din Cadrul privind SIEG).
- (115) Actul de atribuire prevede că valoarea compensației va fi estimată ex ante pe baza întregii perioade de încredințare a SIEG (considerentul (18)), Consiliul Județean Bacău va efectua controale *ex post* pentru a se asigura că valoarea efectivă a compensației primite de către operatorul aeroportuar nu depășește ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor nete pentru îndeplinirea obligațiilor de SIEG, la care se adaugă eventualele stimulente pentru creșterea eficienței sau din care se scad eventualele penalități legate de eficiența productivă. Aceste controale vor

²⁰ În acest context, costurile nete înseamnă costurile nete stabilite la punctul 25 din Cadrul privind SIEG sau costurile minus veniturile, atunci când nu se poate aplica metodologia costului net evitat.

asigura, de asemenea, faptul că fondurile vor fi cheltuite pe elementele astfel cum au fost specificate *ex ante* (considerentele (26)-(29)).

- (116) În conformitate cu punctul 24 din Cadrul privind SIEG, costurile nete ale îndeplinirii obligațiilor de serviciu public ar trebui să fie calculate utilizând metodologia costului net evitat²¹ în cazul în care acest lucru este posibil. Cu toate acestea, în conformitate cu punctul 27 din Cadrul privind SIEG, Comisia permite aplicarea unor metode alternative de calcul al costului net necesar pentru îndeplinirea obligației de serviciu public în cazurile în care utilizarea metodologiei costului net evitat nu este posibilă sau adecvată.
- (117) Metodologia costului net evitat presupune stabilirea costurilor și veniturilor întreprinderii într-un scenariu ipotetic în care nu există niciun SIEG. În contextul actual însă, SIEG constituie esența activității desfășurate de către Aeroportul Internațional Bacău. Serviciile care nu fac obiectul actului de atribuire depind de existența SIEG. Prin urmare scenariul fără SIEG în cadrul unei metodologii a costului net evitat ar fi extrem de ipotetic și eventual inexact. Din acest motiv, Comisia nu consideră că metodologia costului net evitat este adecvată în cazul de față.
- (118) Prin urmare, costurile nete ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public trebuie să fie stabilite pe baza metodologiei de alocare a costurilor, astfel cum se prevede în continuare la punctele 28-32 din Cadrul privind SIEG. În conformitate cu punctul 28 din Cadrul privind SIEG, costurile nete sunt „calculate ca diferența dintre costurile și veniturile unui anumit prestator care îndeplinește obligațiile de serviciu public, astfel cum sunt precizate și estimate în actul de atribuire”.
- (119) În cazul de față, compensația este calculată pe baza costurilor și veniturilor legate de prestarea SIEG, iar profiturile rezultate din alte activități, în afara domeniului de aplicare a SIEG, vor fi utilizate pentru a reduce valoarea compensației pentru SIEG, prin urmare, valoarea compensației nu va depăși costurile nete legate de prestarea SIEG la care se adaugă eventualele stimulente pentru creșterea eficienței sau din care se scad eventualele penalități legate de eficiența productivă (a se vedea considerentele (18) și (19)). În plus, Comisia observă că Consiliul Județean Bacău va efectua controale ex post pentru a se asigura că valoarea efectivă a compensației primite de către operatorul aeroportuar nu depășește ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor nete pentru îndeplinirea obligațiilor de SIEG, la care se adaugă eventualele stimulente pentru creșterea eficienței sau din care se scad eventualele penalități legate de eficiența productivă (a se vedea considerentul (25)).
- (120) La punctul 39 din Cadrul privind SIEG se precizează că, atunci când concep metoda de compensare, statele membre trebuie să introducă stimulente pentru prestarea eficientă a unui SIEG de înaltă calitate, cu excepția cazului în care acestea pot justifica în mod corespunzător că nu este posibil sau adecvat să se procedeze astfel.

²¹ Metodologia costului net evitat este rezumată la punctele 25-26 din Cadrul privind SIEG.

- (121) În această privință, noul act de atribuire prevede un mecanism de stimulente/penalități care ar conduce la creșterea/scăderea valorii compensației. Acest mecanism se bazează pe o formulă și depinde de profitul operațional realizat și prognozat (a se vedea considerentul (25) de mai sus).
- (122) În conformitate cu punctele 47-50 din Cadrul privind SIEG, metodologia descrisă în actul de atribuire trebuie, de asemenea, să prevadă un mecanism care să garanteze faptul că îndeplinirea obligației de serviciu public nu este supracompensată.
- (123) Punctul 49 din Cadrul privind SIEG prevede că *„[s]tatele membre trebuie să se asigure că respectiva compensație acordată pentru funcționarea SIEG îndeplinește cerințele stabilite în prezenta comunicare și, în special, că întreprinderile nu primesc compensații care depășesc valoarea determinată în conformitate cu cerințele prevăzute în prezenta secțiune. Acestea trebuie să furnizeze dovezi la solicitarea Comisiei. Statele membre trebuie să efectueze controale regulate sau să se asigure că astfel de controale sunt efectuate la sfârșitul perioadei de valabilitate a actului de atribuire și, în orice caz, la intervale de cel mult trei ani. În ceea ce privește ajutorul acordat prin alte mijloace decât procedura de achiziții publice cu publicare, verificările ar trebui efectuate, în mod normal, cel puțin o dată la doi ani”*.
- (124) Comisia ia notă de măsurile descrise în considerentele (27) - (29) și consideră că această cerință este îndeplinită. În special, controalele realizate de autoritatea care acordă ajutorul pentru a se asigura că valoarea compensației nu depășește costurile suportate efectiv pentru prestarea SIEG și pentru a se asigura că suma cheltuită este utilizată efectiv în scopurile prevăzute *ex ante* reduc posibilitatea unei supracompensări. În plus, faptul că se acordă compensația numai după ce aeroportul prezintă dovezi cu privire la costurile angajate îndeplinește această cerință.

Concluzie privind valoarea compensației

- (125) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că metoda de compensare, specificată în actul de atribuire, îndeplinește cerințele prevăzute în Cadrul privind SIEG.

3.3.8. Transparența

- (126) În conformitate cu punctul 60 din Cadrul privind SIEG, statul membru în cauză trebuie să publice următoarele informații pe internet sau prin alte mijloace corespunzătoare: rezultatele consultării publice sau alte instrumente adecvate menționate la punctul 14 din Cadrul privind SIEG, natura și durata obligațiilor de serviciu public, întreprinderea și teritoriul în cauză, sumele reprezentând ajutorul acordat anual întreprinderii.
- (127) Comisia ia notă de măsurile de asigurare a transparenței descrise în considerentul (33), în special publicarea actului de atribuire, iar plățile compensatorii și informațiile referitoare la recuperarea ajutorului și rambursarea efectivă a obligațiilor respective sunt publicate. În plus, astfel cum rezultă din informațiile prezentate de România, strategia de dezvoltare a județului Bacău, care include ca prioritate proiectele de reabilitare a infrastructurii de pe Aeroportul Bacău, a fost supusă dezbaterii publice. Strategia de Dezvoltare

Regională Nord-Est 2014-2020 și Master Planul General de Transport din România, ambele făcând referire la investițiile necesare la aeroportul din Bacău, aprobate de Guvernul României, au făcut, de asemenea, obiectul dezbaterii publice.

- (128) Prin urmare, Comisia consideră că obligațiile de asigurare a transparenței impuse de Cadrul privind SIEG sunt îndeplinite.

3.3.9. Concluzii privind compatibilitatea ajutorului

- (129) Comisia consideră, pe baza considerațiilor de mai sus, că sunt îndeplinite condițiile prevăzute în Cadrul privind SIEG și că, prin urmare, compensația în favoarea Aeroportului Internațional Bacău pentru obligația de serviciu public notificată este compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE.

4. CONCLUZIE

Comisia a decis, pe baza evaluării de mai sus, să nu ridice obiecții cu privire la ajutor, întrucât acesta este compatibil cu piața internă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

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

Vă rugăm să trimiteți cererea dumneavoastră prin scrisoare recomandată sau prin fax la:

European Commission
Directorate-General for Competition
State Aid Registry
B-1049 Brussels
Fax (32-2) 296 12 42
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Cu deosebită considerație,
Pentru Comisie

Margrethe VESTAGER
Membru al Comisiei