



Bruxelles, 31.07.2015
C (2015) 5347 Final

<p>În versiunea publicată a prezentei decizii, unele informații au fost omise, în temeiul articolelor 24 și 25 din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE, cu privire la nedivulgarea informațiilor cu caracter de secret profesional. Omisiunile sunt indicate astfel [...].</p>	<p>VERSIUNE PUBLICĂ</p> <p>Acest document este pus la dispoziție numai în scop informativ.</p>
--	--

Obiect: **Ajutor de stat SA. 33769 (2015/NN) (ex-2011/CP) – România – Presupus ajutor acordat Aeroportului Transilvania Târgu Mureș, Wizz Air, Ryanair și altor companii aeriene**

Domnule Ministru,

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

1. PROCEDURA

- (1) La 13 octombrie 2011, a fost înaintată o plângere Comisiei, în conformitate cu articolul 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE)¹, privind presupusul ajutor ilegal de stat acordat Aeroportul Transilvania

¹JO L 138, 30.4.2004.

Domnului Bogdan Lucian AURESCU
Ministerul Afacerilor Externe al României
Aleea Alexandru nr. 31,
Sector 1,
011822 București

Târgu-Mureș (denumit în continuare „TMA” sau „administratorul aeroportului”). Plângerea a fost înregistrată sub numărul de caz SA.33769. Întrucât ajutorul acordat de stat părea să fi fost pus în aplicare înainte să se poată adopta de către Comisie o poziție cu privire la compatibilitatea acestuia cu piața internă, măsura a fost ulterior înregistrată ca ajutor nenotificat.

- (2) Plângerea a fost înaintată autorităților române pentru observații la 19 decembrie 2011 și, după o prelungire a termenului-limită, a fost primit un răspuns din partea autorităților române la 13 februarie 2012.
- (3) Reclamantul (denumit în continuare „primul reclamant”) a furnizat informații suplimentare Comisiei la 14 octombrie 2011, 18 octombrie 2011, 3 noiembrie 2011, 24 noiembrie 2011 și 10 ianuarie 2012.
- (4) Prin intermediul unei scrisori din 24 februarie 2012, Comisia a solicitat autorităților române furnizarea de informații suplimentare. La 13 aprilie 2012 și la 24 aprilie 2012, după o prelungire a termenului-limită, autoritățile române au prezentat informațiile solicitate.
- (5) La 1 martie 2012, Comisia a primit din partea unui al doilea reclamant informații sub forma unei plângeri suplimentare privind presupusul ajutor de stat ilegal acordat companiei aeriene Wizz Air la TMA. Cel de al doilea reclamant a furnizat informații suplimentare Comisiei la 2 aprilie 2012, 20 aprilie 2012 și 15 octombrie 2012.
- (6) De asemenea, la 15 octombrie 2012, Comisia a primit informații din partea unui al treilea reclamant sub forma unei plângeri suplimentare privind presupusul ajutor de stat ilegal acordat TMA pentru finanțarea infrastructurii și presupusul ajutor de stat ilegal rezultat din încredințarea incorectă în favoarea TMA a sarcinii furnizării unui serviciu de interes economic general (denumit în continuare „SIEG”).
- (7) La 8 noiembrie 2012, primul reclamant a furnizat informații suplimentare Comisiei.
- (8) La 7 decembrie 2012, 26 februarie 2013, 27 februarie 2013 și 5 decembrie 2013, au fost primite informații suplimentare de către Comisie din partea celui de al treilea reclamant.
- (9) La 18 septembrie 2013, Comisia a primit o plângere suplimentară din partea celui de al treilea reclamant, prin care acesta afirma că TMA sau autoritățile locale din Târgu-Mureș ar fi acordat ajutor în favoarea Ryanair, în special prin intermediul unui acord de marketing.
- (10) Plângerea a fost transmisă autorităților române la 28 noiembrie 2013 și a fost primit un răspuns de la acestea la 20 decembrie 2013, prin care se afirma faptul că nu a fost încheiat niciun acord de marketing de către TMA sau de către autoritățile locale din Târgu-Mureș cu Ryanair sau cu orice altă companie aeriană.
- (11) La 20 ianuarie 2014, a avut loc la Bruxelles o reuniune între Comisie și reprezentanții celui de al treilea reclamant.
- (12) La 14 octombrie 2014, Comisia a transmis celui de al treilea reclamant scrisoarea autorităților române din 20 decembrie 2013. La 27 octombrie 2014, Comisia a primit un răspuns din partea celui de al treilea reclamant (denumit în continuare

„rezumatul plângerii celui de al treilea reclamant”).

- (13) La 11 decembrie 2014, Comisia a solicitat autorităților române să furnizeze informații suplimentare. După o prelungire a termenului-limită, autoritățile române au prezentat informațiile solicitate la 18 februarie 2015.
- (14) La 12 și la 18 februarie 2015, Comisia a primit de la cel de al treilea reclamant informații suplimentare referitoare la SIEG în cadrul TMA. La 1 aprilie 2015, aceste informații au fost transmise autorităților române pentru observații și, la 8 mai 2015, Comisia a primit un răspuns la acestea din partea autorităților române.

2. DESCRIERE DETALIATĂ A MĂSURILOR

2.1. Aeroportul Transilvania Târgu Mureș (TMA)

- (15) TMA este situat la sud-vest de Târgu-Mureș la o distanță de 14 km de acesta. Târgu-Mureș este un oraș care numără 135 000 de locuitori și este situat în județul Mureș, în partea centrală a României. Atât orașul, cât și aeroportul se află în regiunea istorică a Transilvaniei.
- (16) În 2001, TMA deservea doar 5 147 de pasageri, însă acest număr a crescut spectaculos, parțial ca urmare a investițiilor făcute în infrastructura aeroportului. Modificările înregistrate în ceea ce privește numărul de pasageri în perioada 2006-2014, cifre pe care autoritățile române sunt invitate să le confirme, sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Tabelul 1 - Numărul de pasageri la TMA²

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Nr. de pasageri	46 822	156 929	69 945	84 062	74 353	257 303	300 427	363 389	343 521

- (17) Printre companiile aeriene care au operat de pe TMA se numără Malev, TAROM, Ryanair și Wizz Air. Dintre aceste companii aeriene, numai Wizz Air este operațională în prezent, activitatea sa acoperind cea mai mare parte a zborurilor.
- (18) Wizz Air și-a început operațiunile pe TMA în iunie 2006 cu o rută cu destinația Budapesta și și-a extins rapid activitățile în cadrul aeroportului, iar în 2007 a operat rute cu destinația Budapesta, Londra, Barcelona, Roma, Milano și Dortmund.
- (19) În noiembrie 2007, Wizz Air și-a încetat activitatea la TMA, mutând anumite servicii la Aeroportul Internațional Cluj-Napoca (denumit în continuare „AICN”). În 2008, Wizz Air și-a reluat serviciile de la TMA către Budapesta. În 2011, serviciile Wizz Air au înregistrat o creștere semnificativă, fiind redeschise rutele cu destinația Londra, Barcelona, Roma, Milano și Dortmund și adăugând la acestea noi destinații, Madrid și Paris.

²Sursa:

https://ro.wikipedia.org/wiki/Aeroportul_Interna%C8%9Bional_Transilvania,_T%C3%A2rgu_Mure%C8%99.

- (20) Wizz Air operează în prezent zboruri de la TMA către aeroporturile Budapesta, Dortmund, Memmingen, Frankfurt Hahn, Paris Beauvais, London Luton, Milano, Madrid și Rome Ciampino. De pe AICN, Wizz Air operează în prezent zboruri către 20 de destinații. Aceste destinații includeau șase destinații pe care compania le deservea și de pe TMA, și anume: Dortmund, Paris Beauvais, London Luton, Milan, Madrid și Rome Ciampino.
- (21) Ryanair a început operarea de zboruri de pe TMA către Bruxelles și Pisa în 2013, însă în 2014 și-a întrerupt toate operațiunile de pe TMA.
- (22) Distanța dintre TMA și AICN este de 103 km sau de 1 oră și 31 de minute de mers cu mașina, în timp ce distanța dintre TMA și Aeroportul Internațional Sibiu este de 114 km sau de 1 oră și 53 de minute de mers cu mașina³. Toate celelalte aeroporturi importante, inclusiv Aeroportul Internațional Brașov-Ghimbav în curs de construcție, se află la peste 2 ore de mers cu mașina de TMA.

2.1.1. Administrarea Aeroportului Transilvania Târgu Mureș (TMA)

- (23) Infrastructura aeroportului TMA a fost deschisă pentru prima oară utilizatorilor în 1936 și, la fel ca în cazul AICN și a majorității aeroporturilor din România, până în 1997 a făcut parte din Regia Autonomă Aeroportuară din România (RAATR). Taxele și tarifele aeroportuare erau identice pentru toate aeroporturile din cadrul RAATR.
- (24) În urma Hotărârii nr. 398/1997 a Guvernului, 13 aeroporturi din structura RAATR au fost subordonate consiliilor județene, inclusiv TMA, care a fost subordonat Consiliului Județean Mureș, și AICN, care a fost subordonat Consiliului Județean Cluj. Din acel moment, operatorul fiecărui aeroport a fost responsabil de dezvoltarea infrastructurii aeroportuare, furnizarea echipamentelor sale și organizarea generală a aeroportului.
- (25) TMA operează aeroportul în baza unui contract de concesiune încheiat cu statul, proprietarul infrastructurii aeroportuare. De la înființarea sa, TMA s-a aflat întotdeauna în proprietatea Consiliului Județean Mureș. Autoritățile române sunt invitate să furnizeze toate informațiile relevante referitoare la acordurile de concesiune.
- (26) Regia Autonomă „Aeroportul Transilvania” Târgu-Mureș este numele companiei care controlează TMA (denumit interschimbabil în această decizie „TMA” sau „administratorul aeroportului”). Actualul Consiliu de administrație a fost stabilit pentru o perioadă de patru ani prin Hotărârea regională nr. 65 a Consiliului Județean Mureș din 31 mai 2012.

2.2. Aeroportul Internațional Cluj-Napoca (AICN)

- (27) AICN este cel de al doilea cel mai mare aeroport din România, situat lângă Cluj-Napoca, cel mai mare centru urban al Transilvaniei, o regiune istorică din nord-vestul României.
- (28) AICN deservește în prezent 23 de destinații interne și internaționale, cele mai multe dintre acestea fiind operate de Wizz Air [a se vedea punctul (20)]. În plus, diferite destinații de vacanță sunt operate prin zboruri charter.

³ Potrivit www.googlemaps.com, ruta cea mai scurtă și cea mai rapidă dintre cele două aeroporturi cu mașina este de 103 km sau de 1 oră și 31 de minute.

- (29) AICN deservește în prezent peste 1 milion de pasageri anual. Numărul de pasageri a crescut substanțial începând din momentul dereglementării traficului aerian în România, în 2007.

2.3. Descrierea măsurilor care fac obiectul procedurii oficiale de investigație

- (30) Plângerile pot fi rezumate prin următoarele acuzații:
- *nivelul tarifelor aeroportuare este atât de scăzut încât se acordă ajutor de stat companiilor aeriene care operează de pe TMA;*
 - *TMA primește ajutor de stat ilegal sub forma încredințării incorecte a sarcinii furnizării de servicii de interes economic general în favoarea TMA și a finanțării pentru echipamentele de handling la sol și facilitățile de parcare.*

- (31) Aceste măsuri sunt descrise mai în detaliu în secțiunile următoare (2.4 și 2.5):

2.4. Potențialul ajutor acordat companiilor aeriene în legătură cu nivelul tarifelor aeroportuare pentru companiile aeriene care operează pe TMA

- (32) Se afirmă că, începând cu 6 iulie 2012, companiile aeriene care au deschis noi rute de pe TMA au plătit un tarif aferent serviciilor pentru pasageri de numai 1 EUR/pasager.
- (33) Un presupus rezultat al stabilirii tarifelor TMA la aceste niveluri a fost transferul de la AICN la TMA al rutelor operate de Wizz Air către anumite destinații.
- (34) S-a afirmat, de asemenea, că Ryanair a fost subvenționată de Consiliul Județean Târgu-Mureș prin intermediul unui acord de servicii de marketing [a se vedea punctul (10)], însă autoritățile române au confirmat că un astfel de acord nu există. Această acuzație nu a fost reluată în rezumatul plângerii celui de al treilea reclamant.
- (35) Nivelul tarifelor aeroportuare la care se referă acuzațiile a fost stabilit prin Hotărârea nr. 83/2012 a Consiliului Județean Mureș din 6 iulie 2012 (denumită în continuare „hotărârea regională din iulie 2012”) de aprobare a Deciziei nr. 7/26.06.2012 a Consiliului de administrație al TMA.
- (36) În temeiul hotărârii regionale din iulie 2012, tarifele aeroportuare au devenit următoarele:

Tabelul 2 - Tarifele aeroportuare percepute de TMA aplicabile în urma hotărârii regionale din iulie 2012

Tarif	Cost (EUR)
Aterizare	1,25/tonă
Iluminare	0,40/tonă
Staționare	0,15/tonă

Servicii pentru pasageri	1,00/pasager
--------------------------	--------------

- (37) Autoritățile române sunt invitate să confirme dacă tarifele stabilite prin hotărârea regională din iulie 2012 au devenit efective imediat în ziua în care a fost adoptată hotărârea (6 iulie 2012) sau dacă au fost puse în aplicare doar la o dată ulterioară. Autoritățile române sunt rugate, de asemenea, să confirme dacă tarifele pentru staționarea aeronavelor Tabelul 2 variază în funcție de timpul de staționare. De asemenea, autoritățile române sunt invitate să confirme dacă TMA încasează integral tariful aferent serviciilor pentru pasageri în valoare de 1 EUR sau dacă, astfel cum susține unul dintre reclamanți, este percepută o taxă de 0,325 EUR/pasager în temeiul legislației naționale în scopuri de siguranță și securitate.
- (38) Tariful de aterizare menționat în Tabelul 2 poate fi redusă dacă respectiva companie aeriană efectuează peste trei aterizări pe lună la TMA, potrivit următoarelor scale:

Tabelul 3 – Reduceri ale tarifelor de aterizate percepute la TMA aplicabile în urma hotărârii regionale din iulie 2012

Nr. de aterizări/lună	Reducere
3-5	5%
6-10	10%
11-15	15%
16-20	20%
21-25	25%
26-30	30%
31-35	35%
36-40	40%
41-45	45%
Peste 46	50%

- (39) Tarifele aeroportuare prevăzute în Tabelul 2 și Tabelul 3 au fost publicate în AIP⁴ România GEN 4.1-16 din 20 septembrie 2012.
- (40) Pentru a permite Comisiei să evalueze dacă tarifele aeroportuare valabile pentru companiile aeriene care operează de pe TMA erau menite să genereze o

⁴ Publicația de Informare Aeronautică (AIP) este documentul de bază din domeniul aviației menit în primul rând să răspundă cerințelor internaționale privind schimbul de informații aeronautice permanente și modificările temporare de lungă durată esențiale pentru navigația aeriană. Aceasta este publicată de ROMATSA, Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian. A se vedea: <http://www.aisro.ro/>.

contribuție pozitivă suplimentară la profit pentru aeroport⁵, adică să ducă la profituri mai mari sau la pierderi mai mici decât ar fi urmat să se înregistreze într-o situație contrafactuală (dacă aceste companii aeriene nu ar fi fost prezente la aeroport plătind respectivele tarife), România a fost invitată să furnizeze orice plan de afaceri care a stat la baza hotărârii de stabilire a tarifelor aeroportuare și, în cazul în care nu există o analiză de rentabilitate *ex ante* veritabilă înainte de hotărârea regională din iulie 2012, o analiză de rentabilitate *ex ante* reconstituită pe care un operator privat rezonabil în economia de piață ar fi efectuat-o înainte de adoptarea tarifelor aeroportuare din 2012⁶.

- (41) În răspunsul lor, autoritățile române au declarat că analiza oportunității oferite de tarifele aeroportuare care au fost stabilite prin hotărârea regională din iulie 2012 s-a bazat pe documentul: „Proгноza privind evoluția compensațiilor în perioada 2011-2015 având la bază tarifele aeroportuare propuse pentru aprobare” (denumit în continuare „documentul de prognoză economică”). Documentul a fost elaborat înainte de stabilirea taxelor prin hotărârea regională din iulie 2012. Acest document este reprodus în tabelul 4:

Tabelul 4 - Documentul de prognoză economică (situația efectivă pentru 2011/previziuni pentru 2012-2015)

Anul	Total rotații Wizz Air	Total rotații alte companii aeriene	Total venituri Wizz Air (EUR)	Total venituri alte companii aeriene (EUR)	Cursul de schimb RON/EUR BNR/Eurostat	Total venituri Wizz Air (RON)	Total venituri alte companii aeriene (RON)	Compensație SIEG (RON)	Buget (RON)
2011	[...]	130	[...]	61 880	4,3197	[...]	358 555,46	4 953 161	8 035 000
2012	[...]	250	[...]	130 000	4,4140	[...]	573 820,00	4 299 831	7 790 247
2013	[...]	350	[...]	182 000	4,4412	[...]	808 298,40	3 525 543	7 649 967
2014	[...]	555	[...]	316 350	4,5200	[...]	1 429 902,00	3 251 270	9 051 300
2015	[...]	700	[...]	490 000	4,5600	[...]	2 234 400,00	1 993 424	11 286 000

- (42) Documentul de prognoză economică conține date reale *ex post* pentru 2011 și previziuni *ex ante* pentru perioada 2012-2015. Datele acoperă numărul de rotații ale Wizz Air și ale altor companii aeriene și veniturile TMA provenite de la Wizz Air și de la alte companii aeriene, compensația SIEG pentru TMA și o cifră pentru buget. Autoritățile române au fost invitate să explice legătura dintre coloanele „Total venituri”, „Compensație SIEG” și „Buget” și, în special, ce reprezintă cifra pentru buget.

- (43) Potrivit autorităților române, documentul de prognoză economică evidențiază

⁵ Orientările privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (JO C 99, 4.4.2014, p. 3) specifică la punctul 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.”

⁶ Scrisoare din partea Comisiei din 11 decembrie 2014.

efectul benefic al noilor taxe de aeroport și indică o previziune de scădere drastică în fiecare an a valorii compensației SIEG solicitată de TMA autorităților locale. În plus, acesta demonstrează obiectivul final al TMA, și anume acela de a fi capabil să obțină o rentabilitate într-un interval de timp rezonabil de 5-10 ani, prin generarea de trafic suplimentar la aeroport.

2.5. Măsuri în favoarea TMA

- (44) Reclamanții susțin faptul că începând cu 2011 sarcina furnizării SIEG încredințată TMA implică o supracompensație și că aeroportul utilizează supracompensația SIEG pentru a subvenționa tarifele aeroportuare mici pentru companiile aeriene.
- (45) De asemenea, se susține că TMA a finanțat prin intermediul compensației SIEG investiții care, în mod normal, nu intră în domeniul de aplicare al misiunii SIEG a aeroportului. Aceste investiții includ echipamentele de handling la sol și o modernizare a facilităților de parcare ale TMA.

2.5.1. Sarcini SIEG încredințate TMA

- (46) TMA a primit finanțare publică din bugetul Consiliului Județean Mureș începând din 1997, în urma Hotărârii nr. 398/1997 a Guvernului [a se vedea punctul (24)].
- (47) Potrivit autorităților române, această finanțare a constituit compensație pentru obligații de serviciu public care au îndeplinit toate condițiile de fond pentru SIEG.
- (48) Finanțarea publică acordată TMA de către consiliul județean pentru a compensa costurile cu serviciile de interes economic general în perioada 2007-2009 sunt evaluate în prezent de Comisie în cadrul cazului SA.30931 (2011/C) (ex N 185/2010)⁷. România a declarat că această finanțare și cea în favoarea altor aeroporturi din România ar avea valoarea ajutorului exceptat de la obligația de notificare în baza Deciziei 2005/842/CE a Comisiei din 28 noiembrie 2005 privind aplicarea articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE [în prezent articolul 106 alineatul (2) din TFUE] la ajutorul de stat, sub forma compensației pentru obligația de serviciu public, acordat anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (denumită în continuare „Decizia privind SIEG din 2005”)⁸.
- (49) În special, România a afirmat că finanțarea publică în cauză a reprezentat o compensație pentru sarcina furnizării de servicii de interes economic general încredințată TMA (și altor aeroporturi din România) în temeiul Hotărârii nr. 398/1997 a Guvernului. Hotărârea guvernului se referă la transferul proprietății aeroporturilor regionale din România de la Ministerul Transporturilor către consiliile județene și regionale și stabilește, în anexa la aceasta, statutul administratorilor aeroporturilor, incluzând o listă detaliată a activităților acestora. România a susținut că aceste activități, adică administrarea generală a aeroporturilor în cauză, ar trebui considerate drept servicii de interes economic general.
- (50) La 24 mai 2011, Comisia a deschis procedura oficială de investigație în cazul

⁷ Decizia de a iniția o procedură de investigație formală a fost adoptată la 24 mai 2011 și a fost publicată în JO C 207, 13.7.2011. La 23 iunie 2011, Comisia a adoptat o rectificare la această decizie.

⁸ JO L 312, 29.11.2005, p. 67.

SA.30931 sus-menționat. Finanțarea din fonduri publice acordată TMA de către consiliul județean în perioada 2007-2009 este, așadar, evaluată de Comisie separat în cadrul cazului SA.30931 și nu face obiectul prezentei decizii. Pentru perioada care începe la 1 ianuarie 2010, Comisia a închis parțial procedura oficială de investigație inițiată în temeiul articolului 108 alineatul (2) din TFUE în ceea ce privește schema notificată prin care se prevedea acordarea de finanțare publică pentru sprijinirea îmbunătățirilor aduse infrastructurii aeroporturilor regionale mici, întrucât România și-a retras notificarea privind proiectul în cauză. Prezenta decizie vizează doar finanțarea publică acordată TMA începând cu 2011.

2.5.1.1. Încredințarea sarcinii SIEG 2011

(51) În 2011, aeroportului TMA i s-a încredințat sarcina furnizării unui SIEG (denumit în continuare „SIEG 2011”) prin Hotărârea regională nr. 107/2011 a Consiliului Județean Mureș din 18 august 2011 (denumită în continuare „hotărârea regională din august 2011”). În temeiul articolului 1 alineatul (2), reprezintă un SIEG următoarele activități desfășurate de aeroport:

A) construirea infrastructurii aeroportuare și a echipamentelor: piste de decolare, terminale, platforme, turn de control sau a instalațiilor care le sprijină în mod direct: instalații de stingere a incendiilor, echipamente de securitate sau de siguranță;

B) operarea infrastructurii, a echipamentelor și a instalațiilor care le sprijină în mod direct, cuprinzând întreținerea, repararea, modernizarea și administrarea infrastructurii aeroportului;

C) furnizarea de servicii aeroportuare auxiliare transportului aerian, cu excepția serviciilor de handling la sol;

D) furnizarea de servicii de controlul traficului aerian, stingere a incendiilor, servicii de urgență, servicii de siguranță;

E) asigurarea, în condițiile legii, a spațiilor și a utilităților necesare autorităților publice care efectuează activități specifice de control pe aeroport;

F) prelucrarea zborurilor cu aeronave scutite, conform legii, de la plata tarifelor aeroportuare⁹, inclusiv a pasagerilor acestor aeronave;

⁹ În conformitate cu articolul 31 alineatul (2) din Codul aerian al României, pe aerodromurile civile deschise utilizării publice sunt scutite de la plata tarifelor aeroportuare de pasager, aterizare, staționare și iluminat, precum și a tarifelor pentru servicii de navigație aeriană terminală următoarele categorii de aeronave: a) aeronavele militare românești; b) aeronavele militare străine, pentru care există acorduri bilaterale încheiate la cererea Ministerului Apărării Naționale; c) aeronavele care transportă demnitari ai statului în misiune oficială; d) aeronavele care efectuează zboruri în folosul ONU, al Crucii Roșii sau al Semilunii Roșii; e) aeronavele care efectuează misiuni de căutare și de salvare; f) aeronavele care efectuează misiuni umanitare și de ajutorare urgentă; g) aeronavele care sunt nevoite să aterizeze datorită unor cauze tehnice, din cauza condițiilor meteorologice nefavorabile sau a unor situații de forță majoră; h) aeronavele care aterizează din dispoziția Ministerului Transporturilor și/sau a Ministerului Apărării Naționale; i) alte categorii de aeronave prevăzute de lege. În temeiul articolului 31 alineatul (4) scutirile prevăzute la literele (a)-(c) se aplică numai pe aerodromurile unde statul român este acționar majoritar.

G) achiziția și întreținerea echipamentelor specifice necesare deservirii la sol a aeronavelor scutite, conform legii, de plata tarifelor aeroportuare;

H) protecția infrastructurii aeroportului..

- (52) Potrivit autorităților române, activitățile de la literele D)-H) de mai sus nu sunt de natură economică și nu intră în sfera competențelor autorității publice. În ceea ce privește literele F) și G), autoritățile române au menționat că anumite categorii de aeronave sunt scutite legal de toate tarifele aeroportuare și comisioanele conexe, inclusiv de tarifele pentru serviciile de handling la sol, pe toate aeroporturile din România¹⁰.
- (53) În conformitate cu articolul 1 alineatul (3) din hotărârea regională din august 2011, nu pot face parte din activitățile aferente serviciului de interes economic general activitățile comerciale 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 porțiunilor din acestea, nu numai pentru birouri și depozitare, dar și pentru hoteluri și operatori economici situați în incinta aeroportului, precum și pentru magazine, restaurante sau parări.
- (54) Compensația plătită TMA pentru furnizarea de servicii de interes economic general în perioada 2011-2014 este prezentată în tabelul următor:

Tabelul 5 - Finanțare pentru SIEG plătită TMA (2011-2014)

	2011	2012	2013	2014
Compensație (RON)	4 951 625	5 367 648	5 606 274	6 142 923
Compensație (EUR) ¹¹	1 111 750	1 205 157	1 258 734	1 379 223

- (55) Autoritățile române au fost invitate să confirme proporția din compensație acordată în 2014 în baza SIEG 2011 și proporția din compensație acordată în baza SIEG 2014 (a se vedea secțiunea 2.5.1.2).
- (56) La 17 iulie 2014, a fost pronunțată o sentință civilă (nr. 4873/2014) de Tribunalul Cluj în cauza 8989/117/2013 prin care a fost anulată hotărârea regională din august 2011.
- (57) Consiliul Județean Mureș a formulat un recurs împotriva hotărârii pronunțate pe motiv de ilegalitate *inter alia* și a făcut o cerere de strămutare, cerere care a fost acceptată de Înalta Curte de Casație și Justiție (ÎCCJ). Drept rezultat, recursul împotriva sentinței civile nr. 4873 din 17 iulie 2014 va fi judecat la Curtea de Apel din Alba. Cauza este pendinte.
- (58) Un astfel de recurs în materie de litigii administrative are efect suspensiv, ceea ce înseamnă că recursul formulat de Consiliul Județean Mureș împotriva sentinței nr. 4873 din 17 iulie 2014 a suspendat efectul acesteia asupra hotărârii regionale din

¹⁰ A se vedea nota de subsol nr. **Error! Bookmark not defined.**

¹¹ Pe baza cursului de schimb din 25 mai 2015, 4,4539 RON/EUR. Sursa: Banca Centrală Europeană.

august 2011 și, prin urmare, hotărârea regională din august 2011 a rămas în vigoare.

Mecanismul de compensare în baza SIEG 2011

- (59) Articolul 4 din hotărârea regională din august 2011 include un mecanism de calculare și revizuire a compensației primite de TMA pentru a îndeplini obligațiile de serviciu public și pentru a evita supracompensarea.
- (60) În ceea ce privește acest mecanism, TMA are obligația de a ține conturi separate pentru activitățile SIEG. În ceea ce privește costurile, calculul compensației ia în considerare toate costurile suportate pentru desfășurarea activităților legate de SIEG și o proporție corespunzătoare din costurile comune ale aeroportului este alocată costurilor SIEG.
- (61) Consiliul Județean Mureș efectuează verificări, pe baza situațiilor financiare anuale prezentate de TMA, pentru a vedea dacă aeroportul a primit o compensație mai mare decât suma prevăzută la articolul 4 din hotărârea regională din august 2011 și verifică dacă aeroportul și-a îndeplinit obligațiile de serviciu public. Hotărârea regională din august 2011 prevede dreptul Consiliului Județean Mureș de a ordona recuperarea oricărei supracompensații.

2.5.1.2. Încredințarea sarcinii SIEG 2014

- (62) Aeroportului i s-a încredințat sarcina de furnizare a unui al doilea SIEG (denumit în continuare „SIEG 2014”) de către Consiliul Județean Mureș prin Hotărârea nr. 161/2014 a Consiliului Județean Mureș din 30 octombrie 2014 (denumită în continuare „hotărârea regională din octombrie 2014”).
- (63) Potrivit autorităților române, SIEG 2014 a fost elaborat și adoptat în conformitate cu TFUE, cu Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor privind ajutoarele de stat din Uniunea Europeană în materie de compensare acordată pentru furnizarea de servicii de interes economic general¹² și cu cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public (denumit în continuare „cadrul SIEG”) ¹³ și luând în considerare Orientările din 2014 privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (denumite în continuare „Orientările din 2014 privind sectorul aviației”) ¹⁴.
- (64) Autoritățile române sunt invitate să confirme dacă SIEG 2014 a avut efect de abrogare a SIEG 2011 [a se vedea punctul (58)], precum și data la care SIEG 2014 a intrat în vigoare.
- (65) De asemenea, autoritățile române au fost invitate să confirme valoarea compensației plătite pentru 2014 și pentru 2015, până în prezent, în baza SIEG 2014 [a se vedea punctul (55)].
- (66) Hotărârea regională din octombrie 2014 prevede granturi atât pentru costurile de investiții, cât și pentru costurile de exploatare, drept compensație pentru

¹² JO C8, of 11.1.2012, p. 4.

¹³ 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.

¹⁴ JO C 99, 4.4.2014, p. 3.

furnizarea unui SIEG:

- în temeiul articolului 4 alineatul (2), costurile de investiții sunt compensate pe baza deficitului de finanțare în conformitate cu planul de afaceri al aeroportului până la o intensitate de 75 % din costurile eligibile (costurile aferente investițiilor în infrastructura aeroportuară, inclusiv cele legate de infrastructura de handling la sol). Articolul 4 alineatul (3) prevede că finanțarea publică poate depăși în mod excepțional 75 % din costurile eligibile care fac obiectul unei notificări sub rezerva unei evaluări și a unei notificări prealabile a Comisiei;
- în temeiul articolului 4 alineatul (4), finanțarea publică a cheltuielilor de exploatare este stabilită anual pe baza deficitului de finanțare al activităților SIEG, calculat pe baza planului de afaceri al aeroportului. În conformitate cu articolul 4 alineatul (5), compensația pentru cheltuielile de exploatare în primii cinci ani nu poate depăși 80 % din deficitul de finanțare a cheltuielilor de exploatare în cursul primilor cinci ani și, în conformitate cu articolul 4 alineatul (6), 50 % din deficitul de finanțare a cheltuielilor de exploatare în următorii 5 ani.

(67) SIEG 2014 acoperă o perioadă de tranziție de 10 ani până la 4 aprilie 2024 și poate fi revizuit în oricare dintre următoarele situații:

- la 4 ani de la atribuirea inițială;
- dacă traficul aeroportului depășește 700 000 de pasageri pe an;
- ori de câte ori se prevede astfel în legislația relevantă.

2.5.2. Finanțarea echipamentelor de handling la sol

(68) Următoarele sume au fost plătite TMA cu privire la echipamentele de handling la sol:

Tabelul 6 - Finanțarea echipamentelor de handling la sol

Investiție	Sumă alocată (RON)	Sumă plătită (RON)	Sumă plătită (EUR) ¹⁵
Autobuze pentru platformă	206 000	205 823	46 212
Cărucioare pentru bagajele pasagerilor	59 200	59 164	13 284
Unitatea de alimentare la sol (500 kVA)	188 500	179 676	40 341
Scări cu autopropulsare	920 000	919 823	206 521
Unitatea de degivrare	1 674 000	1 673 876	375 823

¹⁵ Pe baza cursului de schimb din 25 mai 2015, 4,4539 RON/EUR. Sursa: Banca Centrală Europeană.

TOTAL		3 038 362	682 180
--------------	--	------------------	----------------

- (69) Potrivit autorităților române, toate plățile au fost aprobate anterior adoptării hotărârii regionale din august 2011. Totuși, costurile vizate se califică drept compensație pentru SIEG întrucât sunt îndeplinite toate criteriile UE relevante privind serviciile de interes economic general. Autoritățile române sunt invitate să specifice momentul în care a avut loc acordarea și transferul fondurilor menționate în Tabelul 6 și, de asemenea, cadrul legal în baza căruia au fost acordate aceste fonduri, dacă acesta a fost altul decât SIEG 2011.
- (70) Autoritățile române subliniază că, pentru a îndeplini obligațiile de SIEG, orice aeroport are sarcina de a asigura echipamentele de handling la sol minime necesare pentru a permite mișcările aeronavelor scutite de lege de tarifele aeroportuare [a se vedea punctul (52)].

2.5.3. Finanțarea facilităților de parcare ale aeroportului

- (71) Se afirmă că a fost acordată finanțare de către Consiliul Județean Mureș pentru facilitățile de parcare prin hotărârea regională nr.47/2013 a Consiliului Județean Mureș prin care a fost aprobată o finanțare în valoare de 89 de milioane RON pentru mai multe proiecte rutiere și de infrastructură la nivelul județului, dar care a inclus în mod specific suma de 8 milioane RON pentru „*Amenajare peisagistică – acces la Aeroportul Transilvania DN 15 Km 61 + 422*” în cadrul anexei la articolul 2 din hotărâre. Autoritățile române au fost invitate să confirme dacă forma exactă a acestei finanțări a fost un împrumut sau o garanție de împrumut sau un alt instrument de sprijin.
- (72) În plus, autoritățile române sunt invitate să clarifice ce anume include această finanțare pentru „accesul” la TMA și, în special, dacă este inclusă parcare sau orice altă infrastructură a TMA. Autoritățile române sunt invitate, de asemenea, să clarifice dacă finanțarea în valoare de 8 milioane RON constituie un împrumut, o garanție de împrumut sau un alt instrument. În egală măsură, autoritățile române sunt invitate să confirme dacă această finanțare a fost activată și dacă au fost începute lucrările la această infrastructură.

3. EVALUARE

3.1. Măsuri în favoarea companiilor aeriene care operează pe TMA: nivelul tarifelor aeroportuare

- (73) Următoarea evaluare a măsurilor în favoarea companiilor aeriene care operează de pe TMA se aplică grilei tarifelor aeroportuare stabilit prin hotărârea regională din iulie 2012 (a se vedea secțiunea 2.4).
- (74) În această fază, Comisia constată că nivelul tarifului aferent serviciilor pentru pasageri de 1 EUR/pasager (a se vedea Tabelul 2) în urma hotărârii regionale din iulie 2012, pare *prima facie* a fi foarte mic și pare greu de imaginat faptul că TMA ar putea fi rentabil cu astfel de tarife percepute de la companiile aeriene, în ciuda venitului suplimentar complementar provenit din alte tarife aeroportuare, inclusiv din tarifele pentru aterizare, parcare și iluminare (redușe), precum și din

venituri din activități non-aeronautice pe care aeroportul le va încasa, de asemenea, ca urmare a prezenței companiilor aeriene în cauză.

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

- (75) Potrivit articolului 107 alineatul (1) din tratat, „sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de stat 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”.
- (76) Criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din tratat sunt cumulative. Prin urmare, pentru a se stabili dacă măsurile care fac obiectul investigației constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1), trebuie îndeplinite toate condițiile următoare. Și anume, sprijinul financiar ar trebui:
- să fie acordat de către stat sau prin intermediul resurselor de stat;
 - să favorizeze anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri;
 - să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența;
 - să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

3.1.1.1. Resurse de stat și imputabilitatea statului

- (77) Orice avantaj economic pe care îl implică tarifele aeroportuare stabilite prin hotărârea regională din iulie 2012 ar fi finanțat din resursele administratorului aeroportului, care este o societate controlată public. Prin urmare, orice astfel de avantaj economic ar trebui să fie considerat finanțat din resurse de stat.
- (78) Mai mult decât atât, Comisia constată că hotărârea regională din iulie 2012 care stabilește tarifele aeroportuare este o hotărâre adoptată direct de către un consiliu județean din România. Astfel cum a fost stabilit de Curte în hotărârea pronunțată în cauza *Stardust Marine*, conceptul de ajutor de stat se aplică oricărui avantaj, acordat în mod direct sau indirect, finanțat din resursele statului, acordat de statul însuși sau de orice organism intermediar care acționează în baza prerogativelor ce i-au fost conferite¹⁶. Măsurile adoptate de aceste entități (descentralizate, federalizate, regionale, locale sau altele) ale statelor membre, indiferent de statutul lor juridic și de descrierea lor, țin, în același mod ca și măsurile luate de către autoritatea centrală, de domeniul de aplicare al articolului 107 din tratat¹⁷. Hotărârea regională din iulie 2012 pare, astfel, imputabilă statului. În această fază, autoritățile române nu au indicat faptul că stabilirea tarifelor aeroportuare ale TMA prin hotărârea regională din iulie 2012 nu a fost imputabilă statului, nici nu a indicat că respectiva compensație care rezultă din hotărâre nu a constituit resurse de stat.
- (79) Prin urmare, pe baza informațiilor de care dispune în această fază, opinia

¹⁶ Cauza C-482/99 Franța/Comisia („Stardust Marine”) [2002], Rec., p. I-4397.

¹⁷ Hotărârea Curții din 6 martie 2002, cauzele conexe T-127/99, T-129/99, T-140/99 Diputación Foral de Álava și alții/Comisia, Rec. 2002, p. II-1330, punctul 142.

preliminară a Comisiei este că stabilirea tarifelor aeroportuare care se aplică companiilor aeriene care operează la TMA este imputabilă statului și implică resurse de stat.

3.1.1.2. Avantaj economic

- (80) În cursul investigației preliminare, România a susținut că tarifele aeroportuare aplicate Wizz Air și altor companii aeriene implică faptul că administratorul aeroportului acționează ca un operator în cadrul economiei de piață prudent, ghidat de perspectivele în materie de rentabilitate într-o situație similară, astfel încât regimul de tarificare în cauză nu conferă niciun avantaj economic pe care companiile aeriene nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață. În consecință, tarifele aeroportuare ar respecta principiul operatorului privat în economia de piață și nu ar conferi, astfel, niciun avantaj economic companiilor aeriene în cauză.
- (81) Potrivit Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației, în virtutea principiului operatorului privat în economia de piață, ajutorul acordat unei companii aeriene poate, în principiu, să fie exclus atunci când:
- prețul perceput pentru serviciile aeroportuare corespunde prețului de piață estimat prin intermediul unei metode de analiză comparativă; sau
 - se poate demonstra prin intermediul unei analize *ex ante*, și anume a unei analize bazate pe datele disponibile la momentul adoptării hotărârii cu privire la măsurile în cauză, că acordul dintre aeroport și compania aeriană ar putea genera, pentru aeroport, o contribuție pozitivă suplimentară la profit.¹⁸
- (82) În plus, potrivit Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației „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.”¹⁹
- (83) În ceea ce privește prima abordare (compararea prețului perceput pentru serviciile aeroportuare cu prețul de piață), Comisia are îndoieli serioase cu privire la posibilitatea de a defini un indicator de referință adecvat pentru stabilirea valorii de piață a serviciilor furnizate de aeroporturi. În plus, România nu a prezentat niciun reper relevant care ar putea constitui un indicator de referință adecvat pentru stabilirea prețului de piață pentru serviciile furnizate de administratorul aeroportului în favoarea companiilor aeriene. Prin urmare, în prezent, Comisia consideră că perspectivele de rentabilitate suplimentară *ex ante* constituie criteriul cel mai relevant pentru evaluarea acordurilor încheiate în mod individual de aeroporturi cu anumite companii aeriene²⁰.
- (84) În cadrul acestei analize, trebuie să fie luate în considerare toate veniturile și

¹⁸ Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 53.

¹⁹ Ibid, punctul 66.

²⁰ Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctele 59 și 61.

costurile suplimentare relevante asociate tranzacției.

- (85) Veniturile suplimentare preconizate trebuie să includă în special veniturile din tarifele aeroportuare, ținând seama de reduceri, precum și de traficul care se așteaptă a fi generat de acord, și veniturile din activități non-aeronautice care se așteaptă a rezulta din traficul suplimentar. Veniturile suplimentare preconizate trebuie să includă, în special, toate costurile suplimentare de exploatare și cu investițiile care nu ar fi suportate în absența acordului, precum costurile suplimentare cu personalul, echipamentele și investițiile, dacă este cazul, care decurg din prezența companiilor aeriene la aeroport, precum și costurile granturilor de marketing și ale altor stimulente financiare. În schimb, costurile pe care aeroportul ar trebui să le suporte în orice caz și independent de acordul cu companiile aeriene nu ar trebui să fie luate în considerare în cadrul evaluării principiului operatorului privat în economia de piață.
- (86) Astfel cum se specifică la punctul (40), României i s-a solicitat să furnizeze Comisiei orice plan de afaceri pe care s-a bazat hotărârea de stabilire a tarifelor aeroportuare și, în cazul în care nu există o analiză de rentabilitate *ex ante* veritabilă înainte de hotărârea regională din iulie 2012, o analiză de rentabilitate *ex ante* reconstituită pe care un operator privat rezonabil în economia de piață ar fi efectuat-o înainte de adoptarea tarifelor aeroportuare din 2012.
- (87) Singura informație furnizată de autoritățile române ca răspuns la solicitare este documentul de prognoză economică²¹, care, potrivit autorităților române, a fost o analiză a oportunității oferite de stabilirea tarifelor aeroportuare prin hotărârea regională din iulie 2012.

Evaluarea costurilor și veniturilor suplimentare

- (88) Comisia trebuie să evalueze dacă tarifele aeroportuare aplicate companiilor aeriene la TMA erau menite să genereze o contribuție pozitivă suplimentară la profit pentru aeroport, adică să ducă la profituri mai mari sau la pierderi mai mici decât s-ar fi înregistrat într-o situație contrafactuală (dacă respectivele companii aeriene nu ar fi fost prezente la aeroport).
- (89) Documentul de prognoză economică este *ex ante* anilor 2012-2015 și conține previziuni privind numărul de pasageri și veniturile.
- (90) Totuși, există mai multe caracteristici ale documentului de prognoză economică care par să îl diferențieze de un plan de afaceri sau de o analiză de rentabilitate *ex ante* pe care ar fi putut să o realizeze un operator de aeroport ipotetic care să fi fost un operator privat în economia de piață în scopul de a stabili rentabilitatea asigurată de prezența companiilor aeriene la TMA.
- (91) În primul rând, documentul de prognoză economică nu pare a fi legat în mod specific de data de începere presupusă a aplicării noilor tarife aeroportuare, și anume data hotărârii regionale din iulie 2012 (6 iulie 2012), ci reprezintă mai degrabă o analiză de sfârșit de an, cu date reale pentru 2011 și cu date previzionate pentru 2012-2015.

²¹ A se vedea punctele (41) - (43).

- (92) În al doilea rând, documentul de prognoză economică nu conține nicio informație privind costurile suplimentare care ar putea rezulta din nivelurile tarifelor aeroportuare în cauză.
- (93) Costurile suplimentare sunt importante în acest context, întrucât analiza necesară ar trebui să examineze dacă pentru o anumită companie aeriană (oricare ar fi aceasta) care operează de pe aeroport veniturile suplimentare preconizate a fi generate de respectiva companie aeriană (luând în considerare reducerile aplicate tarifelor aeroportuare, veniturile din activități non-aeronautice *inter alia*) ar fi suficiente pentru a acoperi costurile suplimentare și un profit rezonabil. Fără nicio informație privind costurile suplimentare nu este posibil să se ia o decizie în același mod în care ar fi procedat un operator privat în economia de piață.
- (94) În al treilea rând, deși documentul de prognoză economică a prevăzut veniturile totale pentru 2012-2015, nu există niciun indiciu că aceste venituri sunt suplimentare ca urmare a stabilirii tarifelor aeroportuare în cauză.
- (95) În al patrulea rând, documentul de prognoză economică include o coloană privind compensarea pentru SIEG, ceea ce poate reprezenta un indiciu că veniturile suplimentare legate de tarifele aeroportuare nu sunt suficiente pentru a acoperi costurile suplimentare. Autoritățile române sunt invitate să formuleze observații privind acest subiect.
- (96) Autoritățile române sunt invitate să confirme dacă veniturile din activități non-aeronautice sunt, de asemenea, luate în considerare în documentul de prognoză economică.
- (97) Având în vedere cele de mai sus, opinia preliminară a Comisiei este că documentul de prognoză economică nu este o analiză de rentabilitate adecvată în scopul aplicării principiului operatorului privat în economia de piață și constată că autoritățile române nu au furnizat până în prezent nicio analiză *ex ante* reconstituită, chiar dacă au fost invitate de către Comisie să facă acest lucru în cazul în care nu exista nicio analiză de rentabilitate *ex ante* veritabilă.
- (98) Prin urmare, în această fază Comisia nu dispune de datele necesare pentru a reconstitui analiza de rentabilitate *ex ante* a nivelurilor tarifelor aeroportuare aplicate companiilor aeriene care operează de pe TMA pe baza costurilor și veniturilor suplimentare care puteau fi preconizate în mod rezonabil de către un operator economic acționând în locul TMA la momentul adoptării acestor tarife.
- (99) Prin urmare, în această fază, răspunsul autorităților române din 18 februarie 2015 nu a eliminat toate îndoielile Comisiei referitoare la faptul că, la momentul stabilirii nivelurilor tarifelor aeroportuare aplicate companiilor aeriene care operează de pe TMA, se putea preconiza în mod rezonabil că acestea vor aduce venituri suplimentare. Prin deschiderea procedurii oficiale de investigație, Comisia invită România să furnizeze toate datele necesare pentru evaluarea rentabilității acestor acorduri, inclusiv o analiză de rentabilitate *ex ante* reconstituită corespunzătoare. Aceste date ar trebui să includă *inter alia* orice deducere din veniturile TMA cu privire la tarifele datorate, inclusiv orice tarif legat de securitate [a se vedea punctul (37)].
- (100) Comisia constată, de asemenea, că prin reducerile aplicate tarifelor pentru aterizare prevăzute în Tabelul 3 se pare că o parte dintre utilizatori ar putea plăti

tarife pentru aterizare mai mari ca alți utilizatori pentru același nivel de servicii, ca urmare a numărului de rute pe care le operează în prezent de pe TMA. Comisia observă, de asemenea, că nu este clar dacă și în ce măsură reducerile aplicate tarifului pentru aterizare au fost fixate ținând seama în mod direct de costurile de exploatare a infrastructurii aeroportului și de serviciile furnizate și, pe baza informațiilor disponibile, nu poate evalua dacă un investitor în economia de piață le-ar fi oferit. Autoritățile române sunt invitate să formuleze observații cu privire la acest punct.

3.1.1.3. Selectivitate

- (101) Pentru a intra sub incidența articolului 107 alineatul (1) din TFUE, o măsură de stat trebuie să favorizeze „anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri”. Prin urmare, numai acele măsuri care favorizează întreprinderile și acordă un avantaj selectiv se pot califica drept ajutor de stat.
- (102) În cazul vizat, Comisia constată că, potrivit autorităților române, grila tarifelor aeroportuare în cauză a fost furnizată tuturor celorlalte companii aeriene care operează de pe TMA.
- (103) În acest sens, Comisia constată că, deși măsura în cauză este posibil să fi fost acordată tuturor companiilor aeriene prezente pe TMA, aceasta nu este acordată companiilor aeriene care nu sunt prezente pe TMA. Prin urmare, avantajul economic inherent grilei tarifelor aeroportuare din 2012, dacă acest avantaj se confirmă, ar fi acordat de Consiliul Județean Mureș, prin TMA, numai companiilor care aparțin unui subsegment al sectorului de transport aerian. Chiar și numai din acest motiv, opinia preliminară a Comisiei este că, dacă se confirmă existența unui avantaj economic, atunci acesta ar fi selectiv.
- (104) În acest sens, este important să se remarce faptul că respectivul concept de selectivitate nu se bazează doar pe ipoteza că o măsură este selectivă dacă este discriminatorie, adică tratează în mod diferit companii sau sectoare de producție comparabile. Criteriul de selectivitate servește mai degrabă la distingerea măsurilor de ajutor de stat de politica fiscală sau economică generală aplicabilă tuturor operatorilor economici.
- (105) În conformitate cu jurisprudența constantă și cu dispozițiile articolului 107 alineatul (1) din TFUE, este tot o chestiune de selectivitate și atunci când toate companiile dintr-un anumit sector beneficiază în același mod de o măsură de ajutor.²² Acest principiu se aplică *a fortiori* și atunci când, la fel ca în cazul prezent, numai anumite companii din sectorul aerian beneficiază de ajutor, chiar dacă au fost selectate pe baza unui criteriu obiectiv, și anume pe baza faptului că operează de pe TMA.
- (106) Prin urmare, pentru a stabili selectivitatea, este irelevant dacă toate companiile concurente într-un stat membru sau într-o regiune din cadrul unui anumit sector primesc același ajutor. Dimpotrivă, simplul fapt că ajutorul este limitat la anumite companii concurente pe piața internă este suficient pentru a stabili că este vorba de acordarea unui ajutor.

²² A se vedea, cel mai recent, hotărârea C-672/13, OTP Bank Nyrt, EU:C:2015:185, punctele 48-50; pentru alte referințe la jurisprudență, a se vedea, de asemenea, punctul 53 a treia liniuță.

- (107) Așadar, chiar dacă nu ar fi fost concurență între companiile aeriene care operează de pe TMA și cele care operează de pe AICN, lucru față de care Comisia și-a exprimat îndoielile [a se vedea punctele (172) și (196)], grila tarifelor de la TMA tot ar fi la fel de selectivă întrucât se aplică doar companiilor aeriene care deservește TMA.
- (108) În plus, Comisia consideră că, în această fază, măsura care face obiectul investigației pare să favorizeze anumiți potențiali utilizatori ai TMA în defavoarea altora, fără ca acest lucru să fie justificat prin natura sau schema generală a grilei tarifelor aeroportuare. În primul rând, Comisia constată că tariful aferent serviciilor pentru pasageri (1 EUR/pasager) pare deosebit de mic. În plus, un tariful aferent serviciilor pentru pasageri foarte mic este probabil să favorizeze companii aeriene care transportă un număr mare de pasageri de la un anumit aeroport și care au un nivel foarte ridicat de utilizare a aeronavelor, cum este deseori cazul transportatorilor low-cost precum Wizz Air, principalul transportator care operează de pe TMA, fără ca acest lucru să reflecte neapărat costurile subiacente suportate de TMA cu privire la fiecare companie aeriană. De asemenea, Comisia constată că grila tarifelor aeroportuare din 2012 implică reduceri substanțiale ale taxei de aterizare în funcție de numărul de aterizări pe lună. Un astfel de sistem de reducere tinde să favorizeze companiile aeriene care operează mai multe rute de la aeroport, precum Wizz Air de pe TMA, sau cu frecvențe mai mari, fără ca acest lucru să reflecte neapărat costurile subiacente suportate de TMA cu privire la fiecare companie aeriană. Prin urmare, grila tarifelor aeroportuare din 2012 pare să favorizeze anumite companii aeriene în defavoarea altora fără ca în această etapă să se fi identificat vreun motiv clar și obiectiv legat de logica grilei tarifelor aeroportuare. Drept urmare, chiar dacă s-ar porni de la premisa că selectivitatea măsurii care face obiectul evaluării ar depinde de eventualitatea ca de avantajul economic inherent măsurii să beneficieze în mod egal toți potențialii utilizatori ai TMA, Comisia ar avea în continuare îndoieli în această fază că măsura nu este selectivă.
- (109) Din toate aceste motive, opinia preliminară a Comisiei este că, dacă se confirmă că există un avantaj economic inherent grilei tarifelor aeroportuare din 2012, acesta ar fi selectiv.

3.1.1.4. Afectarea comerțului și denaturarea concurenței

- (110) Pentru a se califica drept ajutor de stat, o măsură financiară trebuie să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre și să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența. Pentru evaluarea acestor două condiții, Comisia nu este obligată să stabilească faptul că ajutorul are un efect real asupra schimburilor comerciale dintre statele membre și că există o denaturare efectivă a concurenței, ci doar să analizeze dacă ajutorul respectiv, având în vedere circumstanțele, poate afecta astfel de schimburi și să denatureze concurența.²³ Atunci când un ajutor acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente în cadrul schimburilor comerciale din Uniune, aceste din urmă întreprinderi trebuie considerate ca fiind afectate de respectivul ajutor.
- (111) Începând cu data intrării în vigoare a celui de al treilea pachet privind liberalizarea

²³ A se vedea, de exemplu, cauza C-372/97 România/Comisia[2004], Rec., p. I-3679, punctul 44.

transportului aerian la 1 ianuarie 1993²⁴, transportatorii aerieni pot opera liber zboruri în cadrul unor conexiuni intraeuropene. Astfel cum a constatat Curtea de Justiție

a) „în cazul în care o întreprindere își desfășoară activitatea într-un sector în care [...] concurează producători din diferite state membre, orice ajutor pe care îl pot primi de la autoritățile publice este de natură să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre și să afecteze concurența, în măsura în care prezența lor continuă pe piață împiedică concurenții de la creșterea cotei de piață a acestora și reduce șansele de creștere a exporturilor.”²⁵

- (112) Opinia preliminară a Comisiei este că TMA a acordat un avantaj selectiv companiilor ariene care operează de pe TMA. Respectivii transportatori sunt activi pe o piață liberalizată, competitivă și avantajul pe care l-au primit, dacă se confirmă existența unui astfel de ajutor, le poate consolida poziția competitivă pe piața de servicii de transport aerian în defavoarea altor transportatori aerieni ai Uniunii. Din această perspectivă, Comisia constată că avantajul acordat acestor transportatori, dacă se confirmă existența unui astfel de ajutor, este de natură să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

3.1.1.5. Concluzii asupra existenței unui ajutor

- (113) Opinia preliminară a Comisiei este că măsura adoptată de Consiliul Județean Mureș prin stabilirea tarifelor aeroportuare prin hotărârea regională din iulie 2012 implică ajutor de stat în beneficiul companiilor ariene care operează de pe TMA, în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

3.1.2. Legalitatea ajutorului acordat companiilor ariene care operează de pe TMA

- (114) În temeiul articolului 108 alineatul (3) din tratat, statele membre trebuie să notifice orice planuri de acordare sau de modificare a ajutorului și nu pot pune în aplicare nicio măsură notificată înainte de pronunțarea unei decizii finale în cadrul procedurii de notificare.
- (115) Măsura în discuție a fost aplicată fără a fi autorizată de Comisie. În această fază, Comisia nu constată existența niciunui act juridic care să prevadă o exceptare de la notificare și de la obligațiile de standstill prevăzute la articolul 108 din TFUE care s-ar putea aplica măsurii care face obiectul investigației. Prin urmare, opinia preliminară a Comisiei este că, dacă măsura în cauză constituie ajutor de stat, acest ajutor este ilegal.

²⁴ Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele operatorilor de transport aerian, Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare și Regulamentul (CEE) nr. 2409/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind tarifele serviciilor aeriene pentru transportul de pasageri și de marfă, toate aceste trei regulamente fiind publicate în JO L 240, 24.8.1992, p. 1-17.

²⁵ Cauza C-305/89 *Italia/Comisia* [1991], Rec., p. I-1603, punctul 26.

3.1.3. *Compatibilitatea ajutorului acordat companiilor aeriene care operează de pe TMA*

- (116) Până în prezent, autoritățile române nu au invocat baza compatibilității măsurii în ipoteza în care aceasta s-ar califica drept ajutor de stat.
- (117) În această privință, Comisia reamintește României că statele membre sunt cele care trebuie să invoce motivele compatibilității, absența unor astfel de argumente fiind un prim motiv pentru a considera îndoielnică compatibilitatea măsurii.
- (118) Comisia consideră că Orientările din 2005 privind sectorul aviației ar putea eventual constitui o bază a compatibilității pentru evaluarea nivelului tarifelor aeroportuare stabilite prin hotărârea regională din iulie 2012 și că Orientările din 2014 privind sectorul aviației ar putea eventual constitui o bază a compatibilității pentru acele taxe începând cu 4 aprilie 2014. Comisia invită România și părțile interesate să formuleze observații cu privire la acest punct.
- (119) În această privință, Comisia constată că Orientările din 2005 privind sectorul aviației permit acordarea de ajutor la înființare companiilor aeriene pentru crearea de noi rute, dacă sunt îndeplinite doisprezece condiții cumulative. Aceste condiții sunt prevăzute la punctul 79 literele (a)-(l) din Orientările din 2005 privind sectorul aviației.
- (120) Potrivit condiției (a), beneficiarii trebuie să fie transportatori aerieni care dețin o licență de operare valabilă emisă de un stat membru în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului²⁶. În acest caz, Comisia nu are niciun motiv să creadă că beneficiarii nu sunt transportatori aerieni conform definiției din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.²⁷ Prima condiție stabilită de Orientările din 2005 privind sectorul aviației este, prin urmare, îndeplinită.
- (121) Potrivit condiției (b), ajutorul trebuie plătit pentru rute care leagă un aeroport regional din categoria C sau D de un alt aeroport al UE. Potrivit Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației, TMA este un aeroport regional din categoria D. Totuși, tarifele sunt aparent disponibile pentru zboruri către toate destinațiile, nu doar către destinații situate în Uniune Cea de a doua condiție nu pare astfel a fi respectată.
- (122) Celelalte nouă condiții rămase se referă la cerințele referitoare la costurile eligibile, durata ajutorului, planurile de afaceri, procedurile de acțiune și mecanismele de sancționare, *inter alia*. În această fază, s-ar părea că puține dintre aceste cerințe (sau niciuna) au fost inerente tarifelor aeroportuare stabilite pentru TMA.
- (123) Prin urmare, opinia preliminară a Comisiei este că nivelul tarifelor aeroportuare practicate la TMA stabilite prin hotărârea regională din iulie 2012 nu poate fi considerat compatibil cu ajutorul la înființare acordat în baza Orientărilor din

²⁶ Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele operatorilor de transport aerian, JO L 240, 24.8.1992, p. 1.

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

2005 privind sectorul aviației.

- (124) Pentru perioada ulterioară datei de 4 aprilie 2014, Comisia constată că Orientările din 2014 privind sectorul aviației permit acordarea de ajutor la înființare companiilor aeriene pentru crearea de noi rute dacă este îndeplinit un set de condiții cumulative.
- (125) Orientările din 2014 privind sectorul aviației prevăd la punctele 138-155 mai multe condiții cumulative care trebuie îndeplinite pentru ca ajutorul la înființare acordat companiilor aeriene care lansează noi rute să fie considerat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat.
- (126) Cu toate acestea, ajutorul la înființare care poate fi permis în temeiul Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației se limitează la o subvenție de până la maximum 50 % din tarifele aeroportuare în ceea ce privește o nouă rută pentru o perioadă maximă de trei ani, costurile eligibile fiind tarifele aeroportuare aplicabile rutei²⁸.
- (127) În acest caz, posibilul ajutor acordat companiilor aeriene ia forma nivelului tarifelor aeroportuare și, prin urmare, nu ar părea posibil ca aceste taxe de aeroport să fie calificate drept o reducere aplicată tarifelor aeroportuare. Astfel, această condiție nu este îndeplinită.
- (128) Prin urmare, întrucât condițiile în discuție trebuie să fie îndeplinite în mod cumulativ, opinia preliminară a Comisiei este că nivelul tarifelor aeroportuare practicate la TMA stabilite prin hotărârea regională din iulie 2012 nu poate fi considerat compatibil cu ajutorul la înființare acordat în baza Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației.

3.1.3.1. Concluzie

- (129) Având în vedere cele de mai sus, opinia preliminară a Comisiei este că măsura care face obiectul investigației nu poate fi considerată drept ajutor la înființare compatibil în temeiul Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației sau al Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației.
- (130) Prin urmare, Comisia se îndoiește că măsura în favoarea companiilor aeriene care operează de pe TMA care face obiectul investigației este compatibilă în temeiul tratatului.

3.2. Măsuri în favoarea TMA

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

3.2.1.1. Activitatea economică și conceptul de întreprindere

- (131) Această secțiune se aplică tuturor măsurilor în favoarea TMA care fac obiectul investigației, astfel cum sunt descrise în secțiunea 2.5.
- (132) Astfel cum se menționează la punctul (76), pentru a stabili dacă o măsură constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1), trebuie să fie

²⁸ A se vedea Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 150.

îndeplinite în mod cumulativ mai multe condiții, inclusiv ca sprijinul financiar în cauză „să favorizeze anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri”.

- (133) În ceea ce privește toate măsurile în favoarea TMA care fac obiectul investigației, astfel cum sunt descrise în secțiunea 2.5, și potrivit jurisprudenței constante, Comisia trebuie să stabilească mai întâi dacă administratorul aeroportului este o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat. Conceptul de întreprindere acoperă orice entitate angajată într-o activitate economică, indiferent de statutul său juridic și de modul în care este finanțată.²⁹ Orice activitate care constă în oferirea de bunuri sau de servicii pe o anumită piață este o activitate economică.
- (134) În hotărârea sa în cauza Aeroportul Leipzig/Halle, Curtea de Justiție a confirmat că operarea unui aeroport în scopuri comerciale și construirea infrastructurii aeroportului constituie activitate economică.³⁰ Odată ce un administrator de aeroport se angajează în activități economice oferind servicii aeroportuare în baza unei remunerații, indiferent de statutul său sau de modul în care este finanțat, acesta constituie o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat și normele tratatului privind ajutorul de stat pot, prin urmare, să se aplice avantajelor acordate de stat sau prin resurse de stat respectivului administrator de aeroport.³¹
- (135) În cauza Aeroportul Leipzig/ Halle, Tribunalul de Primă Instanță a considerat că, de la data pronunțării hotărârii în cauza *Aéroports de Paris* (12 decembrie 2000), aplicarea normelor privind ajutoarele de stat în ceea ce privește finanțarea infrastructurii aeroportuare nu mai poate fi exclusă.
- (136) În consecință, începând cu 12 decembrie 2000, activitățile de operare și construire a infrastructurii aeroportuare trebuie considerate activitate ce intră în domeniul de aplicare al controlului ajutoarelor de stat. În schimb, Comisia nu poate pune la îndoială, pe baza normelor privind ajutoarele de stat, măsurile de finanțare acordate administratorilor de aeroporturi înainte de 12 decembrie 2000.³²
- (137) Având în vedere cele de mai sus, opinia preliminară a Comisiei este că începând cu 12 decembrie 2000 administratorul aeroportului a fost angajat într-o activitate economică și că acesta constituie o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

3.2.1.2. Domeniul de aplicare al misiunii de serviciu public

- (138) Curtea de Justiție a susținut că activitățile care intră în mod normal în responsabilitatea statului în exercitarea prerogativelor sale oficiale de autoritate publică nu sunt de natură economică și nu se încadrează în domeniul de aplicare al normelor privind ajutoarele de stat. Prin urmare, finanțarea activităților care țin

²⁹ Cauza C-41/90 *Höfner și Elser* [1991], Rec., p. I-1979, punctul 21; C-160/91 *Poucet și Pistre/AGF și Cancava* [1993], Rec., p. I-637, punctul 17; cauza C-35/96 *Comisia/ România* [1998], Rec., p. I-3851, punctul 36.

³⁰ Cauza C-288/11 *P Mitteldeutsche Flughafen și Flughafen Leipzig-Halle/Comisia* [2012], Rec., p. I-0000; a se vedea, de asemenea, cauza T-128/89 *Aéroports de Paris/Comisia* [2000], Rec., p. II-3929, confirmată de cauza C-82/01P *Aéroports de Paris/Comisia* [2002], Rec., p. I-9297 și de cauza T-196/04 *Ryanair/Comisia* [2008], Rec., p. II 3643.

³¹ Cauzele C-159/91 și C-160/91 *Poucet/AGV și Pistre/Cancave* [1993], Rec., p. I-637.

³² Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 29.

de domeniul de aplicare al misiunii de serviciu public sau finanțarea infrastructurii legate direct de aceste activități nu constituie în general ajutor de stat³³. În cadrul unui aeroport, activități precum cele legate de controlul traficului aerian, poliție, vamă, pompieri, activitățile necesare pentru a proteja aviația civilă împotriva actelor de intervenție ilicită și investițiile legate de infrastructura și echipamentele necesare pentru a efectua aceste activități sunt, în general, considerate a fi de natură neeconomică³⁴.

- (139) România a susținut că TMA a desfășurat anumite activități care țin de domeniul de aplicare al misiunii de serviciu public. În special, România a susținut că respectivele costuri suportate de administratorul aeroportului în numele entităților publice care operează în incinta aeroportului, precum și costurile suportate pentru deservirea zborurilor scutite de plata tarifelor aeroportuare trebuie să fie considerate ca intrând în domeniul de aplicare al misiunii de serviciu public.
- (140) În ceea ce privește SIEG 2011, astfel cum este prevăzut la punctul (52), autoritățile române susțin că activitățile de la literele D)-H) de la articolul 1 alineatul (2) din hotărârea de stabilire a SIEG 2011 nu sunt de natură economică și țin de competențele autorității publice.
- (141) În această privință, autoritățile române sunt invitate să transmită observații cu privire la cât anume din compensația acordată în baza SIEG 2011 s-a utilizat pentru a finanța fiecare dintre activitățile de la literele D)-H) de la articolul 1 alineatul (2) din hotărârea de stabilire a SIEG 2011. Autoritățile române sunt invitate, de asemenea, să confirme dacă aceste cheltuieli sunt înregistrate separat în contabilitatea aeroportului. În plus, s-ar părea că prelucrarea zborurilor care sunt scutite, conform legii, de la plata tarifelor aeroportuare este limitată și nu necesită o infrastructură dedicată.
- (142) În ceea ce privește SIEG 2014, autoritățile române sunt invitate să formuleze observații privind eventualitatea ca acea compensație care s-a acordat sau care urmează să fie acordată în baza acestui act acoperă și activitățile neeconomice.
- (143) Cu privire la finanțarea echipamentelor de handling la sol, astfel cum sunt menționate la punctul (70), autoritățile române susțin că, pentru a respecta obligațiile de SIEG, orice aeroport are datoria de a asigura echipamentele de handling la sol minim necesare pentru mișcările aeronavelor scutite de lege de tarifele aeroportuare.
- (144) În această privință, Comisia constată că facilitățile de handling la sol nu sunt destinate utilizării exclusive de către astfel de aeronave. Comisia constată, în egală măsură, că finanțarea a fost acordată integral și că autoritățile române nu au sugerat că orice atribuire a costului ar fi fost defalcată în funcție de proporția mișcărilor aeronavelor scutite prin lege de tarifele aeroportuare. Mai mult decât atât, Comisia constată că, potrivit Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației,

³³ Decizia Comisiei din 19 martie 2003 în Cauza N 309/2002, citată.

³⁴ A se vedea, în special, Cauza C-364/92 SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol [1994], Rec., p. I-43, punctul 30 și Cauza C-113/07 P Selex Sistemi Integrati/Comisia [2009], Rec., p. I-2207, punctul 71; Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 35.

handlingul la sol în sine este considerat activitate economică³⁵.

- (145) În ceea ce privește finanțarea parcarilor, potrivit autorităților române finanțarea parcarilor nu reprezintă ajutor de stat întrucât facilitățile sunt utilizate parțial de persoane care furnizează activități ce intră în domeniul de aplicare a misiunii de serviciu public (și anume activități neeconomice).
- (146) În această privință, Comisia constată că facilitățile de parcare nu par a fi destinate utilizării exclusive de către astfel de persoane. Comisia constată, în egală măsură, că finanțarea a fost acordată integral și autoritățile române nu au sugerat că orice atribuire a costului ar fi fost defalcată în funcție de proporția personalului care desfășoară activități economice și neeconomice ce utilizează această facilitate.
- (147) Având în vedere cele de mai sus, Comisia se îndoiește că parametrii de calculare a compensației legate de orice sarcini ce intră în domeniul de aplicare al misiunii de serviciu public inerente SIEG 2011 sau SIEG 2014 sunt bine definite. De asemenea, Comisia se îndoiește că finanțarea echipamentelor de handling la sol și a parcarilor de la TMA constituie veritabile activități ce intră în domeniul de aplicare al misiunii de serviciu public, prin natura lor.
- (148) În plus, Comisia consideră că finanțarea publică a activităților neeconomice nu trebuie să conducă la o discriminare nejustificată între companiile aeriene și administratorii aeroporturilor. Dacă într-un sistem juridic dat este normal ca administratorii aeroporturilor sau companiile aeriene să suporte costurile anumitor servicii, în timp ce unii administratori de aeroporturi sau unele companii aeriene care oferă aceleași servicii în numele acelorași autorități publice nu trebuie să suporte aceste costuri, acestea din urmă pot beneficia de un avantaj chiar dacă respectivele servicii sunt considerate în sine ca neeconomice³⁶. Până în prezent, România nu a furnizat nicio justificare clară a motivului pentru care această condiție de nediscriminare ar fi îndeplinită în cazul în discuție.
- (149) Prin urmare, prin deschiderea procedurii oficiale de investigație, Comisia invită România să detalieze tipul costurilor menționate și să clarifice dacă toți administratorii aeroporturilor sunt obligați de ordinea juridică relevantă să suporte astfel de costuri. În plus, România ar trebui să clarifice dacă legislația națională prevede faptul că administratorii aeroporturilor au dreptul la compensație pentru costurile suportate pentru astfel de activități. Dacă în temeiul unui sistem juridic aplicabil aeroporturile din România trebuie în mod normal să suporte ele însele costurile relevante, astfel de costuri ar trebui considerate a constitui cheltuieli normale suportate de administratorii aeroporturilor³⁷ și orice compensație acordată de către autoritățile publice pentru acoperirea acestor cheltuieli se poate califica drept ajutor de stat.

3.2.1.3. Resurse de stat și imputabilitatea statului

- (150) Această secțiune se aplică tuturor măsurilor în favoarea TMA care fac obiectul investigației, astfel cum sunt descrise în secțiunea 2.5.

³⁵ Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 31.

³⁶ Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 37.

³⁷ Ibid.

- (151) Așa cum a stabilit Curtea în hotărârea pronunțată în cauza *Stardust Marine*, conceptul de ajutor de stat se aplică oricărui avantaj acordat din resursele statului de statul însuși sau de orice organism intermediar care acționează în baza prerogativelor ce i-au fost conferite³⁸. Resursele entităților intrastatale (descentralizate, federalizate, regionale, locale sau altele) ale statelor membre sunt, în sensul aplicării articolului 107 din tratat, resurse de stat³⁹. În plus, măsurile adoptate de aceste entități, indiferent de statutul lor juridic și de descrierea lor, intră, în același mod ca și măsurile luate de către autoritatea centrală, în domeniul de aplicare al articolului 107 din tratat⁴⁰.
- (152) În ceea ce privește compensația acordată în baza SIEG 2011 și orice compensație acordată în baza SIEG 2014, Comisia remarcă faptul că hotărârile regionale din august 2011 și, respectiv, octombrie 2014 au autorizat aparent această finanțare. Aceste decizii sunt luate direct de către un consiliu județean din România, care face parte în mod clar din statul român. În această fază, autoritățile române nu au indicat că respectiva compensație acordată în baza SIEG 2011 și posibila compensație acordată în baza SIEG 2014 prin deciziile regionale din august 2011 și octombrie 2014 nu sunt imputabile statului sau nu au implicat resurse de stat.
- (153) În ceea ce privește finanțarea echipamentelor de handling la sol, în această fază nu este clar care este cadrul legal în baza căruia a fost acordată această finanțare [a se vedea punctul (69)]. Totuși, potrivit informațiilor disponibile în această fază, se pare că finanțarea provine de la Consiliul Județean Mureș și că a fost decisă de acesta din urmă. În plus, în această etapă, autoritățile române nu au indicat că finanțarea echipamentelor de handling la sol nu a fost imputabilă statului sau nu a implicat resurse de stat. Autoritățile române sunt invitate să formuleze observații cu privire la acest subiect.
- (154) În ceea ce privește posibila finanțare a facilităților de parcare, Comisia remarcă faptul că hotărârea regională nr. 47/2013 a Consiliului Județean Mureș a autorizat aparent această finanțare, inclusiv specificând valoarea acesteia și detalii privind modalitățile de finanțare. Aceasta este o decizie luată direct de către un consiliu județean din România, care face în mod clar parte din statul român, iar resursele implicate par a proveni de la același consiliu județean. În această fază, autoritățile române nu au indicat dacă posibila finanțare a facilităților de parcare acordată prin hotărârea regională nr. 47/2013 a Consiliului Județean Mureș nu a fost imputabilă statului.
- (155) Având în vedere cele de mai sus, opinia preliminară a Comisiei este că măsurile în favoarea TMA care fac obiectul investigației, astfel cum sunt descrise în secțiunea 2.5, implică resurse de stat și sunt imputabile statului.

3.2.1.4. Avantaj economic

- (156) Un avantaj în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat este orice beneficiu economic pe care o întreprindere nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață, și

³⁸ Hotărârea pronunțată în cauza *Altmark*, citată.

³⁹ Cauzele comune T-267/08 și T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais* [2011], Rec., p. II-1999 punctul 108.

⁴⁰ Decizia Curții din 6 martie 2002, cazurile comune T-127/99, T-129/99, T-140/99 *Diputación Foral de Álava și alții/Comisia*, Rec., p. II-1330, punctul 142.

anume în absența intervenției statului⁴¹. În acest sens, „capitalurile care sunt puse la dispoziția unei întreprinderi, direct sau indirect, de către stat în împrejurări care corespund condițiilor normale de piață nu pot fi calificate drept ajutoare de stat” („principiul operatorului privat în economia de piață”).⁴²

- (157) În plus, finanțarea costurilor suportate pentru prestarea de SIEG nu conferă un avantaj economic beneficiarului în măsura în care sunt respectate condițiile stabilite de Curte în hotărârea pronunțată în cauza Altmark⁴³.
- (158) Prin urmare, pentru ca măsurile de tipul celor analizate în această secțiune să nu constituie ajutor de stat, acestea ar trebui să respecte fie principiul operatorului privat în economia de piață, fie condițiile prevăzute de Curte în hotărârea pronunțată în cauza Altmark.
- (159) În cele ce urmează, Comisia evaluează în primul rând respectarea condițiilor Altmark de către fiecare dintre măsurile acordate în favoarea TMA care fac obiectul investigației, astfel cum sunt descrise în secțiunea 2.5.

Condițiile Altmark - SIEG 2011

- (160) Astfel cum se specifică în secțiunea 2.5.1.1, TMA a beneficiat de o compensație în baza SIEG 2011.
- (161) În cazul întreprinderilor cărora le-a fost încredințată sarcina furnizării unui SIEG, pentru a concluziona dacă măsurile care fac obiectul evaluării constituie sau nu un avantaj în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, Comisia trebuie să analizeze respectarea condițiilor stabilite de Curte în hotărârea sa pronunțată în cauza Altmark. Aceste condiții pot fi rezumate după cum urmează:
- întreprinderea beneficiară trebuie să aibă efectiv obligații de serviciu public de îndeplinit, iar aceste obligații trebuie definite în mod clar („condiția Altmark 1”);
 - parametrii pe baza cărora este calculată compensația trebuie să fie stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent („condiția Altmark 2”);
 - compensația nu poate depăși ceea ce este necesar pentru a acoperi în întregime sau parțial costurile ocazionate de executarea obligațiilor de serviciu public, ținând cont de veniturile aferente, precum și de un beneficiu rezonabil pentru executarea acestor obligații („condiția Altmark 3”);
 - atunci când misiunea de SIEG nu este încredințată unei întreprinderi prin intermediul unei proceduri de achiziție publică, nivelul compensației necesare trebuie stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine administrată și dotată în mod adecvat cu mijloacele de care are nevoie pentru a putea îndeplini cerințele de serviciu public necesare le-ar fi suportat pentru executarea acestor obligații, ținând

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

⁴² Hotărârea pronunțată în cauza *Stardust Marine* citată, punctul 69.

⁴³ Cauza C 280/00, *Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg* [2003], Rec., p I-7747.

cont de veniturile aferente, precum și de un beneficiu rezonabil pentru executarea acestor obligații („condiția Altmark 4”).

- (162) Comisia evaluează mai întâi respectarea criteriului Altmark 4.
- (163) În acest caz, beneficiarul nu a fost ales în urma unei proceduri de achiziții publice.
- (164) Comisia poate evalua, de asemenea, existența dovezii care să ateste că nivelul compensației acordate operatorului aeroportului a fost *„stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine administrată și dotată în mod adecvat cu mijloacele de care are nevoie pentru a putea îndeplini cerințele de serviciu public necesare, le-ar fi suportat pentru executarea acestor obligații, ținând cont de veniturile aferente acestora, precum și de un beneficiu rezonabil pentru executarea acestor obligații.”*
- (165) În această privință, autoritățile române au furnizat anumite informații potențial relevante privind mecanismul de compensare în baza SIEG 2011. Mecanismul este descris la punctele (59) - (61).
- (166) Comisia remarcă faptul că, în această fază, nimic nu sugerează că acele costuri aferente unui operator de aeroport tipic bine gestionat sunt avute în vedere la calcularea compensației.
- (167) Prin urmare, Comisia consideră că nu se poate stabili că finanțarea publică pentru SIEG 2011 a fost determinată pe baza costurilor unui operator de aeroport eficient tipic.
- (168) Comisia evaluează în continuare respectarea condiției Altmark 1.
- (169) Condiția Altmark 1 prevede că întreprinderea beneficiară trebuie să aibă efectiv obligații de serviciu public de îndeplinit, iar obligațiile în cauză trebuie definite în mod clar.
- (170) Comisia remarcă faptul că domeniul de aplicare al SIEG 2011 pare a acoperi în mod esențial toate operațiunile de la TMA. Comisia remarcă, de asemenea, că sarcinile de serviciu public definite în SIEG 2011 includ sarcini de natură neeconomică și nu este clar care este nivelul de compensație pentru sarcinile de natură neeconomică și care este nivelul de compensație pentru restul sarcinilor de serviciu public pretinse.
- (171) În ceea ce privește gestionarea generală a unui aeroport ca SIEG, Orientările din 2014 privind sectorul aviației prevăd că: *„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. [...] 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. [...] Comisia remarcă faptul că anumite aeroporturi joacă un rol important în ceea ce privește conectivitatea unor regiuni izolate, îndepărtate sau periferice ale Uniunii”⁴⁴.*

⁴⁴ A se vedea Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 72.

- (172) Comisia are îndoieli că zona deservită de TMA ar fi izolată fără aeroport, întrucât un alt aeroport (AICN) este situat la o distanță de 103 km.
- (173) În acest sens, Comisia are îndoieli cu privire la faptul că obligațiile din cadrul SIEG 2011 sunt obligații de serviciu public veritabile, în sensul Altmark 1, și, prin urmare, se îndoiește că SIEG 2011 constituie un SIEG veritabil.
- (174) Comisia evaluează în continuare respectarea condițiilor Altmark 2 și Altmark 3.
- (175) Deși România a susținut că finanțarea publică acordată TMA în perioada 2011-2014 a reprezentat parțial o compensație pentru furnizarea de servicii de interes economic general, actele prin care se încredințează aeroportului sarcina furnizării unui SIEG nu par a prevedea în mod clar și transparent obligațiile de serviciu public, parametrii de calculare a compensației și acordurile de evitare a oricărei supracompensări. Prin urmare, Comisia se îndoiește că respectiva compensație a fost clar definită în prealabil într-un mod transparent și obiectiv și că a fost proporțională cu costurile SIEG.
- (176) Dat fiind faptul că există obligația respectării cumulative a condițiilor Altmark, nerespectarea oricăreia dintre aceste condiții ar duce la concluzia că prezența unui avantaj nu poate fi exclusă pe baza acestui test.
- (177) Dat fiind că în acest caz cele patru condiții Altmark nu par a fi respectate în mod cumulativ, concluzia preliminară a Comisiei este că, pe baza acestui test, nu poate fi exclusă prezența unui avantaj.

Condițiile Altmark - SIEG 2014

- (178) Toate îndoielile Comisiei cu privire la condițiile Altmark exprimate în secțiunea anterioară privind SIEG 2011 se aplică *mutatis mutandis* SIEG 2014.

Echipamentele de handling la sol

- (179) Potrivit autorităților române, finanțarea acordată pentru handlingul la sol este legată de sarcinile SIEG ale TMA. În acest sens, echipamentele de handling la sol în cauză ar părea a fi utilizate de toate zborurile către și dinspre TMA și asociate cu operațiunile generale ale aeroportului.
- (180) Astfel cum se prevede la punctul (170), finanțarea pentru SIEG în baza SIEG 2011 pare a fi legată de finanțarea tuturor operațiunilor aeroportului. Din aceleași motive ca cele evidențiate la punctele (171)-(173), Comisia are îndoieli că obligațiile inerente furnizării de finanțare pentru echipamentele de handling la sol, dacă s-a acordat o astfel de finanțare, sunt obligații de serviciu public veritabile.
- (181) În consecință, concluzia preliminară a Comisiei este că posibila finanțare pentru serviciile de handling la sol nu respectă cele patru condiții cumulative ale hotărârii Altmark.

Parcarea

- (182) Astfel cum se indică la punctul (146), facilitățile de parcare par a fi utilizate de personalul general al aeroportului, și nu numai de personalul angajat în legătură cu activitățile de serviciu public. Dacă acest lucru este adevărat, se pare că respectivele facilități sunt intrinsec legate de operațiunile generale ale aeroportului

și, din aceleași motive ca cele prevăzute la punctul (180) pentru echipamentele de handling la sol, Comisia are îndoieli că obligațiile inerente acordării de finanțare pentru facilitățile de parcare, dacă s-a acordat o astfel de finanțare, sunt obligații de serviciu public veritabile.

Respectarea principiului operatorului privat în economia de piață

- (183) Această secțiune se aplică tuturor măsurilor în favoarea TMA care fac obiectul investigației, astfel cum sunt descrise în secțiunea 2.5.
- (184) Comisia reamintește faptul că acele „capitaluri puse de către stat la dispoziția unei întreprinderi, în mod direct sau indirect, în împrejurări care corespund condițiilor normale de piață nu pot fi considerate ajutoare de stat”.⁴⁵
- (185) Pentru a stabili dacă finanțarea publică a TMA a conferit administratorului aeroportului un avantaj de care nu ar fi beneficiat în condiții normale de piață, Comisia trebuie să compare comportamentul autorităților publice care furnizează finanțarea în cauză cu cel al unui investitor în economia de piață ghidat de perspectiva rentabilității⁴⁶.
- (186) Pentru a fi în măsură să aplice principiul operatorului privat în economia de piață, Comisia trebuie să se plaseze în momentul în care a fost luată decizia de acordare a fondurilor publice administratorului aeroportului.
- (187) Comisia observă în primul rând că România nu a susținut faptul că respectivele granturi ar respecta principiul operatorului privat în economia de piață.
- (188) Pe baza informațiilor disponibile în această fază, în schimbul dreptului de a administra infrastructura aeroportului, TMA plătește statului o taxă de concesiune⁴⁷. Totuși, nu există niciun indiciu că taxele de concesiune datorate de administratorii aeroportului din România pentru a remunera statul pentru investițiile publice în infrastructura aeroportului sau pentru compensația pentru serviciul public sunt legate de SIEG 2011 și de SIEG 2014. Nu există niciun indiciu că, la momentul finanțării anumitor investiții în cadrul TMA sau al finanțării SIEG 2011 și SIEG 2014, statul se putea aștepta la o creștere a traficului și la o creștere conexă a taxelor de concesiune care să fie de o magnitudine suficientă pentru a asigura o rată de rentabilitate echitabilă în raport cu cheltuielile. În plus, Comisia observă că, în acest caz, finanțarea publică în cauză a fost în mare parte acordată mai degrabă de consiliul județean decât de stat. În această fază nu este clar faptul că respectivul consiliu județean s-ar putea aștepta să obțină un profit din investiția sa, întrucât, spre deosebire de stat, acesta nu pare să încaseze nicio taxă de concesiune sau o remunerare echivalentă de la TMA.
- (189) Întrucât nu există niciun indiciu care să ateste că se preconiza ca finanțarea în cauză să conducă la un profit normal, Comisia se îndoiește că finanțarea publică care face obiectul evaluării respecta principiul operatorului privat în economia de

⁴⁵ Hotărârea pronunțată în cauza *Stardust Marine* citată, punctul 69.

⁴⁶ Cauza C-305/89 *România/Comisia („Alfa Romeo”)* [1991], Rec., p. I-1603, punctul 23; Cauza T-296/97 *Alitalia/Comisia* [2000], Rec, p. II-03871, punctul 84.

⁴⁷ La punctul (25), Comisia a solicitat autorităților române să furnizeze detalii suplimentare legate de acest punct.

piață, opinia sa preliminară fiind că administratorului aeroportului i-a fost conferit un avantaj economic.

Concluzie

- (190) Opinia preliminară a Comisiei este că toate măsurile acordate în favoarea TMA care fac obiectul investigației, astfel cum sunt descrise în secțiunea 2.5, conferă un avantaj TMA.

3.2.1.5. Selectivitate

- (191) Această secțiune se aplică tuturor măsurilor în favoarea TMA care fac obiectul investigației, astfel cum sunt descrise în secțiunea 2.5.
- (192) Pentru a intra în domeniul de aplicare al articolului 107 alineatul (1) din TFUE, o măsură de stat trebuie să favorizeze „anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri”. Prin urmare, numai acele măsuri care favorizează anumite întreprinderi și acordă un avantaj selectiv se pot califica drept ajutor de stat.
- (193) În cazul de față, Comisia observă că finanțarea în cauză a fost acordată numai administratorului aeroportului. Prin urmare, opinia preliminară a Comisiei este că avantajul este, așadar, selectiv în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

3.2.1.6. Afectarea comerțului și denaturarea concurenței

- (194) Pentru a se califica drept ajutor de stat, o măsură financiară trebuie să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre și să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența. Pentru evaluarea acestor două condiții, Comisia nu trebuie să stabilească faptul că ajutorul are un efect real asupra schimburilor comerciale dintre statele membre și că are loc o denaturare efectivă a concurenței, ci doar să analizeze dacă ajutorul respectiv, având în vedere circumstanțele, poate să afecteze astfel de schimburi și să denatureze concurența⁴⁸. Atunci când un ajutor acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente în cadrul schimburilor comerciale din interiorul Uniunii, acestea din urmă trebuie considerate ca fiind afectate de respectivul ajutor.
- (195) Așa cum s-a evaluat mai sus, exploatarea unui aeroport constituie o activitate economică. Concurența are loc, pe de o parte, între aeroporturi, pentru a atrage companii aeriene și traficul aerian aferent (pasageri și mărfuri), și, pe de altă parte, între administratorii aeroporturilor, care pot concura între ei pentru a li se încredința administrarea unui anumit aeroport. În acest sens, Comisia subliniază că, în special în ceea ce privește transportatorii low-cost și operatorii charter, aeroporturile care nu sunt situate în aceleași zone deservite și care sunt situate în state membre diferite pot fi, de asemenea, în concurență unele cu altele pentru a atrage respectivele companii aeriene.
- (196) În această privință, având în vedere proximitatea relativ imediată a AICN, la 103 km distanță, Comisia se îndoiește că TMA și AICN nu sunt situate în aceeași zonă deservită.
- (197) În ceea ce privește concurența dintre aeroporturile UE în vederea atragerii de

⁴⁸ A se vedea, de exemplu, cauza C-372/97 *România/Comisia* [2004], Rec, p. I-3679, punctul 44.

companii aeriene, Orientările din 2014 din sectorul aviației specifică clar faptul că „...atât finanțarea publică acordată aeroporturilor, cât și cea acordată companiilor aeriene pot denatura concurența și pot influența comerțul pe piețele de transport aerian de pe întregul teritoriul Uniunii.”⁴⁹

- (198) În plus, Orientările din 2014 privind sectorul aviației stabilesc modul în care poate fi evaluată concurența dintre aeroporturi în funcție de criteriile alese de companiile aeriene pentru a alege de unde să zboare și, în acest sens: „...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.”⁵⁰
- (199) Astfel cum se menționează la punctul 40 din Orientările din 2005 privind sectorul aviației și se reafirmă la punctul 45 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației, nu este posibil să se excludă nici măcar aeroporturile de dimensiuni mici din domeniul de aplicare al articolului 107 alineatul (1) din tratat pe motiv că finanțarea lor de către autoritățile publice nu ar putea denatura concurența sau nu ar putea afecta schimburile comerciale dintre statele membre. În plus, punctul 45 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației prevede în mod explicit faptul că dacă „întreprinderea care beneficiază de finanțare publică are dimensiuni relativ mici nu exclude așadar posibilitatea ca schimburile comerciale dintre statele membre să fie afectate.”
- (200) TMA deservește în prezent circa 350 000 de pasageri pe an⁵¹ și vasta majoritate a pasagerilor zboară către sau dinspre destinații internaționale. În lumina acestor fapte și având în vedere motivele menționate anterior, trebuie considerat faptul că avantajul economic conferit administratorului aeroportului prin intermediul diverselor măsuri în discuție a denaturat sau a amenințat să denatureze concurența și a existat cel puțin posibilitatea să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

3.2.1.7. Concluzii asupra existenței unui ajutor

- (201) Prin urmare, opinia preliminară a Comisiei este că măsurile în favoarea TMA care fac obiectul investigației, astfel cum sunt descrise în secțiunea 2.5, constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

3.2.2. Legalitatea ajutorului acordat TMA

- (202) În temeiul articolului 108 alineatul (3) din tratat, statele membre trebuie să notifice orice planuri de acordare sau de modificare a ajutorului și nu pot pune în aplicare nicio măsură notificată înainte de pronunțarea unei decizii finale în cadrul procedurii de notificare.
- (203) În cazul de față, trebuie să se analizeze dacă măsurile în favoarea TMA care fac obiectul investigației, astfel cum sunt descrise în secțiunea 2.5, au fost puse în aplicare fără autorizația Comisiei sau beneficiază de exceptarea de la obligațiile

⁴⁹ Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 44.

⁵⁰ Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 43.

⁵¹ A se vedea **Tabelul 1**.

de notificare și standstill menționate la punctul anterior („exceptare pe categorii”).

- (204) Măsurile în favoarea TMA nu au fost notificate Comisiei pentru aprobare prealabilă și, potrivit informațiilor disponibile până în prezent, acestea au fost deja aplicate. În plus, se pare că în această fază singurele acte care ar putea prevedea o exceptare pe categorii în cazul măsurilor în discuție sunt Decizia privind SIEG din 2005 aplicabilă ajutoarelor acordate înainte de 31 ianuarie 2012 sau Decizia 2012/21/UE⁵² (denumită în continuare „Decizia privind SIEG din 2012”), aplicabilă ajutoarelor acordate după data de 31 ianuarie 2012.
- (205) Decizia privind SIEG din 2005 exceptează de la obligația de notificare ajutoarele de stat sub forma compensației pentru obligația de serviciu public acordate întreprinderilor în legătură cu acele SIEG care respectă condițiile prevăzute în aceasta. În special, Decizia privind SIEG din 2005 a declarat compatibil un ajutor de stat acordat sub forma compensației pentru serviciu public pentru aeroporturi i) al căror trafic anual mediu nu depășește 1 000 000 de pasageri, ii) cu o cifră de afaceri anuală medie înainte de impozitare mai mică de 100 de milioane pe parcursul celor două exerciții financiare anterioare exercițiului financiar în care a fost atribuit SIEG, care primesc o compensație anuală mai mică de 30 de milioane EUR.
- (206) Decizia privind SIEG din 2005 s-a aplicat numai ajutorului acordat sub formă de compensație pentru obligația de serviciu public pentru un SIEG veritabil. Pentru a beneficia de o exceptare, compensația pentru obligația de serviciu public pentru prestarea unui SIEG trebuie să respecte și condițiile prevăzute la articolele 4, 5 și 6 din respectiva decizie.
- (207) Potrivit autorităților române, compensația primită de TMA în baza hotărârii regionale din august 2011 pentru activitățile legate de SIEG începând din 2011 îndeplinește condițiile prevăzute în Decizia privind SIEG din 2005. Autoritățile române afirmă că TMA respectă ambele praguri menționate la articolul 2 literele (a) și (b) din Decizia privind SIEG din 2005 [menționate și la punctul (205)] întrucât compensația pentru obligația de serviciu public în cauză este mai mică de 30 de milioane EUR pe an și, prin urmare, semnificativ mai mică decât pragul de 100 de milioane EUR. În plus, traficul anual de aproximativ 300 000 de pasageri este semnificativ mai mic decât numărul de 1 000 000 de pasageri permis prin această decizie.
- (208) Autoritățile române afirmă, de asemenea, că hotărârea regională din august 2011 include toate elementele menționate la articolul 4 literele (a)-(e) din Decizia privind SIEG din 2005. În ceea ce privește articolul 4 litera (a) privind natura și durata obligațiilor de serviciu public, autoritățile române fac trimitere la articolul 1 alineatele (2) și (3) și la articolul 2 alineatele (1) și (2) din hotărârea regională din august 2011.
- (209) Totuși, Comisia se îndoiește că această condiție este îndeplinită din motivele deja evidențiate la punctele (174) - (175).

⁵² 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).

- (210) Autoritățile române afirmă în continuare că, în ceea ce privește articolul 4 litera (d) privind parametrii de calculare, control și revizuire a compensației, articolele 4 și 5 din hotărârea regională din august 2011 îndeplinesc această condiție.
- (211) Totuși, Comisia se îndoiește că această condiție este îndeplinită din motivele deja evidențiate la punctele (160) - (178).
- (212) Întrucât condițiile Deciziei privind SIEG din 2005 sunt cumulative, Comisia se îndoiește că Decizia privind SIEG din 2005 este respectată de compensația legată de SIEG 2011.
- (213) În ceea ce privește compensația aferentă SIEG 2014, ar trebui să se analizeze dacă aceasta îndeplinește obligațiile prevăzute în Decizia privind SIEG din 2012, care a intrat în vigoare la 31 ianuarie 2012 și care acoperă *inter alia* compensația pentru obligația de serviciu public acordată:
- b) aeroporturilor unde traficul mediu anual nu depășește 200 000 de pasageri pe durata celor două exerciții financiare anterioare exercițiului financiar în care a fost atribuit SIEG; și
 - c) companiilor aeriene pentru legături aeriene către insule, al căror trafic mediu anual nu depășește 300 000 de pasageri.
- (214) Comisia observă că TMA deservește în prezent peste 200 000 de pasageri pe an și a depășit această cifră în fiecare an în perioada 2011-2014. Prin urmare, în această fază, Comisia remarcă faptul că măsurile în favoarea TMA care fac obiectul investigației nu intră în domeniul de aplicare al Deciziei privind SIEG din 2012. În plus, aceleași motive ca cele prevăzute la punctele (209) - (211) se aplică *mutatis mutandis* compensației legate de SIEG 2014, în măsura în care și în Decizia privind SIEG din 2012 sunt prevăzute condiții foarte asemănătoare.

3.2.3. Compatibilitatea ajutorului

- (215) În această secțiune Comisia va analiza compatibilitatea cu tratatul a fiecăreia dintre măsurile în favoarea TMA care fac obiectul investigației, astfel cum sunt descrise în secțiunea 2.5.

3.2.3.1. Compensația primită în baza SIEG 2011

- (216) Comisia va evalua compatibilitatea măsurilor în discuție în temeiul articolului 106 alineatul (2) și al articolului 107 alineatul (3) litera (c), care par a fi singurele temeuri juridice în baza cărora măsurile respective ar putea fi eventual considerate compatibile cu piața internă. În contextul cazului de față, comptabilitatea prevăzută la articolul 106 alineatul (2) și la articolul 107 alineatul (3) litera (c) trebuie analizată pe baza criteriilor stabilite în cadrul privind SIEG și, respectiv, în Orientările privind sectorul aviației.

Evaluarea în baza cadrului privind SIEG

- (217) Punctul 16 din cadrul privind SIEG stabilește cerințele pentru ca un SIEG să fie considerat a fi încredințat în mod valabil. În special punctul 16 litera (a) din acesta prevede că actul de atribuire trebuie să precizeze conținutul și durata obligațiilor de serviciu public.

- (218) Totuși, analiza SIEG 2011 în ceea ce privește respectarea condițiilor Altmark 1 și Altmark 2, astfel cum este prevăzută la punctele (168) - (175), este în esență foarte asemănătoare cu cea a cerințelor prevăzute la punctul 16 din cadrul privind SIEG. În cadrul analizei respectării condițiilor Altmark, Comisia a observat că actul de încredințare a sarcinii furnizării unui SIEG aeroportului (adică hotărârea regională din august 2011) nu pare să fi avut ca rezultat faptul că întreprinderea beneficiară a avut obligații de serviciu public definite în mod clar de care trebuia să se achite și nu pare a prevedea în mod clar și transparent obligațiile de serviciu public, parametrii de calculare a compensației și măsurile de evitare a oricărei supracompensări. Prin urmare, opinia preliminară a Comisiei în acest caz este că ajutorul acordat TMA nu poate fi considerat compatibil în baza cadrului privind SIEG. Mai mult decât atât, nu a fost prezentat Comisiei niciun element care să demonstreze că punctele 17 și 18 din cadrul privind SIEG au fost respectate.
- (219) Prin urmare, în această fază, Comisia consideră că ajutorul acordat TMA pentru acoperirea costurilor SIEG în perioada 2011-2014 în baza SIEG 2011 nu poate fi declarat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din tratat.

Evaluarea în baza Orientărilor privind sectorul aviației

- (220) Ajutoarele de exploatare acordate înainte de intrarea în vigoare a Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației, adică înainte de 4 aprilie 2014, pot fi declarate compatibile cu condiția îndeplinirii următoarelor condiții⁵³:
- a) *Contribuția la un obiectiv de interes comun bine definit*: această condiție este îndeplinită *inter alia* dacă ajutorul sporește mobilitatea cetățenilor UE și conectivitatea regiunilor sau facilitează dezvoltarea regională⁵⁴;
 - b) *Caracterul adecvat al ajutorului de stat ca instrument de politică*: statele membre trebuie să demonstreze că ajutorul este adecvat pentru a atinge obiectivul urmărit sau pentru a soluționa problemele vizate⁵⁵;
 - c) *Necesitatea intervenției statului*: ajutorul ar trebui să vizeze situațiile în care un astfel de ajutor poate determina o îmbunătățire substanțială pe care piața nu este în măsură să o furnizeze prin mijloace proprii⁵⁶;
 - d) *Existența unui efect stimulat*: această condiție este îndeplinită în cazul în care este probabil ca, în absența lor și luând în considerare posibila prezență a unor ajutoare pentru investiții și nivelul traficului, nivelul activității economice a aeroportului în cauză să se reducă substanțial⁵⁷;
 - e) *Proportionalitatea ajutoarelor (ajutoare limitate la minimul necesar)*: pentru a fi proporționale, ajutoarele de exploatare acordate aeroporturilor

⁵³ Punctul 137 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁵⁴ Punctele 137 și 113 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁵⁵ Punctele 137 și 120 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁵⁶ Punctele 137 și 116 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁵⁷ Punctele 137 și 124 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

trebuie să fie limitate la minimul necesar pentru ca activitatea care beneficiază de ajutor să aibă loc⁵⁸;

f) *Evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și asupra schimburilor comerciale.*⁵⁹

- (221) Astfel cum s-a explicat la punctele (195) și (196), în această fază, Comisia are îndoieli în ceea ce privește măsura în care se suprapun zonele deservite de AICN și TMA și, prin urmare, nu poate concluziona că ajutorul de exploatare acordat TMA a contribuit la realizarea unui obiectiv de interes comun.
- (222) În plus, prin deschiderea procedurii oficiale de investigație, Comisia invită România să justifice faptul că ajutorul de exploatare a constituit un instrument adecvat pentru realizarea obiectivului de interes comun și să justifice faptul că ajutorul de exploatare aduce o îmbunătățire substanțială pe care piața nu este în măsură să o furnizeze prin mijloace proprii.
- (223) În plus, în această fază, nu este clar dacă, în absența ajutorului în cauză, activitatea TMA ar fi fost semnificativ redusă sau dacă ajutorul de exploatare în cauză a fost limitat la minimul necesar pentru ca activitatea care beneficiază de ajutor să aibă loc.
- (224) De asemenea, România este invitată să confirme că infrastructura aeroportului a fost pusă la dispoziția tuturor companiilor aeriene în condiții nediscriminatorii.
- (225) Pe această bază, opinia preliminară a Comisiei este că nu sunt îndeplinite în întregime condițiile privind compatibilitatea stabilite în Orientările din 2014 privind sectorul aviației și că, prin urmare, ajutorul de exploatare care face obiectul evaluării nu poate fi considerat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat. Prin deschiderea procedurii oficiale de investigație, Comisia invită România să justifice respectarea condițiilor sus-menționate.
- (226) În această fază, opinia preliminară a Comisiei este că finanțarea acordată în baza SIEG 2011 nu este compatibilă cu tratatul.

3.2.3.2. Compensația primită în baza SIEG 2014

Evaluarea în baza cadrului privind SIEG

- (227) Punctul 16 din cadrul privind SIEG stabilește cerințele pentru ca un SIEG să fie considerat a fi încredințat în mod valabil. În special, punctul 16 litera (a) din acesta prevede că actul de încredințare trebuie să precizeze conținutul și durata obligațiilor de serviciu public.
- (228) În special, nu a fost furnizat Comisiei niciun act de încredințare care să definească în mod clar *ex ante* SGEI ce i-a fost încredințat beneficiarului și dreptul său la compensație. Mai mult decât atât, nu a fost prezentat Comisiei niciun element care să demonstreze că punctele 17 și 18 din cadrul privind SIEG au fost respectate.

⁵⁸ Punctele 137 și 125 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁵⁹ Punctele 137 și 131 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

- (229) Totuși, analiza SIEG 2014 din punctul de vedere al respectării condițiilor Altmark [a se vedea punctul (178)] se referă *mutatis mutandis* la analiza SIEG 2011 în raport cu aceleași condiții. În această privință, astfel cum s-a menționat anterior [a se vedea punctul (218)], această analiză a respectării condițiilor Altmark 1 și Altmark 2, astfel cum este prevăzută la punctele (168) - (175), este în esență foarte asemănătoare cu cea a respectării cerințelor prevăzute la punctul 16 din cadrul privind SIEG.
- (230) O aplicare a acestei analize *mutatis mutandis* în cazul SIEG 2014 implică faptul că nici actul de încredințare în acest caz (adică hotărârea regională din octombrie 2014) nu pare să fi avut ca rezultat definirea clară a unor obligații de serviciu public definite în mod clar de care întreprinderea beneficiară trebuia să se achite și nu pare a prevedea în mod clar și transparent obligațiile de serviciu public, parametrii de calculare a compensației și măsurile de evitare a oricărei supracompensări. Prin urmare, în acest caz, opinia preliminară a Comisiei este că ajutorul acordat TMA nu poate fi considerat compatibil în baza cadrului privind SIEG. Mai mult decât atât, nu a fost prezentat Comisiei niciun element care să demonstreze că punctele 17 și 18 din cadrul privind SIEG au fost respectate.
- (231) Prin urmare, în această fază, Comisia consideră că ajutorul acordat TMA pentru acoperirea costurilor SIEG în 2014 și 2015 în baza SIEG 2014 nu poate fi declarat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din tratat.

Evaluarea în baza Orientărilor privind sectorul aviației

- (232) În măsura în care orice ajutor (dacă a fost acordat un ajutor) în baza SIEG 2014 a fost acordat după 4 aprilie 2014, se aplică cerințele Orientărilor privind sectorul aviației referitoare la ajutoarele acordate începând cu 4 aprilie 2014. Acesta este cazul atât pentru ajutorul de exploatare, cât și pentru ajutorul pentru investiții în baza SIEG 2014.
- (233) Din descrierea de la punctul (66) rezultă că dispozițiile hotărârii regionale din octombrie 2014 par a avea anumite similarități cu dispozițiile din Orientările din 2014 privind sectorul aviației în ceea ce privește ajutorul de exploatare și ajutorul pentru investiții. Totuși, în această fază, respectivele similarități nu par a fi suficiente pentru a asigura deplina conformitate a compensației cu toate cerințele relevante ale Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației.
- (234) În primul rând, în ceea ce privește compensația pentru costurile cu investițiile, hotărârea regională din octombrie 2014 nu pare să conțină nicio dispoziție care să asigure faptul că respectiva compensație este limitată la costurile suplimentare care rezultă din optarea mai degrabă pentru proiectul de investiții decât pentru proiectul alternativ sau pentru activitatea desfășurată în scenariul contrafactual⁶⁰. Tot astfel, nicio dispoziție nu asigură faptul că finanțarea în cauză este necesară pentru implementarea proiectelor de investiții pentru care aceasta este acordată⁶¹. În plus, nu există niciun element de probă în această fază care să demonstreze că proiectele de investiție care puteau fi finanțate în temeiul hotărârii regionale din octombrie 2014 contribuie la un obiectiv de interes comun veritabil, în special având în vedere relativa proximitate a unui alt aeroport (AICN), care nu pare a

⁶⁰ Punctul 99 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁶¹ Punctele 94-96 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

derula operațiunii aproape de capacitatea sa maximă⁶². În plus, hotărârea regională din octombrie 2014 nu pare a conține nicio dispoziție care să asigure faptul că proiectele de investiții care puteau fi finanțate în temeiul respectivului mecanism au perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu⁶³ și că respectiva compensație nu ar duce la efecte negative nejustificate asupra concurenței și a comerțului, având în vedere în special relativa proximitate a AICN⁶⁴.

- (235) În ceea ce privește compensația pentru cheltuielile de exploatare, se aplică în egală măsură considerentele prezentate anterior cu privire la contribuția compensației la promovarea obiectivelor de interes comun veritabile și la evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și a comerțului⁶⁵. Mai mult decât atât, Comisia remarcă, de asemenea, că hotărârea regională din octombrie 2014 pare să conțină un angajament de a acorda ajutor de exploatare administratorului aeroportului în perioada 2014-2024⁶⁶, în timp ce, în temeiul Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației, ajutorul de exploatare acordat aeroporturilor ce deservește mai puțin de 700 000 de pasageri poate fi acordat numai pentru o perioadă de cinci ani după data de 4 aprilie 2014, dar nu există o dispoziție explicită care să permită acordarea de ajutor de exploatare acestor aeroporturi după această perioadă⁶⁷.
- (236) În plus, hotărârea regională din octombrie 2014 prevede că o compensație pentru costurile de exploatare „se stabilește anual, pe baza deficitului de finanțare a cheltuielilor de exploatare aferente serviciului economic de interes general, calculat pe baza unui plan de afaceri prezentat de aeroport.” Acest lucru sugerează că întreaga valoare a ajutorului de exploatare acordat în perioada 2014-2024 nu este limitată de un plafon definit *ex ante*, contrar cerințelor Orientărilor privind sectorul aviației și nu există, în această fază, niciun element de probă care să ateste că planul de afaceri pe baza căruia trebuie să fie calculată compensația rezultă din ipoteze și metode solide⁶⁸.
- (237) Autoritățile române sunt invitate de către Comisie să formuleze observații cu privire la aceste aspecte. În cazul în care autoritățile române consideră că respectiva compensație prevăzută în hotărârea regională din octombrie 2014 respectă condițiile de compatibilitate cu Orientările din 2014 privind sectorul aviației, sunt invitate să furnizeze documente justificative exhaustive care să indice motivul pentru care, în opinia lor, absolut fiecare dintre condițiile de compatibilitate este îndeplinită.
- (238) Având în vedere cele de mai sus, opinia preliminară a Comisiei este că finanțarea acordată în baza SIEG 2014 nu este compatibilă cu tratatul.

⁶² Punctele 84-84 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁶³ Punctul 85 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁶⁴ Punctele 106-108 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁶⁵ Punctele 113-115 și 131-135 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁶⁶ A se vedea punctul (66).

⁶⁷ Punctele 130 și 134 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁶⁸ Punctul 121 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

3.2.3.3. Echipamentele de handling la sol

- (239) Potrivit autorităților române, finanțarea echipamentelor de handling la sol a fost acordată în legătură cu activitățile SIEG ale TMA. Totuși, astfel cum a fost evidențiat la punctele (179) - (180), Comisia are îndoieli legate de considerarea obligațiilor inerente furnizării de finanțare pentru echipamentele de handling la sol drept obligații de serviciu public veritabile.
- (240) Orientările din 2014 privind sectorul aviației oferă un cadru pentru a evalua dacă ajutoarele destinate aeroporturilor pot fi declarate compatibile în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat.
- (241) Dacă ajutorul pentru investiții ilegal a fost acordat înainte de 4 aprilie 2014, Comisia va aplica normele de compatibilitate în vigoare la momentul acordării ajutorului pentru investiții ilegal. În consecință, Comisia a aplicat principiile prevăzute în Orientările din 2005 privind sectorul aviației în cazul ajutorului de investiții ilegal acordat aeroporturilor înainte de 4 aprilie 2014. Comisia a aplicat principiile prevăzute în Orientările din 2014 privind sectorul aviației tuturor cazurilor vizând ajutoare de exploatare acordate aeroporturilor chiar dacă acestea au fost acordate înainte de 4 aprilie 2014.
- (242) Prin urmare, în mod alternativ, ajutorul pentru echipamentele de handling la sol, dacă a fost acordat înainte de 4 aprilie 2014, poate fi evaluat în raport cu condițiile de compatibilitate pentru ajutorul pentru investiții în temeiul Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației.
- (243) Comisia remarcă în primul rând faptul că, potrivit Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației, costurile cu investițiile eligibile în cadrul unui aeroport trebuie să fie limitate la construirea infrastructurii și la echipamentele aeroportuare (piste, terminale, platforme, turnuri de control) sau la instalațiile care le sprijină în mod direct (instalații de stingere a incendiilor, echipamente de securitate sau de siguranță)⁶⁹.
- (244) Comisia remarcă, de asemenea, că, potrivit Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației, finanțarea infrastructurii de handling la sol nu este considerată a constitui cost eligibil la evaluarea compatibilității ajutorului pentru investiții⁷⁰. Din acest motiv, opinia preliminară a Comisiei este că finanțarea infrastructurii de handling la sol nu poate fi considerată ajutor pentru investiții compatibil în temeiul punctului 61 din Orientările din 2005 privind sectorul aviației. Această poziție coincide cu opinia autorităților române, care consideră că criteriile privind ajutorul pentru investiții prevăzute de Orientările din 2005 privind sectorul aviației nu sunt aplicabile în acest caz.

3.2.3.4. Facilitățile de parcare

- (245) Din motivele specificate anterior la punctele (243) - (244), Comisia ar putea evalua, de asemenea, posibila finanțare pentru facilitățile de parcare în raport cu criteriile de compatibilitate cu ajutorul pentru investiții prevăzute în Orientările din 2005 privind sectorul aviației.

⁶⁹ Orientările din 2005 privind sectorul aviației, punctul 53 litera (i) și punctul 55.

⁷⁰ Orientările din 2005 privind sectorul aviației, punctul 53 litera (iii) și punctul 55.

- (246) Comisia remarcă faptul că respectivele costuri eligibile trebuie să excludă costurile care nu sunt legate direct de activitățile de bază ale aeroportului, care includ construirea, finanțarea, utilizarea și închirierea terenului și a clădirilor sau porțiunilor din acestea, nu numai pentru birouri și depozitare, dar și pentru hoteluri și operatori economici situați în incinta aeroportului, precum și pentru magazine, restaurante sau parcuri⁷¹.
- (247) Prin urmare, întrucât finanțarea parcarilor nu este considerată cost eligibil la evaluarea compatibilității ajutorului pentru investiții⁷², opinia preliminară a Comisiei este că aceasta nu poate fi considerată compatibilă cu ajutorul pentru investiții prevăzut la punctul 61 din Orientările din 2005 privind sectorul aviației. Autoritățile române sunt invitate să formuleze observații cu privire la acest subiect.

Concluzie

- (248) Opinia preliminară a Comisiei este că nu sunt îndeplinite în întregime condițiile de compatibilitate stabilite în Orientările din 2005 privind sectorul aviației și, prin urmare, ajutorul pentru investiții care face obiectul evaluării este incompatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat. Prin deschiderea procedurii oficiale de investigație, Comisia invită România să justifice faptul că finanțarea parcarilor de la TMA a respectat condițiile prevăzute mai sus.
- (249) Prin urmare, opinia preliminară a Comisiei este că finanțarea parcarilor nu este compatibilă cu tratatul.

3.2.3.5. Concluzie

- (250) Având în vedere cele de mai sus, Comisia are îndoieli că măsurile în favoarea TMA care fac obiectul investigației, astfel cum sunt descrise în secțiunea 2.5, sunt compatibile în baza tratatului.

4. DECIZIE

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

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

Comisia va informa părțile interesate prin publicarea prezentei scrisori și a unui rezumat relevant al acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. De asemenea, va informa părțile interesate din țările AELS care sunt semnatare ale Acordului privind SEE, prin

⁷¹ Orientările din 2005 privind sectorul aviației, punctul 53 litera (iv).

⁷² Orientările din 2005 privind sectorul aviației, punctul 53 litera (iii) și punctul 55.

publicarea unei comunicări în suplimentul privind SEE al *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene*, și va informa Autoritatea AELS de Supraveghere prin transmiterea unei copii a prezentei scrisori. Toate părțile interesate vor fi invitate să formuleze observații în termen de o lună de la data publicării.

În cazul în care prezenta scrisoare conține informații confidențiale care nu ar trebui divulgate terților, vă rugăm să informați Comisia în acest sens în termen de cincisprezece zile lucrătoare de la data primirii acesteia. În cazul în care Comisia nu primește o solicitare motivată în acest termen, se va considera că sunteți de acord cu divulgarea către părțile terțe și cu publicarea textului integral al scrisorii în versiunea lingvistică autentică pe site-ul internet:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Solicitarea dumneavoastră trebuie trimisă electronic la următoarea adresă:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffes des aides d'État
1049 Bruxelles
Belgique
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Cu deosebită considerație,
Pentru Comisie

Margrethe Vestager
Membru al Comisiei