

## **DECIZIA NR. 111**

**din 13.06.2005**

**referitoare la masurile de sprijin financiar ce se acorda  
Companiei Nationale Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti S.A.**

### **CONSILIUL CONCURENTEI,**

Avand in vedere dispozitiile Acordului European instituind o asociere intre Romania, pe de o parte si Comunitatile Europene si statele membre ale acestora, pe de alta parte, ratificat prin Legea nr. 20/1993, publicata in Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 73 din 12 aprilie 1993,

Avand in vedere dispozitiile Legii concurente nr. 21/1996, publicata in Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 88 din 30 aprilie 1996, modificata si completata prin O.U.G. nr. 121/2003, aprobata prin Legea nr.184/2004,

Avand in vedere dispozitiile Legii nr. 143/1999 privind ajutorul de stat, publicata in Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I, nr. 370 din 3 august 1999, modificata si completata prin Legea nr. 603/2003 si prin OG nr.94/2004 privind reglementarea unor masuri financiare, aprobata cu modificari si completari prin Legea nr.507/2004,

Avand in vedere dispozitiile Decretului nr.57/2004 pentru numirea membrilor Consiliului Concurenteii,

**In temeiul urmatoarelor considerente,**

### **1. PROCEDURA**

(1) Prin adresa nr. 108647/20.07.2004 inregistrata la Consiliul Concurenteii cu nr. RS-AS 76/26.07.2004, Ministerul Finantelor Publice a notificat, in baza art. 6 din Legea nr. 143/1999 privind ajutorul de stat, cu modificarile si completarile ulterioare, masurile de sprijin financiar ce se acorda Companiei Nationale Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti S.A. Masurile constau in credite garantate de stat prin Ministerul Finantelor

Publice, necesare realizării obiectivului de investiții „Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional București-Otopeni”<sup>1</sup>.

(2) Deoarece informațiile cuprinse în notificare nu erau complete, au fost solicitate informații suplimentare Ministerului Finanțelor Publice și Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, în baza art. 6 alin. (4) din Legea nr.143/1999, cu modificările și completările ulterioare. Notificarea a devenit efectivă la data când au fost transmise toate informațiile solicitate, respectiv 27.05.2005.

## **2. DESCRIEREA MASURII DE SPRIJIN FINANCIAR**

### **2.1. Beneficiarul măsurilor de sprijin din partea statului**

(3) Beneficiarul măsurilor de sprijin financiar din partea statului este Compania Națională Aeroportul Internațional Henri Coandă București S.A.

(4) Compania Națională Aeroportul Internațional Henri Coandă București S.A. s-a înființat în baza H.G. nr.522/24.08.1998 prin reorganizarea Regiei Autonome „Aeroportul Internațional București – Otopeni”. Compania este societate comercială pe acțiuni cu capital integral de stat, este organizată și funcționează pe baza de gestiune economică.

(5) Capitalul social este de 1.432.124.573 mii lei și este reprezentat prin 14.321.246 acțiuni nominative, fiecare având valoarea nominală de 100.000 lei.

(6) Statul român, în calitate de *actionar unic*, își exercită drepturile și obligațiile ce decurg din dreptul de proprietate asupra acțiunilor companiei prin Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului.

(7) Compania are sediul în orașul Otopeni, județul Ilfov și este înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului cu nr. J23/592/04.04.2002, având cod unic de înregistrare R6222650.

(8) Rezultatele economico – financiare ale societății, pe baza datelor din bilanțurile contabile ale ultimilor 3 ani, sunt prezentate în tabelul nr.1.

***Tabelul nr.1 – Situația economico-financiară a companiei în perioada 2001-2003***

-mii.lei-			
<b>Indicatori</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>
Cifra de afaceri totală	891.402.239	896.103.419	1.149.364.847
Cifra de afaceri realizată pe piața României	891.402.239	896.103.419	1.149.364.847
Profit	449.835.619	6.414.673	335.315.236

<sup>1</sup> În conformitate cu prevederile HG nr.527/07.04.2004, noua denumire a Companiei Naționale Aeroportul Internațional București-Otopeni SA este Compania Națională Aeroportul Henri Coandă București SA

*Sursa: Formularul de notificare*

Datele prezentate in tabelul de mai sus demonstreaza faptul ca societatea are o cifra de afaceri in crestere si integreaza profit in perioada 2001– 2003.

**(9)** Obiectul principal de activitate al companiei consta in efectuarea de servicii de exploatare, intretinere, reparare, dezvoltare si modernizare a bunurilor din patrimoniul sau, aflate in proprietate sau in concesiune, in vederea asigurarii conditiilor pentru aterizarea, decolarea si manevrarea la sol a aeronavelor in trafic national si/sau international, asigurarea serviciilor aeroportuare pentru tranzitul de persoane, marfuri si posta, precum si servicii de interes public national.

**(10)** Categoriile de servicii prestate de Compania Nationala Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti S.A. sunt:

**I. de natura tehnica**

- asigura exploatarea, intretinerea, dezvoltarea si modernizarea infrastructurii aeroportuare, cai de rulare, piste, platforme etc., in scopul facilitarii aterizarii, decolarii si manevrarii la sol a aeronavelor;
- pune la dispozitia operatorilor aerieni si a altor agenti economici care activeaza pe platforma aeroportului, echipamente si instalatii aeroportuare, de telecomunicatii, transport, tehnica de calcul si informatica, supraveghere si control, informatii si publicitate;

**II. de natura operationala:**

- asigura facilitati de protectie a navigatiei aeriene, de infrastructura, mecano-energetice, de telecomunicatii, informatice, de anuntare, de supraveghere, de paza si control necesare desfasurarii in conditii optime si de siguranta a transporturilor aeriene;
- asigura supervizarea la sol;
- asigura orice fel de asistenta la sosirea, plecarea, transferul sau tranzitul de pasageri in afara sau in interiorul aeroportului;
- servicii VIP;
- acorda servicii medicale de urgenta pasagerilor si tuturor persoanelor care activeaza si/sau tranziteaza aeroportul etc.

**(11)** Incepand din anul 1969, infrastructura existenta a aeroportului (o pista pentru zboruri civile avand lungimea de 1200 metri si cladirile anexe) a devenit subiectul unei dezvoltari accelerate. Pista pentru zboruri militare a fost extinsa si modernizata pentru a permite aterizari si decolari sigure pentru orice tip de aeronava. La mijlocul anilor '80, cresterea traficului a necesitat constructia unei noi piste si a unui nou terminal, capacitatea terminalului existent fiind de 700.000 pasageri/an.

**(12)** Compania Nationala Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti S.A. detine in prezent urmatoarele capacitati:

- platforme (45 pozitii de stationare pentru aeronave);
- 2 piste de decolare-aterizare cu o capacitate de 32 miscari/ora/pista;
- mijloace de navigatie;
- echipament de salvare si lupta impotriva incendiilor;
- zona pasageri ( terminal Sosiri, terminal Plecari, Finger Sosiri/Plecari, 54 ghisee check-in, 10 porti de imbarcare internationale, 4 porti de imbarcare interna, 5 burdufuri);

- terminale cargo cu o capacitate de 50.000 tone/an;

**(13)** Companiile aeriene care opereaza pe Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti sunt: Ion Tiriac Air, Acvila Air, Air Moldova, Alitalia, Aeroflot, Air France, British Airways, Becker Aviation Trans, Club Air Sixgo, Czech Airlines, Swiss Airlines, Carpatair, El-Al, Eurojet, Hemus Air, Helios Airways, KLM Northway, Lufthansa, Lot, Malev, Olympic Airlines, Romavia, Scoala Superioara de Aviatie, Syrian, Tarom, Turkish Airlines, TNT Airways, AUA, Cimber Air.

**(14)** Compania Nationala Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti S.A. este afiliata la organisme internationale cum sunt: ACI (Airport Council International) – regular member, International Civil Aviation Organization (ICAO), ECAC (European Civil Aviation Conference), Airport Capacity Task Force, EUROCONTROL, European Aviation Group for Occupational Safety & Health, International Technical Committee for Prevention & Extinction of Fire.

**(15)** Conform prevederilor Legii nr. 203/2003 privind realizarea, dezvoltarea si modernizarea retelei de transport de interes national si european, realizarea, dezvoltarea si modernizarea retelei de transport reprezinta o *prioritate nationala*. Conform art.10 din Legea nr.203/2003, reseaua de transport de interes national si european cuprinde infrastructura de transport, de management si de informare asupra traficului, precum si cea de determinare a pozitiei transportului si de navigatie.

**(16)** Pentru consolidarea statutului aeroportului de platforma aeroportuara moderna, capabila sa gestioneze traficul aerian de pasageri si marfuri in deplina siguranta si la un nivel inalt al calitatii serviciilor prestate, precum si pentru a face fata standardelor impuse prin acordurile internationale, statul roman, in calitate de unic actionar, a decis dezvoltarea si modernizarea companiei printr-un proiect de anvergura care consta in consolidarea si dezvoltarea infrastructurii aeroportuare in concordanta cu cerintele normelor de siguranta internationale.

**(17)** In vederea indeplinirii acestui obiectiv, in anul 1991, a fost organizata o licitatie internatioanala deschisa, in urma careia, realizarea lucrarilor de dezvoltare a fost adjudecata de un Joint Venture format din societatile italiene ItalStrade, ItalAirport, CEI MILANO si societatea romaneasca SC CCCF SA, care a stat la baza constituirii unei societati mixte romano-italiene ROMAIRPORT SRL.

**(18)** Pentru demararea lucrarilor, a fost elaborat un MASTER PLAN al dezvoltarii aeroportului structurat in trei faze (pe termen scurt, mediu si lung) care are ca obiective dezvoltarea infrastructurii, modernizarea si dezvoltarea serviciilor aeroportuare.

**(19)** Investitiile pentru dezvoltarea si modernizarea Aeroportului International Henri Coanda Bucuresti vizeaza dezvoltarea infrastructurii aeroportuare.

**(20)** Art.11 alin. (1) si (2) din Legea nr. 203/2003 privind realizarea, dezvoltarea si modernizarea retelei de transport de interes national si european defineste infrastructura de transport astfel: „infrastructura de transport cuprinde retelele de cai rutiere, feroviare, navigabile interioare si nodurile/punctele de distributie ale retelelor”, iar „nodurile/punctele de

distributie ale rețelei sunt formate din porturile de pe caile navigabile interioare, porturile maritime, aeroporturi și terminale de transport combinat.”

**(21)** Conform Legii nr. 203/2003, rețeaua de transport de interes național și european trebuie să asigure:

- îmbunătățirea continuă a libertății de mișcare a persoanelor și a marfurilor pe întreg teritoriul României în cele mai bune condiții sociale, de mediu și de siguranță posibile, în conformitate cu realizarea obiectivelor pe care România și le-a propus în vederea aderării la Uniunea Europeană;
- accesul nediscriminatoriu al utilizatorilor la infrastructurile de transport, în condiții economice acceptabile, de calitate și de siguranță;
- dezvoltarea echilibrată și utilizarea tuturor modurilor de transport, ținându-se cont de avantajele lor comparative;
- utilizarea optimă a capacităților de infrastructură de transport existente;
- interoperabilitatea în cadrul modurilor de transport;
- acoperirea întregului teritoriu al României, astfel încât să fie facilitat accesul utilizatorilor, să fie asigurată legătura regiunilor izolate și periferice cu regiunile centrale, precum și legătura fără strângeri dintre marile centre urbane și restul țării;
- conectarea la rețeaua transeuropeană de transport și la rețelele țărilor vecine, promovând în același timp interoperabilitatea și accesul la aceste rețele;
- efectuarea transporturilor necesare realizării nevoilor de apărare a țării pe timp de pace, în situații de criză și pe timp de război.

**(22)** Potrivit Legii nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia, piste de decolare, aterizare, caile de rulare și platformele pentru îmbarcare – debarcare situate pe acestea și terenurile pe care sunt amplasate sunt bunuri care fac parte din domeniul public al statului. Conform art. 1 din lege, dreptul de proprietate publică aparține statului sau unităților administrativ – teritoriale, asupra bunurilor care, potrivit legii sau prin natura lor, sunt de uz sau de interes public.

**(23)** Prin Contractul de concesiune nr. MM/2716 din 1.06.2001, statul, prin Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Turismului, a concesiionat, pentru o perioadă de 49 de ani, bunurile proprietate publică constând în terenuri aferente pistelor de decolare – aterizare, terenuri aferente platformelor de îmbarcare – debarcare pasageri, piste de decolare – aterizare, caile de rulare, bretelele de degajare rapidă, Companiei Naționale Aeroportul Internațional Henri Coandă București S.A., companie deținută în proporție de 100% de către stat.

**(24)** Conform contractului de concesiune, bunurile de natură proprietății publice nou create sau rezultate în urma dezvoltării și/sau modernizării celor existente, cu surse asigurate de la bugetul de stat, se concesiionează Companiei Naționale Aeroportul Internațional Henri Coandă București S.A., în conformitate cu prevederile legale, prin acte adiționale la contract.

**(25)** Prin contractul de concesiune, compania este obligată să asigure exploatarea eficientă, în regim de continuitate și de permanență a bunurilor care fac obiectul concesiunii, cu satisfacerea interesului public, potrivit obiectivelor stabilite prin acesta.

(26) Pentru dreptul de a exploata bunurile concesionate de catre stat, Compania Nationala Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti S.A. in calitate de concesionar este obligat la plata unei redevente anuale calculata ca o cota procentuala aplicata sumei obtinute din veniturile brute realizate din exploatarea domeniului public.

## 2.2. Piata pe care activeaza Compania Nationala Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti S.A

(27) Societatea activeaza pe piata serviciilor aeroportuare, asigurand conditiile desfasurarii activitatilor specifice aviatiei civile aferente aeroporturilor internationale, respectiv aterizarea, decolarea si manevrarea la sol a aeronavelor in trafic national si/sau international, tranzitul de persoane, marfuri si posta, precum si servicii de interes public national.

(28) Din punct de vedere al traficului de pasageri si de marfuri, in perioada 1 ianuarie – 31 decembrie 2003, piata serviciilor aeroportuare din Romania se prezinta astfel:

a) pentru traficul de pasageri:

**Tabelul nr.2 – Structura traficului aerian de pasageri in anul 2003**

Compania	Trafic pasageri (persoane transportate)	%
Total, din care:	2.900.637	100,00
Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti	2.323.685	80,109
Aeroportul International Timisoara	213.505	7,361
Aeroportul Cluj-Napoca	120.804	4,165
Aeroportul International Constanta – Mihail Kogalniceanu	61.658	2,126
Aeroportul International Baneasa	51.271	1,768
Aeroportul Arad	13.219	0,456
Altele	116.495	4,016

Sursa: Formularul de notificare

b) pentru traficul de marfuri:

**Tabelul nr.3 – Structura traficului aerian de marfuri in anul 2003**

Compania	Trafic marfuri (tone)	%
Total, din care:	16.081	100,00

Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti	14.183	88,197
Aeroportul International Timisoara	360	2,239
Aeroportul Cluj-Napoca	78	0,485
Aeroportul International Constanta – Mihail Kogalniceanu	281	1,747
Aeroportul International Bucuresti Baneasa	711	4,421
Altele	468	2,910

*Sursa: Formularul de notificare*

Dupa cum se poate observa, Compania Nationala Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti S.A. detine o cota de 80,109% din traficul de pasageri si 88,197% din volumul marfurilor transportate. Compania Nationala Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti S.A. nu are practic concurenti interni pe piata pe care activeaza. Celelalte aeroporturi care presteaza servicii aeroportuare pe teritoriul Romaniei au un caracter preponderent local si un volum redus al traficului de calatori si marfuri.

(29) Conform hotararilor de guvern prin care s-a aprobat infiintarea aeroporturilor care activeaza pe teritoriul Romaniei precum si a statutelor acestora, piata serviciilor aeroportuare din Romania nu este o piata liberalizata deoarece companiile aeroportuare care presteaza asemenea servicii sunt detinute in proportie de 100% de catre stat, acesta stabilind politica de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare din Romania in functie de strategia nationala de dezvoltare.

### **2.3. Descrierea Proiectului „Dezvoltarea si Modernizarea Aeroportului International Bucuresti – Otopeni”**

(30) Contractul initial pentru dezvoltarea si modernizarea Aeroportului International Bucuresti – Otopeni, denumit in prezent Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti, incheiat intre Regia Autonoma Aeroportul International Bucuresti – Otopeni si societatile ITALSTRATE S.p.A., C.C.C.F. – S.A., ITALAIRPORT S.p.A. si C.E.I., constituite intr-un Joint Venture, s-a incheiat la data de 30.04.1992. Ca urmare, a fost elaborat Master Planul dezvoltarii aeroportului, structurat in mai multe faze.

(31) Proiectul „Dezvoltarea si Modernizarea Aeroportului International Bucuresti – Otopeni” a fost aprobat prin HG nr.94/1992.

(32) Proiectul initial a suferit modificari ulterioare si, ca urmare, au fost semnate addendum-uri la contract ce au stabilit printre altele: impartirea lucrarilor ce urmau a fi executate in doua parti, numite „Faza I” si „Faza a II-a”, modificarea unor prioritati in programul de lucrari si valoarea contractului, necesitatea extinderii Fazei a II-a a proiectului, determinata de modificarile tehnico – economice intervenite ca urmare a utilizarii de noi materiale si tehnologii, conform cerintelor operationale aeroportuare impuse de noile standarde romanesti si internationale.

**(33)** Faza I a Proiectului s-a desfasurat pe perioada 1994 -1998. Derularea lucrarilor a avut la baza prevederile HG nr.191/1992, modificata prin HG nr.510/1994, HG nr.94/1992, HG nr.518/1992 si HG nr.587/1994. Principalele lucrari realizate in Faza I au vizat:

- realizarea terminalului pentru preluarea pasagerilor in flux „plecari” ;
- realizarea fingerului ce permite prelucrarea complexa a aeronavelor de pasageri prin cele 5 burdufuri;
- consolidarea pistei de decolare-aterizare nr.1 si reabilitarea sistemului de balizaj aferent;
- consolidarea platformei principale de imbarcare-debarcare;
- realizarea platformei pentru avioane cu stationare mai mare de o zi si consolidarea caii de rulare aferenta acesteia;
- balizarea corespunzatoare a noilor platforme si cai de rulare aferente;
- realizarea unei infrastructuri pentru asigurarea cu utilitati necesare functionarii aeroportului si anume, cele privind furnizarea de energie electrica si termica, climatizare si ventilatie, retele de apa si canal;
- reabilitarea cailor de acces la terminalele de pasageri si a platformelor pentru avioane.

**(34)** Faza a II-a a Proiectului s-a desfasurat in perioada 1999 – 2003. Prin Addendum-ul nr.4 la Contract, in data de 9 aprilie 1999, Partile contractante au convenit conditiile de incepere a Fazei a II-a a Proiectului. Derularea si finantarea lucrarilor au avut la baza prevederile OUG nr.73/1999. Principalele lucrari executate in Faza a II-a au vizat:

- modernizarea terminalului Sosiri Internationale;
- modernizarea parterului terminalului Plecari si Sosiri in trafic intern si a zonei de prelucrare bagaje;
- modernizarea zonei de legatura intre cele doua terminale;
- extinderea pistelor de decolare – aterizare si reabilitarea caii de rulare Delta (demararea lucrarilor la noua cale de rulare paralela cu pista nr.1 si transformarea caii de rulare Delta in cale de degajare rapida);
- largirea pasajului rutier pe sub calea de rulare „November” si a drumului interior D10 pentru fluentizarea traficului in zona tehnica, vama si cargo.

**(35)** Prin Addendum-ul nr.5 la Contract, ca urmare a analizelor comune si evaluarii conditiilor existente la momentul respectiv, Partile contractante au convenit extinderea Fazei a II-a a Proiectului. Faza a II-a extinsa s-a desfasurat in perioada 2003 – 2004, iar finantarea si demararea lucrarilor a avut la baza prevederile HG nr. 168/2003. Aceasta extindere a fost determinata de modificarile tehnico-economice intervenite ca urmare a reorganizarii tehnologice, a modificarii solutiilor constructive si a utilizarii de noi materiale si tehnologii, in conformitate cu noile standarde operationale aeroportuare romanesti si internationale. Cresterea volumului traficului aerian a necesitat luarea masurilor necesare pentru adaptarea infrastructurii aeroportuare la conditiile nou aparute.

**(36)** Dezvoltarea si modernizarea Aeroportului International Henri Coanda Bucuresti va permite acestei companii sa faca fata unui trafic crescut de aeronave si de pasageri, in perspectiva indeplinirii obiectivelor restructurarii economiei romanesti si a aderarii la Uniunea Europeana.



(37) Evolutia previzionata a numarului de pasageri si a miscarilor de aeronave pe Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti, pana in anul 2010, se prezinta astfel:

**Tabelul nr.4** – *Evolutia previzionata a numarului de pasageri si a miscarilor de aeronave in perioada 2005 - 2010*

Anul	Pasageri transportati	Miscari de aeronave (aterizari si decolari)
2005	3.200.000	46.200
2006	3.700.000	51.250
2007	4.600.000	59.000
2008	5.300.000	65.500
2009	6.100.000	72.700
2010	7.000.000	80.500

Sursa: Formularul de notificare

(38) Realizarea proiectului va permite Aeroportului International Henri Coanda Bucuresti sa aplice recomandarile Organizatiei Aviatiei Civile Internationale (ICAO) in domeniul traficului aerian si sa proceseze un numar crescut de pasageri si aeronave. De asemenea, va permite Romaniei sa-si indeplineasca obligatiile cu privire la siguranta si securitatea zborurilor, vama si control de frontiera si sa-si dezvolte legaturile de transport aerian cu Statele Membre ale Uniunii Europene.

(39) In afara investitiilor ce se realizeaza in cadrul proiectului „Dezvoltarea si Modernizarea Aeroportului International Bucuresti – Otopeni”, Compania Nationala Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti SA mai deruleaza o serie de investitii in infrastructura aeroportului, avand acelasi obiectiv, respectiv dezvoltarea si modernizarea infrastructurii aeroportului. Aceste investitii au ca scop dezvoltarea capacitatii aeroportuare, cresterea sigurantei traficului aerian si sporirea securitatii aeroportuare.

#### **2.4. Sprijinul financiar acordat in vederea finantarii obiectivului de investitii „Dezvoltarea si Modernizarea Aeroportului International Bucuresti – Otopeni”**

(40) Masurile de sprijin financiar notificate de Ministerul Finantelor Publice constau in credite garantate de stat prin Ministerul Finantelor Publice pentru obtinerea unor finantari externe, in vederea realizarii obiectivului de investitii „Dezvoltarea si Modernizarea Aeroportului International Bucuresti-Otopeni”, credite rambursate de la bugetul de stat. De asemenea, in completarea finantarii obiectivului de investitii, societatea primeste alocatii bugetare.

(41) Investitiile in infrastructura realizate de Companie in paralel cu proiectul de investitii „Dezvoltarea si Modernizarea Aeroportului International Bucuresti-Otopeni”, avand acelasi obiectiv, respectiv dezvoltarea si modernizarea infrastructurii aeroportuare, nu implica resurse ale statului fiind finantate in totalitate din resursele proprii ale Companiei.

(42) Finantarea initiala a proiectului de investitii „Dezvoltarea si Modernizarea Aeroportului International Bucuresti-Otopeni” a fost aprobata prin HG nr.191/1992, modificata prin HG nr.510/1994, la o valoare de 16.729,3 mil. lei, stabilita in preturile lunii iunie 1991, valoare ce a fost indexata ulterior in functie de evolutia preturilor. Finantarea obiectivului de investitii se asigura astfel:

- cheltuielile in lei pentru achizitii si servicii de circa 4 miliarde lei, din bugetul de stat, sub forma de alocatii bugetare;
- cheltuielile in valuta in suma de 12,7 miliarde lei, reprezentand echivalentul a 70,5 milioane dolari SUA, din credite externe pe termen lung.

(43) Rambursarea creditelor externe, plata dobanzilor si comisioanelor aferente, precum si cheltuielile pentru achizitii si servicii in moneda nationala se finanteaza de la bugetul de stat.

(44) Ulterior, prin Addendum-ul nr.3 la Contractul pentru Dezvoltarea si Modernizarea Aeroportului International Bucuresti – Otopeni, Partile au stabilit valoarea finala a Fazei I a proiectului de investitii la 2.376.307.723 lei si 70,5 milioane dolari SUA.

(45) [...]\*

(46) Prin Addendum-ul nr.4 la Contract, Partile contractante au convenit conditiile de incepere a Fazei a II-a a proiectului de investitii. Ca urmare, prin O.U.G. nr.73/1999 a fost aprobata continuarea si finantarea lucrarilor Fazei a II-a a obiectivului de investitii „Dezvoltarea si Modernizarea Aeroportului International Bucuresti-Otopeni” in valoare totala de 55.674.121 Euro. Conform ordonantei, finantarea obiectivului de investitii se asigura astfel:

- *partea in valuta*: - 85% din credite bancare achitate de la bugetul de stat, respectiv 40.171.926 Euro;
  - 15% din surse proprii ale Companiei, respectiv 7.089.163 Euro;
- *partea in lei*: respectiv echivalentul a 8.413.032 Euro, reprezentand cheltuieli pentru achizitii in moneda nationala, din surse proprii ale Companiei, din credite bancare si, in completare, de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor, sub forma de alocatii bugetare.

(47) [...]\*

(48) [...]\*

(49) Prin Addendum-ul nr.5 la Contract, Partile au convenit extinderea finantarii pentru lucrarile cuprinse in Faza a II-a, extindere concretizata in ceea ce s-a numit Faza a II-a extinsa. Prin HG nr.168/2003 a fost aprobata continuarea si finantarea lucrarilor la obiectivul de investitii „Dezvoltarea si Modernizarea Aeroportului International Bucuresti-Otopeni”, Faza a II-a extinsa, in valoare totala de 43.634.716 Euro.

---

\* Informatii confidentiale

\* Informatii confidentiale

\* Informatii confidentiale

(50) [...]\*

(51) [...]\*

### **3. EVALUAREA MASURILOR DE SPRIJIN FINANCIAR ACORDATE COMPANIEI NATIONALE AEROPORTUL INTERNATIONAL HENRI COANDA BUCURESTI S.A.**

#### **3.1. Caracterul de ajutor de stat al masurilor notificate, conform prevederilor Legii nr. 143/1999 privind ajutorul de stat, cu modificarile si completarile ulterioare si ale Art. 87(1) al Tratatului CE**

(52) Art. 2 din Legea nr. 143/1999 privind ajutorul de stat, cu modificarile si completarile ulterioare, defineste ajutorul de stat ca fiind orice masura de sprijin acordata de catre stat sau de catre unitatile administrativ-teritoriale, din resurse de stat sau resurse ale unitatilor administrativ-teritoriale, indiferent de forma, care distorsioneaza sau ameninta sa distorsioneze concurenta, prin favorizarea anumitor intreprinderi, a productiei anumitor bunuri, a prestarii anumitor servicii, sau afecteaza comertul dintre Romania si Statele Membre ale Uniunii Europene, fiind considerat incompatibil cu un mediu concurential normal.

(53) Articolul 87 al Tratatului CE prevede ca orice ajutor acordat de un Stat Membru sau din resurse de stat, in orice forma, care distorsioneaza sau ameninta sa distorsioneze concurenta prin favorizarea anumitor intreprinderi sau a productiei anumitor bunuri, in masura in care afecteaza comertul dintre Statele Membre ale UE, este considerat incompatibil cu piata comuna.

(54) In vederea determinarii caracterului de ajutor de stat al sprijinului financiar acordat Companiei Nationale Aeroportul Henri Coanda Bucuresti, Consiliul Concurentei trebuie sa stabileasca daca sprijinul financiar:

- este acordat din resurse de stat,
- favorizeaza anumiti agenti economici sau productia anumitor bunuri,
- distorsioneaza sau ameninta sa distorsioneze concurenta si
- afecteaza comertul dintre Romania si Statele Membre ale Uniunii Europene.

(55) Masurile de sprijin acordate pentru realizarea obiectivului de investitii imbraca forma unor credite externe garantate de stat si rambursate de la bugetul de stat si din veniturile Companiei, precum si a unor alocatii bugetare in completare. Analiza caracterului de ajutor de stat al masurilor notificate se va realiza prin prisma indeplinirii conditiilor mentionate la paragraful 54.

#### **3.1.1. Acordarea sprijinului financiar Companiei Nationale Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti S.A. din resurse de stat**

---

\* Informatii confidentiale

\* Informatii confidentiale

(56) Realizarea obiectivului de investitii este co-finantata de la bugetul de stat, prin rambursarea unei parti substantiale a creditelor externe contractate de Compania Nationala Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti S.A., precum si prin alocatii bugetare in completare. Ca urmare, masura de sprijin financiar notificata implica resurse ale statului.

### *3.1.2. Favorizarea anumitor agenti economici sau a productiei anumitor bunuri*

(57) Principiul general, stipulat in Instructiunile privind aplicarea art.87 si art. 88 din Tratatul CE in sectorul aviatiei, este acela ca finantarea proiectelor de infrastructura de transport, cum sunt aeroporturile, autostrazile etc., reprezinta masuri de politica economica generala care au ca scop indeplinirea unor obiective planificate, facilitand dezvoltarea regionala si/sau implementarea politicilor nationale si regionale de transport. Ca urmare, asemenea masuri cad in sarcina autoritatilor statului si, ca regula generala, nu pot fi controlate de catre Comisia Europeana prin prisma regulilor referitoare la ajutorul de stat.<sup>2</sup>

(58) De asemenea, art.2.5. din Instructiunile privind autorizarea ajutoarelor de stat in domeniul transportului aerian, emise de Consiliul Concurentei si publicate in Monitorul Oficial al Romaniei nr.806 din 17.11.2003, precizeaza ca realizarea proiectelor de infrastructura (aeroporturi, autostrazi, poduri) reprezinta o masura de politica economica generala care nu poate fi controlata de Consiliul Concurentei, in temeiul dispozitiilor Legii nr.143/1999 privind ajutorul de stat, cu modificarile si completarile ulterioare. Deciziile de dezvoltare a infrastructurii nu intra sub incidenta domeniului de aplicare al prezentelor instructiuni, in masura in care acestea raspund unor nevoi de programare sau implementare a politicilor nationale privind mediul si transporturile.

(59) Totusi, art.2.6 din instructiunile emise de Consiliul Concurentei mentioneaza ca acest principiu general se aplica doar pentru realizarea infrastructurilor, fara a prejudicia evaluarea unor posibile elemente de ajutor de stat ce rezulta din tratamentul preferential acordat anumitor companii (agenti economici) care utilizeaza infrastructura.

(60) Abordarea recenta a Comisiei Europene in ceea ce priveste conceptul de “agent economic” in sensul art. 87(1) din Tratatul CE este aceea ca agentul economic este orice entitate publica sau privata care desfasoara o activitate economica<sup>3</sup>.

(61) Compania Nationala Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti S.A desfasoara o activitate economica ce consta in prestarea de servicii aeroportuare, actionand pe piata serviciilor aeroportuare, deci indeplineste conditiile pentru a fi considerat agent economic.

(62) Sprijinul financiar se acorda Companiei Nationale Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti S.A. pentru realizarea proiectului de infrastructura aeroportuara, implementarea acestui proiect fiind in interesul comunitatii si avand rolul de a stimula economia in ansamblu.

---

<sup>2</sup> Application of Articles [87] and [88] of the EC Treaty and Article 61 of the EEA Agreement to State aids in the aviation sector, OJ C 350, 10/12/1994, paragraph 12

<sup>3</sup> Conform jurisprudentei Comisiei Europene, orice activitate care consta in oferirea de bunuri si servicii pe o anumita piata constituie activitate economica (C35/96 *Commission v Italy*, ECR 1998, p.3851 si deliberarea ECJ din 12.09.2001 in cazurile unite C 180-184/98, *Pavlov*).

(63) Consiliul Concurenței considera ca fondurile acordate Companiei Naționale Aeroportul Internațional Henri Coanda București S.A. constituie o alocare de resurse de la bugetul de stat, pentru co-finanțarea unei acțiuni aflate în sarcina statului, care este responsabil pentru dezvoltarea planificată, locală și regională. O asemenea alocare de fonduri de la bugetul de stat către Compania Națională Aeroportul Internațional Henri Coanda București S.A., careia statul, prin Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Turismului i-a concesionat bunurile proprietate publică aflate în perimetrul aeroportului, pentru activități aflate în sarcina autorităților publice, nu constituie în mod normal ajutor de stat în sensul art. 87.1 din Tratatul CE și al art. 2 alin.(1) din Legea nr.143/1999 privind ajutorul de stat.

(64) Totuși, deși Compania Națională Aeroportul Internațional Henri Coanda București S.A. este societate comercială pe acțiuni cu capital integral de stat, conform statutului aceasta este organizată și funcționează pe baza de gestiune economică. Statul pune la dispoziția Companiei infrastructura aeroportuară (piste, spații de decolare, benzi transportoare, echipamente de siguranță, hangare etc), iar Compania, la rândul său, o poate utiliza pentru activități economice.

(65) Conform deciziei Curții Europene de Justiție în cazul *Aeroporturile din Paris*<sup>4</sup>, punerea la dispoziția transportatorilor aerieni și a altor utilizatori a facilităților unui aeroport constituie o activitate economică. De asemenea, conform deciziei menționate, entitatea responsabilă cu operarea și managementul aeroportului este un agent economic în sensul art. 87.1 din Tratatul CE, indiferent de statutul său legal și de modul în care este finanțată.

(66) În baza celor menționate anterior și având în vedere jurisprudența recentă a Comisiei Europene<sup>5</sup>, Consiliul Concurenței ia în considerare posibilitatea ca finanțarea din surse de stat a construirii/dezvoltării infrastructurii aeroportuare, pusă ulterior la dispoziția unui operator aeroportuar care desfășoară o activitate economică în perimetrul aeroportului, să poată conferi un avantaj acestuia în comparație cu concurenții săi.

### *3.1.3. Distorsionarea concurenței și afectarea comerțului dintre România și Statele Membre ale UE*

(67) Conform jurisprudenței Curții Europene de Justiție, afectarea comerțului cu Statele Membre ale Uniunii Europene, presupune ca agentul economic care primește sprijin financiar poate influența fluxurile comerciale dintre România și Statele Membre ale Uniunii Europene<sup>6</sup>. Ca regulă, orice sprijin financiar acordat unui agent economic care operează pe o piață liberalizată poate să afecteze comerțul dintre România și Statele Membre ale Uniunii Europene.

---

<sup>4</sup> Cazul C 82/2001 P, sentința ECJ din 24.10.2002.

<sup>5</sup> ECJ din 19.01.2005, State aid No N 644i/2002, *Development of municipal economic infrastructure pursuant to Part II, Section 7 of the Framework plan under the joint Federal Government/Länder scheme for improving regional economic structures: (i) Construction or development of regional airports.*

<sup>6</sup> European Court of Justice judgement of 17.09.1980, C 730/79, Philip Morris, ECR 1980.

(68) Cu toate ca Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti face parte din categoria de aeroporturi cu un trafic anual cuprins intre 1 si 5 milioane pasageri, avand in prezent un trafic anual de circa 2,5 milioane de pasageri, nefiind un aeroport de mari dimensiuni, piata pe care opereaza Compania nu se limiteaza la piata interna a serviciilor aeroportuare care nu este inca liberalizata. Avand in vedere specificul de aeroport international, putem considera ca, Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti activeaza pe piata europeana a serviciilor aeroportuare. Rezulta ca, facilitatile acordate pentru dezvoltarea si modernizarea infrastructurii pot contribui la distorsionarea concurentei si pot afecta comertul dintre Romania si Statele Membre ale Uniunii Europene.

(69) Ca urmare a celor prezentate, Consiliul Concurentei nu poate sa excluda posibilitatea ca sprijinul financiar acordat Companiei sa constituie ajutor de stat, in sensul art 87.1 din Tratatul CE si al art. 2 alin.(1) din Legea nr.143/1999 privind ajutorul de stat.

### **3.2. Evaluarea ajutorului de stat pentru Compania Nationala Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti S.A.**

(70) Ajutorul de stat pentru Compania Nationala Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti S.A consta in finantarea creditelor externe contractate de companie in scopul realizarii investitiilor planificate, in valoare de 1.954.596.216 mii lei, la care se adauga dobanzi si comisioane in valoare de 525.071.521 mii lei, precum si in alocatii bugetare pentru cheltuieli de capital, in valoare de 833.166.290 mii lei. Valoarea totala a ajutorului de stat este de 3.312.834.027 mii lei.

(71) Valoarea totala a investitiei realizate in cadrul obiectivului de investitii “Dezvoltarea si modernizarea Aeroportului International Bucuresti-Otopeni” este de 5.221.031.342 mii lei. Totodata, in afara obiectivului de investitii mentionat anterior, Compania mai deruleaza o serie de investitii in infrastructura aeroportului, cu scopul dezvoltarii capacitatii aeroportuare, cresterii sigurantei traficului aerian si sporirii securitatii aeroportuare. Valoarea acestora se ridica la 1.632.691.685 mii lei. Aceste investitii sunt realizate in totalitate din sursele proprii ale Companiei.

(72) Valoarea totala a investitiilor in dezvoltarea si modernizarea aeroportului este de 6.853.723.027 mii lei.

(73) Contributia totala a beneficiarului de ajutor de stat la finantarea investitiilor realizate in infrastructura Aeroportului International Henri Coanda este de 2.980.641.110 mii lei, reprezentand 43,5% din costul total al investitiilor.

### **3.3. Compatibilitatea ajutorului de stat**

(74) Dupa cum am mentionat anterior, piata geografica pe care activeaza Compania Nationala Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti S.A., nu se limiteaza doar la teritoriul Romaniei. Avand in vedere importanta zonala a Aeroportului Henri Coanda

Bucuresti, putem considera ca piata geografica este data de piata europeana a serviciilor aeroportuare.

**(75)** In baza art. 87(3)(a) din Tratatul CE, ajutorul pentru facilitarea dezvoltarii economice a regiunilor in care nivelul de viata este anormal de scazut sau in care exista un nivel ridicat al somajului poate fi considerat compatibil cu piata comuna.

**(76)** Consiliul de Asociere România – Uniunea Europeană a decis ca toate ajutoarele de stat acordate în România sunt evaluate ținând cont de faptul că intregul teritoriu al României este considerat o zonă identică cu acele zone ale Comunității Europene vizate de prevederile art.87 (3) (a) din Tratatul privind instituirea Comunității Europene.

**(77)** Dezvoltarea si modernizarea Aeroportului International Henri Coanda Bucuresti are un puternic impact regional deoarece, asa cum s-a aratat la paragraful 28, acesta este principalul aeroport al Romaniei, detinand o cota de 80,1% din traficul de pasageri si 88,2% din volumul marfurilor transportate. Majoritatea covarsitoare a miscarilor de aeronave, pasageri si marfuri inspre si dinspre Romania se desfasoara prin intermediul acestui aeroport. Ca urmare, dezvoltarea Aeroportului International Henri Coanda Bucuresti este in beneficiul intregului teritoriu al Romaniei.

**(78)** Avand in vedere ca, piata geografica pe care activeaza Compania Nationala Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti S.A. este piata europeana a serviciilor aeroportuare, dezvoltarea acestui aeroport poate avea un impact economic si social important in ceea ce priveste, printre altele, coeziunea sociala si regionala, avand in vedere obiectivul aderarii Romaniei la Uniunea Europeana. Impactul economic si social al dezvoltarii aeroporturilor a fost confirmat intr-un studiu recent al ACI din 2004, "Impactul social si economic al aeroporturilor in Europa".<sup>7</sup>

**(79)** Asa cum am mentionat anterior, furnizarea de infrastructura de transport cade, in general, in sarcina statului, in baza responsabilitatilor sale de planificare a teritoriului, dezvoltare regionala si/sau locala si implementarea politicilor de transport regional si national. Analiza unei asemenea investitii in infrastructura nu implica doar luarea in considerare a faptului ca aeroporturile presteaza o activitate comerciala, ci va tine seama si de faptul ca dezvoltarea infrastructurii aeroportuare este in beneficiul interesului public.

**(80)** In cazul ajutorului notificat, sprijinul financiar este destinat doar investitiilor in infrastructura aeroportuara necesara activitatilor aeriene ce se desfasoara in perimetrul aeroportului, care este deschis tuturor posibililor utilizatori, in baza unor conditii nediscriminatorii (piste, spatii de decolare, benzi transportoare, echipamente de siguranta, hangare etc.). Sprijinul financiar nu va fi utilizat pentru costuri de operare sau mentenanta, nici pentru investii in infrastructura unor utilizatori particulari, ci este destinat exclusiv

---

<sup>7</sup> In veme ce aeroporturile creaza direct 1 100 locuri de munca pentru fiecare 1 milion de pasageri transportati intr-un an, impactul total (inclusiv locurile de munca directe si indirecte) este evaluat la aprox. 2 200 locuri de munca sau dublul acestui total. Acestea sunt motoare economice, "catalizatori strategici" care actioneaza ca un magnet pentru multe alte activitati economice.

proiectelor de dezvoltare a infrastructurii care servesc interesului publicului larg. Sprijinul financiar va fi in concordanta cu obiectivele de dezvoltare nationala si regionala.

**(81)** Asa cum s-a mentionat la paragraful 21, accesul nediscriminatoriu al tuturor utilizatorilor la infrastructura de transport a Romaniei este stabilit prin Legea nr. 203/2003. Astfel, in baza legii, statul, in calitate de unic actionar, trebuie sa asigure dezvoltarea infrastructurii si accesul nediscriminatoriu al tuturor utilizatorilor la aceasta in vederea asigurarii libertatii de miscare a persoanelor si a marfurilor pe intregul teritoriu al Romaniei in cele mai bune conditii sociale, de mediu si de siguranta posibile, in conformitate cu realizarea obiectivelor pe care Romania si le-a propus in vederea aderarii la Uniunea Europeana. De asemenea, legea prevede ca, prin consolidarea infrastructurii, statul urmareste conectarea la reseaua transeuropeana de transport si la retelele tarilor vecine, promovand in acelasi timp interoperabilitatea si accesul la aceste retele.

**(82)** Consiliul Concurentei noteaza ca, in ceea ce priveste aeroporturile, acestea sunt finantate in principal din taxele impuse operatorilor aeroportuari si altor utilizatori ai facilitatilor aeroportului. Totusi, atunci cand necesitatile impuse de siguranta traficului aerian si volumul traficului solicita investitii de mare amploare, finantarea necesara pentru dezvoltarea si modernizarea infrastructurii nu mai poate fi acoperita din veniturile rezultate din aceste impuneri. In cazul Aeroportului International Henri Coanda, reinvestirea profitului in finantarea investitiilor in infrastructura nu este suficienta, ceea ce a determinat necesitatea co-finantarii publice pentru aceste investitii, pentru a permite aeroportului sa continue sa opereze in interesul publicului larg.

**(83)** Dezvoltarea Aeroportului International Henri Coanda va permite dezvoltarea economica a tuturor regiunilor Romaniei constituindu-se intr-un factor catalizator al coeziunii sociale si regionale, avand in vedere obiectivul aderarii Romaniei la Uniunea Europeana.

**(84)** Taxele de aeroport practicate de Compania Nationala Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti S.A., sunt aplicate la acelasi nivel tuturor operatorilor aerieni. Comparativ cu alte aeroporturi din Europa, taxele aplicate de Aeroportul Henri Coanda se prezinta astfel:

***Tabelul nr.5 – Taxele de aeroport ale Aeroportului Henri Coanda comparativ cu cele practicate de aeroporturile din Sofia, Budapesta si Frankfurt***

Nr. Crt.	Denumire prestatie	Taxe de aeroport			
		Bucuresti	Sofia	Budapesta	Frankfurt
1.	Aterizare	13 USD/tona (min. 85 USD)	Intre 20 si 740 Euro/zbor in functie de	Intre 7 si 10,3 Euro/tona	Intre 125 si 150 Euro/zbor + 1,60 Euro/tona pentru tonaj



			tonajul aeronavei		mai mare de 35 tone
2.	Stationare	0,20 USD/tona si ora	25% din aterizare/24 ore	2,18 Euro/24 ore/tona	28 Euro/zi; intre 05.00- 20.59, pentru ce depaseste 24 ore: intre 22 si 57,5 Euro iar intre 21.00- 04.59, pentru fiecare ora intre 16.50 si 53,50 Euro
3.	Servicii pentru pasageri	14 Euro/pasager	9 Euro/pasager	13,35 Euro/pasager	14,25 Euro/pasager din UE; 15,25 Euro/pasager din tari din Europa, in afara UE; 17,10 Euro/pasager in zboruri intercontinentale; 10 Euro/pasager in zboruri de transfer sau tranzit
4.	Servicii de securitate	10 Euro/pasager	Date nedisponibile	3,5 Euro/pasager	0,39 Euro/pasager

*Sursa: informatii suplimentare*

**(85)** Dupa cum rezulta din datele prezentate in tabelul de mai sus, taxele de aeroport practicate de Compania Nationala Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti S.A. sunt in multe cazuri superioare celor practicate pe alte aeroporturi europene. Pe baza tarifelor prezentate in tabel, Aeroportul Henri Coanda a incheiat contracte de operare, continand aceleasi clauze contractuale, cu urmatoarele companii aeriene: Ion Tiriac Air, Acvila Air, Air Moldova, Alitalia, Aeroflot, Air France, British Airways, Becker Aviation Trans, Club Air Sixgo, Czech Airlines, Swiss Airlines, Carpatair, El-Al, Eurojet, Hemus Air, Helios Airways, KLM Northway, Lufthansa, Lot, Malev, Olympic Airlines, Romavia, Scoala Superioara de Aviatie, Syrian, Tarom, Turkish Airlines, TNT Airways, AUA, Cimber Air.

**(86)** Consiliul Concurentei considera ca, intrucat sprijinul financiar notificat este folosit pentru modernizarea si consolidarea infrastructurii publice aeroportuare, care este pusa la dispozitia tuturor operatorilor ce activeaza pe piata relevanta, fara a implica un tratament preferential in favoarea unor companii de transport aerian care opereaza in perimetrul aeroportului in detrimentul altora, masura de sprijin nu afecteaza nejustificat concurenta, nici pe piata serviciilor aeroportuare, nici pe piata serviciilor de transport aerian.

**(87)** Consiliul concurentei noteaza ca acordarea facilitatilor pentru aeroport poate servi unei mai bune functionari a transporturilor aeriene, inspre si dinspre teritoriul Romaniei, in interesul economic general. Conform Statutului aeroportului, obligatiile impuse acestuia sunt legate de intretinerea si modernizarea infrastructurii de transport public si de asigurarea accesului nediscriminatoriu pentru toti potentialii utilizatori. Prin urmare, managerul aeroportului, respectiv Compania Nationala Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti S.A., are obligatia de a asigura infrastructura aeroportuara adecvata pentru a indeplini obligatiile care le sunt impuse ca furnizori de servicii publice.

**(88)** Consiliul Concurentei constata ca sprijinul financiar este folosit de Compania

Nationala Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti S.A. numai pentru investitiile in infrastructura aeroportului care indeplineste cerintele de serviciu public de aviatie si care este deschisa tuturor utilizatorilor potentiali in termeni nediscriminatorii. De asemenea, Consiliul Concurentei noteaza ca finantarea publica este limitata la costurile de investitii minimum necesare pentru dezvoltarea si modernizarea infrastructurii aeroportuare, prin acordarea sprijinului financiar nefiind acoperite cheltuieli de operare.

**(89)** Cresterea traficului aerian poate necesita extinderi si imbunatatiri ale facilitatilor aeroportuare pe care un aeroport, din surse financiare proprii, nu le poate sustine in conditii normale de piata. Avand in vedere ca sprijinul financiar acordat unui aeroport poate fi justificat prin aceea ca aeroporturile nu dispun de suficiente resurse pentru a finanta asemenea investitii absolut necesare desfasurarii activitatii in conditii de siguranta si securitate a zborurilor, Consiliul Concurentei constata necesitatea finantarii din resurse de stat a obiectivelor de investitii in infrastructura Aeroportului International Henri Coanda Bucuresti, in conditiile in care, compania nu dispune de resursele financiare necesare pentru realizarea din surse proprii a obiectivelor vizate.

### **3.4. Concluzii**

**(90)** Realizarea obiectivelor propuse in cadrul procesului investitional de modernizare a infrastructurii are ca efect alinierea Aeroportului International Henri Coanda Bucuresti S.A. la standardele internationale in domeniul aeroportuar privind securitatea aeroportuara si siguranta traficului aerian, avand in vedere si faptul ca, in contextul geo-politic actual, acesta se constituie intr-o platforma aeroportuara de importanta majora in zona. Sumele alocate de la bugetul statului pentru realizarea proiectului „Dezvoltarea si modernizarea Aeroportului International Bucuresti – Otopeni” vizeaza dezvoltarea infrastructurii aeroportuare propriu-zise, precum si a infrastructurii de sustinere directa. Astfel sprijinul financiar acordat de stat este folosit numai pentru consolidarea si dezvoltarea infrastructurii aeroportuare, de care beneficiaza in mod nediscriminatoriu toti utilizatorii – atat companiile aeriene cat si prestatorii de servicii la sol.

**(91)** Realizarea proiectului de investitii pentru dezvoltarea infrastructurii Aeroportului International Henri Coanda Bucuresti, va conduce la asigurarea libertatii de miscare a persoanelor si a marfurilor pe intregul teritoriu al Romaniei, in cele mai bune conditii sociale, de mediu si de siguranta, in conformitate cu obiectivele pe care Romania si le-a propus in vederea aderarii la Uniunea Europeana. Dezvoltarea si modernizarea infrastructurii va permite totodata aeroportului sa realizeze o mai buna conectare la reseaua transeuropeana de transport si la retelele tarilor vecine, promovand in acelasi timp interoperabilitatea cu acestea, in conditiile in care aceasta infrastructura este pusa in mod nediscriminatoriu la dispozitia tuturor companiilor aeriene si prestatorilor de servicii care activeaza in perimetrul aeroportului.

**DECIDE**

**Art. 1.** Ajutorul de stat pentru Compania Nationala Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti S.A. reprezinta o masura de ajutor de stat compatibila cu legislatia romaneasca si cu acordurile la care Romania este parte.

**Art. 2.** In temeiul art.12 alin.(2) lit.b) din Legea nr.143/1999, cu modificarile si completarile ulterioare, se autorizeaza ajutorul de stat pentru Compania Nationala Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti S.A.

**Art. 3.** Valoarea ajutorului de stat este de 3.312.834.027 mii lei.

**Art. 4.** Prezenta Decizie devine aplicabila la data comunicarii sale.

**Art. 5.** Potrivit dispozitiilor art. 24 din Legea nr.143/1999, cu modificarile si completarile ulterioare, autoritatile furnizoare de ajutor de stat vor transmite Consiliului Concurentei informatii privind ajutoarele de stat acordate, in vederea inventarierii si monitorizarii acestora.

**Art. 6.** Potrivit prevederilor art.29 din Legea nr.143/1999 privind ajutorul de stat, cu modificarile si completarile ulterioare, prezenta decizie poate fi atacata de catre persoanele interesate la Curtea de Apel Bucuresti, sectia Contencios Administrativ, in termen de 30 de zile de la comunicare.

**Art. 7.** Prezenta Decizie va fi comunicata de catre Secretariatul General din cadrul Consiliului Concurentei:

- Ministerului Finantelor Publice, str. Apolodor nr. 17, sector 1, Bucuresti;
- Companiei Nationale Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti S.A., Soseaua Bucuresti – Ploiesti, Km. 16,5, Otopeni, 075150, Romania.

**PRESEDINTE**

**MIHAI BERINDE**