

ROMÂNIA
JUDEȚUL CLUJ
CONSILIUL JUDEȚEAN
Nr. 19190/12.02.2013

CĂTRE,
ÎNALTA CURTE DE CASATIE ȘI JUSTITIE

Secția de Contencios Administrativ și Fiscal

Ref. dosar nr. 7074/1/2012;

Termen: 15.02.2013

Județul Cluj, cu sediul în municipiul Cluj-Napoca, Calea Dorobanților, nr. 106, județul Cluj, reprezentat în conformitate cu dispozițiile Legii nr. 215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare prin Președintele Consiliului Județean Cluj Horea Uioreanu, în contradictoriu cu **Consiliul Județean Mureș**, cu sediul în municipiul Târgu Mureș, str. Primăriei nr. 2, județul Mureș, în temeiul prevederilor articolului 14 din Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare, formulează prezentele

CONCLUZII SCRISE

Pe care vă solicităm să le aveți în vedere la soluționarea prezentei cauze.

Prin cererea înregistrată pe rolul instanței la data de 07.11.2012 petenta Consiliul Județean Mureș solicită, în temeiul dispozițiilor art. 37 alin. (2) C.pr.civ., strămutarea judecării cauzei care face obiectul dosarului nr. 14722/117/2012 de pe rolul Tribunalului Cluj la o altă instanță de același grad.

Considerăm cererea de strămutare neîntemeiată pentru următoarele motive:

Petenta își întemeiază cererea pe dispozițiile art. 37 alin. (2) C.pr.civ. afirmând că imparțialitatea magistraților clujeni ar putea fi diminuată datorită disputelor dintre Aeroportul Cluj-Napoca și Aeroportul Transilvania Târgu Mureș. Cu toate că dosarul a cărui strămutare se solicită nu are ca părți cele două aeroporturi, **petenta pune la îndoială imparțialitatea magistraților clujeni raportat la presupuse afinități cu privire la o entitate care nu este parte în dosar.** În realitate însă, petenta protestează cu privire la calitatea de reclamantă deținută de către Județul Cluj în acest dosar, fără însă a prezenta vreun element concret care să legitimeze o astfel de bănuială. În viziunea petentei, simpla noastră calitate de reclamantă este suficientă pentru a se pronunța o strămutare în acest dosar.

Practic, dacă e să achiesăm la raționamentul petentei, ar trebui să concluzionăm că imparțialitatea magistraților este știrbită ori de câte ori avem de a face cu un litigiu în care o autoritate locală este parte în litigiu. În consecință, ar trebui ca toate cauzele aflate în prezent pe rolul instanțelor clujene în care autoritățile publice locale sunt părți, să fie judecate de alte instanțe decât cele competente potrivit legii. Mai mult decât atât, în măsura în care toate litigiile de contencios administrativ în care subscrisa avem calitate de reclamantă sunt supuse strămutării, nu înțelegem care mai este rostul dispozițiilor art. 10 alin. (3) din Legea nr. 554/2004 care ne permit să determinăm competența teritorială. Absurdul unei astfel de *prezumții de imparțialitate a magistraților clujeni* sugerate de către petentă este cu atât mai pronunțat cu cât *există nenumărate litigii soluționate de către instanțele clujene în defavoarea autorităților publice locale.*

În ceea ce privește *principalul argument pe care înțelege să îl invoce petenta și anume „îngrijorarea opiniei publice”* considerăm că acesta este unul cu totul nefondat. „*Opinia publică*” de care face uz cu foarte mare lejeritate petenta constă aparent în *opinia exprimată de către 70 de persoane* care au semnat, la începutul anului 2011, o petiție împotriva unor măsuri luate de Aeroportul Cluj. *Este extrem de greu de imaginat că cele 70 de persoane reprezintă opinia publică într-un oraș de peste 350.000 de locuitori și că magistrații instanțelor clujene, „membri ai comunității locale” sunt întradevăr afectați de o asemenea opinie.*

Practic, în afară de această *covârșitoare* opinie publică la care face referire petenta, prin cererea de strămutare formulată nu se prezintă niciun argument concret din care să rezulte o bănuială legitimă asupra imparțialității magistraților clujeni. *Pentru a se prevala de dispozițiile art. 37 alin. (2) C.pr.civ. petenta ar fi trebuit să prezinte probațiune îndestulătoare din care să rezulte cu certitudine știrbirea imparțialității instanțelor clujene.* În lipsa unor asemenea probe, cererea petentei este una pur formală, nedovedită și care se fundamentează pe o prezumție absurdă de lipsă de imparțialitate în litigiile autorităților publice.

Mai mult decât atât, fără nicio legătură cu cererea de strămutare în sine, petenta își expune viziunea asupra aplicării dispozițiilor OUG nr. 61/2011 și a *Orientărilor comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale* la situația aeroporturilor din regiunea Transilvania.

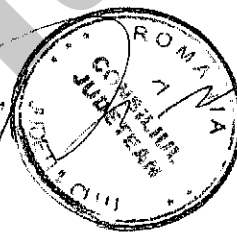
În ceea ce privește menționarea dispozițiilor OUG nr. 61/2011 și a „nemulțumirilor” Aeroportului Cluj-Napoca raportate la nerespectarea legislației naționale și comunitare de către petentă, ne vom rezuma la a învedera instanței de judecată faptul că *în dosarul nr. 1639/117/2012 al Tribunalului Neamț la care face referire petenta, instanța a pronunțat o sentință în defavoarea Consiliului Județean Mureș.* Astfel, prin sentința pronunțată în acest dosar, instanța a sancționat ferm practicile petentei prin care se încearcă denaturarea concurenței dintre aeroporturile din regiune prin accesarea în mod nelegal a unor compensații din bani publici. Rugăm instanța să observe că hotărârea pronunțată în defavoarea petentei de către

Tribunalul Neamț nu se poate datora vreunei știrbiri a imparțialității judecătorilor ci, în mod real și corect, aceasta tinde la restabilirea legalității și condițiilor normale de concurență în regiune.

În realitate, scopul repetatelor cereri de strămutare formulate de către petentă nu este altul decât tergiversarea cauzelor aflate pe rolul instanțelor, în speranța ocolirii dispozițiilor legii o perioadă cât mai îndelungată de timp, petenta fiind perfect conștientă de situația de nelegalitate în care se află. Arătăm că prin cererea formulată în acest dosar și *motivată într-un mod extrem de sumar* petenta a obținut deja o prelungire de peste 6 luni a unei cereri de suspendare, care, în mod normal, ar fi trebuit soluționată de urgență, *lipsindu-ne astfel de posibilitatea de a obține o judecată într-un termen rezonabil și deturnând dispozițiile legii privind strămutarea de la finalitatea lor reală*. Arătăm că scopul dispozițiilor legale privind strămutarea pricinilor nu este acela de a facilita tergiversarea cauzelor ci, în realitate, îl reprezintă administrarea unei judecăți echitabile atunci când motivele de strămutare invocate sunt dintre cele mai temeinice.

Având în vedere toate aceste motive, vă solicităm respingerea cererii de strămutare ca nefondată.

PREȘEDINTE
HOREA DORIN UIOREANU



Director executiv: Dan V. Pop
Întocmit/redactat: Șef serviciu Ștefan Iliescu
Nr. de exemplare: 1



SI'
8/11/2012

Către

ÎNALTA CURTE DE CASAȚIE ȘI JUSTIȚIE

- Secția de contencios administrativ și fiscal -

DOMNULE PREȘEDINTE

Subsemnații, procedând în numele și pe seama Consiliului Județean Mureș, în temeiul prevederilor art. 37, alin. (2), coroborate cu cele ale art. 40, alin. (2) din Codul de procedură civilă, cu deosebit respect formulăm prezenta

CERERE DE STRĂMUTARE A JUDECĂRII CAUZEI

ce face obiectul dosarului nr. 14722/117/2012, în raport de care învederăm instanței următoarele:

Denumirea instanței pe rolul căreia se află cauza:

Tribunalul Cluj – Secția mixtă de contencios administrativ și fiscal, de conflicte de muncă și asigurări sociale

Numărul și anul înregistrării dosarului, natura litigiului:

14722/117/2012, contencios administrativ – suspendare executare act administrativ

Termenul de judecată:

12 noiembrie 2012

Părțile litigante:

Județul Cluj, cu sediul în mun. Cluj-Napoca, Calea Dorobanților nr. 106, jud. Cluj – în calitate de intimat - reclamant

Consiliul Județean Mureș, cu sediul în mun. Țirgu Mureș, Piața Victoriei nr. 1, jud. Mureș – în calitate de pârât

În cauză nu s-au mai formulat cereri de strămutare.

Așadar, solicităm Onoratei Instanțe următoarele:

- **suspendarea judecării cauzei până la soluționarea cererii de strămutare;**
- **trimiterea cauzei spre soluționare unei alte instanțe, egale în grad în baza următoarelor**

CONSIDERENTE

În fapt, cauza a cărei strămutare se solicită are ca obiect cererea Județului Cluj de suspendare a executării Hotărârii Consiliului Județean Mureș nr. 83 din 06 iulie 2012 *privind aprobarea unor măsuri de operare pe R.A. "Aeroportul Transilvania" Tîrgu Mureș.*

Prezenta cerere de strămutare a judecării cauzei este justificată de existența unor împrejurări strict obiective, de natură a da naștere unor presupuneri serioase în sensul că nepărtinirea judecătorilor instanțelor competente a soluționa această cauză – Tribunalul Cluj ca instanță de fond și Curtea de Apel Cluj ca instanță de recurs, ar putea fi știrbită datorită împrejurărilor pricinii, calității părților și rolul aeroporturilor – Aeroportul Cluj-Napoca și Aeroportul Transilvania, în dezvoltarea economică a celor două județe – în principal a celor două municipii reședință de județ, respectiv a teritoriului deservit de aceste aeroporturi.

Litigiul în speță, ca de altfel numeroasele acțiuni ale clujenilor împotriva activității aeroportuare mureșene, reprezintă o principală formă de manifestare a disputelor ce au drept scop blocarea activității Aeroportului Transilvania Tîrgu Mureș și pe cale de consecință favorizarea Aeroportului Cluj-Napoca în detrimentul interesului public mureșean, fiind în opinia noastră în măsură a diminua imparțialitatea magistraților clujeni.

Pentru o înțelegere corectă a situației considerăm oportună o analiză cronologică a evenimentelor derulate începând cu prima jumătate a anului 2011, când Aeroportul din Cluj a crescut tarifele de operare cu până la 50% și a introdus altele noi.

Ca răspuns la această decizie operatorii aerieni, sub diferite pretexte, au început să părăsească unul câte unul Aeroportul Cluj prin relocarea zborurilor pe aeroporturile din zonă, printre care și pe Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș.

Important de menționat este și faptul că această creștere a costurilor a cauzat nemulțumirea nu numai a transportatorilor aerieni ci și a opiniei publice, dovadă fiind petiția formulată în acest sens și înregistrată pe siteul *PetițieOnline.ro* (<http://www.petitieonline.ro/petitie/52518047>) – *Petiție împotriva introducerii unor noi taxe de aeroport de către Aeroportul Cluj-Napoca companiei Wizz Air*, semnată până în prezent de 70 de persoane.

Astfel, urmare a managementului și a marketingului defectuos al Aeroportului Cluj-Napoca, toate aeroporturile din centrul și nord-vestul țării au avut numai de câștigat la capitolul zboruri, printre care și Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș prin relocarea unor zboruri pe acest aeroport de către compania *Wizz Air*.

În continuare situația aeroporturilor s-a înrăutățit și prin intrarea în vigoare a OUG 61/2011 *pentru reglementarea unor măsuri privind finanțarea regiilor autonome aeroportuare cu specific deosebit, de interes local*, prin care s-au înăspriț condițiile acordării de subvenții/compensații.

Conform acestui act normativ regiile autonome aeroportuare cu specific deosebit, de interes local, pot beneficia de compensații numai sub condiția încredințării, respectiv prestării de către aceștia a unui serviciu de interes economic general, în condițiile îndeplinirii cerințelor specifice din Decizia Comisiei 2005/842/CE din 28 noiembrie 2005 *privind aplicarea articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE la ajutorul de stat și din Orientările comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale (2005/C 312/01)*.

Prevederile comunitare sus indicate, conform unei clasificări a aeroporturilor, în funcție de numărul de pasageri deserviți anual, reglementează diferit posibilitatea acordării de compensații pentru îndeplinirea aceluiași serviciu public, în speță, pentru cele două aeroporturi.

Astfel, Comisia a decis să exonereze de obligația notificării anterioare compensația acordată pentru îndeplinirea serviciului public încredințat *aeroporturilor regionale mici* – de categoria D, cu un volum anual de pasageri mai mic de 1 milion, conform prevederilor pct. 39, alin. (2), coroborate cu cele de la pct. 41 din *Orientările* menționate mai sus, categorie din care face parte și Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș, declarând ca fiind compatibilă o astfel de procedură cu legislația comunitară. În schimb Aeroportul Cluj-Napoca - *aeroport regional mare* – de categoria C, cu un volum anual de pasageri cuprins între 1 și 5 milioane, nu se bucură de același regim.

Conform pct. 64 din *Orientările comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale* aeroporturilor din categoria A, B și C, chiar și sub condiția îndeplinirii de către acestea a unui serviciu public, orice compensare acordată constituie ajutor de stat, care trebuie notificată Comisiei Europene și examinată în fiecare caz în parte.

Aceste reglementări au condus la nemulțumirea celor implicați în gestionarea activității Aeroportului Cluj-Napoca, atât Sindicatului Independent al Aeroportului Cluj-Napoca (relevant dosarul nr. 1639/117/2012 al Tribunalului Cluj-Napoca, strămutat la Tribunalul Neamț, având ca obiect anularea actului administrativ de încredințare a serviciului de interes economic general), cât și reclamantului din litigiul pentru care solicităm strămutarea judecării (relevant dosarul nr. 2409/117/2012 al Tribunalului Cluj, având ca obiect suspendarea executării unui act administrativ similar de aprobare a tarifelor aeroportuare), care prin acțiunile lor tind la blocarea/eliminarea activității Aeroportului Transilvania Tîrgu Mureș prin invocarea încălcării normelor comunitare în materia ajutorului de stat.

Astfel, dese atacuri ale autorităților publice de la nivelul județului Cluj, coroborate cu îngrijorarea opiniei publice privind evoluția tarifelor aeroportuare practicate de către Aeroportul Cluj-Napoca, care au avut ca efect relocarea unor zboruri pe aeroporturile vecine (nu numai pe cel de la Tîrgu Mureș), sunt de natură a știrbi nepărtinirea magistraților clujeni, membri ai comunității locale, în detrimentul interesului public județean mureșean, sens în care, se impune admiterea prezentei cereri și strămutarea judecării cauzei.

Pe considerentele de mai sus, vă solicităm să constatați că în cauză există motive de bănuială legitimă și să admiteți prezenta noastră cerere.

În drept, ne întemeiem susținerile pe prevederile art. 37, alin. (2), coroborate cu cele ale art. 40, alin. (2) din Codul de procedură civilă, ale OUG 61/2011 *pentru reglementarea unor măsuri privind finanțarea regiilor autonome aeroportuare cu specific deosebit, de interes local*, precum și pe cele ale *Orientărilor comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale (2005/C 312/01)* invocate în cuprinsul prezentei cereri.

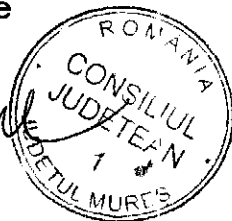
În probațiune anexăm prezentei înscrisuri relevante, în măsură a susține cererea noastră de strămutare:

- cererea de chemare în judecată formulată de către Județul Cluj în dosarul nr. 2409/117/2012 al Tribunalului Cluj-Napoca, în care s-a dispus irevocabil suspendarea efectelor Hotărârii Consiliului Județean Mureș nr.10/2012 privind modificarea unor tarife aeroportuare;
- cererea de chemare în judecată formulată de către Sindicatul Independent al Aeroportului Cluj-Napoca în dosarul nr. 1639/117/2012 al Tribunalului Cluj-Napoca, strămutat la Tribunalul Neamț, având ca obiect anularea Hotărârii Consiliului Județean Mureș nr. 107/2011 privind încredințarea serviciului de interes economic general Regiei Autonome Aeroport Transilvania Tîrgu Mureș
- extras de pe siteul *PetițieOnline.ro* (<http://www.petitieonline.ro/petitie/52518047>) privind *petiția împotriva introducerii unor noi taxe de aeroport de către Aeroportul Cluj-Napoca companiei Wizz Air*,
- articole din presa clujeană privind nemulțumirea transportatorilor aerieni de politica managerială adoptată și disputa dintre cele două aeroporturi.


Anexăm totodată copie după cererea de chemare în judecată ce formează obiectul dosarului nr. 14722/117/2012 a cărei judecată solicităm a fi strămutată, inclusiv după citația comunicată pentru termenul de judecată din 12 noiembrie 2012.

În conformitate cu prevederile art.242 alin.(2) Cod de procedură civilă, vă solicităm judecarea pricinii și în eventuala noastră lipsă.

PREȘEDINTE
Ciprian Dobre



SECRETAR
Paul Cosma





ROMANIA
JUDEȚUL MUREȘ
CONSILIUL JUDEȚEAN
Țirgu Mureș, Piața Victoriei nr.1
Telefon: 0265-263211, Fax: 0265-268718
e-mail: cjmures@cjmures.ro

ROMANIA
TRIBUNALUL CLUJ

10722/11715
12. NOV. 2012

Nr. 19368/09.11.2012
Dosar IV/A/3

Către

TRIBUNALUL CLUJ

Secția mixtă de contencios administrativ și fiscal,
de conflicte de muncă și asigurări sociale

DOMNULE PREȘEDINTE

Subsemnații, procedând în numele și pe seama Consiliului Județean Mureș, în cauza din **dosarul** dumneavoastră nr. **10722/117/2012**, cu termen de judecată fixat la data de **12 noiembrie 2012**, în care autoritatea publică județeană a fost citată în calitate de pârât, în temeiul prevederilor art.115 și urm. din Codul de procedură civilă, cu respect formulăm prezenta

ÎNTÂMPINARE

la acțiunea formulată de către Județul Cluj, cu sediul în mun. Cluj-Napoca, Calea Dorobanților nr. 106, jud. Cluj, prin Președintele Consiliului Județean, solicitându-vă ca prin soluția ce o veți pronunța în cauză să binevoiți a dispune:

- respingerea ca nefondată a cererii de suspendare a executării Hotărârii Consiliului Județean nr. 83 din 06 iulie 2012 privind aprobarea unor măsuri de operare pe R.A. "Aeroportul Transilvania" Țirgu Mureș,

în baza următoarelor:

CONSIDERENTE

În fapt,

Reclamantul își întemeiază cererea de suspendare pe prevederile art. 14, alin. (1) din *Legea contenciosului administrativ* nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare, susținând îndeplinirea cumulativă a tuturor condițiilor prevăzute de lege.

Apreciem acțiunea formulată ca fiind neîntemeiată și susținută de un raționament juridic greșit.

Este de reținut că potrivit jurisprudenței și literaturii de specialitate condițiile care se cer a fi întrunite cumulativ prin natura lor restrictiv-imperativă, denotă un caracter de excepție al măsurii suspendării executării actului administrativ, presupunând așadar, dovedirea efectivă a unor împrejurări conexe regimului aplicabil actului administrativ, care să fie de natură a argumenta existența cazului bine justificat și a iminenței producerii pagubei.

I. Cât privește condiția cazului bine justificat, rugăm Onorata Instanța să rețină faptul că, de principiu, cu prilejul soluționării cererii de suspendare a executării unui act administrativ, **instanța are menirea de a efectua doar o cercetare sumară a aparenței dreptului**, motivat de faptul că în cadrul procedurii prevăzute de lege nu poate fi prejudecat fondul litigiului. Cu alte cuvinte, cazul bine justificat nu poate fi argumentat prin invocarea unor aspecte ce țin de legalitatea actului supus controlului judiciar, întrucât acestea vizează fondul problemei, care se analizează numai în cadrul acțiunii în anularea actului administrativ.

În doctrina de drept administrativ se susține că **principiul legalității impune trei reguli**: - existența unei baze legale; - obligația de a respecta regulile care reglementează activitatea administrației; - obligația de a respecta regulile generale, care trebuie avute în vedere de autoritatea emitentă pentru că ele privesc alte interese pe care trebuie să le ocrotească administrația.

Prin urmare, principiul legalității presupune, pe de o parte, faptul că autoritățile administrative să nu eludeze dispozițiile legale, iar pe de altă parte, faptul că toate deciziile acestora să se întemeieze pe lege.

I.1. Din perspectiva celor de mai sus arătate, fără a face o analiză pe fond a legalității actului administrativ în discuție, raportat la pretinsa încălcare a prevederilor art. 1, alin. (6) din Legea nr. 554/2004, rugăm Onorata Instanță să rețină următoarele:

În opinia noastră pentru a putea reține încălcarea unei dispoziții legale, aceasta (dispoziția legală) trebuie să fie una imperativă care instituie expres o obligație, sau, după caz, să interzică categoric și expres o anumită conduită. Ori, în speța dedusă judecării reglementarea cuprinsă la art. 1, alin. (6) din Legea nr. 554/2004 constituie o norma juridică dispozitivă, care permite unei autorități publice de a avea o anumită conduită, respectiv de a se adresa instanței de judecată în vederea anulării propriului act administrativ unilateral intrat în circuitul civil.

De altfel, având în vedere efectele hotărârii judecătorești de anulare a unui act administrativ, rostul reglementării cuprinse la art. 1, alin. (6) din Legea nr. 554/2004 constă în posibilitatea autorității publice emitente de a înlătura cu efect retroactiv actul administrativ unilateral nelegal intrat în circuitul civil.

Așa cum rezultă din conținutul actului administrativ – HCJM nr. 83/2012, autoritatea nu a procedat prin aceasta la revocarea vreunui alt act administrativ.

Prin actul administrativ contestat autoritatea nu a făcut altceva decât să aprobe, în aplicarea prevederilor art. 9 din OUG nr. 61/2011 *pentru reglementarea unor măsuri privind finanțarea regiilor autonome aeroportuare cu specific deosebit*,

de interes local tarifele aeroportuare propuse de către operatorul aeroportuar – Regia Autonomă „Aeroportul Transilvania” Tîrgu Mureş.

În speţă, adoptarea HCJM nr. 83/2012 de instituire a unor noi tarife aeroportuare nu echivalează cu revocarea actelor administrative avînd acelaşi obiect de reglementare şi adoptate anterior. Urmînd raţionamentul dezvoltat în motivarea cererii de chemare în judecată ajungem la concluzia că în accepţiunea reclamantului niciunei autorităţi nu i se permite adoptarea unei noi reglementări (pentru viitor desigur) la o anumită situaţie juridică numai cu mijlocirea instanţei de judecată.

În altă ordine de idei, conform definiţiei date de literatura de specialitate *revocarea actului administrativ este manifestarea de voinţă prin care autoritatea emitentă îşi retrage în mod expres actul emis anterior*. Aşadar, consecinţele revocării constau în repunerea în vigoare a actului anterior ce avea ca obiect de reglementare aceleaşi situaţii juridice, dacă un astfel de act există.

Totodată, pentru a putea fi vorba de o revocare apreciem că este indispensabilă identificarea actului, sau cel puţin conţinutul reglementării care constituie obiect al revocării, cu menţionarea expresă a faptului că acestea se revocă, în vederea evidenţierii efectelor acestei operaţiuni – de retragere a reglementării, pe cînd în cazul unei noi reglementări, prin aceasta cel mult se poate reţine o eventuală abrogare a reglementării anterioare cu acelaşi conţinut.

Prin urmare, este lesne de observat că autoritatea publică nu a procedat prin adoptarea HCJM nr. 83/2012 la revocarea vreunui alt act administrativ, ci a procedat în acord cu prevederile OUG nr. 61/2011 şi a HCJM nr. 107/2011 la instituirea de noi tarife aeroportuare propuse de către conducerea Regiei şi nu repunerea în vigoare a celor existente anterior adoptării HCJM nr. 10/2012. Instituirea de noi tarife aeroportuare în nici un caz nu echivalează cu revocarea celor adoptate anterior, contrar celor susţinute în conţinutul plîngerii prelabile formulate.

De asemenea, apreciem că o eventuală revocare a HCJM nr. 10/2012 ar necesita reexaminarea tuturor situaţiilor, respectiv a raporturilor juridice asupra cărora actul administrativ revocat a produs vreun efect.

Aprobarea de noi tarife aeroportuare a fost necesară şi din perspectiva implementării guvernantei corporative la Regia Autonomă „Aeroportul Transilvania”, fapt ce presupune reaşezarea din temelii a managementului acesteia, sens în care noua conducere este obligată şi la întocmirea unui plan de management.

1.2. Referitor la pretinsa denaturare a concurenţei în regiune şi încălcarea prevederilor *Tratatului privind Funcţionarea Uniunii Europene* şi a *Orientărilor Comunitare privind finanţarea aeroporturilor şi ajutorul la înfiinţare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale (2005/C 312/01)*, rugăm Onorata Instanţă să reţină următoarele:

În toate competiţiile existente pe lume concurenţii, atât atleţii, cât şi profesioniştii (comercianţii), printre care şi întreprinderile publice operatori aeroportuari, sunt împărţiţi pe categorii în funcţie de anumite criterii.

În speţă, alin. (15) de la sect. 1.2.1.-*Tipuri de aeroporturi din Orientările Comunitare privind finanţarea aeroporturilor şi ajutorul la înfiinţare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale* împarte operatorii aeroportuari în

patru mari categorii, în funcție de numărul de pasageri deserviți anual, după cum urmează:

– **categoria A** - „aeroporturi comunitare mari”, cu mai mult de 10 milioane pasageri pe an;

– **categoria B** - „aeroporturi naționale”, cu un volum anual de pasageri cuprins între 5 și 10 milioane;

– **categoria C** - „aeroporturi regionale mari”, cu un volum anual de pasageri cuprins între 1 și 5 milioane;

– **categoria D** - „aeroporturi regionale mici”, cu un volum anual de pasageri mai mic de 1 milion.

În speță, Aeroportul Transilvania este un aeroport regional mic – categoria D, cu un volum de pasageri de cca. 350 mii pe an, iar Aeroportul Cluj-Napoca este un aeroport regional mare – categoria C, cu un volum de pasageri de peste 1 milion.

Astfel, având în vedere această diferență dintre cele două aeroporturi apreciem că în speță nu poate fi vorba de absolut nicio competiție/ concurență între operatorii aeroportuari.

Chiar și Comisia recunoaște prin alin. (11) la pct. 1.2.1.-*Tipuri de aeroporturi din aceleași Orientări* că diferența dintre aeroporturi este un factor esențial atunci când se analizează ajutorul de stat, „iar el face necesară examinarea măsurii în care concurența ar putea fi denaturată și piața unică ar putea fi afectată”.

Pe acest considerent, în baza unor studii Comisia a reținut la același alin. (11) că „aeroporturile mici nu concurează, în general, cu alte aeroporturi, cu excepția câtorva cazuri în care ele intră în competiție cu aeroporturi învecinate de dimensiuni similare, ale căror piețe se suprapun”.

În această ordine de idei ținem să menționăm că Regiei Autonome „Aeroportul Transilvania” Tîrgu Mureș, ca administrator al infrastructurii aeroportuare – Aeroportul Transilvania, i-a fost încredințat prin HCJM nr. 107/2011 îndeplinirea unui serviciu de interes economic general în domeniul aeroportuar.

Astfel, activitățile ce intră în sfera de cuprindere a serviciului de interes economic încredințat, precum și orice altă cerință legată de încredințarea acestui serviciu sunt prestate de către Regie în regim de serviciu public. Pentru îndeplinirea acestui serviciu de interes economic general încredințat Regia are dreptul la primirea unei compensații care să acopere „toate costurile variabile ocazionate de asigurarea respectivului serviciu și o contribuție proporțională la costurile fixe comune atât serviciului de interes economic general, cât și altor activități, în conformitate cu Decizia Comisiei 2005/842/CE din 28 noiembrie 2005 privind aplicarea articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE la ajutorul de stat” conform art. 1, alin. (3), lit. „c” din Anexa 1 la OUG nr. 61/2011.

În acest sens, Comisia prin *Decizia din 28 noiembrie 2005*, notificată cu documentul numărul C(2005) 2673 (2005/842/CE) și prin *Decizia din 20 decembrie 2011*, notificată cu numărul C(2011) 9380 (2012/21/UE), ambele referitoare la aplicarea prevederilor Comunitare privind ajutorul de stat în cazul serviciului de interes economic general, a declarat ajutorul de stat acordat sub forma compensațiilor pentru îndeplinirea serviciului de interes economic general încredințat unui operator aeroportuar compatibil cu legislația Comunitară, respectiv cu prevederile art. 86, alin. (2) din *Tratatul de instituire a Comunității Europene*, text preluat prin art. 107, alin. (2) din *Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene*.

Mai mult de atât, *Orientările Comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale*, prin alin. (35), pct. 3 al secț. 3.2.2.-*Activități aeroportuare ce constituie servicii de interes economic general* și prin alin. (65) al secț. 4.2.-*Ajutor pentru operarea infrastructurii aeroportuare*, cât și *Decizia din 20 decembrie 2011*, notificată cu numărul C(2011) 9380 (2012/21/UE), prin alin. (4), (15) și (17), pe lângă compensarea cheltuielilor ocazionate cu îndeplinirea serviciului de interes economic general încredințat admit realizarea și a unui profit rezonabil.

Totodată, conform alin. (41), secț. 3.2.3.-*Efectele finanțării aeroporturilor asupra concurenței și comerțului între statele membre* din aceleași Orientări Comunitare, „*Prin excepție, atunci când aeroporturilor din categoria D li se încredințează o misiune de interes economic general, Comisia a decis să exonereze de obligația notificării anterioare compensarea pentru serviciu public care constituie ajutor de stat care le-a fost acordat și să le declare compatibile, atât timp cât ele respectă anumite condiții*”, respectiv cele din Decizia Comisiei din 13 iulie 2005 privind aplicarea articolului 86 din tratat la ajutorul de stat acordat, sub forma compensării pentru servicii publice, anumitor întreprinderi cărora li se încredințează administrarea serviciilor de interes economic general.

Or, până în momentul de față nicio autoritate nu a constatat nelegalitatea acordării operatorului aeroportuar – Regia Autonomă „Aeroportul Transilvania” Tîrgu Mureș, a vreunei compensări în vederea ducerii la îndeplinire a serviciului de interes economic general încredințat.

Obligația de notificare către Comisia Europeană a intenției de acordare a unui ajutor de stat persistă numai în cazul operatorilor aeroportuari de categoria A, B și C.

Așadar, cu ocazia aprobării cuantumului tarifelor aeroportuare prin HCJM nr. 83/2012 s-a avut în vedere în primul rând caracterul de serviciu public al activității încredințate operatorului aeroportuar.

II. Referitor la condiția existenței unei pagube iminente, ce se cere a fi îndeplinită pentru a se dispune suspendarea unui act administrativ unilateral, aceasta presupune administrarea de dovezi care să probeze iminența producerii pagubei, simpla invocare a acesteia neputând avea efectul scontat.

În speță, un eventual venit al Județului Cluj din profitul contabil al Regiei Autonome Aeroportul Cluj-Napoca nu depinde în mod direct de tarifele aeroportuare practicate pe Aeroportul Transilvania.

În acest sens, Comisia a reținut faptul că o finanțare acordată micilor aeroporturi regionale – categoria D, este puțin probabil să denatureze concurența sau să afecteze comerțul într-o măsură contrară interesului comun (alin. (39), teza a doua, al secț. 3.2.3.-*Efectele finanțării aeroporturilor asupra concurenței și comerțului între statele membre din Orientările Comunitare*).

De asemenea, Comisia prin alin. (11) la pct. 1.2.1.-*Tipuri de aeroporturi din aceleași Orientări* mai reține că o eventuală concurență între două aeroporturi de categorii diferite este exclusă, datorită diferenței dintre ele.

Așadar, apreciem că printre multitudinea de factori interni și externi ce au influență directă asupra posibilităților de realizare de profit de către operatorul aeroportuar clujean, politica managerială, respectiv cuantumul tarifelor aeroportuare practicate de operatorul aeroportuar mureșean este un factor nesemnificativ.

Cu alte cuvinte, în speță reclamantul ar trebui să producă dovezi nu numai în ceea ce privește probabilitatea producerii pagubei, dar și în ceea ce privește caracterul ei cert, respectiv din care să rezulte neechivoc influența valorică a cuantumului tarifelor aprobate prin HCJM nr. 83/2012 și prejudiciul efectiv pe care îl va suferi.

Oricum, un eventual profit al operatorului aeroportuar clujean depinde numai de politica managerială aplicată la nivelul acestuia, care potrivit informațiilor din media nu este una excelentă, dovadă fiind articolele de presă anexate prezentei și petiția formulată în acest sens și înregistrată pe siteul *PetițieOnline.ro* (<http://www.petitieonline.ro/petitie/52518047>) – *Petiție împotriva introducerii unor noi taxe de aeroport de către Aeroportul Cluj-Napoca companiei Wizz Air*, semnată până în prezent de 70 de persoane.

Drept urmare, o eventuală nerealizare de profit se datorează în primul rând managementului și a marketingului defectuos al Aeroportului Cluj-Napoca, de pe urma căruia toate aeroporturile din centrul și nord-vestul țării au avut numai de câștigat la capitolul zboruri, printre care și Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș prin relocarea unor zboruri pe acest aeroport de către compania *Wizz Air*.

Față de considerentele mai sus prezentate, solicităm Onoratei Instanțe ca prin hotărârea ce o va pronunța în cauză să dispună respingerea ca nefondată, a cererii de suspendare a executării Hotărârii Consiliului Județean Mureș nr. 83/2012 privind aprobarea unor măsuri de operare pe R.A. „Aeroportul Transilvania” Tîrgu Mureș, formulată de către Județul Cluj, cu sediul în mun. Cluj-Napoca, Calea Dorobanților nr. 106, jud. Cluj.

În drept, ne întemeiem susținerile pe prevederile art. 115 și urm. Cod procedură civilă, ale *Legii contenciosului administrativ* nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare, ale *Orientărilor Comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale (2005/C 312/01)*, ale *Deciziei din 28 noiembrie 2005, privind aplicarea articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE 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*, notificată cu documentul numărul C(2005) 2673 (2005/842/CE), ale *Deciziei 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*, notificată cu numărul C(2011) 9380 (2012/21/UE), precum și pe cele ale OUG nr. 61/2011 pentru reglementarea unor măsuri privind finanțarea regiilor autonome aeroportuare cu specific deosebit, de interes local.

În probațiune anexăm prezentei înscrisuri relevante, în măsură a susține apărările noastre:

- *Orientările Comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale (2005/C 312/01)*;

- Decizia din 28 noiembrie 2005, privind aplicarea articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE 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, notificată cu documentul numărul C(2005) 2673 (2005/842/CE);

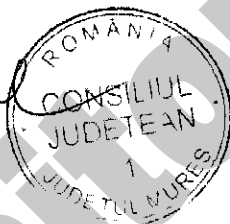
- Decizia din 20 decembrie 2011, privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general, notificată cu numărul C(2011) 9380 (2012/21/UE);

- extras de pe siteul *PetițieOnline.ro* (<http://www.petitieonline.ro/petitie/52518047>) privind petiția împotriva introducerii unor noi taxe de aeroport de către Aeroportul Cluj-Napoca companiei Wizz Air,

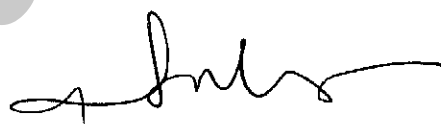
- articole din presa clujeană privind nemulțumirea transportatorilor aerieni de politica managerială adoptată și disputa dintre cele două aeroporturi.

În conformitate cu prevederile art.242 alin.(2) Cod de procedură civilă, vă solicităm judecarea pricinii și în eventuala noastră lipsă.

PREȘEDINTE
Ciprian Dobre



SECRETAR
Aurelian Paul Cosma



Întocmit: Kakasi András
Verificat: Șef serviciu Genica Nemeș
Verificat: Director executiv Iosib Viorel
3ex./09.11.2012
Anexe: __ file

ROMÂNIA

JUDEȚUL CLUJ

CONSILIUL JUDEȚEAN

Nr. 17703.../22.10.2012.....

CĂTRE,

TRIBUNALUL CLUJ

- SECȚIA MIXTĂ DE CONTENCIOS ADMINISTRATIV ȘI FISCAL -

Județul Cluj, cu sediul în municipiul Cluj-Napoca, Calea Dorobanților, nr. 106, județul Cluj, reprezentat în conformitate cu dispozițiile Legii nr. 215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare prin Președintele Consiliului Județean Cluj Horea Uioreanu, în contradictoriu cu Consiliul Județean Mureș, cu sediul în municipiul Târgu Mureș, str. Primăriei nr. 2, județul Mureș, în temeiul prevederilor articolului 14 din Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare, formulează prezenta

CERERE DE SUSPENDARE

a executării Hotărârii Consiliului Județean Mureș nr. 83/06.07.2012 privind aprobarea unor măsuri de operare pe R.A „Aeroportul TRANSILVANIA” Tîrgu Mureș;

MOTIVE

În fapt, la data de 06 iulie 2012, Consiliul Județean Mureș a adoptat hotărârea nr. 83 privind aprobarea unor măsuri de operare pe R.A „Aeróportul TRANSILVANIA” Tîrgu Mureș cu încălcarea prevederilor Legii nr. 554/2004 și cu nesocotirea condițiilor de concurență loială între prestatorii de servicii aeroportuare. Subscrisa am solicitat pârâtei Consiliul Județean Mureș revocarea H.C.J. Mureș nr. 83/06.07.2012 prin plângerea prealabilă înregistrată la data de 30.08.2012 sub numărul 15152.

Potrivit prevederilor *art. 14 alin. (1) din Legea nr. 554/2004* persoana vătămată poate solicita instanței competente să dispună suspendarea executării actului administrativ unilateral până la pronunțarea instanței de fond dacă sunt întrunite următoarele condiții: *existența unei sesizări, în condițiile art. 7, a autorității publice emitente, existența unui caz bine justificat și prevenirea unei pagube iminente.* În ceea ce privește prima condiție, aceasta este întrunită prin înregistrarea la data de

30.08.2012 a plângerii prealabile formulate de către subscrisa în temeiul dispozițiilor art. 7 din Legea nr. 554/2004 la autoritatea emitentă a actului administrativ atacat - Consiliul Județean Mureș. În cele ce urmează vom analiza pe larg celelalte două condiții impuse de lege și vom expune considerentele pentru care apreciem că acestea sunt pe deplin întrunite:

I. Existența cazului bine justificat.

Potrivit prevederilor art. 2 alin. (1) lit. T din Legea nr. 554/2004, cazurile bine justificate sunt acele împrejurări legate de starea de fapt și de drept care sunt de natură să creeze o îndoială serioasă în privința legalității actului administrativ. După cum am arătat și în plângerea prealabilă formulată, HCJ Mureș nr. 83/06.07.2012 a fost adoptată cu încălcarea dispozițiilor imperative ale Legii nr. 554/2012, ale Tratatului privind Funcționarea Uniunii Europene și ale Orientărilor comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale.

I.1. În primul rând, dorim să învederăm instanței de judecată faptul că actul administrativ care face obiectul prezentei cereri a fost adoptat cu **încălcarea dispozițiilor art. 1 alin. (6) din Legea nr. 554/2004**.

Potrivit textului de lege mai sus menționat **„Autoritatea publică emitentă a unui act administrativ unilateral nelegal poate să solicite instanței anularea acestuia, în situația în care actul nu mai poate fi revocat întrucât a intrat în circuitul civil și a produs efecte juridice. În cazul admiterii acțiunii, instanța se pronunță, dacă a fost sesizată prin cererea de chemare în judecată, și asupra validității actelor juridice încheiate în baza actului administrativ nelegal, precum și asupra efectelor juridice produse de acestea. Acțiunea poate fi introdusă în termen de un an de la data emiterii actului.”**

Prin HCJ Mureș nr.83/06.07.2012 privind aprobarea unor măsuri de operare pe R.A. „Aeroportul Transilvania” Tîrgu Mureș au fost aprobate tarifele aeroportuare practicate de către R.A. „Aeroportul Transilvania” Tîrgu Mureș, începând cu data de 06.07.2012. Cu toate acestea, **la data adoptării acestei hotărâri tarifele aeroportuare pentru întreg anul 2012 erau deja reglementate prin HCJ Mureș nr. 10/31.01.2012**. În cadrul expunerii de motive a HCJ nr. 83/06.07.2012 se arată **„necesitatea practicării de către RA „Aeroportul Transilvania” Tîrgu Mureș a unor tarife aeroportuare care să respecte Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 744/23.09.2011 și care să fie aplicate nediscriminatoriu față de toți operatorii aerieni”**, precum și **„obligativitatea aprobării unor noi tarife până la data de 16.07.2012, sub sancțiunea retragerii certificatului de aerodrom de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română.”** Așadar, HCJ nr. 83/06.07.2012 a avut ca și scop revocarea hotărârii anterioare care reglementa tarifele aeroportuare în mod nelegal și adoptarea unor noi tarife care să se aplice în locul acestora, pentru anul 2012.

Potrivit *principiului revocabilității actului administrativ* organul emitent are posibilitatea de a revoca un act administrativ unilateral nelegal, determinând astfel încetarea actului cu efect retroactiv. O *excepție de la principiul revocabilității* actelor administrative o reprezintă chiar ipoteza prevăzută de art. 1 alin. (6) din Legea nr. 554/2004 și anume *situația în care actul a intrat în circuitul civil și a produs efecte juridice*. Din analiza acestei dispoziții rezultă că autoritatea publică emitentă poate să își revoce actul administrativ unilateral prin intermediul unui nou act administrativ cu efect de revocare, însă *numai* dacă actul a cărui revocare se urmărește nu a intrat în circuitul civil și deci nici nu a produs efecte juridice. Într-o atare situație, revocarea unilaterală nu mai este posibilă, singura alternativă fiind aceea a sesizării instanței de contencios administrativ cu o acțiune în anularea actului administrativ.

După cum se arată și în expunerea de motive nr. 11961/05.07.2012, prin adoptarea HCJ nr. 83/06.07.2012 s-a urmărit instituirea unor noi tarife, care să înlocuiască tarifele nelegale adoptate prin HCJ nr. 10/31.01.2012. Este cu atât mai evident faptul că HCJ nr. 83/06.07.2012 reprezintă un act administrativ de revocare, cu cât cele două hotărâri au același obiect – aprobarea de tarife aeroportuare practicate de R.A. „Aeroportul Transilvania” Tîrgu Mureș – „conviețuirea” acestora fiind imposibilă. *Având în vedere faptul că în perioada cuprinsă între 31.01.2012 și 06.07.2012 aplicarea tarifelor aeroportuare s-a realizat exclusiv în baza HCJ nr. 10/31.01.2012, această hotărâre a intrat în circuitul civil, producând efecte juridice*. De altfel, după cum rezultă chiar din informațiile date publicității pe pagina de internet a Aeroportului Transilvania Tîrgu Mureș, acesta a introdus o nouă cursă spre Hurgada începând cu 20.06.2012. La data introducerii acestei noi curse singurele tarife aeroportuare existente erau cele adoptate prin HCJ Mureș nr. 10/31.01.2012. Introducerea unei noi curse este posibilă numai în schimbul perceperii unui tarif aeroportuar de către aeroportul în cauză, fiind extrem de clar că Aeroportul Tîrgu Mureș a utilizat tarifele adoptate la 31.01.2012 în relația cu operatorul aerian Air Arabia Egypt.

Consiliul Județean Mureș a adoptat hotărârea de revocare nr. 83/06.07.2012 cu nesocotirea dispozițiilor art. 1 alin. (6) din Legea nr. 554/2004. Astfel, la data de 06.07.2012 nu mai era posibilă revocarea în mod legal a HCJ nr. 10/31.01.2012 printr-o nouă hotărâre de consiliu județean. Din punct de vedere legal, Consiliul Județean Mureș avea obligația de a solicita instanței de contencios administrativ anularea HCJ nr. 10/2012, urmând ca doar după acest moment să instituie noi tarife aeroportuare prin intermediul adoptării unei noi hotărâri.

I.2. În al doilea rând, *tarifele aeroportuare adoptate prin HCJ Mureș nr. 83/06.07.2012 sunt stabilite la un nivel extrem de scăzut în comparație cu tarifele practicate de celelalte aeroporturi din România, provocând denaturarea concurenței în regiune, fiind încălcate prevederile Tratatului privind Funcționarea Uniunii Europene și a Orientărilor comunitare privind finanțarea*

aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale.

Începând cu data de 18.08.2011 Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș este beneficiar al unei compensații de la bugetul de stat, acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general (HCJ Mureș nr. 107 din 18.08.2011). În anul 2011, 62% din totalul veniturilor aeroportului au reprezentat venituri din compensații de la Consiliul Județean Mureș, urmând ca și în anul curent să se atingă un procent similar. În acest context, Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș, spre deosebire de celelalte aeroporturi din regiune, nu este nevoit să se autofinanțeze, existența sa nefiind condiționată de realizarea de venituri proprii pentru acoperirea cheltuielilor.

Prin HCJ nr. 83/06.07.2012 s-a realizat aprobarea tarifelor aeroportuare practicate de Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș începând cu data de 06.07.2012. În ceea ce privește nivelul tarifelor aprobate prin hotărârea menționată, acesta este unul extrem de scăzut, nivel care nu permite păstrarea unor condiții normale de concurență între aeroporturi. Spre exemplu, tariful de servicii pentru pasageri este stabilit la numai 1 Euro/pasager, nivel care în niciun caz nu poate genera încasări de natură să acopere costurile de funcționare ale aeroportului. Rezultatul este nevoia de supracompensare din bani publici a realizării de venituri derizorii urmare a aplicării tarifului de 1,00 euro/ pasager pentru atragerea și creșterea de trafic cu consecința directă a distorsionării concurenței.

Potrivit art. 107 alin. (1) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene: „*Cu excepția derogărilor prevăzute de tratate, sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre.*”

Instituirea unor tarife aeroportuare la nivel derizoriu și în totală contradicție cu principiile generale de comerț se prefigurează tocmai un ajutor acordat prin intermediul resurselor de stat care favorizează Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș. Compensațiile acordate de la bugetul local permit promovarea unor tarife aeroportuare reduse la minim deoarece beneficiarul acestora este exonerat de a își finanța activitatea din încasările realizate. Concurența în regiune este clar denaturată prin atragerea operatorilor aerieni de pe celelalte aeroporturi din regiune, operatori care vor opta pentru aeroportul care le oferă cele mai mici tarife.

În susținerea afirmațiilor făcute, depunem alăturat prezentei cereri de suspendare un *tabel comparativ al tarifelor aeroportuare din România și Europa*, fundamentat pe informațiile oficiale existente în Publicația de informare aeronautică AIP România precum și pe informațiile publice de pe paginile de internet ale aeroporturilor din comunitate. După cum se poate observa, tarifele practicate de Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș, astfel cum au fost ele stabilite prin HCJ Mureș nr. 83/06.07.2012

sunt cele mai scăzute tarife aeroportuare din România, fiind absolut derizorii față de cele practicate pe plan european.

Mai mult decât atât, în măsura în care pârâta intenționa să acorde un ajutor de stat Aeroportului Transilvania Tîrgu Mureș, aceasta avea obligația notificării intenției sale Comisiei Europene, urmând ca aceasta să se pronunțe asupra compatibilității măsurii. În acest sens invocăm dispozițiile punctului (46) din *Orientările comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale* (2005/C 312/01): „**În general, indiferent dacă aeroporturile beneficiază de finanțare publică sau dacă această finanțare este acordată liniilor aeriene, direct sau indirect, de către autoritățile publice, Comisia evaluează dacă acestea constituie un ajutor, luând în considerare dacă în împrejurări asemănătoare, un acționar privat, având în vedere posibilitatea previzibilă de a obține un profit și făcând abstracție de toate considerentele de ordin social, sectorial și al politicii regionale, ar fi subscris capitalul respectiv.**” Acest principiu conturat prin jurisprudența Curții Europene de Justiție, denumit „**principiul investitorului privat într-o economie de piață**”, este indispensabil pentru catalogarea unor măsuri ca ajutor de stat, sub următorul aspect: *în cazul în care statele membre sau autoritățile publice acționează ca operatori economici privați, aceste avantaje nu constituie ajutor de stat.* În cazul de față, urmând liniile trasate de principii mai sus menționat, putem concluziona că ne aflăm în prezența unui ajutor de stat nelegal. Un acționar privat, în sensul celor mai sus arătate, care își desfășoară activitatea într-o economie de piață, nu și-ar reduce toate tarifele practicate la un nivel derizoriu, renunțând astfel la orice posibilitate de a realiza profit. Practicarea unor tarife care nu permit acoperirea costurilor de funcționare, nu reprezintă un comportament rezonabil într-un climat economic normal, fiind sprijinită strict de finanțarea publică de care beneficiază aeroportul.

II. Prevenirea unei pagube iminente

Art. 2 alin. (1) lit. Ș din Legea nr. 554/2004 definește paguba iminentă ca fiind “*prejudiciul material viitor și previzibil sau, după caz, perturbarea previzibilă gravă a funcționării unei autorități publice sau a unui serviciu public.*” În cazul de față, considerăm că prin adoptarea HCJ Mureș nr. 83/2012 ni se produce un prejudiciu material previzibil și care se agravează continuu atâta timp cât tarifele aeroportuare astfel stabilite sunt utilizate în relația cu operatorii aeroportuari.

După cum am arătat anterior, pârâta Consiliul Județean Mureș a instituit prin HCJ nr. 83/2012 tarife aeroportuare la un nivel derizoriu pentru toți operatorii aeroportuari care intenționează să opereze curse de pe Aeroportul Târgu Mureș. Promovarea acestei grile tarifare a fost posibilă cu nesocotirea prevederilor Legii nr. 554/2004, a Tratatului privind Funcționarea Uniunii Europene și a Orientărilor Comunitare, ea fiind în esență nelegală. HCJ nr. 83/2012 oferă Aeroportului Târgu Mureș posibilitatea de a aplica tarife aeroportuare la un nivel extrem de scăzut, nivel cu care niciun aeroport din regiune nu

poate concura în condiții normale. Spre exemplu, **tariful de servicii pentru pasageri este fixat la 1 euro/pasager, fiind cel mai redus din țară și de 6 ori mai mic decât tarifele promovate de aeroporturi limitrofe care deservește aceeași regiune geografică, Cluj-Napoca și Sibiu.**

Considerăm că este imposibilă păstrarea condițiilor normale de concurență în regiune, între aeroporturi, în contextul în care unui aeroport i se permite promovarea unor tarife la un nivel extrem de scăzut, cu încălcarea atât a legislației naționale cât și a celei comunitare în materie, iar celelalte aeroporturi sunt ținute să promoveze tarife care răspund exigențelor legislației în materie.

De altfel, după cum rezultă din expunerea de motive nr. 11961/05.07.2012, HCJ nr. 83/06.07.2012 a fost adoptată în considerarea următoarelor aspecte:

- „**Obligativitatea aprobării unor noi tarife până la data de 16.07.2012, sub sancțiunea retragerii certificatului de aerodrom de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română , fapt comunicat de aceasta prin adresa 17719 /26.06.2012**”
- „**Potrivit principiilor enunțate, de către Consiliul de Administrație, pentru un Program de Guvernanță Corporatistă a RA "Aeroportului Transilvania" Tîrgu Mureș se propune ca strategia imediată de abordare a pieței și de atragere a clienților să se bazeze pe factorul PREȚ, având în vedere existența contractului cu operatorul aerian Wizz Air, acesta fiind o premiză pentru un plan de dezvoltare.**
- „**În condiții de transparență și tratament egal al partenerilor se consideră că existența unei strategii bazate pe prețuri scăzute permite atragerea transportatorilor low cost, a aviației generale, a avioanelor în escală tehnică în zonă și a traficului intern la București și Timișoara cu Tarom și Carpatair.**”

Rezultă din cele mai sus expuse că **adoptarea tarifelor aeroportuare la nivel derizoriu s-a realizat cu scopul declarat al atragerii clienților prin promovarea unui preț care nu comportă concurență.**

Menționăm faptul că potrivit art. 1 alin. (1) din Anexa la O.U.G. nr. 61/2011 pentru reglementarea unor măsuri privind finanțarea regiilor autonome aeroportuare cu specific deosebit de interes local „**cuantumul alocărilor sub forma compensației pentru ducerea la îndeplinire a obligației de serviciu public nu va depăși suma necesară acoperirii totale a costurilor aferente prestării serviciului.**” Astfel, compensarea de care beneficiază Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș nu poate servi în mod legal la „atragerea de noi clienți” prin practicarea unor prețuri extrem de reduse. Existența unei strategii bazate pe prețuri derizorii nu se poate fundamenta pe avantajul unei finanțări publice acordate cu un alt scop și anume prestarea unui serviciu de interes economic general.

Aeroportul Cluj-Napoca și implicit subscrisa reclamantă **sunt grav prejudiciați ca urmare a situației create prin promovarea unor asemenea tarife de către un aeroport învecinat, în mod nelegal și anticoncurențial, precum și de utilizare a acestor tarife pentru atragerea companiilor aeriene.**

Aeroportul Cluj-Napoca nu poate oferi același nivel de tarife reduse de circa 1 euro/pasager, tarife care nu pot fi justificate din punct de vedere economic și financiar de niciun aeroport care se autofinanțează. În schimb, Aeroportul Târgu Mureș care beneficiază de finanțare publică pentru prestarea unor servicii de interes economic general practică tarife de aeroport fără a ține cont de reglementările imperative în materie și care nici măcar nu acoperă costurile de operare. Aeroportul Cluj-Napoca nu își permite să ofere tarife minimale, cu nesocotirea legislației naționale și europene în materie, și deci se află într-o poziție extrem de dezavantajoasă în derularea oricăror negocieri cu companiile aeriene unde, bineînțeles, acestea vor prefera întotdeauna aeroportul care percepe tarife aeroportuare la cel mai scăzut nivel.

Totodată, dorim să arătăm faptul că acest sistem de tarifare de aproape zero s-a aplicat în mod foarte similar și în anul 2011, fiind instituit prin HCJ Mureș nr. 26/2011. Consecințele directe și imediate ale instituirii acestor tarife pentru anul 2011 s-au materializat în relocarea de trafic de pe Aeroportul Cluj-Napoca pe Aeroportul Târgu Mureș. Bazarea pe Aeroportul Târgu Mureș a aeronavelor Wizz Air s-a realizat începând cu luna mai 2011 tocmai în considerarea unor tarife nelegale care permit încheierea unor contracte extrem de avantajoase pentru operatorii aeroportuari care optează pentru relocare. Și în anul 2012 se urmărește, prin intermediul acestei hotărâri, atragerea companiilor aeriene către Aeroportul Târgu Mureș, în mod nelegal, în detrimentul Aeroportului Cluj-Napoca și al subscrisei. Mai mult decât atât, în ipoteza în care în urma negocierilor se vor încheia contracte pe termen lung cu operatorii aeroportuari cu luarea în considerare a acestor tarife nelegale, aceste contracte vor intra în circuitul civil și nu vor mai fi susceptibile de a fi anulate.

De altfel chiar presedintele Consiliului de Administrație al Aeroportului Transilvania Târgu Mureș, dl. Mihail Poruțiu, a recunoscut printr-o declarație de presă apărută în publicația "Zi de Zi Mureș" faptul că demersurile pârâtei cauzează distorsionarea concurenței între aeroporturi: *"Mi se pare foarte logic și corect din punct de vedere economic ceea ce fac cei de la Cluj pentru că atâta timp cât ei reușesc să își acopere cheltuielile, noi trebuie să subvenționăm activitatea de funcționare cu peste un milion de euro anual. Evident că cei din Cluj sunt afectați deoarece noi avem tarife mult mai mici, iar argumentul lor este ceva de genul "voi ne furați nouă pasagerii și aeronavele dând tarife mai mici decât mine și subvenționând activitatea din bani publici." Din păcate, managementul aeroportului Târgu Mureș este unul slab și nu este în stare să găsească soluții și este păcat deoarece eu susțin că dacă la Cluj-Napoca se poate, ar trebui să se poată și la Târgu Mureș, mai ales că la un moment dat am avut același număr de pasageri, iar acum Clujul are circa un milion de pasageri anual, iar noi ne lăudăm cu vreo 200.000."*

Nu în ultimul rand, dorim să menționăm faptul că tarifele la nivel minimal instituite prin HCJ Mureș nr. 83/2012 aduce gravă atingere atât Orientărilor Comunitare cât și art. 107 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene, Comisia Europeană sancționând în mod repetat și

consecvent orice încălcări ale acestor norme europene. Spre exemplu, într-o procedură în care este implicat chiar Statul Român, prin **Decizia JOUE C270/06/2011** ajutor de stat-Romania SA31662(11/C) Aeroport International Timisoara- Wizz Air, Comisia a concluzionat că „*finanțarea anuală pentru exploatare acordată Aeroportului Timișoara implică resurse de stat sub forma unor granturi directe de la bugetul de stat și, astfel, este imputabilă statului.* (alin. 70)” În cadrul aceleiași decizii, Comisia a concluzionat că subvențiile anuale primite de Aeroportul Timișoara îi oferă acestuia un avantaj economic (alin. 85), precizând totodată următoarele: „*Comisia constată, de asemenea, că nu este clar dacă, și în ce măsură, rabaturile și reducerile pentru taxele de aeroport au fost stabilite prin raportare directă la costurile de exploatare a infrastructurii aeroportuare și ale serviciilor furnizate și, pe baza informațiilor disponibile, nu poate aprecia dacă un investitor din economia de piață le-ar fi oferit aceste rabaturi și reduceri.*”(alin. 114). Mai mult decât atât, Comisia a stabilit la nivel de principiu că “*Atunci când un ajutor acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente în comerțul din cadrul UE, acestea din urmă trebuie considerate ca fiind afectate de ajutorul respectiv).* *Conform jurisprudenței constante, pentru ca o măsură să denatureze concurența, este suficient ca beneficiarul ajutorului să concureze cu alte întreprinderi pe piețe deschise concurenței.*”(alin. 117) Față de aceste concluzii formulate nu o dată de către Comisie în cazuri similare, considerăm că este dincolo de orice îndoială faptul că conduita pârâtei denaturează concurența în regiune prin încălcarea flagrantă a reglementărilor europene privind acordarea ajutoarelor de stat.

Tarifele prevăzute în HCJ Mureș nr. 83/2012 denaturează grav și iremediabil concurența dintre aeroporturile din regiune, favorizând evident Aeroportul Târgu Mureș cu efecte grave, imediate și directe asupra Aeroportului Cluj-Napoca și implicit a subscrisei, provocând pagube financiare imposibil de recuperat, inclusiv un risc real ca în viitorul foarte apropiat Aeroportul Cluj-Napoca să nu își mai poată acoperi costurile de operare. Menționăm astfel faptul că potrivit prevederilor art. 1, lit. f) din OUG nr. 64/2001 *minim 50% din profitul contabil al Aeroportului se virează, în mod obligatoriu, la bugetul local, deci la bugetul Județului Cluj*, sens în care orice practică anticoncurențială care se răsfrânge asupra Aeroportului Cluj-Napoca prejudiciază implicit și Județul Cluj.

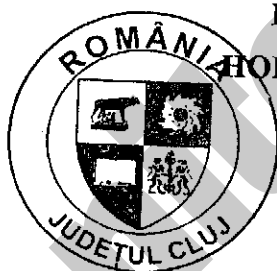
Având în vedere toate aceste motive solicităm instanței de judecată ca prin hotărârea ce o va pronunța să dispună, în temeiul art. 14 din Legea nr. 554/2004, suspendarea executării Hotărârii Consiliului Județean Mureș nr. 83/06.07.2012.

În drept: art.1 alin. (6), 2, 14 din Legea 554/2004, art. 107 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene, Orientările Comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare


pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale (2005/C 312/01), art. 1 lit. f) din OUG nr. 64/2001, art. 1 alin. (1) din Anexa la OUG nr. 61/2011.


Anexăm:

- HCJ Mureș nr. 83/06.07.2012
- Copie plângere prealabilă înregistrată sub nr. 15152/30.08.2012
- Orientările Comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale (2005/C 312/01)
- HCJ Mureș nr. 10/31.01.2012
- Comunicat de pe pagina de internet a Aeroportului Transilvania Tîrgu Mureș din 21.06.2012 privind introducerea unei noi curse
- HCJ Mureș nr. 107 din 18.08.2011
- HCJ Mureș nr. 89/26.07.2012 – Anexa nr. 1.20
- Extras din publicația “Zi de Zi Mureș” – declarație Mihail Poruțiu
- Decizia JOUE C270/06/2011



PREȘEDINTE
HOREA UIOREANU

Director executiv: Dan V. Pop 
Întocmit/redactat: Șef serviciu Ștefan Iliescu

Nr. de exemplare: 3 

Conducerea Aeroportului Transilvania Târgu Mureș a purtat discuții cu reprezentanții operatorului aerian low cost Wizz Air

Presedintele Consiliului de Administrație al Regiei Autonome Aeroportul Transilvania Târgu Mureș, dl Mihail Porutiu împreună cu vicepreședintele Consiliului de Administrație dl. Peti Andrei s-au întâlnit joi, 7 iunie 2012 cu reprezentanții Wizz Air, cea mai importantă companie aeriană care operează pe Aeroportul din Târgu Mureș. Discuțiile au vizat tarifele aeroportuare aplicate de Aeroportul Transilvania Târgu Mureș, în condițiile suspendării tarifelor aplicate în 2012 prin Hotărârea Tribunalului Cluj și necesității punerii în aplicare a Ordinului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii 744 din 23 septembrie 2011 (Ordinul 744/2011) pentru stabilirea condițiilor care pot fi asociate tarifelor de aeroport și a criteriilor care pot fi aplicate la diferențierea tarifelor de aeroport.

În decurs de maxim o săptămână, pe baza prevederilor Ordinului 744/2011 Conducerea Aeroportului Transilvania Târgu Mureș va fundamenta și va înainta spre aprobare Consiliului Județean Mureș, noile tarife propuse să fie aplicate de către Aeroportul Transilvania. Menționăm că operatorul aerian low-cost Wizz Air a încheiat un contractat de cinci ani cu Aeroportul Transilvania Târgu Mureș care este în vigoare pentru o perioadă de încă trei ani.

Conducerea Aeroportului Transilvania Târgu Mureș împreună cu conducerea Consiliului Județean Mureș au asigurat reprezentanții Wizz Air că vor fi depuse toate eforturile pentru întreținerea infrastructurii la un nivel optim pentru desfășurarea traficului în condiții de deplină siguranță.

Noua Conducere a Aeroportului a inițiat discuții cu reprezentanții operatorului aerian low-cost privind posibilitatea introducerii unor destinații noi operate de la Târgu Mureș de compania aeriană Wizz Air. Reamintim că la începutul lunii mai 2011 operatorul aerian Wizz Air și-a stabilit cea de-a cincisprezecea bază aeriană pe Aeroportul Transilvania Târgu Mureș, operând inițial 19 zboruri internaționale pe săptămână. Prezența operatorului aerian la Aeroportul Transilvania Târgu Mureș a contribuit în mod semnificativ la creșterea traficului aerian pe Aeroportul din Târgu Mureș, acesta înregistrând anul trecut un trafic fără precedent de la înființarea sa și până în prezent, deservind un număr de 3.148 mișcări aeriene și 257.403 pasageri.

Începând cu data de 25 martie 2012, odată cu trecerea la programul de vară aplicat aviației civile operatorul aerian Wizz Air și-a mărit frecvența de operare de la 15 curse săptămânale la 21 de curse pe săptămână (Londra patru zboruri pe săptămână, Barcelona, Dortmund și Budapesta câte trei zboruri pe săptămână și câte două zboruri săptămânale pe destinațiile Madrid, Paris, Roma și Milano).

Reprezentanții Wizz Air au purtat discuții și cu presedintele Consiliului Județean Mureș, dna. Lokodi Edita Eموke, directorul economic al CJ Mureș, dl. Bartha Iosif și

secretarul CJ Mures, dl. Paul Cosma, la care au participat și presedintele Consiliului de Administrație al Regiei Autonome Aeroportul Transilvania Târgu Mureș, dl Mihail Poruțiu și vicepresedintele Consiliului de Administrație, dl. Peti Andrei.

8 iunie 2012 Președintele Consiliului de Administrație al R.A. Aeroportul Transilvania Târgu Mureș

Poruțiu Mihail

12/06/2012
12/06/2012
12/06/2012

12/06/2012
12/06/2012

12/06/2012

monitorulcj.ro

PROCEDURI REFERITOARE LA PUNEREA ÎN APLICARE A POLITICII ÎN
DOMENIUL CONCURENȚEI

COMISIA EUROPEANĂ

AJUTOR DE STAT - ROMÂNIA

Ajutor de stat SA.31662 (11/C) (ex CP 237/10) - Aeroportul internațional Timișoara - Wizz Air

Invitație de a prezenta observații în temeiul articolului 108 alineatul (2) din TFUE

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2011/C 270/06)

Prin scrisoarea din data de 24 mai 2011, reprodusă în versiunea lingvistică autentică în paginile care urmează acestui rezumat, Comisia a comunicat României decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din TFUE privind măsura menționată anterior.

Părțile interesate își pot prezenta observațiile privind măsura pentru care Comisia inițiază procedura în termen de o lună de la data publicării prezentului rezumat și a scrisorii de mai jos, la adresa:

European Commission
Directorate-General for Competition
State aid Greffe
Office: J-70, 3/225
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax +32 22961242

Aceste observații vor fi comunicate României. Păstrarea confidențialității privind identitatea părții interesate care prezintă observațiile poate fi solicitată în scris, precizându-se motivele care stau la baza solicitării.

PROCEDURĂ

Prin scrisoarea din 30 septembrie 2010, un concurent al companiei Wizz Air de pe piața europeană a transportului aerian (denumit în continuare: „reclamantul”) a depus o plângere privind un presupus ajutor de stat ilegal acordat de autoritățile române Aeroportului Timișoara în favoarea Wizz Air Hungarian Airlines Ltd (denumită în continuare, „WizzAir”).

Reclamantul solicită un ordin de suspendare și de recuperare.

DESCRIEREA MĂSURILOR

Reclamantul se referă la două măsuri: un contract de marketing între aeroport și Wizz Air încheiat în 2008 și o schemă de reducere a taxelor de aeroport introdusă în luna august 2010.

Pe baza informațiilor avute la dispoziție, Comisia a decis să evalueze și schemele de reducere a taxelor de aeroport pentru

anii 2007, 2008 și 2010, inclusiv reglementările acestora privind reducerile și rabaturile. Comisia analizează totodată și faptul că Wizz Air nu a plătit încă taxele de aeroport care i-au fost facturate pentru perioada octombrie 2009-februarie 2010.

Potrivit autorităților române, taxele de marketing datorate companiei Wizz Air în temeiul contractului de marketing nu au fost plătite. Pe de altă parte, aeroportul nu a întreprins, până în prezent, acțiuni în vederea asigurării plății taxelor de aeroport care se ridică la aceeași sumă la care se ridică și taxele de marketing, pentru perioada indicată mai sus.

Schemele pentru 2007, 2008 și 2010 introduc diferențe între taxele de aeroport pentru pasagerii zborurilor internaționale și pentru cei ai zborurilor interne și prevăd taxe mai mari pentru zborurile internaționale. Schemele pentru 2007, respectiv 2008 și 2010, introduc diferențe și în ceea ce privește pasagerii transferați sau în tranzit.

Schema de reduceri pe 2007 acordă reduceri care cresc în funcție de numărul de debarcări anuale cu până la 85 %. Schema pe 2008 acordă reduceri pe aceeași bază de până la 70 % și reduceri de până la 30 % pentru numărul de pasageri îmbarcați anual.

Schema de reduceri pe 2010 modifică schema de reduceri pe 2008 adăugând o reducere de până la 85 % pentru numărul de pasageri îmbarcați lunar pentru aeronavele de peste 70 de tone MTOW.

Toate schemele acordă reduceri, pentru o perioadă limitată, pentru operatorii noi și pentru cei care deservește destinații noi.

În plus, autoritățile române au furnizat Comisiei informații privind finanțarea publică pusă la dispoziția aeroporturilor regionale din momentul aderării României. Potrivit informațiilor respective, în perioada 2007-2009, Aeroportul Timișoara a beneficiat de finanțare publică. Autoritățile române susțin că finanțarea publică acordată Aeroportului Timișoara nu constituie ajutor atâta vreme cât măsura îndeplinește testul investitorului în economia de piață.

EVALUAREA MĂSURII

Comisia a analizat dacă următoarele măsuri s-ar putea califica drept ajutor de stat acordat Aeroportului Timișoara și de către Aeroportul Timișoara companiei Wizz Air și altor companii aeriene care utilizează aeroportul:

- (a) finanțare anuală pentru exploatare acordată Aeroportului Timișoara;
- (b) taxele de aeroport prevăzute în AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010;
- (c) reduceri și rabaturi conform AIP 2007, introduse la 7 iunie 2007;
- (d) acordurile din 2008 între Wizz Air și Aeroportul Timișoara;
- (e) reduceri și rabaturi conform AIP 2008, introduse la 23 octombrie 2008;
- (f) reduceri și rabaturi conform AIP 2010, introduse la 26 august 2010; și
- (g) indulgență față de plata taxelor de aeroport facturate companiei Wizz Air pentru perioada octombrie 2009-februarie 2010.

Pe baza informațiilor aflate la dispoziția sa, opinia preliminară a Comisiei este că Aeroportul Timișoara nu ar fi profitabil fără subvenții anuale de exploatare, după cum reiese clar din infor-

mațiile transmise de autoritățile române potrivit cărora cuantumul subvențiilor de exploatare anuale depășește profitul anual al aeroportului. Prin urmare, Comisia are îndoieli în ceea ce privește îndeplinirea, în cazul de față, a principiului investitorului din economia de piață. În acest stadiu, Comisia adoptă opinia preliminară potrivit căreia subvențiile anuale acordate Aeroportului Timișoara reprezintă ajutor de exploatare prin faptul că reduc cheltuielile curente ale operatorului aeroportuar. În conformitate cu jurisprudența Curții, astfel de ajutoare de exploatare sunt, în principiu, incompatibile cu piața internă.

Comisia are îndoieli cu privire la prezența ajutorului în schemele pe 2007, 2008 și 2010 și cu privire la reducerile și rabaturile prevăzute de acestea. Caracteristicile schemelor, așa cum au fost descrise anterior, par să acorde un tratament preferențial anumitor companii aeriene, care trebuie să plătească taxe mai mici pentru servicii de același nivel față de alți utilizatori. Până în prezent, autoritățile române nu au justificat aceste diferențe printr-o analiză cost-beneficiu. Plafoanele și reducerile maxime par a fi uneori foarte arbitrare sau exagerate.

Comisia are, de asemenea, îndoieli în ceea ce privește prezența unui ajutor în acordurile pe 2008 încheiate cu Wizz Air. Prin aceste acorduri, aeroportul este de acord cu o serie de obligații față de Wizz Air, și anume plata unor taxe de marketing. Nu există nicio dovadă că aceste acorduri îndeplinesc cerințele testului investitorului din economia de piață. În ceea ce privește taxele de marketing, autoritățile române au admis chiar că Wizz Air nu a manifestat un interes deosebit și că este imposibil să se măsoare beneficiile.

Comisia consideră că, în ceea ce privește compatibilitatea schemelor cu acordurile din 2008, acestea ar putea fi evaluate în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE și al Orientărilor comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale (denumite în continuare: „Orientările din 2005 privind sectorul aviației”). Orientările din 2005 privind sectorul aviației prevăd că ajutorul se aplică doar pentru rute sau orare noi și trebuie să fie degresiv și cu o durată limitată. În această etapă, opinia preliminară a Comisiei este că ajutorul nu poate fi declarat compatibil în temeiul Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației întrucât taxele pentru pasageri fac discriminare între zborurile interne și cele internaționale, doar o parte a reducerilor și rabaturilor se aplică rutelor noi, iar cele care se aplică nu sunt degresive.

Opinia preliminară a Comisiei este că indulgența față de suma de 2,6 milioane EUR reprezentând taxe de aeroport pentru care autoritățile române nu au furnizat nicio explicație implică ajutor de stat. Măsura de ajutor nu pare să corespundă niciuneia dintre excepțiile prevăzute în tratat. Prin urmare, Comisia are îndoieli serioase cu privire la compatibilitatea acesteia cu piața internă.

În această etapă, opinia preliminară a Comisiei este că sunt îndeplinite, în cazul de față, condițiile pentru adoptarea unui ordin de suspendare și recuperare. Prin urmare, Comisia invită România să își prezinte observațiile în conformitate cu articolul 11 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului ⁽¹⁾, în vederea unei posibile decizii a Comisiei prin

⁽¹⁾ JO L 83, 27.3.1999, p. 1.

care se solicită României să suspende norma din AIP 2010 care acordă rabaturi suplimentare de 72 % până la 85 % la toate taxele de aeroport pentru aeronave de peste 70 de tone MTOW. Acest rabat suplimentar, de care se pare că beneficiază exclusiv Wizz Air, nu este, la prima vedere, suficient pentru a acoperi costurile aeroportului și este acordat, de fapt, în mod discriminatoriu. Comisia invită, de asemenea, România să își prezinte observațiile în conformitate cu articolul 11 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999, în vederea unei posibile decizii a Comisiei prin care solicită României să recureze de la Wizz Air toate taxele de aeroport neachitate din momentul în care Wizz Air și-a început activitatea pe Aeroportul Timișoara, până la expirarea acordului din 2008, precum și toate ajutoarele acordate în baza normei din AIP 2010 care acordă rabaturi suplimentare de 72 % până la 85 % la toate taxele de aeroport pentru aeronavele de peste 70 de tone MTOW.

TEXTUL SCRISORII

„Comisia dorește să informeze statul român că, în urma analizării informațiilor furnizate de autoritățile dumneavoastră privind măsura menționată anterior, a decis să inițieze procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (denumit în continuare, «TFUE»).

1. PROCEDURĂ

- (1) Prin scrisoarea din 30 septembrie 2010, un concurent al companiei Wizz Air de pe piața europeană a transportului aerian, și anume Carpatair⁽²⁾ (denumit în continuare: «reclamantul») a depus o plângere privind presupuse ajutoare de stat ilegale acordate de autoritățile române Aeroportului Timișoara în favoarea Wizz Air Hungarian Airlines Ltd⁽³⁾ (denumită în continuare, «Wizz Air»). Plângerea a fost înregistrată cu numărul de ajutor de stat CP 237/10 (SA.31662).
- (2) Comisia a constatat că plângerea respectivă părea a fi legată de notificarea autorităților române din 17 mai 2010. Notificarea din 17 mai 2010 se referă la planurile autorităților române de a furniza sprijin public unor aeroporturi regionale, printre care și Aeroportul Timișoara. Notificarea a fost înregistrată cu numărul N 185/10. La 23 iunie 2010, 7 octombrie 2010, 3 decembrie 2010 și 17 martie 2011, Comisia a solicitat informații suplimentare privind măsurile notificate. Autoritățile române au furnizat informațiile soli-

⁽²⁾ Carpatair este o companie aeriană regională privată, înființată în 1999. În 2000, Carpatair și-a stabilit baza la Aeroportul Timișoara, furnizând servicii de tipul *hub & spoke*. Flota companiei Carpatair este alcătuită din 18 aeronave (12 aeronave Saab 2000, 3 aeronave Fokker 70 și 3 aeronave Fokker 100). Acționarii companiei Carpatair sunt Air Services SRL (39,7%), Wilson Property (12,2%), Lombard Odier, Darier, Hentch & Cie (6,8%) și 8 persoane fizice (58,7%).

⁽³⁾ Wizz Air este o companie aeriană din Ungaria și membru al Asociației Europene a Liniei Aeriene cu Preț Scăzut. Grupul Wizz Air este alcătuit din trei societăți operaționale, și anume Wizz Air Ungaria, Wizz Air Bulgaria și Wizz Air Ucraina. Modelul de afaceri al companiilor aeriene constă în legături cu aeroporturi secundare, regionale. Transportatorul aerian deservește în prezent 150 de destinații europene. Wizz Air deține o flotă omogenă cu vechime medie sub 3 ani, care constă în 34 de aeronave Airbus A 320 cu 180 de locuri. Wizz Air intenționează să își mărească flota până la 132 de aeronave până în 2017. Pentru mai multe detalii, a se vedea http://wizzair.com/about_us/company_information/?language=RO (situația la 13 aprilie 2011).

citare, la 22 iulie 2010, 27 octombrie 2010, 20 ianuarie 2011 și 5 aprilie 2011. La 15 septembrie 2010, autoritățile române au informat Comisia cu privire la anumite modificări ale schemei notificate, în special în ceea ce privește numărul beneficiarilor. Autoritățile române au confirmat, în special, că Aeroportul Timișoara nu va fi eligibil pentru finanțare în baza schemei notificate. Cu toate acestea, întrucât Comisia a obținut informații despre finanțarea anuală acordată Aeroportului Timișoara de către Ministerul Transporturilor, această măsură este analizată în prezentul caz.

- (3) Prin scrisoarea din 21 octombrie 2010, Comisia a transmis plângerea statului român și a solicitat informații. Autoritățile române au răspuns prin scrisoarea din data de 15 decembrie 2010.
- (4) Reclamantul a furnizat informații suplimentare prin scrisorile din 24 noiembrie 2010, 25 noiembrie 2010, 14 ianuarie 2011 și 3 februarie 2011. Prin scrisorile din 9 februarie 2011 și 2 martie 2011, Comisia a informat reclamantul cu privire la stadiul cazului și a solicitat informații suplimentare. Reclamantul a răspuns prin scrisorile din 22 februarie 2011, 9 martie 2011 și 28 martie 2011 și a furnizat informații suplimentare.
- (5) Comisia a solicitat informații suplimentare din partea autorităților române prin scrisorile din 16 februarie 2011, 3 martie 2011 și 16 martie 2011. Autoritățile române au răspuns prin scrisorile din 10 martie 2011 și 5 aprilie 2011. La 16 martie 2011, Comisia a informat autoritățile române că mai erau necesare informații suplimentare și a solicitat ca acestea să fie trimise până la 15 aprilie 2011. Autoritățile române au răspuns prin scrisoarea din 21 aprilie 2011.
- (6) Prin scrisoarea din 12 mai 2011, reclamantul a fost de acord să i se dezvăluie identitatea și situația financiară și a furnizat informații suplimentare în această privință.

2. DESCRIEREA FAPTELOR

2.1. Aeroportul Timișoara

- (7) Societatea Națională Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia – SA (denumită în continuare: «Aeroportul Timișoara» sau «aeroportul») este un aeroport internațional situat în partea de vest a României. Acționarii Aeroportului Timișoara sunt, în prezent, Ministerul Transporturilor din România (80 %) și Fondul Proprietatea⁽⁴⁾ (20 %).

⁽⁴⁾ Fondul Proprietatea a fost creat în decembrie 2005 de către autoritățile române pentru a despăgubi persoanele care, în timpul regimului comunist, și-au pierdut proprietățile și ale căror cereri de restituire nu puteau fi soluționate în natură. Autoritatea Națională pentru Restituirea Proprietăților eliberează certificate de rambursare solicitanților eligibili atunci când solicită compensații în contul proprietăților pe care le-au pierdut, certificate care ulterior au fost transformate în acțiuni ale Fondului Proprietatea. Fondul Proprietatea a fost înregistrat la Bursa de Valori București la 25 februarie 2011. Acționarii actuali (în martie 2011) ai Fondului Proprietatea sunt Ministerul Finanțelor Publice din România (36,79 %), persoane fizice din România (28,28 %), acționari ai unor instituții străine (20,40 %), persoane fizice din străinătate (8,66 %) și acționari instituționali români (5,87 %). Pentru mai multe informații, a se vedea <http://www.fondulproprietatea.ro/index.php/pages/ro/1/Homepage.html> (situația la 13 aprilie 2011).

(8) Conform informațiilor publice disponibile, Aeroportul Timișoara a efectuat mai multe modernizări ale infrastructurii începând din 2004. În prezent, aeroportul are o pistă de 3 500 de metri lungime și 45 de metri lățime. Platformele asigură 22 de locuri de staționare. Capacitatea aeroportului este de 800 de pasageri curse externe/oră și 500 de pasageri curse interne/oră.

(9) Aeroportul Timișoara este al treilea aeroport ca mărime din România. Traficul de pasageri pe aeroport a crescut de la 250 000 în 2002 la 1,14 milioane în 2010. Pe lângă Wizz Air, Aeroportul Timișoara este deservit în prezent de Tarom, Carpatair, Lufthansa și Austrian Airlines. Între 2007 și 2009, și alte companii aeriene, precum Malev, Alitalia, Volare, Atlasjet, Blue Air, Myair, Jetran și Romavia au efectuat zboruri de pe aeroport.

(10) Tabelul următor prezintă sintetic situația financiară a Aeroportului Timișoara în perioada 2007-2009 ⁽⁵⁾:

Tabelul 1

Indicatori financiari esențiali ai Aeroportului Timișoara 2007-2009 (în milioane RON)

Milioane RON	2007	2008	2009
Venituri	23 473	30 545	41 067
Cresterea vânzărilor	informație nedisponibilă	+ 30,1 %	+ 34,4 %
EBITDA	7 318	10 646	12 212
Marja EBITDA	31,2 %	34,9 %	29,7 %
EBIT	3 249	5 809	5 655
Profit net	2 417	4 874	3 508
Marjă de profit net	10,3 %	16,0 %	8,5 %

(11) Autoritățile române au furnizat Comisiei informații privind finanțarea publică pusă la dispoziția aeroporturilor regionale din momentul aderării României. Potrivit informațiilor respective, în perioada 2007-2009, Aeroportul Timișoara a primit următoarele fonduri:

Tabelul 2

Finanțare publică acordată Aeroportului Timișoara în perioada 2007-2009, în mii RON

Aeroportul	2007	2008	2009
Timișoara	9 104	19 516	8 769

(12) Autoritățile române susțin că finanțarea publică acordată Aeroportului Timișoara nu constituie ajutor atâta vreme cât măsura îndeplinește testul investitorului în economia de piață. În acest sens, autoritățile române au prezentat în detaliu profitul aeroportului și dividendele corespunzătoare plătite Ministerului Transporturilor, în calitate de acționar principal al aeroportului, în tabelul următor:

⁽⁵⁾ Raport analitic din 7 februarie 2011 privind Fondul Proprietatea al IEBA Trust Financial & Investment Services, pentru mai multe detalii a se vedea http://www.fondulproprietatea.ro/pdf/investor_relations/ieba_trust_fp_initiating_coverage.pdf (situația la 13 aprilie 2011).

Tabelul 3

Profitul Aeroportului Timișoara și dividendele plătite Ministerului Transporturilor în 2007-2010 și estimarea pentru 2011 în RON

Anul	Profit în RON	Dividende în RON
2007	2 417 564	1 015 110
2008	4 898 558	1 898 009
2009	3 508 288	1 413 315,20
2010 (estimare)	9 393 570	6 763 370,40

2.2. Taxele de aeroport la Aeroportul Timișoara în 2007

(13) Taxele practicate au fost publicate în Publicația de informare în domeniul aeronautic (denumită în continuare: «AIP 2007») la 7 iunie 2007, cu referința GEN 4.1-17. Tabelul următor prezintă sintetic AIP 2007:

Tabelul 4

Taxele de aeroport aplicabile (AIP 2007) în EUR

Taxă	Taxă minimă	Taxă unitară
Aterizare	50	7/tonă
Iluminat	50	2,10/tonă
Staționare	15	0,15/tonă/oră
Servicii destinate pasagerilor		
— zboruri internaționale		8/pasager
— zboruri interne		3/pasager
— securitate		7/pasager
— tranzit sau transfer		5/pasager

(14) AIP 2007 prevede reduceri ale taxelor de aterizare în funcție de numărul de aterizări, astfel cum sunt prezentate sintetic în tabelul de mai jos:

Tabelul 5

Reduceri ale taxelor de aeroport (AIP 2007) la Aeroportul Timișoara, în EUR

Zboruri internaționale	
Număr de debarcări/an	Rabat (%)
250-500	10
501-1 200	20
1 201-2 000	30
2 001-2 500	40
2 501-3 000	50
3 001-3 500	60
3 501-4 000	70
> 4 001	85

- (15) Se acordă o reducere de 50 % a taxelor de aterizare pentru o perioadă de 6 luni pentru operatorii aeriени noi de pe Aeroportul Timișoara care efectuează cel puțin 2 zboruri pe săptămână, precum și pentru destinațiile noi pentru care nu există încă zbor de pe Aeroportul Timișoara.

2.3. Acordurile din 2008 dintre Aeroportul Timișoara și Wizz Air

- (16) La jumătatea anului 2008, aeroportul și Wizz Air au semnat o serie de acorduri care stabilesc principiile cooperării lor, precum și termenii și condițiile de utilizare a infrastructurii și a serviciilor aeroportuare de către compania aeriană. Acordurile semnate au constat în (i) un memorandum de înțelegere, (ii) un contract de marketing, (iii) un contract de operare și (iv) un contract de deservire la sol. Pe baza acordurilor încheiate, detaliate mai jos (a se vedea secțiunile 2.3.1.-2.3.4.), Wizz Air a început să efectueze zboruri de pe Aeroportul Timișoara la sfârșitul anului 2008.

2.3.1. Memorandumul de înțelegere din 25 iunie 2008

- (17) Memorandumul de înțelegere (denumit în continuare: «Memorandumul de înțelegere 2008») a fost semnat la data de 25 iunie 2008 de aeroport și de Wizz Air și stabilește principiile generale ale cooperării lor, precum și termenii și condițiile de utilizare a infrastructurii și a serviciilor aeroportuare de către Wizz Air.

- (18) În Memorandumul de înțelegere 2008, aeroportul a convenit, în special, să extindă terminalul pentru pasageri pentru ca acesta să poată deservi până la 3 milioane de pasageri pe an până la 1 ianuarie 2011, cel târziu. Aeroportul a convenit, de asemenea, să ridice categoria de aterizare și de decolare a pistei la III în ambele direcții, până la sfârșitul anului 2009, și să pună la dispoziție sloturi orare conform cererii companiei Wizz Air.

- (19) Wizz Air a fost de acord să desfășoare activități de marketing, în special promovarea destinațiilor de zbor ale Wizz Air de la sau către aeroport, în vederea creșterii numărului de pasageri care pleacă de pe aeroport și sosesc pe acesta. În schimb, aeroportul ar trebui să plătească taxe de marketing a căror valoare depinde de numărul de debarcări și de numărul de pasageri.

2.3.2. Contractul de marketing din 30 iulie 2008

- (20) Contractul de marketing (denumit în continuare: «Contractul de marketing din 2008») a fost semnat de către părți la 30 iulie 2008 și a fost încheiat pentru o perioadă inițială de trei ani.

- (21) Contractul de marketing stabilește termenii și condițiile activităților de marketing desfășurate de Wizz Air prin care se face publicitate Timișoarei ca destinație de călătorie, în scopul creșterii numărului pasagerilor care pleacă de pe aeroport și sosesc pe acesta.

- (22) Articolul 1 alineatul (7) din Contractul de marketing din 2008 stabilește în detaliu următoarele activități de marketing care să fie realizate de Wizz Air:

- promovarea aeroportului și a zborurilor efectuate de Wizz Air către și/sau de pe aeroport în revista sa online și în cea de bord;

- publicitate pentru aeroport pe site-ul său internet;
- elaborarea unei strategii de marketing pentru aeroport și pentru Wizz Air;
- campanii publicitare în legătură cu serviciile aeriene pe aeroport și
- alte activități de promovare în vederea creșterii numărului de pasageri de pe aeroport.

- (23) Activitățile de marketing ale liniei aeriene se desfășoară în mass-media română și străină [a se vedea articolul 1 alineatul (5) din Contractul de marketing din 2008].

- (24) În schimbul activităților de marketing desfășurate de Wizz Air, aeroportul trebuie să plătească companiei Wizz Air o taxă de marketing în funcție de numărul de pasageri deserviți care se imbarcă, în conformitate cu următoarea formulă:

Figura 1

Formula de calcul a taxei de marketing

[...]^(*)

(*) informație protejată prin obligația de păstrare a secretului profesional

(25) [...]

Tabelul 6

[...]

[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

- (26) Contractul de marketing prevede că, [...].

- (27) În plus, aeroportul are următoarele obligații suplimentare față de Wizz Air:

— [...];

— [...];

— [...];

— [...];

— [...];

— [...].

- (28) Contractul de marketing prevede, de asemenea, că Wizz Air trebuie să emită o factură pentru taxa de marketing după primirea unei «facturi pro forma» din partea aeroportului, pentru taxele prevăzute în Contractul de operare și în Contractul de deservire la sol. În stadiul actual, Comisia nu dispune de informații cu privire la motivele pentru care facturile sunt considerate a fi doar facturi «proforma».

- (29) Conform articolului 1 alineatul (3) din Contractul de marketing din 2008, Wizz Air este obligată să furnizeze aeroportului, cel puțin anual, rapoarte în care sunt descrise activitățile de marketing (și anume, descrierea activităților de marketing, grupurile țintă, publicitatea, frecvența, alegerea mijloacelor de informare în masă, sumele cheltuite pentru activități de marketing) realizate de aceasta în anul precedent.
- 2.3.3. *Contractul de operare din 1 august 2008*
- (30) Contractul de operare s-a semnat la 1 august 2008, pentru perioada [...].
- (31) Taxele sunt, în esență, aceleași, așa cum se arată mai jos în secțiunea 2.4. În plus, compania aeriană primește o reducere de [...] % pentru [...] luni pentru o creștere a frecvențelor.
- (32) Plățile pentru servicii sunt scadente în termen de 30 de zile de la primirea facturii «fără nicio deducere din cauza vreunei presupuse cereri reconvenționale sau din orice alt motiv». Dobânda aplicată pentru întârziere este de [...] % pe an. Sancțiunile se trec pe factură.
- (33) Încălcarea confidențialității contractului se sancționează printr-o amendă în valoare de [...] EUR.
- (34) La 25 iunie 2010, a fost convenită o nouă schemă de reduceri cu aceleași taxe ca cele menționate mai jos la secțiunea 2.5.
- (35) În stadiul actual, autoritățile române nu au informat Comisia dacă contractul de operare a fost modificat sau înlocuit cu un nou contract.
- 2.3.4. *Contractul de deservire la sol din 1 august 2008*
- (36) Contractul de deservire la sol (denumit în continuare: «CDS») constituie o anexă la Contractul standard de deservire la sol (denumit în continuare «CSD») din aprilie 2004 și este valabil din [...] până în [...], cu reînnoire automată pentru o perioadă suplimentară de [...] 1 an).
- (37) CDS stabilește taxe de deservire de [...] EUR pentru o aeronavă Airbus A320 destinată transportului de pasageri pentru un pachet unic de deservire la sol constând în deservire la sosire și la plecarea ulterioară. Nu sunt incluse serviciile «la cerere», pentru care se percep taxe suplimentare.
- (38) Facturile pentru serviciile de deservire nu se emit mai târziu de a cincea zi din luna următoare. Plățile se efectuează în 30 de zile de la data primirii facturii. După notificarea societății de deservire, se percepe dobânda pentru întârzierea plății la o rată de [...] % pe an.
- (39) La 1 februarie 2010, CDS a fost prelungit pentru o perioadă de un an [...]. Prevederea din contractul de marketing care permite rezilierea imediată a acordului și a contractului de operare, fără nici un fel de despăgubiri, atunci când contractul de marketing expiră sau este reziliat, a fost declarată nulă și neavenită.
- (40) La 25 iunie 2010, CDS a fost modificat printr-o schemă nouă de reduceri aplicabilă pentru taxele de deservire și serviciile la cerere, începând din iunie 2010. Noua schemă de reduceri a fost introdusă printr-o decizie a

Consiliului directorilor la 15 iunie 2010. Această nouă schemă de reduceri corespunde celei descrise mai jos la secțiunea 2.5.

- (41) În stadiul actual, autoritățile române nu au informat Comisia cu privire la vreo modificare sau înlocuire a CDS cu un nou contract.

2.4. Taxele de aeroport la Aeroportul Timișoara în 2008

- (42) Taxele de aeroport aplicabile (denumite în continuare: «AIP 2008») au fost publicate în Publicația de informare în aeronautică la 23 octombrie 2008, cu referința GEN. 4.1-17. Tabelul următor prezintă sintetic AIP 2008:

Tabelul 7

Taxele de aeroport aplicabile (AIP 2008) în EUR

Taxă	Taxă minimă	Taxă unitară
Aterizare	50	7/tonă
Iluminat	50	2,10/tonă
Staționare	15	0,15/tonă/oră
Servicii destinate pasagerilor		
— zboruri internaționale		8/pasager
— zboruri interne		5/pasager
— securitate		10/pasager
— tranzit sau transfer		1,50/pasager
— persoane cu mobilitate redusă		0,20/pasager

- (43) AIP 2008 a crescut taxele de securitate pentru pasageri de la 7 EUR în 2007 la 10 EUR per pasager. Taxa de pasager pentru tranzit sau transfer a fost redusă de la 5 EUR per pasager la 1,50 EUR. În plus, aeroportul a introdus o taxă în valoare de 0,20 EUR pentru persoanele cu mobilitate redusă.
- (44) AIP 2008 prevede reduceri ale taxelor de aterizare în funcție de numărul de aterizări din anul precedent, astfel cum sunt prezentate sintetic în tabelul de mai jos:

Tabelul 8

Reduceri ale taxelor de aeroport (AIP 2008), în EUR

Zboruri internaționale	
Număr de debarcări/an	Rabat (%)
250-500	10
501-1 200	20
2 101-2 000	30
2 001-2 500	40
2 501-3 000	50
3 001-3 500	60
> 3 501	70

- (54) Autoritățile române susțin că, urmare a contractului de marketing, numărul pasagerilor a crescut în mod semnificativ în perioada octombrie 2008-ianuarie 2010.
- (55) În stadiul actual, Comisia nu dispune de nicio informație privind înlocuirea contractului de marketing cu un nou acord, astfel cum se prevede la articolul 2 alineatul (5) din acordul reziliat.

2.6. Plata taxelor de aeroport de către Wizz Air

- (56) La 28 aprilie 2010, aeroportul a trimis companiei Wizz Air o somație de plată a sumei de [...] EUR pentru facturi reprezentând taxele datorate în temeiul Contractului de operare și al CDS, datate octombrie 2009-februarie 2010.
- (57) Autoritățile române au clarificat faptul că Wizz Air a plătit [...] EUR⁽⁶⁾ în prima jumătate a anului 2010. Aeroportul caută o soluție adecvată pentru recuperarea restului de plată. Până în prezent, nu a fost inițiată nicio acțiune în justiție împotriva companiei Wizz Air.

3. PLÂNGEREA

- (58) Reclamantul susține că, din 2008, Aeroportul Timișoara acordă ajutor de stat în favoarea companiei Wizz Air în baza unor măsuri diferite.

3.1. Contractul de marketing din 2008

- (59) Reclamantul susține că acest contract de marketing s-a încheiat pentru a oferi o modalitate de «recuperare». În opinia sa, Wizz Air nu a desfășurat nicio activitate de marketing pentru aeroport. În special, calcularea taxelor de marketing în funcție de numărul de pasageri dovedește că nu există nicio legătură cu activitatea de marketing.
- (60) Reclamantul susține că contractul de marketing a fost încheiat fără a se respecta procedurile de achiziții publice și că nicio altă companie aeriană care efectuează zboruri de pe aeroport nu a încheiat un acord similar cu aeroportul.
- (61) Mai mult, reclamantul susține că, datorită contractului de marketing, Wizz Air nu plătește nicio taxă de aeroport, cu excepția «simei reținute» cuprinse între [...] și [...] EUR per pasager. Reclamantul estimează că aeroportul i-a plătit companiei Wizz Air doar aproximativ [...] EUR (aproximativ 20 % din prețul final al biletului) per pasager îmbarcat și o sumă totală de [...] milioane EUR în 2009. Acesta estimează că totalul taxelor de marketing plătite de aeroport companiei Wizz Air în 2009 și 2010 se ridică la [...] milioane EUR.

3.2. Schema de reduceri din 26 august 2010

- (62) Reclamantul susține că aeroportul Timișoara acordă ajutor de stat în favoarea companiei Wizz Air prin schema de reduceri introdusă la 26 august 2010 (a se vedea secțiunea 2.5 de mai sus). Reclamantul susține că schema de reduceri a fost concepută special pentru Wizz Air pentru că aceasta este singura companie aeriană care îndeplinește cele două criterii (și anume, peste 10 000 de pasageri și aeronave de peste 70 de tone). Acesta

precizează, în continuare, că economiile de scară pentru aeroport provin doar din creșterea numărului de pasageri și nu din tonajul aeronavelor.

- (63) Reclamantul explică faptul că schema de reduceri nu ar fi fost introdusă de un investitor privat, întrucât prețul rezultat în urma reducerii nu acoperă costurile serviciilor pentru că Wizz Air plătește doar 15 % din taxele de aeroport.

- (64) Reclamantul susține, în continuare, că Wizz Air și aeroportul au încheiat o serie de noi acorduri, care au intrat în vigoare în martie 2011. Acesta afirmă că noile acorduri au în vedere reduceri și stimulente suplimentare în favoarea companiei Wizz Air. În stadiul actual, autoritățile române nu au informat Comisia dacă deja se aplică sau nu o schemă nouă.

3.3. Cerere de ordin de recuperare și de suspendare

- (65) Reclamantul susține că, în conformitate cu Orientările din 2005 privind aeroporturile și cu practica decizională a Comisiei, nu există îndoieli cu privire la caracterul de ajutor al măsurii în cauză. Acesta susține, în plus, că se confruntă cu un risc grav de prejudiciu substanțial și ireparabil, și anume insolvența, din cauza acordării ajutorului presupus ilegal și incompatibil în favoarea companiei Wizz Air. Reclamantul afirmă, de asemenea, că, dacă ajutorul nu se suspendă și nu se recuperează, fără întârziere, acesta se va confrunța cu risc grav de insolvență în viitorul apropiat și, prin urmare, problema este urgentă. De aceea, reclamantul solicită Comisiei recuperarea, fără întârziere, a ajutorului acordat deja, pentru ca Wizz Air să nu mai beneficieze de ajutorul deja primit, precum și suspendarea oricăror alte plăți reprezentând ajutor.

4. EVALUARE

- (66) Comisia a analizat dacă următoarele măsuri s-ar putea califica drept ajutor de stat potențial acordat de Aeroportul Timișoara companiei Wizz Air și altor companii aeriene care utilizează infrastructura aeroportului:
- (a) finanțare anuală pentru exploatare acordată Aeroportului Timișoara;
 - (b) taxele de aeroport prevăzute în AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010;
 - (c) reduceri și rabaturi conform AIP 2007, introduse la 7 iunie 2007;
 - (d) acordurile din 2008 între Wizz Air și Aeroportul Timișoara;
 - (e) reduceri și rabaturi conform AIP 2008, introduse la 23 octombrie 2008;
 - (f) reduceri și rabaturi conform AIP 2010, introduse la 26 august 2010 și
 - (g) indulgență față de plata taxelor de aeroport facturate companiei Wizz Air pentru perioada octombrie 2009-februarie 2010.

⁽⁶⁾ Această sumă reprezintă diferența dintre suma corespunzătoare somației de plată de [...] EUR [a se vedea punctul] (56) de mai sus] și [...] EUR [a se vedea punctul] (52) de mai sus].

4.1. Existența ajutorului

- (67) Conform articolului 107 alineatul (1) din TFUE, «sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre».
- (68) Criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE sunt cumulative. Prin urmare, pentru a stabili dacă măsurile respective constituie un ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, trebuie îndeplinite toate condițiile următoare. Mai exact, sprijinul financiar ar trebui:
- să fie acordat de stat sau din resurse de stat;
 - să favorizeze anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri;
 - să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența și
 - să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

4.1.1. Caracterul de ajutor al finanțării publice acordate Aeroportului Timișoara

Resurse de stat și imputabilitatea statului

- (69) Autoritățile române au indicat că pierderile legate de exploatare, dacă există, ale Aeroportului Timișoara sunt acoperite anual de către stat. Subvențiile sunt plătite aeroportului la începutul anului, pe baza estimării costurilor, și orice surplus se returnează statului la sfârșitul exercițiului financiar.
- (70) În consecință, Comisia poate concluziona că finanțarea anuală pentru exploatare acordată Aeroportului Timișoara implică resurse de stat sub forma unor granturi directe de la bugetul de stat și, astfel, este imputabilă statului.

Activitatea economică și noțiunea de întreprindere

- (71) Conform jurisprudenței constante, Comisia trebuie să stabilească mai întâi dacă Aeroportul Timișoara este o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Trebuie remarcat mai întâi că, în conformitate cu jurisprudența constantă, conceptul de întreprindere acoperă toate entitățile care desfășoară o activitate economică, indiferent de statutul lor juridic și de modul în care sunt finanțate⁽⁷⁾, și că orice activitate care constă în furnizarea de bunuri și servicii pe o anumită piață reprezintă o activitate economică⁽⁸⁾.
- (72) În hotărârea «Aeroportul Leipzig-Halle» Tribunalul a confirmat că exploatarea unui aeroport reprezintă activitate economică, în cadrul căreia construirea infra-

structurii aeroportuare constituie o parte inseparabilă.⁽⁹⁾ Odată ce un operator aeroportuar desfășoară activități economice, indiferent de statutul său juridic sau de modul în care este finanțat, acesta reprezintă o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE și, prin urmare, se aplică normele din tratat privind ajutorul de stat⁽¹⁰⁾.

- (73) În acest sens, Comisia remarcă faptul că aeroportul care face obiectul prezentei decizii funcționează pe o bază comercială. Situația în care operatorul aeroportuar percepe utilizatorilor taxe de utilizare a infrastructurii aeroportului este mai des întâlnită decât cea în care infrastructura este pusă gratuit la dispoziția utilizatorilor, în interesul comun. Prin urmare, acesta este o întreprindere, în sensul legislației UE în domeniul concurenței.

Avantajul economic

- (74) În conformitate cu jurisprudența Curții, un operator aeroportuar trebuie să suporte costurile de exploatare ale aeroportului, inclusiv cele de infrastructură⁽¹¹⁾. Astfel, finanțarea anuală acordată Aeroportului Timișoara pare să constituie un avantaj acordat acestui operator aeroportuar.
- (75) Autoritățile române susțin că finanțarea publică acordată anual Aeroportului Timișoara nu constituie ajutor de stat deoarece, în opinia lor, testul investitorului în economia de piață este îndeplinit. Autoritățile române susțin că statul a acționat rezonabil atunci când a acordat subvenții anuale aeroportului, atâta vreme cât i s-au plătit dividende.
- (76) Pe baza informațiilor aflate la dispoziția sa, opinia preliminară a Comisiei este că Aeroportul Timișoara nu ar fi profitabil fără subvenții anuale de exploatare, după cum reiese clar din informațiile transmise de autoritățile române privind căroră cuantumul subvențiilor de exploatare anuale depășește profitul anual al aeroportului, conform calculului din tabelul de mai jos.

Tabelul 11

Diferența dintre granturile și profiturile anuale ale Aeroportului Timișoara în 2007-2009

Anul	Profit (a)	Granturi anuale (b)	Diferența (a) - (b)
2007	[...]	[...]	- [...]
2008	[...]	[...]	- [...]
2009	[...]	[...]	- [...]

⁽⁷⁾ Cauzele C-35/96 Comisia/Italia, Rec., 1998, p. I-3851, punctul 36; C-41/90 Höfner și Elser, Rec., 1991, p. I-1979, punctul 21; Cauza C-244/94 Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Rec., 1995, p. I-4013, punctul 14; Cauza C-55/96 Job Centre, Rec., 1997, p. I-7119, punctul 21;

⁽⁸⁾ Cauza 118/85 Comisia/Italia, Rec., 1987, p. 2599, punctul 7; Cauza C-35/96 Comisia/Italia, Rec., 1998, p. I-3851, punctul 36;

⁽⁹⁾ Cauzele conexe T-455/08 Flughafen Leipzig-Halle GmbH și Mitteldeutsche Flughafen AG c/Comisia și T-443/08, Freistaat Sachsen și Land Sachsen-Anhalt c/Comisia, denumită în continuare: cauza «Aeroportul Leipzig-Halle», nepublicată încă în Repertoriu, 2011, a se vedea, de asemenea, cauza T-128/89 Aéroports de Paris/Comisia, Rec., 2000, p. II-3929, confirmată de CJE, cauza C-82/01P, Rec., 2002, p. I-9297 și cauza T-196/04 Ryanair/Comisia, Rep., 2008, p. II-3643, punctul 88.

⁽¹⁰⁾ Cauzele C-159/91 și C-160/91, Poucet/AGV și Pistre/Cancave, Rec., 1993, p. I-637.

⁽¹¹⁾ Hotărârea Tribunalului din 24 martie 2011 în cauzele conexe T-443/08 și T-445/08, Freistaat Sachsen a.o./Comisia, Rep., p. II-0000, punctul 107.

- (77) În consecință, plățile aeroportului, reprezentând dividende, către minister par a rambursa doar parțial granturile anuale acordate aeroportului.
- (78) În plus, Tribunalul a explicat că ar trebui să se stabilească «dacă, în circumstanțe similare, un acționar privat, având în vedere posibilitatea previzibilă de a obține un profit și lăsând la o parte orice considerentele de ordin social, sectorial și al politicii regionale, ar fi subscris capitalul respectiv»⁽¹²⁾. Comportamentul unui astfel de investitor privat trebuie, cel puțin, să fie comportamentul unei societăți private de tip holding sau al unui grup de întreprinderi private care urmăresc o politică structurală și care au în vedere perspectivele de profitabilitate pe termen lung⁽¹³⁾.
- (79) În hotărârea Stardust Marine, Curtea a susținut că, «pentru a analiza dacă statul a adoptat sau nu comportamentul unui investitor prudent care operează într-o economie de piață, este necesară plasarea în contextul perioadei în care au fost luate măsurile de susținere financiară, cu scopul de a evalua rațiunile economice ale comportamentului statului și, în consecință, de a se evita evaluările care au la bază o situație ulterioară»⁽¹⁴⁾.
- (80) Pe baza informațiilor de care Comisia dispune la ora actuală, opinia preliminară a Comisiei este că finanțarea de către stat a intervenției Aeroportului Timișoara nu a fost similară cu o finanțare care ar fi fost realizată de un investitor de pe piață.
- (81) În primul rând, autoritățile române nu au transmis Comisiei niciun plan de afaceri și nicio estimare a profitabilității care să demonstreze că, atunci când a decis să acopere pierderile anuale, statul a ținut, de fapt, seama de proiecții privind profitabilitatea.
- (82) În al doilea rând, în prezent, acționarii Aeroportului Timișoara sunt Ministerul Transporturilor din România (80 %) și Fondul Proprietatea (20 %). La ora actuală, nu există nici un indiciu că acționarul minoritar, Fondul Proprietatea, a oferit, concomitent, finanțare aeroportului în aceleași condiții. Mai mult, un acționar privat nu ar fi oferit resurse societății sale decât dacă acest lucru ar fi condus la o creștere a cotei sale din capitalul social, comparativ cu cea a altor acționari.
- (83) În al treilea rând, conform informațiilor publice disponibile, în 2009, Ministerul Transporturilor a emis o ordonanță prin care acesta a renunțat la dividendele pe care Aeroportul Timișoara i le datora pentru exercițiul financiar 2008, care se ridicau la 1 898 008 RON. Această sumă ar fi trebuit să fie utilizată de către aeroport pentru anumite lucrări de modernizare a pistei.
- (84) Prin urmare, în acest stadiu, Comisia nu poate concluziona că dividendele respective au fost plătite sistematic acționarilor.
- (85) Pe baza considerațiilor de mai sus, opinia preliminară a Comisiei este că finanțarea publică a Aeroportului Timișoara nu ar fi fost acordată de un investitor privat. Prin urmare, opinia preliminară a acesteia este că subvențiile anuale primite de Aeroportul Timișoara îi oferă acestuia din urmă un avantaj economic.

Selectivitatea

- (86) Articolul 107 alineatul (1) din TFUE impune ca o măsură, pentru a fi considerată ajutor de stat, să favorizeze «anumite întreprinderi sau producția anumitor bunuri». În cazul de față, Comisia constată că avantajele respective au fost acordate doar Aeroportului Timișoara. Întrucât finanțarea publică a fost direcționată unei singure întreprinderi, aceasta este selectivă în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

Denaturarea concurenței și afectarea schimburilor comerciale

- (87) Atunci când un ajutor acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente pe piața internă, acestea din urmă trebuie considerate ca fiind afectate de ajutorul respectiv. Conform jurisprudenței constante⁽¹⁵⁾, pentru ca o măsură să denatureze concurența, este suficient ca beneficiarul ajutorului să concureze cu alte întreprinderi pe piețe deschise concurenței.
- (88) Conform celor explicate anterior, exploatarea unui aeroport este o activitate economică⁽¹⁶⁾. Concurența are loc între operatori aeroportuari. Aeroportul Timișoara deservește, în prezent, aproximativ 1,1 milioane de pasageri anual. Astfel, Aeroportul Timișoara este un «aeroport regional mare» (așa-numitul «aeroport de categoria C»), în sensul Orientărilor comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale⁽¹⁷⁾ (denumite, în continuare, «Orientările din 2005 privind aeroporturile»).
- (89) Cu toate acestea, aeroporturile regionale, chiar și de categoria C, «aeroporturile regionale mari», sunt în concurență pentru a atrage transportatori. Astfel cum se menționează la punctul 40 din Orientările din 2005, nu este posibil să se excludă aeroporturile din categoria C din domeniul de aplicare al articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Traficul de la Aeroportul Timișoara nu permite să se considere că schimburile comerciale între statele membre nu ar putea fi afectate.
- (90) Pe baza celor prezentate anterior, avantajul economic pe care Aeroportul Timișoara îl primește consolidează poziția acestuia față de concurenții săi pe piața europeană a furnizorilor de servicii aeroportuare. Prin urmare, finanțarea publică analizată denaturează sau amenință să denatureze concurența și afectează schimburile comerciale între statele membre.

⁽¹²⁾ Cauzele conexate T-129/95, T-2/96 și T-97/96 Neue Mächte Stahlwerke și Lech-Stahlwerke/Comisia, Rec., 1999, p. II-17, punctul 120.

⁽¹³⁾ Cauza C-305/89 Italia/Comisia, Rec., 1991, p. I-1603, punctul 20.

⁽¹⁴⁾ Hotărârea Curții din 16 mai 2002, C-482/99, Franța/Comisia (denumită în continuare: «hotărârea Stardust Marine»), Rec., 2002, p. I-04397, punctul 71.

⁽¹⁵⁾ Cauza T-214/95 Het Vlaamse Gewest/Comisia, Rec., 1998, p. II-717.

⁽¹⁶⁾ A se vedea mai sus punctele (69) și (80).

⁽¹⁷⁾ JO C 312, 9.12.2005, p. 1.

Concluzie

- (91) Din motivele expuse mai sus, opinia preliminară a Comisiei este că finanțarea pentru exploatare acordată Aeroportului Timișoara reprezintă ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Întrucât granturile directe nu au făcut obiectul aprobării de către Comisie, România nu a respectat interdicția prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE.

4.1.2. Rata de referință din 2007, 2008 și 2010

- (92) Conform celor explicate anterior în secțiunea 4.1.1, Aeroportul Timișoara a înregistrat pierderi în perioada 2007-2009. Comisia a analizat dacă acest lucru este din cauză că operatorul aeroportuar a stabilit rata de referință, în normele aplicabile taxelor de aeroport, la o valoare prea mică.
- (93) Opinia preliminară a Comisiei este că AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010 se caracterizează printr-un număr important de diferite scheme de reduceri. Prin urmare, se pare că doar un număr foarte restrâns de utilizatori plătesc la rata de referință prevăzută în AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010.
- (94) Având în vedere nivelul reducerilor și al pierderilor înregistrate de aeroport, opinia preliminară a Comisiei este că, dacă toți transportatorii aerieni ar plăti rata de referință, aeroportul ar fi, probabil, profitabil. Prin urmare, opinia preliminară a acesteia este că rata de referință din AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010 nu implică ajutor.

4.1.3. Caracterul de ajutor al reducerilor și rabaturilor acordate conform AIP 2007, introduse la 7 iunie 2007

Resurse de stat și imputabilitatea statului

- (95) Conceptul de ajutor de stat se aplică oricărui avantaj acordat direct sau indirect, finanțat din resurse de stat, acordat de statul membru însuși sau de orice organism intermediar care acționează în baza competențelor care îi sunt conferite ⁽¹⁸⁾.
- (96) În cazul de față, în toate momentele, statul a exercitat un control direct sau indirect asupra resurselor în cauză. După cum s-a menționat anterior, la momentul introducerii reducerilor și rabaturilor prevăzute în AIP 2007 la Aeroportul Timișoara, aeroportul era deținut direct, în proporție de 80 %, de Ministerul Transporturilor din România și, din acest motiv, acesta este în mod clar o întreprindere publică în conformitate cu articolul 2 litera (b) din Directiva 2006/111/CE a Comisiei din 16 noiembrie 2006 privind transparența relațiilor financiare dintre statele membre și întreprinderile publice, precum și transparența relațiilor financiare din cadrul anumitor întreprinderi ⁽¹⁹⁾.
- (97) Prin urmare, Comisia consideră că reducerile și rabaturile conform AIP 2007 conduc la pierderi ale resurselor de stat.

⁽¹⁸⁾ A se vedea cauza C-482/99, Franța/Comisia, (denumită în continuare: «Stardust Marine») Rec., 2002, p. I-4397.

⁽¹⁹⁾ JO L 318, 17.11.2006, p. 17.

- (98) Cu toate acestea, Curtea a hotărât, de asemenea, că, chiar și în cazul în care statul este în măsură să controleze o întreprindere publică și să exercite o influență dominantă asupra operațiunilor sale, exercitarea efectivă a acestui control într-un caz anume nu poate fi presupusă în mod automat. O întreprindere publică poate acționa cu mai multă sau mai puțină independență, în funcție de gradul de autonomie acordat acesteia de către stat. Prin urmare, simplul fapt că o întreprindere publică se află sub controlul statului nu este de ajuns pentru ca măsurile luate de către acea întreprindere, cum ar fi reducerile și rabaturile conform AIP 2007 în cauză, să fie considerate imputabile statului. Este, de asemenea, necesar să se analizeze dacă trebuie să se considere că autoritățile publice au fost implicate, într-un fel sau altul, în adoptarea acestei măsuri. Cu privire la acest punct, Curtea a indicat că imputabilitatea statului în ceea ce privește o măsură luată de o întreprindere publică ar putea fi dedusă dintr-o serie de indicatori care rezultă din circumstanțele cazului și din contextul în care a fost luată măsura respectivă ⁽²⁰⁾.

- (99) Astfel de indicatori pot fi integrarea întreprinderii în structurile administrației publice, natura activităților acesteia și desfășurarea lor pe piață în condiții normale de concurență cu agenții economici privați, statutul juridic al întreprinderii (și anume, dacă aceasta intră sub incidența dreptului public sau a dreptului comercial), intensitatea controlului exercitat de autoritățile publice asupra gestionării întreprinderii sau orice alt indicator care demonstrează, în cazul respectiv, implicarea autorităților publice sau improbabilitatea neimplicării acestora în adoptarea unei măsuri, ținând seama și de amploarea acesteia, de conținutul ei sau de condițiile pe care le presupune ⁽²¹⁾.

- (100) Autoritățile române susțin că Aeroportul Timișoara funcționează ca un investitor în economia de piață și că influența statului este limitată strict la rolul său de acționar al societății, conform actului constitutiv al societății și Legii nr. 31/1990 privind societățile comerciale. Politica de prețuri a aeroportului este hotărâtă de Consiliul directorilor și de conducerea executivă a aeroportului, în conformitate cu actul constitutiv al societății.

- (101) Comisia observă, în primul rând, că activitățile aeroportului joacă un rol fundamental în mai multe politici, și anume: politica de transport, politica de dezvoltare economică regională sau națională ori politica de planificare urbană și regională. Autoritățile publice nu sunt, în general, «absente» atunci când conducerea unui aeroport ia hotărâri care determină dezvoltarea pe termen lung a acestuia și punerea în aplicare a unor strategii noi. Aeroportul Timișoara, prin natura activităților sale, joacă un rol fundamental în politica de dezvoltare regională și chiar națională.

- (102) În al doilea rând, în ceea ce privește supravegherea activităților Aeroportului Timișoara de către stat, Comisia observă că, în conformitate cu articolul 14 din statutul aeroportului, aprobat prin Hotărârea de Guvern

⁽²⁰⁾ Hotărârea Stardust Marine, punctele 52 și 57.

⁽²¹⁾ Hotărârea Stardust Marine, punctele 55 și 56.

521/1998, cu modificările ulterioare, Adunarea generală a acționarilor este constituită din reprezentanți ai acționarilor, acționarul majoritar fiind Ministerul Transporturilor (80 %), iar acesta are competența de a hotărî cu privire la activitățile și politicile economice urmărite de aeroport.

- (103) În al treilea rând, în conformitate cu articolul 20 din statutul aeroportului, Consiliul de administrație este alcătuit din șapte membri, dintre care doi sunt reprezentanți ai Ministerului Transporturilor, iar unul este reprezentant al Ministerului de Finanțe. Mai mult, Comisia observă că Adunarea generală a acționarilor alege Consiliul de administrație, iar acesta este numit prin ordin al Ministerului Transporturilor.
- (104) Pe baza acestor elemente, se pare că statul este capabil să controleze activitățile Aeroportului Timișoara și este puțin probabil ca acesta să nu fi fost implicat în deciziile importante privind exploatarea economică a aeroportului. Prin urmare, în această etapă, opinia preliminară a Comisiei este că decizia privind punerea în aplicare a AIP 2007 este imputabilă autorităților publice.

Avantaj economic specific

- (105) Dacă o schemă de reduceri este concepută astfel încât să acorde tratament preferențial unei anumite întreprinderi prin renunțarea la resurse de stat, se poate aplica articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.
- (106) Un investitor privat poate acorda reduceri din motive comerciale, de exemplu în cazul în care acestea au o durată limitată sau nu fac discriminare între utilizatorii infrastructurii aeroportuare și în cazul în care nu pun în pericol viabilitatea economică a aeroportului, ci mai degrabă o îmbunătățesc. În orice caz, rabaturile și reducerile ar trebui să reflecte economia de scară sau alte economii în ceea ce privește costurile pentru operatorul aeroportuar sau să se bazeze pe un raționament economic potrivit căruia este convenabil, din punct de vedere economic, pentru operatorul aeroportuar să le acorde⁽²²⁾.
- (107) Pe de altă parte, reducerile care conduc la situații în care taxele de aeroport plătite de către companiile aeriene sunt mai mici decât costul operațiunii de bază furnizată de aeroport pentru companiile aeriene nu ar avea niciun sens din punct de vedere economic, ele ar avea doar efectul de a crește pierderile operatorului aeroportuar. Prin urmare, în condiții normale de piață, un operator aeroportuar privat nu le-ar acorda. Rezultă că aceste reduceri ar constitui un avantaj pentru companiile aeriene, pe care acestea nu l-ar obține în condițiile normale de piață.
- (108) AIP 2007 conține reduceri pentru taxele de debarcare în funcție de numărul debarcărilor⁽²³⁾. Mai mult, prevede reduceri de 50 % ale taxelor de aeroport pentru operatorii noi pentru o perioadă de șase luni și o reducere de 50 % a taxelor de aeroport pentru destinațiile noi deservite, pentru o perioadă de șase luni. În sfârșit, aceasta prevede o reducere pentru pasagerii în tranzit.

- (109) Prin urmare, în cazul de față Comisia trebuie să stabilească dacă schema de reduceri conform AIP 2007 este stabilă fără a avea vreo justificare economică, și anume dacă nici un operator aeroportuar privat care funcționează în condiții normale de piață nu ar fi instituit un astfel de sistem de reduceri și rabaturi.
- (110) Taxele de aeroport, inclusiv schemele de reduceri trebuie să fie clare și trebuie să existe o legătură directă între nivelul taxelor și serviciile prestate către utilizatori.
- (111) Autoritățile române susțin că aeroportul înregistrează profit și, prin urmare, schema de taxe și reduceri nu este concepută astfel încât să constituie un avantaj economic selectiv pentru unii utilizatori ai aeroportului.
- (112) Comisia observă în primul rând că AIP 2007 face distincție între taxa pentru servicii prestate pasagerilor zborurilor internaționale, care se ridică la 8 EUR per pasager, și cea pentru serviciile prestate pasagerilor zborurilor interne, care se ridică la 3 EUR per pasager. Ar reieși că reducerile care fac distincție între zborurile interne și celelalte zboruri în interiorul UE contravin normelor pieței interne. Dacă acestea conțin elemente de ajutor de stat, ajutorul respectiv ar putea, prin urmare, să fie incompatibil pur și simplu din acest motiv⁽²⁴⁾.
- (113) În al doilea rând, pentru taxele de debarcare se prevăd reduceri de până la 85 % pentru un număr de peste 4 001 debarcări pe an. În al treilea rând, operatorii noi sau operatorii care efectuează zboruri de pe aeroport către destinații noi primesc o reducere suplimentară de 50 % a taxelor de aeroport. În al patrulea rând, companiile aeriene plătesc mai puțin pentru pasagerii în tranzit decât pentru pasagerii obișnuiți.
- (114) În acest stadiu, Comisia are îndoieli cu privire la faptul că toți utilizatorii infrastructurii aeroportuare ar beneficia de același acces deschis și nediscriminatoriu la aceasta. Se pare că este posibil ca unii dintre utilizatori să plătească taxe mai mari decât alții utilizatori pentru același nivel al serviciilor. Comisia constată, de asemenea, că nu este clar dacă, și în ce măsură, rabaturile și reducerile pentru taxele de aeroport au fost stabilite prin raportare directă la costurile de exploatare a infrastructurii aeroportuare și ale serviciilor furnizate și, pe baza informațiilor disponibile, nu poate aprecia dacă un investitor din economia de piață le-ar fi oferit aceste rabaturi și reduceri.
- (115) Prin urmare, în stadiul actual, Comisia nu poate exclude posibilitatea ca anumiți utilizatori ai aeroportului să fi beneficiat de un avantaj economic selectiv acordat prin rabaturile și reducerile din AIP 2007.
- (116) Comisia invită autoritățile române să furnizeze detalii suplimentare privind analiza cost-beneficiu a rabaturilor și reducerilor din AIP 2007 efectuată la momentul când a fost luată decizia de a se introduce schema taxelor de aeroport și a reducerilor de taxe la Aeroportul Timișoara. Comisia invită autoritățile române să furnizeze detalii privind diferitele reduceri și rabaturi aplicabile diversilor utilizatori ai aeroportului, precum și rațiunile economice ale acestora. Comisia invită, de asemenea, utilizatorii

⁽²²⁾ Decizia Comisiei din 18 februarie 2011, Ajutorul de stat NN 26/09 - Grecia - Ioannina Dezvoltare a aeroportului Ioannina.

⁽²³⁾ A se vedea secțiunea 2.2 de mai sus.

⁽²⁴⁾ A se vedea Cauza C-266/96 Corsica Ferries France SA și alții, Rec., 1998, p. I-03949.

infrastructurii aeroportuare să furnizeze detalii suplimentare privind accesul lor la infrastructura Aeroportului Timișoara și privind o eventuală discriminare.

Denaturarea concurenței și afectarea schimburilor comerciale

(117) Atunci când un ajutor acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente în comerțul din cadrul UE, acestea din urmă trebuie considerate ca fiind afectate de ajutorul respectiv⁽²⁵⁾. Conform jurisprudenței constante⁽²⁶⁾, pentru ca o măsură să denatureze concurența, este suficient ca beneficiarul ajutorului să concureze cu alte întreprinderi pe piețe deschise concurențel.

(118) Reducerea taxelor de aeroport determină scăderea costuri de funcționare normale ale companiilor aeriene care beneficiază de astfel de reduceri. Prin urmare, este în măsură să consolideze poziția acestora pe piață. Mai mult, sectorul transportului aerian se caracterizează printr-o concurență puternică între operatorii din diferite state membre, în special de la intrarea în vigoare a celei de a treia etape a procesului de liberalizare a transportului aerian («cel de-al treilea pachet») la 1 ianuarie 1993. Rezultă că reducerile și rabaturile prevăzute în AIP 2007 afectează schimburile comerciale dintre statele membre și denaturează sau amenință să denatureze concurența în sectorul transportului aerian.

Concluzie

(119) În aceste condiții, opinia preliminară a Comisiei este că reducerile și rabaturile prevăzute în AIP 2007 reprezintă ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Întrucât reducerile și rabaturile prevăzute în AIP 2007 nu au făcut obiectul aprobării de către Comisie, România nu a respectat interdicția prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE.

4.1.4. Caracterul de ajutor al acordurilor din 2008 între Aeroportul Timișoara și Wizz Air

Resurse de stat și imputabilitatea statului

(120) Conform celor explicate anterior la secțiunea 4.1.2, atunci când au fost încheiate acordurile din 2008 între Aeroportul Timișoara și Wizz Air, aeroportul era deținut direct, în proporție de 80 %, de Ministerul Transporturilor din România. Comisia consideră, prin urmare, că acordurile din 2008 cu Wizz Air, în măsura în care au avut un impact asupra resurselor aeroportului, au fost finanțate din resurse de stat.

(121) În ceea ce privește imputabilitatea autorităților române în ceea ce privește acordurile din 2008, este valabil același raționament ca și cel pentru reducerile și rabaturile conform AIP 2007. În acest stadiu, Comisia nu poate exclude faptul că decizia privind încheierea acordurilor din 2008 este imputabilă autorităților publice.

⁽²⁵⁾ Cauza 730/79, Philip Morris, Rec., 1980, p. I-2671, punctul 11.

⁽²⁶⁾ Cauza T-214/95 Het Vlaamse Gewest/Comisia, Rec., 1998, p. II-717, punctul 46.

(122) Comisia invită guvernul român și toate părțile interesate să aducă în atenția sa orice alt element care ar putea fi relevant pentru stabilirea imputabilității sau neimputabilității autorităților române în ceea ce privește acordurile din 2008 autorităților române.

Avantaj economic specific

(123) Articolul 107 alineatul (1) din TFUE impune ca o măsură, pentru a fi considerată ajutor de stat, să favorizeze «anumite întreprinderi sau producția anumitor bunuri». În cazul de față, Comisia constată că acordurile din 2008 privesc numai Wizz Air. Prin urmare, măsura este selectivă în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(124) Pentru a constitui ajutor de stat, o măsură trebuie să ofere beneficiarului un avantaj. În hotărârea în cauza «Aeroportul Leipzig-Halle», Tribunalul a confirmat că un criteriu posibil pentru a se exclude existența unui ajutor de stat către utilizatorii infrastructurii este accesul egal și nediscriminatoriu la aceasta.⁽²⁷⁾ Mai mult, conform hotărârii Charleroi⁽²⁸⁾, în evaluarea măsurii în cauză, Comisia trebuie să țină seama de toate caracteristicile relevante ale măsurilor și de contextul acestora.

(125) În cazul de față, acordurile din 2008 cu Wizz Air conțin prevederi, cum ar fi sprijinul pentru marketing sau acordul aeroportului de a pune la dispoziție sloturi orare la cererea companiei Wizz Air sau să extindă terminalul pentru pasageri pentru a putea deservi până la 3 milioane de pasageri pe an, care nu par a fi disponibile, în aceeași măsură, și pentru ceilalți utilizatori ai infrastructurii. Prin urmare, în stadiul actual, opinia preliminară a Comisiei este că acordurile din 2008 prevăd avantajele legate de utilizarea infrastructurii aeroportuare, care nu sunt disponibile pentru toți utilizatorii în condiții egale și nediscriminatorii.

Aplicarea principiului investitorului în economia de piață

(126) Pentru a aprecia dacă acordurile din 2008 au fost convenite în condiții normale de piață, Comisia trebuie să examineze dacă, în condiții similare, un investitor care funcționează în condiții normale ale economiei de piață ar fi încheiat acorduri comerciale identice sau similare cu cele încheiate de Aeroportul Timișoara.

(127) Conform principiilor stabilite în jurisprudență, Comisia trebuie să compare comportamentul Aeroportului Timișoara cu un operator din economia de piață care ține seama de perspectivele de profitabilitate⁽²⁹⁾. Autoritățile române susțin că aeroportul a acționat rezonabil, dar nu au furnizat Comisiei un plan de afaceri subiacent sau proiecții privind profitabilitatea ale acordurilor respective.

⁽²⁷⁾ Cauzele conexe T-455/08 Flughafen Leipzig-Halle GmbH și Mitteldeutsche Flughafen AG c/Comisia și T-443/08, Freistaat Sachsen și Land Sachsen-Anhalt/Comisia, (denumită în continuare: «Cauza Aeroportul Leipzig-Halle»), nepublicată încă în Repertoriu, 2011, punctul 109.

⁽²⁸⁾ Cauza T-196/04 Ryanair/Comisia («hotărârea Charleroi»), Rep., 2008, punctul 59.

⁽²⁹⁾ Cauza C-305/89 Italia/Comisia («Alfa Romeo»), Rec., 1991, p. I-1603, punctul 20, Cauza T-296/97, Alitalia/Comisia, Rec., 2000, p. II-3871, punctul 84.

- (128) În hotărârea Stardust Marine, Curtea a declarat că, «[...] pentru a examina dacă statul a adoptat sau nu comportamentul unui investitor prudent care operează într-o economie de piață, este necesară plasarea în contextul perioadei în care au fost luate măsurile de susținere financiară, cu scopul de a evalua raționalitatea economică a comportamentului statului și, în consecință, de a se evita evaluările care au la bază o situație ulterioară»⁽³⁰⁾.
- (129) În conformitate cu jurisprudența constantă, este necesar să se evalueze dacă, în condiții similare, un operator aeroportuar privat ar fi încheiat acorduri comerciale identice sau similare cu cele încheiate de Aeroportul Timișoara, având în vedere, în special, informațiile disponibile și evoluțiile previzibile la data acelor contribuții⁽³¹⁾.
- (130) Evaluarea ar trebui să excludă orice consecințe pozitive asupra situației economice a regiunii în care este situat aeroportul, deoarece Comisia evaluează dacă măsura respectivă constituie un ajutor analizând dacă «în împrejurări asemănătoare, un acționar privat, având în vedere posibilitatea previzibilă de a obține un profit și făcând abstracție de toate considerentele de ordin social, sectorial și al politicii regionale, ar fi subscris capitalul respectiv»⁽³²⁾.
- (131) Pentru a putea aplica testul investitorului privat Comisia trebuie să se plaseze la momentul semnării acordului. Aeroportul Timișoara a semnat acordurile din 2008 cu Wizz Air la 25 iunie 2008, 30 iulie 2008 și 1 august 2008. Comisia trebuie, de asemenea, să își întemeieze evaluarea pe informațiile și ipotezele pe care operatorul le-a avut la dispoziție atunci când au fost semnate acordurile din 2008.
- (132) Comisia nu dispune de nici un indiciu potrivit căruia autoritățile române ar fi preconizat veniturile estimate și costurile care revin aeroportului pe durata acordurilor din 2008, pe baza planului de afaceri al acestuia. În stadiul actual, Comisia nu dispune, de asemenea, de nici o informație cu privire la modul în care veniturile relevante și costurile au fost atribuite acordurilor din 2008.
- (133) Mai mult, autoritățile române susțin că aeroportul realizează profit, și, prin urmare, nu există niciun avantaj acordat companiei Wizz Air prin acordurile din 2008. Totuși, acest argument pornește de la o analiză expost pe baza căreia Comisia nu poate concluziona că aeroportul s-a comportat ca un operator privat în condiții normale de piață. În plus, aceasta nu dovedește că aeroportul s-ar fi putut aștepta ca acordurile din 2008 să aibă un impact pozitiv asupra rezultatelor sale, deoarece nimic nu exclude faptul că rezultatele respective ar fi putut fi chiar mai bune în absența acordurilor respective. În cele din urmă, astfel cum s-a demonstrat anterior în secțiunea 4.1.1, opinia preliminară a Comisiei este că aeroportul a realizat profit doar datorită ajutorului de exploatare acordat de autoritățile române.
- (134) Având în vedere cele de mai sus, Comisia adoptă opinia preliminară potrivit căreia acordurile din 2008 cu Wizz Air nu au fost încheiate în condiții normale de piață. Prin urmare, adoptă opinia preliminară potrivit căreia Wizz Air a primit un avantaj economic selectiv.
- (135) Efectul economic al acordurilor din 2008 a fost că Wizz Air, în plus față de rabaturile acordate în baza AIP 2007 descrise în secțiunea 4.1.3 de mai sus, respectiv rabaturile acordate în baza AIP 2008 descrise în secțiunea 4.1.5 de mai jos, nu a plătit, de fapt, nicio taxă de aeroport, dar a primit de la aeroport plăți pentru servicii de marketing.
- (136) În acest stadiu, informațiile aflate la dispoziția Comisiei nu permit acesteia să evalueze sumele exacte care au fost plătite de către aeroport companiei Wizz Air ca urmare a acordului, și nici dacă serviciile prestate au avut vreo valoare economică, și, în cazul în care au avut, dacă valoarea economică corespunde sumelor plătite de către aeroport.
- (137) Comisia adoptă, cu toate acestea, opinia preliminară potrivit căreia Wizz Air a primit, cel puțin, un avantaj care corespunde sumei totale reprezentând taxele de aeroport pe care aceasta ar fi trebuit să le plătească în baza AIP 2007 și AIP 2008. Această sumă pare a fi de cel puțin [...] EUR pentru perioada octombrie 2009-februarie 2010. Comisia solicită autorităților române să îi pună la dispoziție toate informațiile necesare pentru a calcula suma totală reprezentând taxele de aeroport pe care Wizz Air ar fi trebuit să le plătească de când a început să efectueze zboruri de pe Aeroportul Timișoara.
- Denaturarea concurenței și afectarea schimburilor comerciale
- (138) Pentru reducerile și rabaturile acordate în baza AIP 2007 se aplică același raționament, cu diferența că măsurile în cauză sunt destinate în exclusivitate companiei Wizz Air.
- Concluzie
- (139) În aceste condiții, Comisia adoptă opinia preliminară potrivit căreia acordurile din 2008 reprezintă ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.
- 4.1.5. Caracterul de ajutor al reducerilor și rabaturilor acordate conform AIP 2008, introduse la 23 octombrie 2008
- Resurse de stat și imputabilitatea statului
- (140) Se aplică același raționament ca și pentru reducerile și rabaturile acordate conform AIP 2007.
- Avantaj economic specific
- (141) La fel ca AIP 2007, și AIP 2008 conține reduceri pentru taxele de aterizare în funcție de numărul aterizărilor și rabaturi pentru pasagerii în tranzit⁽³³⁾. Mai mult, prevede reduceri de 50 % ale taxelor de aeroport pentru operatorii noi pentru o perioadă de 12 luni și o reducere de 50 % a taxelor de aeroport pentru destinațiile noi deservite, pentru o perioadă de șase luni. În plus, AIP 2008 a introdus pentru prima dată și o rambursare parțială a taxelor de aeroport în funcție de numărul de persoane îmbarcate pe an⁽³⁴⁾.

⁽³⁰⁾ Hotărârea Curții din 16 mai 2002, C-482/99, Franța/Comisia (denumită în continuare: «hotărârea Stardust Marine»), Rec., 2002, p. I-04397, punctul 71.

⁽³¹⁾ Idem punctul 70, a se vedea, de asemenea, Cauza C-261/89 Italia/Comisia, Rec., 1991, p. I-4437, punctul 8. Cauza C-42/93 Spania/Comisia, Rec., 1994, p. I-4175, punctul 13.

⁽³²⁾ A se vedea Orientările din 2005, punctul 46.

⁽³³⁾ A se vedea secțiunea 2.4 de mai sus.

⁽³⁴⁾ A se vedea nota de subsol nr. 33.

(142) Comisia observă, în primul rând, că AIP 2008 face distincție între taxa pentru serviciile prestate pasagerilor zborurilor internaționale, care se ridică la 8 EUR per pasager, și cea pentru serviciile prestate pasagerilor zborurilor interne, care se ridică la 5 EUR per pasager. Reiese că reducerile care fac distincție între zborurile interne și celelalte zboruri în interiorul UE contravin normelor pieței interne. Dacă acestea conțin elemente de ajutor de stat, ajutorul respectiv ar putea, prin urmare, să fie incompatibil pur și simplu din acest motiv⁽³⁵⁾.

(143) În al doilea rând, pentru taxele de aterizare se prevăd reduceri de până la 70 % pentru un număr de peste 3 501 de aterizări pe an. În al treilea rând, AIP 2008 prevede, de asemenea, o rambursare parțială a taxelor pentru serviciile destinate pasagerilor. Mai mult, operatorii noi sau operatorii care efectuează zboruri de pe aeroport către destinații noi primesc o reducere suplimentară a taxelor de aeroport de 50 %. În final, AIP 2008 prevede un rabat pentru pasagerii în tranzit.

(144) Având în vedere cele de mai sus, se pare că este posibil ca unii dintre utilizatori să plătească taxe mai mari pentru același nivel al serviciilor, în comparație cu alți utilizatori. Comisia constată în continuare că nu este clar dacă, și în ce măsură, reducerile și rabaturile pentru taxele de aeroport au fost stabilite prin raportare directă la costurile de exploatare a infrastructurii aeroportuare și ale serviciilor furnizate.

(145) Prin urmare, în stadiul actual, Comisia nu poate exclude posibilitatea ca anumiți utilizatori ai aeroportului să fi beneficiat de un avantaj economic selectiv acordat prin AIP 2008 care include schema de reduceri.

(146) Comisia invită autoritățile române să furnizeze detalii suplimentare privind analiza cost-beneficiu a AIP 2008 efectuată la momentul când a fost luată decizia de a se introduce schema taxelor de aeroport și a reducerilor de taxe la Aeroportul Timișoara. Comisia invită autoritățile române să furnizeze detalii privind diferitele reduceri și rabaturi aplicabile diversilor utilizatori ai aeroportului. Comisia invită, de asemenea, utilizatorii infrastructurii aeroportului să furnizeze detalii suplimentare privind accesul la infrastructura Aeroportului Timișoara.

Denaturarea concurenței și afectarea schimburilor comerciale

(147) Se aplică același raționament ca și pentru reducerile și rabaturile acordate conform AIP 2007.

Concluzie

(148) Pentru motivele expuse mai sus, Comisia nu poate exclude faptul că AIP 2008 implică ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

4.1.6. Caracterul de ajutor al reducerilor și rabaturilor acordate conform AIP 2010, introduse la 26 august 2010

Resurse de stat și imputabilitatea statului

(149) Se aplică același raționament ca și pentru reducerile și rabaturile acordate conform AIP 2007.

⁽³⁵⁾ A se vedea cauza C-266/96 Corsica Ferries France SA și alții, menționată mai sus.

Avantaj economic specific

(150) La fel ca AIP 2008, și AIP 2010 conține reduceri pentru taxele de debarcare în funcție de numărul debarcărilor și o rambursare parțială a taxelor de aeroport în funcție de numărul pasagerilor îmbarcați anual⁽³⁶⁾. Mai mult, prevede reduceri de 50 % pentru taxele de aeroport pentru operatorii noi pe o perioadă de 12 luni și o reducere de 50 % pentru taxele de aeroport pentru destinațiile noi deservite, pe o perioadă de șase luni. În plus, AIP 2010 a introdus pentru prima oară și reduceri pentru aeronavele de peste 70 de tone MTOW, în funcție de numărul pasagerilor îmbarcați lunar. Conform informațiilor de care dispune Comisia, numai Wizz Air folosește la Timișoara aeronave care îndeplinesc această condiție.

(151) Autoritățile române susțin că faptul că între capacitatea de procesare a pasagerilor (890 de pasageri/oră) și capacitatea de primire de pasageri (10 003 de pasageri/oră) există o diferență notabilă, a determinat aeroportul să adopte o politică de atragere a aeronavelor de mare capacitate, care pot absorbi pasagerii deserviți în cele două terminale.

(152) Potrivit autorităților române, motivul pentru politica nouă privind prețurile introdusă în 2010 a fost acela de a ține seama de faptul că aeronavele de capacitate mică și lipsa spațiilor de parcare pentru aeronave supra-soliciteau deja aeroportul. Pentru a îmbunătăți eficiența capacităților de operare (26 de operațiuni mixte, debarcări și decolări/oră), singura opțiune a fost de a oferi stimulente companiilor aeriene cu aeronave de capacitate mare pentru a-și extinde operațiunile.

(153) De asemenea, în ceea ce privește AIP 2010, Comisia trebuie să stabilească dacă schema de reduceri este concepută într-un mod care ar duce la discriminare între utilizatorii aeroportului.

(154) Autoritățile române au declarat că, în 2010, trei companii aeriene, și anume, Austrian Airlines, Lufthansa și Carpatair, au profitat de reduceri ale taxelor de aterizare. Cu toate acestea, Wizz Air a profitat de reduceri la toate taxele, și anume debarcare, iluminat, staționare, îmbarcare pentru zboruri interne și externe, securitate și taxe de tranzit/transfer, începând din iunie 2010.

(155) Comisia observă în primul rând că AIP 2010 face distincție între taxa pentru serviciile prestate pasagerilor zborurilor internaționale, care se ridică la 8 EUR per pasager, și cea pentru serviciile prestate pasagerilor zborurilor interne, care se ridică la 5 EUR per pasager. Ar reieși că reducerile care fac distincție între zborurile interne și celelalte zboruri în interiorul UE contravin normelor pieței interne. Dacă acestea conțin elemente de ajutor de stat, ajutorul respectiv ar putea, prin urmare, să fie incompatibil pur și simplu din acest motiv⁽³⁷⁾.

(156) În al doilea rând, pentru taxele de debarcare se prevăd reduceri de până la 70 % pentru un număr de peste 3 501 de debarcări anual și pentru pasagerii în tranzit.

⁽³⁶⁾ A se vedea nota de subsol nr. 33.

⁽³⁷⁾ A se vedea nota de subsol nr. 35.

- (157) În al treilea rând, AIP 2010 prevede, de asemenea, o rambursare parțială a taxelor pentru serviciile destinate pasagerilor. Mai mult, operatorii noi sau operatorii care efectuează zboruri de pe aeroport către destinații noi primesc o reducere suplimentară a taxelor de aeroport de 50 %.
- (158) Mai mult, datorită introducerii unei categorii suplimentare de reduceri pentru companiile aeriene care folosesc aeronave de peste 70 de tone MTOW, Wizz Air a profitat de reduceri la toate taxele de aeroport.
- (159) Având în vedere cele de mai sus, se pare că este posibil ca unii dintre utilizatori să plătească taxe mai mari pentru același nivel al serviciilor, în comparație cu alți utilizatori.
- (160) Autoritățile române susțin, de asemenea, că introducerea AIP 2010 crește și mai mult profitabilitatea aeroportului. Funcționarea aeroportului este prin autofinanțare, în toate domeniile (înțținerea și gestionarea infrastructurii, servicii aeroportuare, activități în afara domeniului aviativ). Autoritățile române precizează că, în 2010, în comparație cu 2009, cifra de afaceri a aeroportului a crescut cu 7,2 %. În aceeași perioadă a existat, de asemenea, o creștere de 4,1 % a numărului de mișcări de aeronave, o creștere de 17 % a numărului de pasageri procesați și o creștere de 33 % în ceea ce privește cantitatea mărfurilor. Prin urmare, autoritățile române sunt de părere că au acționat ca un investitor din economia de piață.
- (161) Comisia constată că nu este clar dacă, și în ce măsură, taxele de aeroport au fost stabilite prin raportare directă la costurile de funcționare a infrastructurii aeroportuare și ale serviciilor furnizate.
- (162) Prin urmare, în stadiul actual, Comisia nu poate exclude posibilitatea ca anumiți utilizatori ai aeroportului să fi beneficiat de un avantaj economic selectiv acordat prin AIP 2010.
- (163) Comisia observă, de asemenea, că AIP 2010 prevede reduceri foarte importante pentru companiile aeriene care utilizează aeronave cu o capacitate de peste 70 MTOW. Această reducere constă într-o reducere cuprinsă între 72 % și 85 % pentru toate taxele de aeroport.
- (164) În plus, Comisia constată că, deși autoritățile române au dorit să atragă aeronave mai mari, în acest stadiu, nu există niciun indiciu credibil că utilizarea de aeronave de capacitate mai mare conduce la o reducere de peste 70 % a costurilor în ceea ce privește deservirea aeronavelor de mare capacitate care revin aeroporturilor. Aceasta observă, de asemenea, că reducerea este acordată în plus față de alte rabaturi prevăzute deja în AIP 2010. Consecința practică este că Wizz Air plătește o sumă neglijabilă pentru taxele de aeroport, care, la prima vedere, nu este suficientă pentru a acoperi costurile care revin aeroportului.
- (165) Comisia invită autoritățile române să furnizeze detalii suplimentare privind analiza cost-beneficiu a AIP 2010 efectuată la momentul când a fost luată decizia de a se introduce schema taxelor de aeroport și a reducerilor la Aeroportul Timișoara. Comisia invită autoritățile române să furnizeze detalii privind diferitele reduceri și rabaturi aplicabile diferiților utilizatori ai aeroportului. Comisia invită, de asemenea, utilizatorii infrastructurii aeroportului să furnizeze detalii suplimentare privind accesul la infrastructura Aeroportului Timișoara.
- Denaturarea concurenței și afectarea schimburilor comerciale
- (166) Se aplică același raționament ca și pentru reducerile și rabaturile acordate conform AIP 2007.
- Concluzie
- (167) Din motivele expuse mai sus, Comisia nu poate exclude faptul că AIP 2010 implică ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.
- (168) În ceea ce privește noul rabat pentru aeronavele de peste 70 MTOW, care se adaugă celorlalte rabaturi, opinia preliminară a Comisiei este că acestea constituie ajutor de stat, întrucât, la prima vedere, nu sunt acoperite costurile care revin aeroportului.
- 4.1.7. Ajutor de stat acordat companiei Wizz Air prin indulgență față de plata taxelor de aeroport
- Resurse de stat și imputabilitatea statului
- (169) Se aplică același raționament ca și pentru reducerile și rabaturile acordate conform AIP 2007.
- Avantaj economic specific
- (170) Comisia constată că indulgența față de plata taxelor de aeroport privește numai Wizz Air. Prin urmare, măsura este selectivă în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.
- (171) Wizz Air nu a efectuat încă plata taxelor de aeroport (și anume taxele datorate în temeiul Contractului de operare și al CDS) pentru perioada octombrie 2009-februarie 2010, în valoare de [...] (*) EUR. Aeroportul Timișoara nu și-a încasat taxele de aeroport de la Wizz Air atunci când acestea au devenit exigibile; aceste datorii restante au fost înregistrate în declarațiile sale financiare drept creanțe împotriva Wizz Air, dar aeroportul nu a întreprins nicio acțiune în justiție.
- (172) În stadiul actual, Comisia nu dispune de informații privind perceperea unei dobânzi și a unor penalități cu titlu cominatoriu pentru neplata taxelor de aeroport de către Wizz Air.
- (173) Taxele de aeroport reprezintă costuri de funcționare ale unei companii aeriene. Prin urmare, în stadiul actual, Comisia nu poate exclude posibilitatea ca indulgența față de plata taxelor de aeroport să constituie un avantaj economic pentru Wizz Air. Comisia invită autoritățile române să furnizeze informații suplimentare cu privire la plata taxelor de aeroport de către Wizz Air și să precizeze, de asemenea, dacă plata dobânzii și a penalităților de întârziere a fost imputată companiei Wizz Air și ce acțiuni au fost întreprinse pentru a asigura plata taxelor de aeroport de către Wizz Air. Informațiile furnizate de autoritățile române ar trebui să îi

(*) Aproximativ 2,6 milioane EUR.

permite Comisiei să evalueze dacă comportamentul aeroportului cu privire la plata acelor taxe poate fi considerat a fi cel al unui creditor privat care încearcă să își recupereze sumele pe care i le datorează un partener comercial al său, sau o modalitate prin care să acorde companiei Wizz Air un avantaj pe care aceasta nu l-ar fi primit în condiții normale de piață.

Denaturarea concurenței și afectarea schimburilor comerciale

- (174) Se aplică același raționament ca și pentru reducerile și rabaturile acordate conform AIP 2007.

Concluzie

- (175) Pentru motivele expuse mai sus, Comisia nu poate exclude faptul că indulgența față de plata taxelor de aeroport implică ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

4.2. Compatibilitatea ajutorului

4.2.1. Finanțarea anuală acordată Aeroportului Timișoara

- (176) În ceea ce privește finanțarea publică acordată Aeroportului Timișoara, Comisia observă că, având în vedere faptul că autoritățile române nu consideră că aceasta reprezintă ajutor de stat, nu au fost aduse argumente în ceea ce privește compatibilitatea acesteia cu piața internă.
- (177) În acest stadiu, Comisia adoptă opinia preliminară potrivit căreia subvențiile anuale acordate Aeroportului Timișoara reprezintă ajutor de exploatare prin faptul că reduc cheltuielile curente ale operatorului aeroportuar. În conformitate cu jurisprudența Curții, astfel de ajutoare de exploatare sunt, în principiu, incompatibile cu piața internă⁽³⁸⁾.

4.2.2. Discriminare între destinațiile naționale și internaționale (în măsura în care sunt vizate destinațiile UE)

- (178) Ar reieși că reducerile care fac distincție între zborurile interne și celelalte zboruri în interiorul UE contravin normelor pieței interne. În stadiul actual, Comisia nu poate exclude posibilitatea ca ele să conțină elemente de ajutor de stat și că acest ajutor poate fi, prin urmare, incompatibil cu piața internă pur și simplu din acest motiv⁽³⁹⁾.

4.2.3. Reduceri și rabaturi conform AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010 și conform acordurilor din 2008

- (179) În ceea ce privește finanțarea de către autoritățile publice de reduceri și rabaturi conform AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010 și conform acordurilor din 2008, Comisia trebuie să aibă în vedere Orientările comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale⁽⁴⁰⁾ (denumite în continuare: «Orientările din 2005»).

⁽³⁸⁾ Cauza T-459/93 Siemens SA/Comisia, Rec., 1995, p. II-01675, punctul 48. A se vedea, în acest sens, de asemenea, hotărârea din 8.7.2010, Freistaat Sachsen și Land Sachsen-Anhalt/Comisia (T-396/08) (cf. punctele 46-48); C-156/98, Germania/Comisia, Rec., p. I-6857, punctul 30 și jurisprudența menționată.

⁽³⁹⁾ A se vedea Cauza C-266/96 Corsica Ferries France SA și alții, Rec., 1998, p. I-03949.

⁽⁴⁰⁾ A se vedea nota de subsol nr. 17.

- (180) Autoritățile române precizează că schemele de reduceri nu sunt scheme de stimulente sau ajutor la înființare în sensul Orientărilor din 2005. Acestea susțin că nu există condiții specifice care vizează anumite companii aeriene. Toate companiile aeriene care efectuează zboruri de pe aeroport au relații contractuale cu acesta, care fac obiectul taxelor și reducerilor publicate în AIP România.

- (181) Orientările din 2005 au stabilit o serie de condiții care trebuie îndeplinite pentru ca ajutorul la înființare să fie considerat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE. Comisia invită autoritățile române să prezinte toate informațiile necesare pentru a putea evalua dacă măsurile în cauză pot fi considerate compatibile cu Orientările din 2005. În conformitate cu punctul 79 din orientări:

- (182) (a) ... «ajutorul este plătit transportatorilor aerieni care dețin o licență de operare valabilă, eliberată de un stat membru în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului⁽⁴¹⁾ privind licențele transportatorilor aerieni.»

- (183) Comisia invită autoritățile române să clarifice dacă ajutorul respectiv este plătit transportatorilor care dețin o licență de operare valabilă în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008.

- (184) (b) «... ajutorul este plătit pentru rute care leagă un aeroport regional din categoria C sau D de un alt aeroport din UE.»

- (185) Aeroportul Timișoara a fost până în 2010 un aeroport de categoria D («aeroport regional mic»), cu un volum anual de pasageri mai mic de 1 milion, în sensul Orientărilor din 2005. Din 2010, Aeroportul Timișoara este un aeroport de categoria C («aeroport regional mare»), cu un volum anual de pasageri cuprins între 1 și 5 milioane.

- (186) (c) «... ajutorul se aplică numai deschiderii de rute noi sau de noi frecvențe de zboruri (astfel cum sunt definite în Orientările din 2005), ceea ce conduce la o creștere a volumului net de pasageri. Acest ajutor nu trebuie să încurajeze transferul pur și simplu al traficului de la o companie aeriană la alta sau de la o societate la alta. În special, ajutorul nu trebuie să genereze o deviere a traficului care să nu fie justificată din punct de vedere al frecvenței și viabilității serviciilor existente care pleacă de la un alt aeroport situat în același oraș, aceeași conurbație sau același sistem aeroportuar, care deservesc aceeași destinație sau o destinație similară, în conformitate cu aceleași criterii.»

- (187) În stadiul actual, Comisia nu dispune de nici o informație privind modul în care au fost definite rutele noi în AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010 și în acordurile din 2008. Pe baza informațiilor deținute în prezent, care sunt foarte limitate, se pare că toate rutele noi ale unui transportator aerian care operează de pe aeroport sunt eligibile pentru reduceri pentru destinații noi independent de faptul că alte companii aeriene deservesc aceste destinații de pe aeroport.

⁽⁴¹⁾ Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele operatorilor de transport aerieni (JO L 240, 24.8.1992, p. 8).

- (188) În plus, unele reduceri acordate în baza AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010 și a acordurilor din 2008 nu sunt menite să încurajeze deschiderea de rute noi.
- (189) Prin urmare, Comisia are îndoieli cu privire la respectarea acestui criteriu. Comisia invită autoritățile române să furnizeze informații suplimentare privind modul în care au fost definite destinațiile noi eligibile pentru acordarea de reduceri.
- (190) (d) «... ruta care primește ajutorul trebuie, în ultimă instanță, să se dovedească profitabilă, adică trebuie cel puțin să își acopere costurile, fără finanțare publică. Din acest motiv, ajutorul la înființare trebuie să fie degresiv și să aibă o durată limitată.»
- (191) Reducerile pentru destinații noi și transportatori noi sunt limitate în timp (6 și respectiv 12 luni). Cu toate acestea nu sunt degresive. Celelalte reduceri la aterizare și pentru taxele de aeroport nu sunt limitate în timp și nu sunt degresive.
- (192) În stadiul actual, Comisia nu dispune de nicio informație privind obligativitatea demonstrării de către companiile aeriene, pe baza unui plan de afaceri, pentru a li se aplica reduceri, a viabilității rutei pe o perioadă considerabilă după ce contribuția s-a terminat.
- (193) Prin urmare, Comisia are îndoieli cu privire la respectarea acestui criteriu.
- (194) (e) «... valoarea ajutorului trebuie să fie legată strict de costurile suplimentare la înființare suportate pentru lansarea noii rute sau frecvențe, costuri pe care transportatorul aerian nu trebuie să le suporte după înființare, în regim de operare normală.»
- (195) Reducerile acordate în baza AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010 și a acordurilor din 2008 se acordă pentru taxele de aterizare sau pentru taxe de aeroport, astfel, finanțarea publică nu se limitează la costurile suplimentare la înființare suportate pentru lansarea noii rute sau frecvențe.
- (196) În stadiul actual, Comisia nu poate exclude faptul că reducerile și rabaturile sunt acordate pentru costuri de exploatare obișnuite.
- (197) Având în vedere cele de mai sus, Comisia are îndoieli cu privire la îndeplinirea acestei condiții.
- (198) (f) «... ajutorul degresiv poate fi acordat pentru o perioadă maximă de trei ani. Valoarea ajutorului într-un an nu poate depăși 50 % din costurile totale eligibile pentru anul în cauză, iar ajutorul total nu poate depăși o medie de 30 % din costurile eligibile. Pentru rutele din regiunile defavorizate, adică regiunile ultraperiferice, regiunile prevăzute la articolul 87 alineatul (3) litera (a) din TCE, [în prezent, articolul 107 alineatul (3) litera (a) din TFUE], și regiunile cu densitate redusă a populației, ajutorul degresiv poate fi acordat pentru o perioadă maximă de cinci ani. Valoarea ajutorului într-un an nu poate depăși 50 % din costurile totale eligibile pentru anul în cauză, iar ajutorul total nu poate depăși o medie de 40 % din costurile eligibile. În cazul în care ajutorul este acordat pentru cinci ani, el poate fi menținut la 50 % din costurile eligibile totale pentru perioada inițială de trei ani.»
- (199) Numai reducerile pentru destinații noi și reducerile pentru operatori noi sunt limitate în timp, și anume la 6 luni și la 12 luni. Toate celelalte reduceri și măsuri în baza AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010 și a acordurilor din 2008 nu sunt limitate în timp.
- (200) Reiese că, cel puțin pentru unii transportatori, reducerile acordate în baza AIP 2007, AIP 2008, și AIP 2010 și a acordurilor din 2008 depășesc intensitatea ajutorului de 50 % din costurile totale eligibile⁽⁴²⁾. Numai reducerile pentru rutele noi sau pentru transportatorii aerieni noi sunt limitate la 50 %. În plus, după cum s-a arătat mai sus, se pare că reducerile sunt acordate pentru costuri de exploatare obișnuite, astfel, acestea ar putea să depășească cuantumul costurilor eligibile.
- (201) Prin urmare, Comisia are îndoieli cu privire la îndeplinirea acestei condiții.
- (202) (f), al treilea paragraf «În orice caz, perioada pe parcursul căreia se acordă ajutor la înființare unei companii aeriene trebuie să fie mult mai mică decât perioada pe parcursul căreia compania aeriană se angajează să opereze de pe aeroportul în cauză. De asemenea, este necesar ca ajutorul să înceteze atunci când au fost atinse obiectivele privind pasagerii sau atunci când ruta atinge pragul de rentabilitate, chiar dacă aceasta are loc înainte de sfârșitul perioadei prevăzute inițial.»
- (203) În stadiul actual, Comisia are îndoieli în legătură cu faptul că perioada în care ajutorul este acordat companiei aeriene în baza AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010 și a acordurilor din 2008 este substanțial mai mică decât perioada pe parcursul căreia compania aeriană se angajează să opereze de pe aeroportul în cauză.
- (204) (g) «... plățile în cadrul ajutorului trebuie legate de creșterea netă a numărului de pasageri transportați.»
- (205) Ajutorul este acordat sub forma unei reduceri pentru taxele de aterizare și pentru taxe de deservire a pasagerilor. Dacă taxele de aterizare prezintă o legătură indirectă cu numărul de pasageri (prin capacitatea aeronavei), taxele de deservire a pasagerilor, care sunt, proporțional, mai importante, sunt direct legate de numărul de pasageri. De asemenea, contribuția pentru marketing este legată de numărul de pasageri transportați. Prin urmare, există o legătură clară între numărul de pasageri transportați care determină la dezvoltarea rutei și valoarea ajutorului plătit.
- (206) (h) «... orice organism public care planifică să acorde ajutor la înființare unei companii aeriene pentru o rută nouă, indiferent dacă aceasta se face sau nu printr-un aeroport, trebuie să-și facă planurile publice la timp folosind publicitate adecvată, pentru a permite tuturor companiilor aeriene interesate să își ofere serviciile. Notificarea trebuie să includă, în special, descrierea rutei, precum și criteriile obiective referitoare la valoarea și durata ajutorului.»
- (207) Reducerile acordate în baza AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010 sunt publicate în AIP România, pentru a permite tuturor companiilor aeriene interesate să participe.
- (208) Cu toate acestea, acordurile din 2008 nu au fost publicate. Prin urmare, Comisia are îndoieli cu privire la respectarea acestui criteriu în cazul acordurilor din 2008.

(42) A se vedea tabelele 5, 8 și 10 de mai sus.

- (209) (i) «... atunci când își prezintă solicitarea, orice companie aeriană care propune un serviciu unui organism public care se oferă să acorde ajutor la înființare, trebuie să furnizeze un plan de afaceri care să prezinte, pe o perioadă îndelungată, viabilitatea rutei după terminarea ajutorului. De asemenea, înainte de acordarea ajutorului la înființare, organismul public trebuie să efectueze și o analiză a influenței noii rute asupra rutelor concurente.»
- (210) Comisia are îndoieli în ceea ce privește prezentarea unui plan de afaceri Aeroportului Timișoara atunci când se solicită reduceri în baza AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010 și a acordurilor din 2008.
- (211) Mai mult, Comisia are îndoieli în ceea ce privește analizarea de către aeroport a impactului pe care rutele noi sau operatorii noi l-ar putea avea asupra rutelor concurente.
- (212) (j) «statele trebuie să garanteze că lista rutelor care primesc ajutor este publicată anual pentru fiecare aeroport, indicând de fiecare dată sursa finanțării publice, societatea beneficiară, valoarea ajutorului plătit și numărul de pasageri în cauză.»
- (213) În stadiul actual, Comisia nu dispune de nicio informație privind publicarea de către Aeroportul Timișoara a unui raport care enumeră toate rutele care beneficiază de ajutor și care indică originea contribuției publice, beneficiarul acesteia, cuantumul ajutorului și numărul de pasageri pentru fiecare rută.
- (214) Prin urmare, Comisia are îndoieli cu privire la îndeplinirea acestei condiții.
- (215) (k) «... atunci când este cazul, trebuie să se prevadă proceduri de acțiune la nivel de stat membru, pentru a se garanta că nu există nicio discriminare în acordarea ajutorului.»
- (216) În stadiul actual, Comisia are îndoieli în legătură cu faptul că autoritățile române ar fi prevăzut proceduri de căi de atac pentru a soluționa plângerile legate de AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010 sau de acordurile din 2008. Prin urmare, Comisia are îndoieli cu privire la îndeplinirea acestei condiții.
- (217) (l) «... mecanismele de sancționare trebuie aplicate în eventualitatea în care un transportator nu respectă angajamentele pe care le-a luat în legătură cu un aeroport atunci când a fost plătit ajutorul.»
- (218) În stadiul actual, Comisia nu dispune de nicio informație privind punerea în aplicare a unor mecanisme de sancționare de către Aeroportul Timișoara. Prin urmare, Comisia are îndoieli cu privire la îndeplinirea acestei condiții.
- (219) În plus, punctul 80 din Orientările din 2005 prevede că «ajutorul la înființare nu poate fi combinat cu alte tipuri de ajutor acordat pentru operarea unei rute, cum ar fi ajutorul de natură socială acordat anumitor categorii de pasageri și compensarea pentru efectuarea serviciilor publice. În afară de aceasta, un astfel de ajutor nu poate fi acordat în cazul în care accesul la o rută a fost rezervat pentru un singur transportator, în temeiul articolului 4 din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92, în special alineatul (1) litera (d) din articolul în cauză. De asemenea, în conformitate cu normele de proporționalitate, un astfel de ajutor nu poate fi combinat cu un alt ajutor acordat pentru acoperirea aceluiași costuri, inclusiv cu ajutorul plătit într-un alt stat.»
- (220) În stadiul actual, Comisia nu dispune de nicio informație privind posibilitatea combinării ajutorului cu alte tipuri de ajutor. Prin urmare, Comisia are îndoieli cu privire la respectarea acestei condiții.
- (221) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră, în acest stadiu, că în cazul de față nu au fost îndeplinite toate condițiile de compatibilitate stabilite în Orientările din 2005.
- (222) În consecință, Comisia are îndoieli cu privire la faptul că finanțarea acordată în baza AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010 și a acordurilor din 2008 poate fi considerată compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.
- (223) Măsurile luate în baza AIP 2007, 2008 și 2010 și a acordurilor din 2008 nu par să corespundă niciunei alte excepții prevăzute în tratat. Prin urmare, în stadiul actual, Comisia nu poate exclude faptul că AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010 și acordurile din 2008 implică ajutor de stat ilegal și incompatibil.
- 4.2.4. *Indulgență față de plata taxelor de aeroport facturate companiei Wizz Air de către Aeroportul Timișoara*
- (224) Măsura de ajutor nu pare să corespundă niciuneia dintre excepțiile prevăzute în tratat. Prin urmare, Comisia are îndoieli serioase cu privire la compatibilitatea acesteia cu piața internă.
- 5. INVITAȚIE DE A PREZENTA OBSERVAȚII ÎN VEDEREA UNUI POSIBIL ORDIN DE SUSPENDARE ȘI DE RECUPERARE**
- (225) Articolul 11 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (denumit în continuare: regulamentul de procedură)⁽⁴³⁾ prevăd că, după ce a acordat statului membru în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, Comisia poate să adopte o decizie prin care solicită statului membru să suspende acordarea oricărui ajutor ilegal până la adoptarea de către Comisie a unei decizii privind compatibilitatea ajutorului cu piața comună, precum și să recupereze orice ajutor ilegal care a fost deja acordat.
- 5.1. Invitație de a prezenta observații în vederea unui posibil ordin de suspendare**
- (226) Prin prezenta, Comisia invită România să își prezinte observațiile în conformitate cu articolul 11 alineatul (1) din regulamentul de procedură, în vederea unei posibile decizii a Comisiei prin care solicită României să suspende norma din AIP 2010 care acordă rabaturi suplimentare

⁽⁴³⁾ JO L 83, 27.3.1999, p. 1.

de 72 % până la 85 %, la toate taxele de aeroport, pentru aeronavele de peste 70 MTOW. Acest rabat suplimentar, de care se pare că beneficiază exclusiv Wizz Air, nu este, la prima vedere, suficient pentru a acoperi costurile aeroportului, și este acordat, de fapt, în mod discriminatoriu.

5.2. Invitație de a prezenta observații în vederea unui posibil ordin de recuperare

(227) Prin prezenta, Comisia invită România să își prezinte observațiile în conformitate cu articolul 11 alineatul (1) din regulamentul de procedură, în vederea unei posibile decizii a Comisiei prin care solicită României să recupereze de la Wizz Air toate taxele de aeroport neachitate din momentul în care Wizz Air și-a început activitatea pe Aeroportul Timișoara, până la expirarea acordului din 2008, precum și toate ajutoarele acordate în baza normei din AIP 2010 care acordă rabaturi suplimentare de 72 % până la 85 % la toate taxele de aeroport pentru aeronavele de peste 70 MTOW.

(228) Articolul 11 alineatul (2) din regulamentul de procedură prevede:

«După ce îi acordă statului membru în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, Comisia poate adopta o decizie prin care îi solicită statului membru recuperarea provizorie a oricărui ajutor ilegal, până la adoptarea unei decizii privind compatibilitatea ajutorului cu piața comună (denumită în continuare „ordin de recuperare”), dacă sunt îndeplinite următoarele criterii:

— în conformitate cu o practică consacrată, nu există îndoiele cu privire la caracterul de ajutor al măsurii în cauză

și

— o intervenție este urgentă

și

— există un risc serios de prejudiciere semnificativă și ireparabilă a unui concurent.

Recuperarea se efectuează în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 14 alineatele (2) și (3). După recuperarea efectivă a ajutorului, Comisia adoptă o decizie în termenele aplicabile ajutorului notificat.»

(229) În acest stadiu, potrivit opiniei preliminare a Comisiei, condițiile pentru un ordin de recuperare sunt îndeplinite în acest caz, din motivele prezentate în secțiunile următoare.

5.2.1. În conformitate cu o practică consacrată, nu există îndoiele cu privire la caracterul de ajutor al măsurii în cauză

(230) Comisia a stabilit în Orientările din 2005 privind aeroporturile că stimulentele acordate în mod discriminatoriu unei companii aeriene, de exemplu sub forma unor taxe de aeroport reduse, constituie ajutor de stat. De atunci, a aplicat aceste orientări unui număr mare de cazuri în care există companii aeriene care primesc astfel de stimulente individuale.

(231) Tribunalul a confirmat, de asemenea, în 2007, o decizie a Comisiei cu privire la compania Olympic Airlines, în care necolecarea taxelor de aeroport exigibile este calificată drept ajutor de stat ⁽⁴⁴⁾.

(232) Prin urmare, Comisia adoptă opinia preliminară potrivit căreia acordul din 2008, care a condus la neplata taxelor de aeroport, precum și norma din AIP 2010 care acordă rabaturi suplimentare de 72 % până la 85 % la toate taxele de aeroport pentru aeronavele de peste 70 MTOW, constituie fără îndoială, în conformitate cu o practică consacrată, ajutor de stat.

5.2.2. O intervenție este urgentă

(233) Situația economică a reclamantului este de așa natură încât, fără recuperarea ajutorului, acesta ar putea fi obligat să solicite insolvența în viitorul apropiat (a se vedea descrierea detaliată de la 5.2.3).

(234) Prin urmare, Comisia este de părere că, în acest stadiu, o intervenție este urgentă.

(235) În plus, Comisia observă că reclamantul a informat-o cu privire la faptul că, în paralel cu plângerea privind ajutorul de stat transmisă Comisiei, acesta a trimis, de asemenea, o plângere autorităților naționale responsabile, care până în prezent nu a dus la niciun rezultat.

5.2.3. Există un risc serios de prejudiciere semnificativă și ireparabilă a unui concurent.

(236) Reclamantul susține că, fără recuperarea ajutorului, va fi constrâns la declararea insolvenței deoarece Wizz Air, din cauza ajutorului, a făcut ca deservirea mai multora din rutele sale principale să fie neviabilă din punct de vedere economic.

(237) Comisia observă, în primul rând, că reclamantul ⁽⁴⁵⁾ și Wizz Air ⁽⁴⁶⁾ sunt în concurență, în prezent, pe 5 rute dinspre/către Aeroportul Timișoara. Pe baza datelor furnizate de reclamant, astfel cum sunt rezumate în tabelul de mai jos, reiese că, de când Wizz Air a intrat pe piață, numărului de pasageri, randamentul și veniturile concurentului au scăzut în mod substanțial.

Tabelul 12

Evoluția numărului de pasageri, a randamentului net/pasager și a veniturilor reclamantului pe rutele pe care concurează cu Wizz Air

Bază/rută	Anul 2008	Anul 2009	Anul 2010
TIMIȘOARA (TSR)			
TSR-VCE (Veneția)			
Numărul de pasageri	16 724	10 895	10 260

⁽⁴⁴⁾ Hotărârea Tribunalului din data de 12 septembrie 2007. Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE /Comisia Comunităților Europene. Cauza T-68/03. Culegerea de jurisprudență 2007, p. II-02911

⁽⁴⁵⁾ În prezent, reclamantul deservește 27 de destinații dinspre/către Aeroportul Timișoara.

⁽⁴⁶⁾ În prezent, Wizz Air deservește 10 destinații dinspre/către Aeroportul Timișoara.

Bază/rută	Anul 2008	Anul 2009	Anul 2010
Evoluția raportului randament net/pasager, în procente		[...]	[...]
Evoluția veniturilor, în procente		[...]	[...]
TSR-BGY (Milano)			
Numărul de pasageri	11 233	10 342	9 290
Evoluția raportului randament net/pasager, în procente		[...]	[...]
Evoluția veniturilor, în procente		[...]	[...]
TSR-FCO (Roma)			
Numărul de pasageri	11 356	7 200	6 003
Evoluția raportului randament net/pasager, în procente		[...]	[...]
Evoluția veniturilor, în procente		[...]	[...]
TSR-BLQ (Bologna)			
Numărul de pasageri	3 677		2 784
Evoluția raportului randament net/pasager, în procente			[...]
Evoluția veniturilor, în procente			[...]
TSR-DUS (Düsseldorf)			
Numărul de pasageri	11 486	6 191	8 135
Evoluția raportului randament net/pasager, în procente		[...]	[...]
Evoluția veniturilor, în procente		[...]	[...]

- (238) Reclamantul a demonstrat că scăderea veniturilor a avut, de asemenea, un impact negativ asupra fluxului său de numerar din activitățile operaționale. Prin urmare, acționarii reclamantului au fost obligați să furnizeze finanțare suplimentară societății. Cu toate acestea, în stadiul actual, acționarii societății nu mai sunt în măsură să o susțină în continuare.
- (239) Comisia constată că Timișoara este baza de pe care operează Carpatair. Reiese că Wizz Air s-a angajat într-un proces de selectare exclusivă a rutelor celor mai profitabile (cherry picking) pe care concurează cu Carpatair și poate oferi prețuri mai mici decât Carpatair datorită ajutoarelor de stat pe care le primește, în special prin acordul din 2003 și norma din AIP 2010 care acordă rabaturi suplimentare de 72 % până la 85 % la toate taxele de aeroport pentru aeronavele de peste 70 MTOW.
- (240) Având în vedere cele de mai sus, Comisia adoptă opinia preliminară potrivit căreia, fără o recuperare provizorie a ajutorului acordat companiei Wizz Air, Carpatair ar putea

să fie obligat să solicite insolvența. Prin urmare, Comisia adoptă opinia preliminară potrivit căreia, în acest caz, sunt îndeplinite condițiile privind existența unui risc grav de prejudiciere semnificativă și ireparabilă a unui concurent.

- (241) Comisia observă, de asemenea, că piața de produse relevantă în transportul aerian este perechea de orașe. Reiese că Wizz Air, în cazul celor cinci perechi de orașe pe care concurează cu Carpatair, încearcă să elimine de pe piață compania Carpatair, folosindu-se de ajutor de stat ilegal. Dacă Carpatair ar fi obligată să renunțe la cele cinci rute pe care concurează, acest lucru ar conduce, de asemenea, la o situație de monopol al companiei Wizz Air pe aceste rute. Un astfel de monopol ar putea conduce la prejudicierea substanțială și ireparabilă nu doar a companiei Carpatair, dar și a consumatorilor.
- (242) În ceea ce privește măsura și datorită caracterului urgent al chestiunii, autoritățile române sunt invitate să își prezinte observațiile în termen de o lună de la data primirii prezentei scrisori.

6. DECIZIE

Având în vedere considerațiile anterioare, Comisia, acționând conform procedurii prevăzute la articolul 108 alineatul (2) din TFUE, solicită României să își prezinte observațiile și să furnizeze toate informațiile necesare pentru evaluarea măsurilor analizate în prezenta decizie, în termen de o lună de la data primirii prezentei scrisori. Comisia solicită României, în termen de o lună de la primirea prezentei scrisori, să furnizeze toate documentele, informațiile și datele necesare pentru evaluarea existenței ajutorului și a compatibilității măsurilor. Comisia solicită autorităților dumneavoastră să transmită, neîntârziat, o copie a acestei scrisori beneficiarilor potențiali ai ajutorului.

Comisia dorește să reamintească României că articolul 108 alineatul (3) din TFUE are efect de suspendare și atrage atenția asupra articolului 14 din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului, care prevede că orice ajutor ilegal poate fi recuperat de la beneficiar.

Comisia înștiințează România că va informa părțile interesate prin publicarea acestei scrisori, precum și a unui rezumat pertinent al ei în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Aceasta va informa, de asemenea, părțile interesate din țările AELS semnatare ale Acordului privind SEE, prin publicarea unei comunicări în suplimentul SEE la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și va informa Autoritatea AELS de Supraveghere prin transmiterea unei copii a acestei scrisori. Toate aceste părți interesate vor fi invitate să își prezinte observațiile în termen de o lună de la data publicării prezentei.”

Piața zborurilor încinge spiritele între Tișe și Lokodi

Politic | Zi-de-Zi | Ianuarie 17, 2012 at 6:18 pm | 0 vizualizari



Război total între președinții Consiliilor Județene (CJ) din Cluj și Mureș, clujenii acuzând conducerea Aeroportului “Transilvania” din Târgu-Mureș de concurență neloială și amenințând că va ataca în instanță CJ Mureș. “Am făcut deja demersuri în acest sens”, a declarat Alin Tișe, președintele CJ Cluj.

Tișe: “Subvențiile directe sunt interzise”

Potrivit acestuia, aeroportul din Cluj Napoca este dezavantajat de faptul că omologii din Mureș acordă subvenții pentru susținerea activității, scăzând astfel tarifele. “Consiliul Județean Mureș face alocări directe de bani către Aeroportul din Târgu-Mureș. Subvențiile directe sunt interzise. Ei nu sunt nevoiți să aducă bani din zboruri casă supraviețuiască și se comportă pe piață încălcând regulile de piață pentru că depind exclusiv de subvenții. Merg cu tarifele foarte jos, noi la Cluj nu putem merge atât de jos”, a afirmat Alin Tișe. “Este un lucru extrem de grav și ne adresăm și Comisiei Europene”, a completat președintele CJ Cluj.

Lokodi: “Intențiile domnului Tișe, neserioase”

Președintele CJ Mureș, Lokodi Edita Eموke, s-a declarat surprinsă de afirmațiile omologului său din Cluj, mai ales în contextul în care în urmă cu un an cele două Consilii Județene au purtat tratative în vederea realizării unui parteneriat pentru dezvoltarea în condiții reciproc avantajoase a celor două aeroporturi, din Târgu-Mureș și Cluj Napoca. “Mă surprinde și aștept cu mult interes să văd cum va fi acea acțiune în instanță în sensul că ce ni se reproșează și ce este susținut cu temei legal. Cred că va fi unic în România că două Consilii Județene se războiesc, din moment ce anul trecut domnul președinte Alin Tișe ne-a invitat la a lucra împreună, la a avea un parteneriat în ceea ce privește dezvoltarea celor două aeroporturi. Asta înseamnă că după ce noi pe cele două comisii stabilite am trimis la Consiliul Județean Cluj punctul nostru de vedere și noi n-am primit un răspuns cum să organizăm acest parteneriat, cum să construim acest parteneriat, înseamnă că intențiile domnului președinte erau cam lipsite de seriozitate. Cred că un parteneriat serios trebuia să fie construit, deci intențiile lor nici atunci nu au fost cele la nivelul declarațiilor”, a arătat Lokodi Edita Eموke.

Totodată, președintele CJ Mureș a mai spus că toate hotărârile luate de Consiliul Județean Mureș cu privire la Aeroportul “Transilvania” sunt legale. “Nu știu ce ne reproșează. Consiliul Județean Mureș are un for care totdeauna verifică toate hotărârile noastre, acesta este Instituția Prefectului și în județul Cluj și în județul Mureș. Din moment ce nu s-a constatat nelegalitatea hotărârilor Consiliilor Județene cred că nici domnul Alin Tișe nu va putea argumenta cu nelegalitatea lor. În ceea ce privește hotărârile Consiliului Județean, acestea totdeauna au respectat prevederile legale”, a completat Lokodi Edita Eموke.

Runcan: "Nu pot să comentez"

Directorul Aeroportului "Transilvania" din Târgu-Mureș, Ștefan Petru Runcan, a evitat să facă orice fel de comentariu cu privire la declarația președintelui CJ Cluj. "Nu pot să comentez declarațiile lui Alin Tișe, orice comentariu îl voi face într-o conferință de presă dacă se impune așa ceva", a spus Ștefan Petru Runcan.

Poruțiu: "Este un demers logic"

Consilierul județean PDL Mihai Poruțiu este de părere că demersul Executivului CJ Cluj este unul cât se poate de logic, acuzând conducerea Aeroportului "Transilvania" de management slab. "Mi se pare foarte logic și corect din punct de vedere economic ceea ce fac cei de la Cluj pentru că atâta timp cât ei reușesc să își acopere cheltuielile, noi trebuie să subvenționăm activitatea de funcționare cu peste un milion de euro anual. Evident că cei de la Cluj sunt afectați deoarece noi avem tarife mult mai mici, iar argumentul lor este ceva de genul "voi ne furăm nouă pasagerii și aeronavele dând tarife mai mici decât mine și subvenționând activitatea din bani publici. Din păcate, managementul aeroportului din Târgu-Mureș este unul slab și nu este în stare să găsească soluții și este păcat deoarece eu susțin că dacă la Cluj Napoca se poate, ar trebui să se poată și la Târgu-Mureș, mai ales că la un moment dat am avut același număr de pasageri, iar acum Clujul are circa un milion de pasageri anual, iar noi ne lăudăm cu vreo 200.000", a declarat Mihai Poruțiu.

Frătean: "Bilă neagră pentru PDL și UDMR"

Președintele PSD Mureș, Alexandru Petru Frătean, susține că situația la care s-a ajuns reprezintă o bilă neagră pentru actuala guvernare a coaliției dintre PDL și UDMR. "Nu vreau să comentez asemenea neînțelegeri, mai ales că CJ Mureș susține cum poate aeroportul, un obiectiv foarte important pentru economia județului. Ar trebui să-i întrebați pe cei de la CJ Mureș de ce nu se înțeleg cu nimeni atunci când vine vorba de dezvoltarea aeroportului care – privind în urmă – n-a putut fi dezvoltat așa cum am dorit noi. Din ce motive, nu știu, dar atâta timp cât PDL și UDMR sunt la putere, ar trebui întrebați și reprezentanții lor în teritoriu de ce nu s-a reușit dezvoltarea aeroportului. Este un fapt pe care îl constată toată lumea și eșecul e o bilă neagră pentru guvernarea PDL – UDMR, mai ales că unul din vicepreședinții PDL e din Târgu-Mureș. Aeroportul nu e susținut aici, iar vinovații trebuie să-i căutăm la noi și nu la concurență, care nu face altceva decât să își apere interesele", a susținut Alexandru Petru Frătean.

Președintele UDMR Mureș, Kelemen Attila, consideră că incidentul dintre Consiliile Județene din Cluj și Mureș nu este unul de ordin politic, ci strict economic. "Cred că trebuie să întrebați conducerea Consiliului Județean Mureș despre aceste probleme care cel puțin eu, le cunoașteam

**ROMANIA
JUDEȚUL MUREȘ
CONSILIUL JUDEȚEAN**

**HOTĂRÂREA NR. 89
din 26 iulie 2012**

pentru modificarea HCJ nr.8/31.01.2012 privind aprobarea bugetului Consiliului Județean Mureș pentru anul 2012

Consiliul Județean Mureș,

Văzând Expunerea de motive nr.12945/19.VII.2012 a Direcției Economice la proiectul de hotărâre pentru modificarea HCJ nr.8/31.01.2012 privind aprobarea bugetului Consiliului Județean pe anul 2012, precum și avizele comisiilor de specialitate,

Ținând seama de dispozițiile art.19 și 82 din Legea nr.273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare,

În temeiul dispozițiilor art.91, alin.(3) și ale art.97, alin.(1) din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală republicată cu modificările și completările ulterioare,

hotărăște:

Art.I. Hotărârea Consiliului Județean Mureș nr.8/2012 privind aprobarea bugetului Consiliului Județean Mureș pentru anul 2012, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. La art.1, alin (1) și (5) se modifică și vor avea următorul conținut:

"Art.1. alin (1) Se aprobă bugetul Consiliului Județean Mureș pe anul 2012, la venituri în sumă de 389.355.000 lei și la cheltuieli în sumă de 443.850.000 lei, pe secțiunea de funcționare și pe secțiunea de dezvoltare.

.....
Art.1. alin (5) Bugetul propriu al Consiliului Județean Mureș, al instituțiilor și al acțiunilor finanțate integral sau parțial din bugetul Consiliului Județean cu detalierea cheltuielilor pe articole și aliniate se prezintă în anexele nr.2 de la 2/1 până la 2/110.

2. Anexele nr. 1/b, 1/1/b, 1/2/a, 2/1/b, 2/15/a, 2/17, 2/22, 2/25, 2/28/a, 2/34, 2/35/a, 2/44/a, 2/48/a, 2/62/a, 2/63/a, 2/64/a, 2/65, 2/66, 2/67/a, 2/68, 2/69, 2/70, 2/71, 2/84, 2/88, 2/89/b, 2/100/a, 2/109, 3/a, 3/4, 3/5/a, 3/10, 3/11, 4/1/a, 4/2/a, 7/a, 8/a, 9 și 10/a la HCJ nr.8/2012 se modifică și se înlocuiesc cu anexele 1/c, 1/1/c, 1/2/b, 2/1/a, 2/15/b, 2/17/a, 2/22/a, 2/25/a, 2/28/b, 2/34/a, 2/35/b, 2/44/b, 2/48/b, 2/62/b, 2/63/b, 2/64/b, 2/65/a, 2/66/a, 2/67/b, 2/68/a, 2/69/a, 2/70/a, 2/71/a, 2/84/a, 2/88/a, 2/89/c, 2/100/b, 2/109/a, 3/b, 3/4/a, 3/5/b, 3/10/a, 3/11/a, 4/1/b, 4/2/b, 7/b, 8/b, 9/a și 10/b.

3. După anexa nr.2/109 se introduce o anexă nouă, nr. 2/110.
4. Anexele nr. 1²⁰b și nr.2²⁰b la HCJ nr.20/13.02.2012 privind aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli al Regiei Autonome a Aeroportului Transilvania Tîrgu-Mureș, se modifică și se înlocuiesc cu anexele nr.1²⁰c și nr.2²⁰c.

Art.II. Anexele nr. 1/c, 1/1/c, 1/2/b, 2/1/a, 2/15/b, 2/17/a, 2/22/a, 2/25/a, 2/28/b, 2/34/a, 2/35/b, 2/44/b, 2/48/b, 2/62/b, 2/63/b, 2/64/b, 2/65/a, 2/66/a, 2/67/b, 2/68/a, 2/69/a, 2/70/a, 2/71/a, 2/84/a, 2/88/a, 2/89/c, 2/100/b, 2/109/a, 2/110, 3/b, 3/4/a, 3/5/b, 3/10/a, 3/11/a, 4/1/b, 4/2/b, 7/b, 8/b, 9/a și 10/b, precum și nr.1²⁰c și nr.2²⁰c fac parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.III. De executarea prezentei hotărâri răspund instituțiile subordonate, R.A. Aeroportul TRANSILVANIA și direcțiile de specialitate din cadrul Consiliului Județean Mureș.

PREȘEDINTE
Ciprian Dobre

Contrasemnează
SECRETAR
Aurelian Paul Cosma

**ROMANIA
JUDEȚUL MUREȘ
CONSILIUL JUDEȚEAN
DIRECȚIA ECONOMICĂ
Nr. 12945/19.07.2012**

EXPUNERE DE MOTIVE

la proiectul de hotărâre pentru modificarea H.C.J. nr.8/31.01.2012 privind aprobarea bugetului Consiliului Județean Mureș pentru anul 2012

În conformitate cu prevederile articolului 19 din Legea nr.273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul Județean Mureș poate aproba rectificarea bugetului propriu ca urmare a unor propuneri fundamentate ale ordonatorilor principali de credite. Potrivit Deciziei nr.50/27.01.2012 a Direcției Generale a Finanțelor Publice Mureș - Activitatea de Trezorerie și Contabilitate Publică, privind aprobarea nivelului maxim al cheltuielilor de personal aferent anului 2012, pentru Consiliul Județean Mureș acesta a fost diminuat cu suma de 8.670.000 lei, ajungând astfel la un volum de 118.162.000 lei față de 126.832.000 lei, fundamentat odată cu elaborarea bugetului.

Diminuarea cheltuielilor de personal cu suma de 8.670.000 lei s-a efectuat în bugetele următoarelor instituții: Autorități executive (aparatură proprie CJM), Centrul Județean de Resurse și Asistență Educațională Mureș, Spitalul Clinic Județean Mureș și Filarmonica de Stat.

Stabilirea nivelului cheltuielilor de personal la 118.162.000 lei pe anul 2012 pentru Consiliul Județean Mureș s-a realizat în baza execuției la finele anului 2011 fără să se aibă în vedere următoarele aspecte:

- începând cu anul 2012 Centrul de Resurse și Asistență Educațională Mureș va fi finanțat prin Consiliul Județean Mureș;
- majorarea salariilor cu 8% începând cu luna iunie a anului 2012;
- cheltuielile legate de organizarea și desfășurarea alegerilor pentru autoritățile administrației publice locale din anul 2012;
- suplimentarea numărului de posturi cu cadre de specialitate în unitățile spitalicești din subordinea Consiliului Județean Mureș.

Având în vedere cele de mai sus, propunem majorarea bugetului la Autorități executive (aparatură proprie CJM) la "cheltuieli de personal" cu suma de 1.410.000 lei pentru asigurarea fondului de salarii necesar trim.III al acestui an, prin diminuarea prevederilor bugetare cu suma de 1.500.000 lei aferente trim.IV la Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului Mureș.

Instituția prefectului - județul Mureș prin adresa nr.9585/SV/10.07.2012 ne comunică sumele datorate pentru organizarea și desfășurarea alegerilor pentru autoritățile administrației publice locale din anul 2012. Pentru finanțarea acestor acțiuni, propunem suplimentarea capitolului 54,02 cu 250.000 lei la "bunuri și servicii" și 90.000 lei la "cheltuieli de personal".

În baza contractului de finanțare nr.28097/12.04.2012 încheiat între Ministerul Dezvoltării Regionale și Turismului și Consiliul Județean Mureș, sumele alocate Consiliului Județean Mureș, conform Legii bugetului de stat pe anul 2012 nr.293/2011, pentru "Programul privind sistemul informațional specific domeniului imobiliar-edilitar și băncilor de date urbane", sunt în volum de 221.000 lei. Transferul sumelor alocate din bugetul Ministerului Dezvoltării Regionale și Turismului în bugetul Consiliului Județean Mureș se face pe baza contractului sus amintit, elaborat în conformitate cu art.34 al Legii finanțelor publice locale nr.273/2006, cu modificările și completările ulterioare.

Propunem majorarea bugetului Consiliului Județean Mureș, secțiunea de dezvoltare, pe parte de venituri la poziția "Subvenții de la bugetul de stat prin Ministerul Dezvoltării Regionale și Turismului" iar pe parte de cheltuieli la "Transferuri pentru unitățile administrativ-teritoriale" nominalizate în anexă, acestea fiind Tg.Mureș, Sovata, Miercurea Nirajului, Vărgata și Eremitu.

În urma analizei execuției la data de 30.VI.2012 și a solicitărilor fundamentate de instituțiile aflate în subordinea și finanțarea Consiliului Județean Mureș, se propun efectuarea unor modificări în cadrul bugetelor aprobate precum și suplimentarea bugetului Consiliului Județean Mureș cu suma de 1.581.000 lei, rezultată în urma recuperării sumelor din proiectele și programele finalizate, pentru finanțarea activităților curente, a unor obiective de investiții și a proiectelor, programelor aflate în derulare.

De asemenea, Spitalul Clinic Județean Mureș comunică suplimentarea bugetului pe anul 2012 cu suma de 1.165.800 lei, în baza contractelor încheiate cu Casa de Asigurări de Sănătate Mureș.

În baza H.C.J.M. nr.73/2012 s-a aprobat suma de 800.000 lei pentru realizarea lucrărilor de "Recolmatare rosturi pistă de aterizare - decolare" cuprinse în lista de investiții. Consiliul de Administrație al RA "Aeroportul Transilvania" Tg.Mureș solicită scoaterea din programul de investiții a sumei sus amintite și includerea acestor lucrări în programul de reparații pe anul 2012.

Aceste modificări se regăsesc în anexele nr.1/c, 1/1/c, 1/2/b, 2/1/c, 2/15/b, 2/17/a, 2/22/a, 2/25/a, 2/28/b, 2/34/a, 2/35/b, 2/44/b, 2/48/b, 2/62/b, 2/63/b, 2/64/b, 2/65/a, 2/66/a, 2/67/b, 2/68/a, 2/69/a, 2/70/a, 2/71/a, 2/84/a, 2/88/a, 2/89/c, 2/100/b, 2/109/a, 2/110, 3/b, 3/4/a, 3/5/b, 3/10/a, 3/11/a, 4/1/b, 4/2/b, 7/b, 8/b, 9/a, 10/b, 1²⁰c, 2²⁰c.

Față de cele de mai sus, propunem aprobarea proiectului de hotărâre alăturat.

PREȘEDINTE
Ciprian Dobre

BVC 2012 RA Aeroport Transilvania Tirgu Mureș

	INDICATORI	Nr. rd.	Execuție 2011	Proiect 2012
1	2	3	4	5
I.	VENITURI TOTALE (rd. 2 + rd. 12 + rd. 17)	1	8.625.539	9.100.000
1.	Venituri din exploatare - total din care:	2	8.058.075	8.100.000
	a) venituri proprii	3	3.058.075	4.300.000
	d.c. venituri din taxa de securitate	4	950.801	1.350.000
	b) venituri din compensatii	5	5.000.000	3.800.000
2.	Venituri financiare - total, din care:	12	73.633	20.000
3.	Venituri extraordinare	17	493.831	980.000
II.	CHELTUIELI TOTALE (rd. 21 + rd. 65)	19	8.559.315	9.100.000
1.	Cheltuieli de exploatare - total, din care:	20	8.390.776	8.940.000
	Cheltuieli privind personalul		3.847.699	3.847.000
	Cheltuieli cu bunuri si servicii din care:		4.543.077	5.093.000
	- reparatii	47	950.650	1.820.000
	- amortizari	61	960.212	1.098.192
2.	Cheltuieli financiare - total, din care:	65	159.805	160.000
III.	REZULTAT BRUT (profit/pierdere)	69	66.224	0
VII.	SURSE DE FINANTARE A INVESTITIILOR, din care	83	6.895.000	1.226.000
1.	Surse proprii	84	1.005.000	850.000
2.	Alocatii de la buget	85	5.890.000	376.000
IX.	CHELTUIELI PENTRU INVESTITII, din care	93	6.275.000	1.226.000
1.	Investitii, inclusiv investitii in curs la finele anului	94	6.275.000	1.226.000

R O M Ȃ N I A
JUDEȚUL MUREȘ
CONSILIUL JUDEȚEAN

HOTĂRÂREA NR. 10
din 31 ianuarie 2012

privind modificarea Anexei la Hotărârea Consiliului Județean nr.26/2011 pentru stabilirea unor măsuri privind operarea pe "Aeroportul Transilvania - Tîrgu Mureș", în anul 2012

Consiliul Județean Mureș,

Văzând Expunerea de motive nr.20993/ 22.12.2011 a Direcției Economice, precum și avizul comisiilor de specialitate,

Având în vedere prevederile art.5 din Hotărârea Consiliului Județean nr.37/1997 privind înființarea Regiei Autonome " Aeroportul Tîrgu Mureș", ale Ordinului 894/2010 privind aprobarea tarifului pentru supravegherea menținerii obiectivelor necesare siguranței pasagerilor, modificat prin Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr.452/2011, ale art.11 din Ordonanța Guvernului nr.17/2011 privind controlul calității în securitatea aviației civile,

Cu respectarea procedurilor reglementate de dispozițiile Legii nr.52/2003 privind transparența decizională,

În temeiul art. 91 alin(1) lit. d) și 97 alin.(1) din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

hotărăște:

Art.1.(1) Punctele IV și VII din Anexa la Hotărârea Consiliului Județean nr.26/2011 pentru stabilirea unor măsuri privind operarea pe R.A " Aeroportul Transilvania - Tîrgu Mureș" se modifică, conform anexei, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

(2) Taxele și tarifele prevăzute în anexa menționată la alin.1 se aplică de la data adoptării hotărârii.

Art.2. Prezenta hotărâre se comunică Direcției Economice și R.A " Aeroportul Transilvania - Tîrgu Mureș", care răspund de aducerea sa la îndeplinire.

PREȘEDINTE
Lokodi Edita Emőke

Contrasemnează
SECRETAR
Aurelian Paul Cosma

ROMÂNIA
JUDEȚUL MUREȘ
CONSILIUL JUDEȚEAN
Direcția Economică
Nr. 20993/22.12.2011

EXPUNERE DE MOTIVE

la proiectul de hotărâre privind modificarea Anexei la Hotărârea Consiliului Județean nr.26/2011 pentru stabilirea unor măsuri privind operarea pe "Aeroportul Transilvania - Tîrgu Mureș", în anul 2012

Prin Hotărârea Consiliului Județean nr.26/2011s-au aprobat taxele și tarifele aeroportuare, taxele și tarifele aeroportuare stabilite la nivel minimal pentru noi relații de operare precum și tarifele ce se aplică operatorilor care bazează aeronave pe Aeroport în anul 2011.

Prin ordinul 894/2010 se aprobă tariful pentru supravegherea menținerii obiectivelor necesare siguranței pasagerilor, tarif ce se aplică tuturor aeroporturilor civile din România și care se achită de către administrația fiecărui aeroport, până la data de 20 a fiecărei luni pentru pasagerii îmbarcați în luna precedentă, către Centrul de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile și către Autoritatea Aeronautică Civilă.

Conform ordinului 452/2011 pentru modificarea și completarea Ordinului Ministrului Transportului și Infrastructurii nr.894/2010, acest tarif v-a fi inclus în tariful de servicii pentru pasageri, perceput de la operatorii aeronavelor care efectuează zboruri pe respectivele aeroporturi, care v-a fi majorat cu valoarea tarifului pentru supravegherea menținerii obiectivelor necesare siguranței pasagerilor. De asemenea Ordonanța Guvernului nr.17/2011 privind controlul calității în securitatea aviației civile reglementează că plata indemnizațiilor pentru componenții echipei de audit se suportă de către autoritatea competentă din venituri proprii, care se constituie din alocarea sumei de 0,15 euro/pasager din tariful de securitate perceput pe aeroporturile din România. Administrațiile aeroporturilor includ suma de 0,15 euro/pasager în tariful de securitate aprobat de către

Ministerul Transportului și Infrastructurii și o virează lunar, după colectare în contul autorității competente.

Urmare a acestor noi reglementări legislative, prin adresa nr. 20993/2011 Aeroportul Transilvania Tîrgu - Mureș ne solicită actualizarea taxelor și tarifelor aprobate la punctele IV și VII din Hotărârea nr. 26/2011. Facem mențiunea că, aceste modificări nu duc la obținerea unor venituri suplimentare întrucât, sumele cu care se modifică taxele și tarifele aeroportuare vor fi colectate de către Aeroport și virate către Centrul de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile, către Autoritatea Aeronautică Civilă și Ministerului Transportului și Infrastructurii.

Față de cele prezentate mai sus, supunem dezbaterii și aprobării proiectul de hotărâre alăturat.

VICEPREȘEDINTE
Szabo Árpád

DIRECTOR
R.A. "Aeroportul Transilvania - Tîrgu
Mureș"
Runcan Petru Ștefan

DIRECTOR EXECUTIV
Bartha Iosif

monitorulcjr.ro

**PRIVIND MODIFICAREA PUNCTELOR IV și VII DIN ANEXA LA HOTĂRÂREA
CONSILIULUI JUDEȚEAN NR.26/2011**

IV. Tarif de pasageri

2,35 EUR/pax îmbarcat

1,70 EUR/pax tarif securitate

VII. Tarife ce se aplică operatorilor care bazează aeronave pe aeroport

Nr. crt.	Tarif operare bază	Tarif pentru contract 3 ani	Tarif pentru contract 5 ani	Tarif pentru contract 10 ani
1	Până la 140.000 pax îmbarcați/an	3,49 EUR /pax îmbarcat	2,60 EUR/pax îmbarcat	2,13 EUR/pax îmbarcat
2	140.001-350.000 pax îmbarcați/an	2,80 EUR /pax îmbarcat	1,61 EUR/pax îmbarcat	1,30 EUR/pax îmbarcat
3	Peste 350.000 pax îmbarcați/an	2,22 EUR /pax îmbarcat	1,13 EUR/pax îmbarcat	0,87 EUR/pax îmbarcat

Tarifele prezentate sunt valabile pentru operatorii ce bazează aeronave cu o capacitate de cel puțin 70 de locuri și nu include tariful de securitate.

Pentru deschidere de noi relații de operare, pentru maximum 12 luni și pentru o frecvență mai mare de 2 curse/săptămână se va face o reducere a tuturor tarifelor aeroportuare la nivel minimal, inclusiv a tarifelor de handling, mai puțin a tarifului de securitate, în funcție de capacitatea aeronavei, după cum urmează:

Capacitate aeronavă	Tarif
7 locuri	27 EUR
35 locuri	62 EUR
50 locuri	98 EUR
peste 70 locuri	185 EUR

NOTA: Tarifele prezentate mai sus sunt valabile numai pentru operatorii ce au încheiate contracte cu Aeroportul Transilvania - Tîrgu Mureș.



HOTĂRÂREA NR. 107
din 18 august 2011

privind încredințarea serviciului de interes economic general
Regiei Autonome Aeroport Transilvania Tîrgu Mureș

Consiliul Județean Mureș,

Văzând expunerea de motive nr. 13.598/12.08.2011 a Direcției Economice la proiectul de hotărâre privind încredințarea serviciului de interes economic general Regiei Autonome Aeroport Transilvania Tîrgu Mureș, precum și avizele comisiilor de specialitate,

În baza OUG nr. 61/2011 pentru reglementarea unor măsuri privind finanțarea regiilor autonome aeroportuare cu specific deosebit, de interes local, Regulamentului CE 794/2004 de punere în aplicare a Regulamentului CE nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE, Deciziei 2005/842/CE privind aplicarea articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE 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, Orientărilor comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale,

În temeiul art.91 alin. (2) lit. d) și al art.97 din Legea administrației publice locale nr.215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

hotărăște:

Art.1. (1) Se încredințează serviciul de interes economic general Regiei Autonome Aeroport Transilvania Tîrgu Mureș, având următoarele date de identificare:

Entitate: R.A. Aeroport Transilvania Tîrgu Mureș

Județul: 26--MUREȘ

Adresa: localitatea Vidrasău, tel. 0265328259, 0265232738

Număr de înregistrare Registrul Comerțului: J26/261/1998

Forma de proprietate: 11 – Regii autonome

Activitatea preponderentă (cod și denumire clasa CAEN): 5223 – Activități de servicii anexe transporturilor aeriene

Cod unic de înregistrare: 4276000

Teritoriul în cauză: Prin activitatea desfășurată, R.A. Aeroport Transilvania Tîrgu Mureș deservește un areal geografic de 24.000 km², cu o populație aproximativă de 1,5 milioane de locuitori, cuprinzând patru județe: Mureș, Bistrița, Harghita, Covasna.

(2) Următoarele activități efectuate de către R.A. Aeroport Transilvania Tîrgu Mureș reprezintă serviciu de interes economic general:

- 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 aeroportuare, inclusiv a pasagerilor acestor aeronave;
- g) achiziția și întreținerea echipamentelor specifice necesare deservirii la sol a aeronavelor scutite, conform legii, de plata tarifelor aeroportuare;
- h) protecția infrastructurii aeroportului.

(3) 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 parcuri.

Art.2. (1) Asigurarea activităților prevăzute la art.1 alin.(2) la standardele de securitate și siguranță aplicabile în vigoare, reprezintă obligație de serviciu public pentru R.A. Aeroport Transilvania Tîrgu Mureș.

(2) Obligația de serviciu public se instituie până la data de 01 ianuarie a anului următor celui în care RA Aeroport Transilvania Tîrgu Mureș depășește pragul de 1.000.000 de pasageri, dar nu mai târziu de 31.12.2016.

(3) După momentul prevăzut la alin.(2), obligația de serviciu public în sarcina Regiei Autonome Aeroport Transilvania Tîrgu Mureș se revizuiește.

(4) R.A. Aeroport Transilvania Tîrgu Mureș are obligația de a îndeplini orice altă cerință legată de încredințarea serviciului de interes economic general pentru respectarea prevederilor legale în vigoare.

Art.3. Se acordă dreptul exclusiv R.A. Aeroport Transilvania Tîrgu Mureș de a presta serviciul de interes economic general, care include activitățile prevăzute la art.1 alin. (2).

Art.4. (1) Pentru ducerea la îndeplinire a obligației de serviciu public prevăzută la art.2, R.A. Aeroport Transilvania Tîrgu Mureș are dreptul la primirea unei compensații.

(2) Valoarea compensației nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor efectuate pentru îndeplinirea obligației de serviciu public.

(3) Compensația va include toate sumele din fonduri publice de care beneficiază, în condițiile legii, R.A. Aeroport Transilvania Tîrgu Mureș.

(4) Costurile care sunt luate în calcul la stabilirea nivelului compensației cuprind toate cheltuielile fixe și variabile, curente și de capital, efectuate pentru asigurarea activităților aferente serviciului de interes economic general, precum și cota parte ce revine acestor activități din cheltuielile comune ale regiei. Costurile cu investițiile vor fi luate în calcul dacă sunt legate strict de asigurarea activităților aferente serviciului de interes economic general.

(5) Veniturile care vor fi luate în considerare la stabilirea compensației vor include toate veniturile obținute din activitățile care fac obiectul serviciului de interes economic general, precum și eventualul profit din celelalte activități desfășurate de regie, altele decât cele aferente serviciului de interes economic general.

(6) În vederea stabilirii nivelului compensației, la elaborarea bugetului de venituri și cheltuieli al Regiei Autonome Aeroport Transilvania Târgu Mureș veniturile provenite din activitățile care fac obiectul serviciului de interes economic general se evidențiază separat, împreună cu costurile aferente, calculate conform alin.(4). Valoarea compensației acordate nu va depăși diferența dintre costurile și veniturile calculate conform alin. (5), pentru a evita eventuala supracompensare.

(7) Pe perioada cât beneficiază de compensare pentru îndeplinirea obligației de serviciu public, R.A. Aeroport Transilvania Târgu Mureș ține evidența contabilă separată pentru activitățile din domeniul serviciului de interes economic general.

(8) Pe perioada cât R.A. Aeroport Transilvania Târgu Mureș beneficiază de compensație pentru ducerea la îndeplinire a obligației de serviciu public, tarifele aeroportuare se aprobă de către Consiliul Județean Mureș și se aplică în mod transparent și nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor infrastructurii aeroportuare.

(9) R.A. Aeroport Transilvania Târgu Mureș are obligația de a întocmi bugetul de venituri și cheltuieli, reflectând în mod distinct în cuprinsul acestuia veniturile și cheltuielile aferente serviciului de interes economic general de cele aferente activităților economice ce nu au legătură cu serviciul încredințat prin prezenta hotărâre.

Art.5. (1) Anual, în etapa de elaborare a proiectului de buget local și lunar, dacă este cazul, la momentul solicitării compensației, R.A. Aeroport Transilvania Târgu Mureș, va fundamenta valoarea compensației solicitate, conform art.4, și va întocmi Nota de fundamentare și justificare a compensațiilor ce vor fi primite de la bugetul local.

(2) Pe baza raportărilor situațiilor financiare anuale ale R.A. Aeroport Transilvania Târgu Mureș, Direcția economică a Consiliului Județean Mureș:

- a) efectuează controale pentru a se asigura că regia nu a primit compensații care depășesc valoarea determinată conform art.4;
- b) verifică îndeplinirea obligației de serviciu public în sarcina regiei.

(3) Direcția economică a Consiliului Județean Mureș poate efectua oricând în cursul anului verificări de genul celor menționate la alin.(2) și va propune măsuri concrete de restituire a supracompensării.

(4) În raport cu cele constatate în urma activităților prevăzute la alin.(2), Direcția economică solicită regiei rambursarea supracompensării sau, după caz, propune, în mod justificat, revizuirea activităților aferente serviciului de interes economic general.

Art.6. (1) Direcția economică asigură raportarea anuală către Consiliul Concurenței a sumelor alocate R.A. Aeroport Transilvania Târgu Mureș, pentru ducerea la îndeplinire a obligației de serviciu public, în conformitate cu Regulamentul Consiliului Concurenței privind procedurile de monitorizare a ajutoarelor de stat, pus în aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 175/2007, precum și cu Regulamentul CE 794/2004 de punere în aplicare a Regulamentului CE nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE

(2) Informațiile privind sumele alocate cu titlu de compensație în baza prezentei hotărâri se păstrează 10 ani de la data acordării ultimei compensații.

(3) R.A. Aeroport Transilvania Târgu Mureș ține evidența specifică a compensațiilor de care beneficiază în baza prezentei hotărâri pentru o perioadă de cel puțin 10 ani de la data ultimei alocări.

Art.7. La cererea Comisiei Europene sau a Consiliului Concurenței, Consiliul Județean Mureș, prin Direcția economică va furniza toate informațiile pe care acestea le consideră necesare pentru a stabili dacă compensările acordate în baza prezentei hotărâri sunt compatibile cu Decizia Comisiei 2005/842/CE.

Art.8. (1) Până la data de 29.08.2011, R.A. Aeroport Transilvania Târgu Mureș, va prezenta Direcției economice, justificarea compensării prevăzute în bugetul de venituri și cheltuieli al regiei, aprobat pentru anul 2011, cu respectarea prevederilor art.4.

(2) În termenul menționat la alin. (1), Regia Autonomă Aeroportul „Transilvania” Târgu Mureș va prezenta Consiliului Județean Mureș proiectul de organigramă și statul de funcții, cu evidențierea distinctă a compartimentelor ce desfășoară activități din domeniul serviciului de interes economic general.

Art.9. Prin act administrativ al ordonatorului principal de credite, se pot stabili proceduri care să reglementeze activitățile necesare aducerii la îndeplinire a prezentei hotărâri.

Art.10. R.A. Aeroport Transilvania Târgu Mureș și Direcția economică a Consiliului Județean Mureș vor aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

Art.11. R.A. Aeroport Transilvania Târgu Mureș are obligația transmiterii trimestriale, până la data de 10 a lunii următoare încheierii trimestrului raportat, a Raportului privind modul de respectare a prevederilor prezentei hotărâri la Direcția economică din cadrul Consiliului Județean Mureș.

PREȘEDINTE

Lokodi Edita Emőke

Contrasemnează
SECRETAR

Aurelian Paul Cosma

ROMÂNIA
JUDEȚUL MUREȘ
CONSILIUL JUDEȚEAN

APROB
PREȘEDINTE,

Expunere de motive

privind încredințarea serviciului de interes economic general
Regiei Autonome Aeroport Transilvania Tîrgu Mureș

Prin Hotărârea Guvernului nr. 398/1997, unele regii autonome aeroportuare au trecut de sub autoritatea Ministerului Transporturilor sub autoritatea consiliilor județene. În baza acestei hotărâri, Consiliul județean Mureș a aprobat hotărârea nr. 37/1997 privind înființarea Regiei Autonome Aeroportul Tîrgu Mureș ca regie autonomă de interes județean cu specific deosebit, aceasta stabilind și obiectul de activitate, respectiv modul de acoperire al cheltuielilor regiei.

Astfel obiectul de activitate stabilit prin hotărârea susmenționată este format din următoarele activități:

- a) administrarea și exploatarea bazei aeroportuare proprii;
- b) dirijarea și deservirea la sol a aeronavelor românești și străine și a pasagerilor;
- c) organizarea și efectuarea serviciilor de handling pe aeroport, pentru aeronave românești și străine;
- d) asigurarea securității tuturor activităților aeroportuare și a mijloacelor tehnice din dotare;
- e) coordonarea unitară a activităților și serviciilor aeroportuare necesare deservirii la sol a traficului de pasageri și de mărfuri și a activităților de aviație generală și militară solicitate;
- f) realizarea coordonării întregii activități de la sol pe aeroport și în zonele acestuia, asigurând securitatea aeronavelor, instalațiilor, clădirilor, pasagerilor și bunurilor transportate sau în tranzit, în conformitate cu prevederile reglementărilor naționale și internaționale în domeniu;
- g) dezvoltarea, modernizarea și întreținerea pistelor, căilor de rulare și platformelor, echipamentelor, instalațiilor și construcțiilor, ale celorlalte mijloace din dotare, precum și introducerea tehnologiilor moderne de deservire aeroportuară;
- h) realizarea cooperării în domeniul de activitate, potrivit competențelor, cu instituțiile similare din alte state și cu organizațiile internaționale de profil;
- i) efectuarea directă de operațiuni de comerț exterior pentru activitatea proprie, prin compartimente proprii și realizarea importului de echipamente de schimb.

Hotărârea Consiliului Județean Mureș prevedea acoperirea cheltuielilor de administrație și de întreținere care depășesc veniturile proprii de la bugetul județean sub

formă de transfer, iar în privința cheltuielilor de capital finanțarea din resurse proprii și, în completare, din alocații de la bugetul județean.

Aderarea României la Uniunea Europeană a impus respectarea unei legislații mai restrictive în ceea ce privește finanțarea publică a aeroporturilor regionale, aceasta putând fi realizată în condițiile respectării principiilor prevăzute în Orientările comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale, precum și în Decizia Comisiei 2005/842/CE privind aplicarea articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE 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. Cadrul legal stabilit prin Decizia Comisiei 2005/842/CE prevedea condițiile în care anumite întreprinderi pot beneficia de ajutoare de stat sub forma compensațiilor pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu de interes economic general, acestea fiind considerate compatibile cu piața internă a Uniunii și scutite de obligația de notificare a Comisiei Europene. Aceste condiții sunt următoarele:

- a) compensația pentru serviciu public acordată întreprinderilor cu o cifră de afaceri anuală medie înainte de impozitare, toate activitățile fiind incluse, sub 100 milioane EUR pe parcursul a două exerciții financiare anterioare exercițiului financiar în care a fost atribuit serviciul de interes economic general, care primesc o compensație anuală pentru serviciul în cauză sub 30 milioane EUR;
- b) compensația pentru serviciu public acordată spitalelor și întreprinderilor din domeniul locuințelor sociale care desfășoară activități considerate servicii de interes economic general de către statele membre în cauză;
- c) compensația pentru serviciu public pentru legături aeriene sau maritime către insule al căror trafic anual mediu nu depășește 300.000 pasageri pe parcursul a două exerciții financiare anterioare celui în care a fost atribuit serviciul de interes economic general;
- d) compensația pentru serviciu public pentru aeroporturi și porturi al căror trafic anual mediu nu depășește 1.000.000 de pasageri în cazul aeroporturilor și 300.000 pasageri în cazul porturilor, pe parcursul a două exerciții financiare anterioare celui în care a fost atribuit serviciul de interes economic general.

Având în vedere specificul deosebit al obiectului de activitate al R.A. Aeroport Transilvania Tîrgu Mureș, finanțarea publică acordată acestuia ar putea fi încadrată în categoriile prevăzute la literele a) și d) în condițiile în care finanțarea se acordă pentru compensarea costurilor generate de îndeplinirea unor obligații de serviciu de interes economic general încredințate printr-o hotărâre a Consiliului Județean Mureș care să prevadă, conform Deciziei CE nr. 842/2005 și OUG nr. 61/2011, cel puțin următoarele:

1. datele de identificare ale regiei autonome aeroportuare cu specific deosebit, de interes local, inclusiv teritoriul în cauză;
2. natura și durata obligațiilor de serviciu public impuse;
3. natura drepturilor exclusive sau speciale acordate;
4. parametrii de calcul, control și revizuire a compensației pentru ducerea la îndeplinire a obligației de serviciu public;

5. modalitățile de rambursare a eventualei supracompensații și mijloacele de evitare a supracompensației.

În vederea compatibilizării legislației românești referitoare la finanțarea aeroporturilor regionale cu reglementările europene în domeniu, Guvernul României a emis Ordonanța de Urgență nr. 61/2011, aceasta realizând și o definire a activităților care pot fi încadrate în categoria serviciilor de interes economic general în domeniul aeroportuar. Acestea sunt următoarele:

1. 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;
2. operarea infrastructurii, a echipamentelor și a instalațiilor care le sprijină în mod direct, cuprinzând întreținerea, repararea, modernizarea și administrarea infrastructurii aeroportului;
3. furnizarea de servicii aeroportuare auxiliare transportului aerian, cu excepția serviciilor de handling la sol, servicii de stingere a incendiilor, servicii de urgență, servicii de siguranță.

Pornind de la activitățile susmenționate, se poate realiza o detaliere a activităților aferente unui serviciu de interes economic general încredințat unui administrator aeroportuar:

- 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 aeroportuare, inclusiv a pasagerilor acestor aeronave;
- g. achiziția și întreținerea echipamentelor specifice necesare deservirii la sol a aeronavelor scutite, conform legii, de la plata tarifelor aeroportuare;
- h. protecția infrastructurii aeroportului.

Aceste activități în prezent și în viitorul apropiat sunt caracterizate prin lipsa de rentabilitate, fie prin prisma costurilor ridicate pe care le implică raportat la veniturile realizate în condițiile traficului actual de pasageri, fie prin faptul că sunt obligatorii a fi realizate, conform legislației în vigoare, în mod gratuit. În aceste condiții este necesară acordarea unei finanțări publice care are perspectiva diminuării până la eliminarea

completă în condițiile creșterii continue a traficului de pasageri pe aeroport. Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Tîrgu Mureș, care implică realizarea inclusiv a activităților enumerate, este un element avut în vedere pentru atingerea obiectivelor de interes economic general stabilite în cadrul Programului de Dezvoltare a județului Mureș 2007 – 2013.

Ținând cont de faptul că activitatea R.A. Aeroport Transilvania Tîrgu Mureș nu se rezumă doar la realizarea activităților susmenționate, se impune necesitatea ca, prin hotărârea Consiliului Județean Mureș de încredințare a serviciului de interes economic general Regiei Autonome Aeroport Transilvania Tîrgu Mureș, să se realizeze o separare a activităților regiei aferente serviciului de interes economic general de celelalte activități, în paralel cu separarea costurilor, veniturilor și a contabilității aferente activităților aferente serviciului de interes economic.

De asemenea, Consiliul Județean Mureș este obligat să stabilească modalitățile de stabilire și control al compensației astfel încât să fie evitată supracompensarea, precum și obligativitatea păstrării datelor referitoare la compensațiile acordate, atât de către furnizor cât și de către beneficiar, pe o perioadă de cel puțin 10 ani de la data ultimei alocări.

Având în vedere cele de mai sus, precum și perspectiva accesării de către R.A. Aeroport Transilvania Tîrgu Mureș a unei finanțări nerambursabile în cadrul schemei de ajutor privind dezvoltarea infrastructurii de transport, propunem aprobarea proiectului de hotărâre alăturat.

DIRECTOR EXECUTIV

Bartha Iosif

VĂZUT

VICEPREȘEDINTE

Szabó Árpád

Director general Petru Ștefan Runcan

Director economic Maria Hang

Întocmit: consilier Friss Csaba

R O M Ȃ N I A
J U D E Ț U L M U R E Ț
C O N S I L I U L J U D E Ț E A N

HOTĂRÂREA NR.83
din 6 iulie 2012

privind aprobarea unor măsuri de operare pe R.A. "Aeroportul TRANSILVANIA" Tîrgu Mureș

Consiliul Județean Mureș,

Având în vedere:

- Expunerea de motive nr. 11961/05.07.2012 a Direcției Economice;
 - Hotărârile nr.7 și nr.8/26.06.2012 ale Consiliului de Administrație al Regiei Autonome "Aeroportul Transilvania " Tîrgu Mureș;
 - Nota de fundamentare a Consiliului de Administrație intitulată " Principii pentru un Program de Guvernare Corporatistă a R.A. "Aeroportul Transilvania" - Tîrgu Mureș";
 - Adresa nr. 17719/26.06.2012, emisă de Autoritatea Aeronautică Civilă Română;
 - Hotărârea Guvernului nr. 455/2011 privind tarifele de aeroport;
 - Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr.744/2011 pentru stabilirea condițiilor care pot fi asociate tarifulor de aeroport și a criteriilor care pot fi aplicate la diferențierea tarifulor de aeroport;
 - Dispozițiile art. 9 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 61/2011 pentru reglementarea unor măsuri privind finanțarea regiilor autonome aeroportuare cu specific deosebit, de interes local, cu modificările și completările ulterioare;
 - Hotărârea Consiliului Județean Mureș nr.107/2011 privind încredințarea serviciului de interes economic general Regiei Autonome Aeroport Transilvania Tîrgu Mureș;
- În temeiul art. 91 alin. (1) lit. d) și alin. (5) lit. a) pct. 14 și al art. 97 alin. (1) din Legea administrației publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

hotărăște:

Art.1. Se aprobă tarifele aeroportuare practicate de R.A. "Aeroportul Transilvania" Tîrgu Mureș, conform anexei.

Art.2. (1) Se autorizează utilizarea de către RA "Aeroportul Transilvania" Tîrgu Mureș a sumelor aprobate în bugetul venituri și cheltuieli al regiei pentru anul 2012 și a disponibilului financiar, pentru finanțarea cheltuielilor curente de bunuri și servicii în vederea asigurării operării în condiții de securitate și siguranță, până la prima rectificare a bugetului de venituri și cheltuieli.

(2) Sumele utilizate conform alin.(1) vor fi justificate din punct de vedere al legalității și al oportunității de către Consiliul de administrație al RA "Aeroportul Transilvania" Tîrgu Mureș, încadrarea corespunzătoare a acestora urmând a fi făcută de către Direcția Economică.

Art.3. Anexa face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.4. Prezenta hotărâre se comunică Direcției Economice și R.A." Aeroportul Transilvania" Tîrgu Mureș, care răspund de aducerea sa la îndeplinire, în condițiile legii.

PREȘEDINTE
Ciprian Dobre

Contrasemnează
SECRETAR
Aurelian Paul Cosma

ROMÂNIA
JUDEȚUL MUREȘ
CONSILIUL JUDEȚEAN
DIRECȚIA ECONOMICĂ
Nr. 11961/05.07.2012

EXPUNERE DE MOTIVE

la proiectul de hotărâre privind aprobarea unor măsuri de operare pe R.A. "Aeroportul TRANSILVANIA" Tîrgu Mureș

Prin adresa nr. 3675 din 03.07.2012 RAA, Consiliul de Administrație al regiei solicită în regim de urgență aprobarea tarifulor aeroportuare la R.A."Aeroportul Transilvania" Tîrgu Mureș, potrivit Ordinului Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr.744/2011, emis în baza Hotărârii Guvernului nr.455/2011 privind tarifele de aeroport.

Hotărârea Guvernului nr. 455/2011 privind tarifele de aeroport transpune în totalitate, în legislația națională, prevederile Directivei 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2009 privind tarifele de aeroport. Prin art. 5 alin.(1) și (2) din actul normativ menționat, se permite

administratorilor aeroporturilor să asocieze anumite condiții tarifelor de aeroport și, de asemenea, să adapteze tarifele de aeroport în funcție de anumite aspecte de interes public și general, în baza unor criterii relevante, obiective și transparente.

În nota de fundamentare anexată la adresa menționată mai sus, se precizează că propunerile de tarife aeroportuare au la bază următoarele considerente:

- Necesitatea practicării de către RA "Aeroportul Transilvania" Tîrgu Mureș a unor tarife aeroportuare care să respecte Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 744/23. 09.2011 și care să fie aplicate nediscriminatoriu față de toți operatorii aerieni;
- Necesitatea respectării obligațiilor contractuale asumate anterior de către RA "Aeroportul Transilvania" Tîrgu Mureș față de operatorii aerieni care operează în prezent pe acest aeroport;
- Principiile planului de guvernare corporatistă asumate de Consiliul de Administrație al RA "Aeroportul Transilvania" Tîrgu Mureș, numit prin HCJM 65/ 31.05.2012, care are ca rezultat eliminarea treptată a subvențiilor acordate de Consiliul Județean Mureș pentru RA "Aeroportul Transilvania" Tîrgu Mureș;
- Obligatorietatea aprobării unor noi tarife până la data de 16.07.2012, sub sancțiunea retragerii certificatului de aerodrom de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română, fapt comunicat de aceasta prin adresa 17719 /26.06.2012 ;
- Prevederile art.4 alin. (8) din Hotărârea Consiliului Județean nr. 107/18.08.2011 care stabilește Consiliul Județean Mureș ca fiind autoritatea ce aprobă tarifele aeroportuare pentru RA "Aeroportul Transilvania" Tîrgu Mureș pe perioada în care regia beneficiază de compensație pentru ducerea la îndeplinire a serviciului public încredințat;
- Prevederile Hotărârilor nr. 7 din 26.06.2012 și nr. 8 din 26.06.2012 ale Consiliului de Administrație ale RA "Aeroportul Transilvania" Tîrgu Mureș de înaintare spre aprobare a tarifelor aeroportuare practicate pe "Aeroportul Transilvania" Tîrgu Mureș.

Conform prevederilor art.9 din OUG nr.61/2011 pentru reglementarea unor măsuri privind finanțarea regiilor autonome aeroportuare cu specific deosebit, de interes local, pe perioada în care o regie autonomă aeroportuară cu specific deosebit, de interes local, beneficiază de compensație pentru ducerea la îndeplinire a unor obligații de serviciu public, tarifele aeroportuare practicate de aceasta se aprobă de către Consiliul Județean sub autoritatea căruia funcționează regia și se aplică în mod transparent și nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor infrastructurii aeroportuare.

Potrivit principiilor enunțate, de către Consiliul de Administrație, pentru un Program de Guvernare Corporatistă a RA "Aeroportului Transilvania" Tîrgu Mureș se propune ca strategia imediată de abordare a pieței și de atragere a clienților să se bazeze pe factorul PREȚ, având în vedere existența contractului cu operatorul aerian Wizz Air, acesta fiind o premiză pentru un plan de dezvoltare. În condiții de transparență și tratament egal al partenerilor se consideră că existența unei strategii bazate pe prețuri scăzute permite atragerea transportatorilor low cost, a aviației generale, a avioanelor în escală tehnică în zonă și a traficului intern la București și Timișoara cu Tarom și Carpatair. Creșterea volumului de trafic va permite reducerea anuală și eliminarea compensațiilor acordate din partea Consiliului Județean în perioada încredințării Serviciului de Interes Economic General pentru Regia Autonomă a "Aeroportului Transilvania" Tîrgu Mureș.

Propunem aprobarea noilor tarife la serviciile aeroportuare prestate, conform anexelor la proiectul de hotărâre alăturat.

De asemenea, prin adresa nr. 3676 din 03.07.2012 RA "Aeroportul Transilvania" Tîrgu Mureș, solicită rectificarea bugetului de venituri și cheltuieli al regiei aprobat pentru anul 2012, în vederea suplimentării acestuia, în baza unei documentații voluminoase înaintată spre analiză. Analiza documentației necesită timp iar fondurile solicitate suplimentar pot fi asigurate doar din sumele redistribuite în cadrul bugetului aprobat al județului, la o viitoare rectificare a acestuia.

Față de cele mai sus arătate, propunem autorizarea regiei pentru efectuarea plăților curente de bunuri și servicii, din bugetul aprobat, în funcție de necesitatea asigurării operării pe aeroport în condiții de securitate și siguranță, având în vedere disponibilitățile financiare existente și cele rezultate din fluxul financiar preliminar, urmând să se dispună, în baza execuției, în sensul celor solicitate.

Față de cele prezentate mai sus, supunem spre aprobare proiectul de hotărâre alăturat.

PREȘEDINTE
Ciprian Dobre

DIRECTOR
Bărtha Iosif

Nivelul tarifelor de aeroport care se aplică la R.A. „Aeroportul Transilvania” Tîrgu Mureş

Nr. Crt.	Denumire tarif de aeroport	Cost unitar (euro)
1	Tarif de aterizare	1,25/tonă
2	Tarif de iluminare	0,40/tonă
3	Tarif de staționare	0,15/tonă
4	Tarif de servicii pentru pasageri	1,00/pasager

Reduceri pentru tariful de aterizare precum și criteriile/condițiile pentru care se acordă reducerile:

Nr.aterizări/lună	Reducere aplicată (%)
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%

COMUNICAREA COMISIEI
ORIENĂRI COMUNITARE PRIVIND FINANȚAREA AEROPORTURILOR ȘI AJUTORUL LA
ÎNFIINȚARE PENTRU COMPANIILE AERIENE CU PLECARE DE PE AEROPORTURI REGIONALE

(2005/C 312/01)

(Text cu relevanță pentru SEE)

1. INTRODUCERE

1.1. Contextul general

(1) Prezentele orientări fac parte din planul general de creare a unui spațiu aerian european unic, un subiect la care Comisia lucrează de peste 10 ani. Setul de măsuri de liberalizare denumit „al treilea pachet de măsuri pentru aviație”, în vigoare din 1993, a permis tuturor transportatorilor aerieni care dețin o licență comunitară să aibă acces nerestricționat la piața intracomunitară, cu liberalizarea tarifelor, din aprilie 1997⁽¹⁾. Ca un corolar, pentru garantarea furnizării continue către cetățeni a unor servicii de calitate la prețuri accesibile pe întreg teritoriul lor, acele state membre care doresc să facă aceasta au stabilit obligații de servicii publice privind frecvența, punctualitatea serviciilor, disponibilitatea locurilor sau tarifele preferențiale pentru anumite categorii de utilizatori într-un cadru juridic clar. Aceste obligații de servicii publice au permis transportului aerian să aibă o contribuție semnificativă la coeziunea economică și socială și la dezvoltarea echilibrată a regiunilor.

(2) De asemenea, o serie de măsuri au fost luate în domenii cum ar fi alocarea de sloturi orare⁽²⁾, serviciile de handling la sol⁽³⁾ și sistemele informatizate de rezervare⁽⁴⁾, pentru a sprijini această liberalizare a pieței și pentru a permite întreprinderilor să concureze în condiții de egalitate. Se fac propuneri concrete privind sloturile orare (se propune, pentru prima dată, un mecanism de piață pentru alocarea sloturilor, în vederea creșterii mobilității în aeroporturile aglomerate), egalitatea de acces la sistemele informatizate de rezervare și serviciile de handling la sol. Cea din urmă propunere are drept scop stimularea concurenței dintre furnizorii de servicii prin creșterea accesului lor la piață.

(3) În același timp, deschiderea industriei, care a avut în mod evident o influență majoră asupra activităților și comportamentului companiilor aeriene tradiționale sau „flag carriers”, a fost însoțită de un control strict al ajutorului oferit de stat. Aplicarea principiului unui ajutor unic pentru restructurare („one time-last time”) a permis, astfel, companiilor aeriene mai adaptabile să facă trecerea de la un regim de operare relativ protejat la concurența între competitori

⁽¹⁾ Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele transportatorilor aerieni (JO L 240, 24.8.1992, p. 1), Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul transportatorilor aerieni din Comunitate la rutele aeriene intracomunitare (JO L 240, 24.8.1992, p. 8) și Regulamentul (CEE) nr. 2409/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind tarifele serviciilor aeriene pentru transportul de pasageri și de marfă (JO L 240, 24.8.1992, p. 15).

⁽²⁾ Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO L 14, 22.1.1993, p. 1).

⁽³⁾ Directiva 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității (JO L 272, 25.10.1996, p. 36).

⁽⁴⁾ Regulamentul (CEE) nr. 2299/89 al Consiliului din 24 iulie 1989 de stabilire a unui cod de conduită pentru sistemele informatizate de rezervare (JO L 220, 29.7.1989, p. 1).

normali pe piață. Aceasta a dus la o restructurare semnificativă a întregii industrii aviatice, o măsură care a devenit și mai necesară după evenimentele de la 11 septembrie 2001, care au avut o influență considerabilă asupra transportului aerian. Unele exemple de consolidare în industria aeriană sunt recente alianțe Air France/Alitalia, Lufthansa/Austrian Airlines și Iberia/British Airways, precum și recenta fuziune dintre Air France și KLM.

- (4) Hotărârile Curții de Justiție denumite „Open skies”⁽¹⁾ au dat un nou impuls industriei aviatice, confirmând faptul că, în domeniul aviației civile, Comunitatea dispune de competențe de negociere la nivel internațional. Importanța acestor hotărâri este considerabilă, deoarece ele promovează consolidarea între companiile aeriene europene și sporesc capacitatea acestora de a face față concurenței companiilor aeriene din țări terțe pe o bază comunitară.
- (5) În ultimii ani s-au produs alte două evenimente majore pe piața europeană a transportului aerian. Unul dintre acestea este apariția unui număr de companii noi de talie comunitară, care oferă tarife promoționale susținute printr-o structură „low cost”. Celălalt eveniment este efortul depus de aeroporturi în ultimii ani în direcția asigurării unor noi legături aeriene.

1.2. Dezvoltări în sectorul aeroportuar

- (6) Dezvoltarea inițială a aeroporturilor a fost determinată deseori de considerații pur teritoriale sau, în unele cazuri, de cerințe de natură militară. Aceste considerații de planificare a utilizării terenului pot persista în unele cazuri, dar în multe alte cazuri aeroporturile au fost transferate din controlul statului în control regional, uneori urmând să fie operate de companii publice, sau chiar transferate în sectorul privat. Procesul transferului către sectorul privat a luat, în mod normal, forma privatizării sau a unei deschideri progresive a capitalului.
- (7) Industria aeroportuară comunitară a suferit, în consecință, modificări organizatorice fundamentale, care reflectă nu numai interesul activ al investitorilor privați față de sectorul aeroportuar, ci și o schimbare de atitudine din partea autorităților publice în privința contribuției investițiilor private la dezvoltarea aeroporturilor. Această dezvoltare a condus la o mai mare diversificare și complexitate a funcțiilor îndeplinite de aeroporturi.

- (8) Cu toate acestea, această dezvoltare afectează în mod diferit aeroporturile din Uniunea Europeană. Primele șapte aeroporturi, în ordinea mărimii, din Uniunea Europeană reprezintă mai mult de o treime din întregul trafic din Uniunea Europeană, iar primele 23 de aeroporturi, în ordinea mărimii, reprezintă peste două treimi⁽²⁾. Cu toate că acestea constituie în primul rând furnizori de infrastructură pentru industria transportului aerian, aceste aeroporturi au devenit operatori comerciali extrem de eficienți. Pe de altă parte, majoritatea aeroporturilor mici din Uniunea Europeană sunt încă deținute și operate de autorități publice în interes public. Astfel, influența activității unui aeroport asupra activității celorlalte aeroporturi și asupra comerțului dintre statele membre variază în mare măsură, în funcție de categoria din care face parte (a se vedea Tipuri de aeroporturi, secțiunea 1.2.1 de mai jos).

- (9) În afară de acestea, este general acceptată opinia că aeroporturile pot avea o influență asupra succesului economiilor locale și asupra întreținerii serviciilor locale, cum sunt educația și sănătatea. Ele joacă, de asemenea, un rol semnificativ în integrarea regiunilor ultraperiferice ale Europei. Serviciile de pasageri și de marfă pot fi cruciale pentru competitivitate și dezvoltare în unele regiuni. Aeroporturile care furnizează servicii de calitate pot acționa ca un magnet pentru companiile aeriene și astfel pot promova activitățile economice, precum și coeziunea economică, socială și regională în cadrul Uniunii Europene.

- (10) Cu toate acestea, Comisia remarcă faptul că transportul aerian nu este singurul vector de dezvoltare în ceea ce privește accesibilitatea regională. Legăturile feroviare de mare viteză aduc, de asemenea, o contribuție semnificativă la coeziunea socială și economică în cadrul Uniunii Europene, în special între marile orașe regionale. După cum se subliniază în cartea albă din 2001⁽³⁾, intermodalitatea transport feroviar/transport aerian, în cadrul căreia transportul feroviar și transportul aerian sunt mai degrabă complementare decât în concurență, precum și trenurile de mare viteză care fac legătura între orașe, fac să crească considerabil capacitatea de transport.

1.2.1. Tipuri de aeroporturi

- (11) În industria aeroportuară există în prezent câteva niveluri de concurență între diferite tipuri de aeroporturi. Acesta este un factor esențial atunci când se analizează ajutorul de stat, iar el face necesară examinarea măsurii în care concurența ar putea fi denaturată și piața unică ar putea fi afectată. Scenariile privind concurența sunt analizate, fiecare caz în parte, luându-se în considerare particularitățile piețelor în cauză. Cu toate acestea, studiile⁽⁴⁾ au arătat că, în general,

⁽¹⁾ Cauzele C-466/98 până la C-469/98, C-471/98 și C-472/98 *Comisia c. Regatului Unit, Danemarcei, Suediei, Finlandei, Belgiei, respectiv Luxemburgului* Culegere 2002, p. I-9427 până la 9741.

⁽²⁾ Pe baza datelor pentru EU-25 din 2004 furnizate de Airports Council International.

⁽³⁾ Politica europeană în domeniul transporturilor pentru 2010: este timpul să se ia decizii, COM(2001) 370, 12.9.2001.

⁽⁴⁾ „Studiu privind concurența între aeroporturi și aplicarea normelor referitoare la ajutorul de stat” – Cranfield University, iunie 2002.

marile hub-uri internaționale concurează cu aeroporturi similare pe toate piețele de transport în cauză, nivelul de concurență depinzând de factori precum congestia traficului și existența unor modalități de transport alternative sau, în unele cazuri (a se vedea mai jos), cu marile aeroporturi regionale. Marile aeroporturi regionale pot concura nu numai cu alte mari aeroporturi regionale, ci și cu marile hub-uri din Comunitate și cu transportul terestru, în special în cazul în care există un acces terestru de înaltă calitate la aeroport. Aceste studii au arătat, de asemenea, că aeroporturile mici nu concurează, în general, cu alte aeroporturi, cu excepția câtorva cazuri în care ele intră în competiție cu aeroporturi învecinate de dimensiuni similare, ale căror piețe se suprapun.

(12) În termeni practici, Decizia Parlamentului European și a Consiliului privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport ⁽¹⁾ a definit trei categorii de aeroporturi:

- aeroporturile care prezintă componente internaționale (având, în general, un volum anual de pasageri mai mare sau egal cu 5 000 000);
- aeroporturile care prezintă o componentă comunitară (având, în general, un volum anual de pasageri cuprins între 1 000 000 și 4 999 999) și
- aeroporturile care prezintă componente regionale și de accesibilitate (având, în general, un volum anual de pasageri cuprins între 250 000 și 999 999).

(13) La rândul său, Comitetul Regiunilor a propus cinci categorii de aeroporturi europene în avizul său de perspectivă din 2 iulie 2003 privind capacitatea aeroporturilor regionale ⁽²⁾:

- mari noduri aeroportuare (peste 25 milioane pasageri, patru aeroporturi), reprezentând aproximativ 30 % din traficul aerian european;
- aeroporturi naționale (între 10 și 25 milioane pasageri, 16 aeroporturi), reprezentând aproximativ 35 % din traficul aerian european;
- 15 aeroporturi cu un volum cuprins între 5 și 10 milioane pasageri, reprezentând aproximativ 14 % din traficul aerian european;

⁽¹⁾ Decizia Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (JO L 228, 9.9.1996, anexa II, secțiunea 6).

⁽²⁾ Aviz de perspectivă al Comitetului Regiunilor din 2 iulie 2003 privind capacitatea aeroporturilor regionale (CdR 393/2002 fin).

— 57 aeroporturi cu un volum cuprins între 1 și 5 milioane pasageri, reprezentând aproximativ 17 % din traficul aerian european;

— 67 aeroporturi cu un volum cuprins între 200 000 și 1 milion pasageri, reprezentând aproximativ 4 % din traficul aerian european ⁽³⁾.

(14) În conformitate cu Comitetul Regiunilor, aeroporturile regionale se încadrează în general în ultimele două categorii, dar unele aeroporturi din categoria intermediară pot fi, de asemenea, considerate aeroporturi regionale.

(15) Comisia consideră că aceste două scheme de clasificare coincid în mare parte, iar în sensul prezentelor orientări a definit următoarele patru categorii:

- categoria A, denumită în continuare „aeroporturi comunitare mari”, cu mai mult de 10 milioane pasageri pe an;
- categoria B cuprinde „aeroporturi naționale”, cu un volum anual de pasageri cuprins între 5 și 10 milioane;
- categoria C cuprinde „aeroporturi regionale mari”, cu un volum anual de pasageri cuprins între 1 și 5 milioane;
- categoria D, denumită în continuare „aeroporturi regionale mici”, cu un volum anual de pasageri mai mic de 1 milion.

1.3. Companiile cu tarife reduse sau „low-cost”

(16) În comparație cu transportatorii aerieni tradiționali, cota de piață a companiilor aeriene cu tarife reduse a crescut de la doar 4,0 % în 1998 la 20,8 % în 2004, cu toate că această cotă variază considerabil între statele membre ⁽⁴⁾. În 2004, cele trei linii aeriene principale cu tarife reduse au transportat peste 62 milioane pasageri în cadrul Uniunii Europene ⁽⁵⁾.

⁽³⁾ NB: Există aproximativ 200 aeroporturi cu mai puțin de 200 000 pasageri pe an.

⁽⁴⁾ Peste 40 % în Regatul Unit, Irlanda și Slovacia, 38 % în Spania, peste 25 % în Belgia, Germania, Italia, Austria, Ungaria și Suedia, 19 % în Franța și Grecia, 18 % în Republica Cehă și sub 15 % în celelalte state membre. Sursa: OAG Summer Schedules 2004, locuri disponibile pentru zborurile din interiorul Uniunii Europene.

⁽⁵⁾ Ryanair, Easyjet, AirBerlin. Sursa: Airclaims.

(17) Comisia consideră că această tendință este binevenită și apreciază contribuția acestor societăți la reducerea generală a prețului călătoriilor aeriene în Europa, gama mai variată de servicii disponibile și accesul unui public mai larg la călătoriile aeriene. Cu toate acestea, în calitate de gardian al tratatului, ea trebuie să se asigure că normele pieței interne sunt respectate, în special normele privind concurența, mai precis cele privind ajutorul de stat. Metodele de negociere utilizate de companiile aeriene cu tarife reduse pentru a obține subvenții din partea autorităților publice, fie direct, fie prin intermediul administratorului aeroportului, au ridicat întrebări în ceea ce privește aplicarea normelor concurențiale în conformitate cu Tratatul CE și au făcut obiectul câtorva plângeri adresate Comisiei. Aceasta a determinat adoptarea de către Comisie a recentei decizii privind stabilirea companiei aeriene Ryanair la Charleroi⁽¹⁾. Aceasta a determinat așteptări în cadrul pieței în ceea ce privește un cadru juridic clar, care să definească normele aplicabile acestor noi practici.

2. OBIECTIVELE ACESTOR ORIENTĂRI ȘI MODIFICĂRILE SURVENITE ÎN COMPARAȚIE CU ORIENTĂRILE DIN 1994

(18) Orientările din 1994 ale Comisiei privind aplicarea articolelor 92 și 93 din Tratatul CE și a articolului 61 din Acordul SEE la ajutoarele de stat în sectorul aviației⁽²⁾ (denumite în continuare orientările privind sectorul aviației) nu reglementează toate aspectele noi legate de finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru noile rute.

(19) Ele se referă aproape în exclusivitate la condițiile de acordare a ajutorului de stat companiilor aeriene, limitând ajutorul operațional direct acordat companiilor aeriene numai la obligațiile de serviciu public și la ajutorul de natură socială. Partea II.3 a orientărilor se referă la investițiile publice în infrastructura aeroportuară. Aceasta prevede: „construcția proiectelor de infrastructură (aeroporturi)..... reprezintă o măsură generală a politicii economice, care nu poate fi controlată de către Comisie în temeiul normelor din tratat privind ajutorul de stat. Acest principiu general se aplică numai construirii infrastructurilor de către statele membre și nu se aplică ajutorului rezultat din tratamentul preferențial acordat anumitor companii pentru utilizarea infrastructurilor.” În consecință, aceste orientări mai degrabă suplimentează decât înlocuiesc orientările din 1994, specificând cum trebuie aplicate regulile de concurență diferitelor mijloace de

finanțare a aeroporturilor (a se vedea secțiunea 4) precum și ajutorului la înființare pentru companiile aeriene care pleacă de pe aeroporturi regionale (a se vedea secțiunea 5).

(20) În acest scop, Comisia ia în considerare contribuția pe care dezvoltarea aeroporturilor regionale o aduce pentru numeroase politici comunitare. Astfel:

- utilizarea din ce în ce mai intensă a aeroporturilor regionale este un avantaj în combaterea congestiei traficului aerian în hub-urile europene. În cartea albă intitulată „Politica europeană în domeniul transporturilor pentru 2010: este timpul să se ia decizii”⁽³⁾, Comisia explică faptul că „există deja un plan de acțiune specific privind congestia traficului aerian, dar congestiei la sol nu i se acordă încă atenția cuvenită sau angajamentul necesar. Cu toate acestea, aproape jumătate din cele 50 cele mai mari aeroporturi din Europa au atins deja sau sunt aproape de a atinge nivelul de saturație în privința capacității la sol.”;
- mai multe puncte de acces pentru zborurile intraeuropene cresc mobilitatea cetățenilor europeni;
- dezvoltarea acestor aeroporturi sprijină și dezvoltarea economiilor regionale respective.

Cu toate acestea, aeroporturile regionale se confruntă deseori cu o situație mai puțin favorabilă, atunci când își dezvoltă serviciile, comparativ cu marile hub-uri europene cum sunt Londra, Paris sau Frankfurt. Ele nu dispun de o mare companie aeriană de referință care să-și concentreze operațiile pe acel aeroport, pentru a oferi pasagerilor cât mai multe legături și pentru a profita de economia de scară semnificativă pe care o permite o astfel de structură. Este posibil ca ele să nu fi atins dimensiunea critică necesară pentru a fi suficiente de atractive. În plus, aeroporturile regionale trebuie să depășească deseori obstacolele legate de o imagine necorespunzătoare și un profil inferior, din cauza amplasării lor în regiunile ultraperiferice ale Comunității (de exemplu, Insulele Azore) sau în zone afectate de criza economică (de exemplu, Charleroi, amplasamentul unui fost bazin carbonifer).

(21) De aceea, în prezentele orientări, Comisia a exprimat o abordare pozitivă față de dezvoltarea aeroporturilor regionale, asigurând în același timp respectarea strictă a principiilor de transparență, nediscriminare și proporționalitate, astfel încât să prevină orice denaturare a concurenței care nu ar fi în interesul comun în privința finanțării publice a aeroporturilor regionale și a ajutorului de stat acordat companiilor aeriene.

(1) Decizia 2004/393/CE a Comisiei din 12 februarie 2004 privind avantajele acordate de Regiunea valonă și Aeroportul Bruxelles Sud Charleroi companiei aeriene Ryanair în legătură cu stabilirea sa la Charleroi (JO L 137, 30.4.2004, p. 1).

(2) Orientări comunitare privind aplicarea articolelor 92 și 93 din Tratatul CE și a articolului 61 din Acordul SEE la ajutoarele de stat în sectorul aviației (JO C 350, 10.12.1994, p. 5).

(3) Cartea albă, Politica europeană în domeniul transporturilor pentru 2010: este timpul să se ia decizii, COM(2001) 370 final.

(22) Această abordare trebuie să concorde, de asemenea, cu obiectivele generale ale politicii în domeniul transportului, în special intermodalitatea cu transportul feroviar. În ultimii ani, Comunitatea a adus o contribuție semnificativă, atât prin politici cât și prin finanțare, la urmărirea programelor ambițioase de dezvoltare a unei rețele feroviare de mare viteză. Trenul de mare viteză oferă o alternativă extrem de atractivă la transportul aerian, din punct de vedere al timpului, prețului, confortului și dezvoltării durabile. Fără a aduce atingere lucrărilor care rămân de realizat în vederea extinderii rețelei de mare viteză pe întreg teritoriul UE, este necesar, în consecință, să căutăm să beneficiem de capacitatea transportului cu trenuri de mare viteză de a pune la dispoziție legături eficiente și de calitate ridicată și să încurajăm operatorii feroviari și aeriene să coopereze în conformitate cu articolul 81 din tratatul CE, pentru a dezvolta complementaritatea dintre cele două modalități de transport, în interesul utilizatorilor.

(23) În măsura în care prezentele orientări prezintă o poziție în legătură cu probleme precum absența sau prezența ajutorului, ele exprimă, în scop informativ, interpretarea generală dată de Comisie acestor probleme în momentul redactării. Aceasta este doar orientativă și nu aduce atingere interpretării acestui concept de către Curtea de Justiție și Tribunalul de Primă Instanță.

3. DOMENIU DE APLICARE ȘI NORME DE COMPATIBILITATE COMUNE

3.1. Domeniu de aplicare și bază juridică

(24) Acest cadru specifică în ce măsură și în ce mod finanțarea publică a aeroporturilor și ajutorul de stat pentru înființarea liniilor aeriene vor fi evaluate de Comisie, având în vedere normele comunitare și procedurile privind ajutorul de stat. Comisia își bazează evaluarea pe articolul 86 alineatul (2) sau pe articolul 87 alineatul (3) literele (a), (b) sau (c) din tratat.

(25) Articolul 86 alineatul (2) din tratat permite statelor membre o derogare de la normele comunitare privind ajutorul de stat în privința întreprinderilor cărora li se încredințează efectuarea serviciilor de interes economic general, în cazul în care aplicarea unor asemenea norme obstrucționează efectuarea, în drept sau în fapt, a sarcinilor specifice care li se atribuie și cu condiția ca dezvoltarea comerțului să nu fie afectată într-o asemenea măsură încât să contravină intereselor comunitare.

(26) Articolul 87 alineatul (3) din tratat conține o listă cu ajutoarele care pot fi declarate ca fiind compatibile cu piața comună. Articolul 87 literele (a) și (c) prevede derogări pentru ajutorul acordat în vederea promovării sau facilitării dezvoltării anumitor zone și/sau a anumitor activități economice.

(27) În comunicările sale și în alte măsuri privind ajutorul regional, Comisia a indicat condițiile în care ajutorul regional poate fi considerat compatibil cu piața comună, în conformitate cu articolul 87 alineatul (3) literele (a) și (c). Ajutorul de operare ⁽¹⁾ acordat aeroporturilor sau companiilor aeriene (cum ar fi ajutorul la înființare) poate fi declarat compatibil numai în circumstanțe excepționale și în condiții stricte în regiuni defavorizate, adică regiunile care beneficiază de derogarea prevăzută la articolul 87 alineatul (3) litera (a) din Tratatul CE, regiunile cele mai îndepărtate și zonele cu densitate redusă a populației ⁽²⁾.

(28) În conformitate cu articolul 87 alineatul (3) litera (b), ajutorul destinat promovării executării unui proiect important de interes european comun poate fi considerat compatibil cu piața comună. Se face o trimitere specială la proiectele legate de rețelele transeuropene, care pot include proiecte privind aeroporturile.

(29) Atunci când nu sunt aplicabile dispozițiile de mai sus, Comisia evaluează compatibilitatea ajutorului acordat aeroporturilor și ajutorul la înființare în conformitate cu articolul 87 alineatul (3) litera (c). Dispozițiile următoare prezintă principiile pe care Comisia le urmează în realizarea evaluării sale.

3.2. Existența ajutorului de stat

3.2.1. Activitatea economică a aeroporturilor

(30) Tratatul adoptă o poziție neutră în privința opțiunii unui stat pentru deținerea publică sau privată a aeroporturilor. În ceea ce privește existența ajutorului de stat, punctul esențial este dacă beneficiarul este angajat într-o activitate economică ⁽³⁾. Fără îndoială, companiile aeriene sunt angajate într-o activitate economică. De asemenea, odată ce un aeroport se

⁽¹⁾ În notările privind ajutorul de stat pentru regiuni, ajutorul de operare este definit ca ajutor „destinat reducerii cheltuielilor actuale ale întreprinderii” (punctul 4.15), în timp ce ajutorul pentru investiții inițiale se referă la „o investiție în capital fix legată de crearea unei noi unități, extinderea unei unități existente sau începerea unei activități care implică o modificare fundamentală a produsului sau a procedurii unei unități existente” (punctul 4.4).

⁽²⁾ A se vedea punctul 4.15 și următoarele din orientările privind ajutorul de stat pentru regiuni.

⁽³⁾ În conformitate cu jurisprudența Curții de Justiție, orice activitate care constă în oferirea de bunuri și servicii pe o piață dată este considerată activitate economică. A se vedea cauza C-35/96 *Comista c. Italiei*, Culegere 1998, p. I-3851 și cauzele de la C-180/98 până la C-184/98 *Pavlov*, Culegere 2000, p. I-6451.

angajează în activități economice, indiferent de statutul său juridic sau de modul în care este finanțat, el constituie o întreprindere în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE și, prin urmare, se aplică normele din tratat privind ajutorul de stat ⁽¹⁾.

(31) În cauza „Aéroports de Paris” ⁽²⁾, Curtea de Justiție a hotărât că administrarea aeroportului și activitățile de operare care constau în furnizarea de servicii aeroportuare companiilor aeriene și diferiților furnizori de servicii din cadrul aeroporturilor sunt activități economice deoarece ele constau în furnizarea de instalații aeroportuare companiilor aeriene și diferiților furnizori de servicii contra achitării unei redevențe și la un curs stabilit în mod liber de administrator și nu într-o sub incidența exercitării atribuțiilor sale oficiale ca autoritate publică și pot fi separate de activitățile sale în exercitarea acestor atribuții. Astfel, administratorul aeroportului, în principiu, este angajat într-o activitate economică în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE, la care se aplică normele privind ajutorul de stat.

(32) Cu toate acestea, nu toate activitățile unui administrator de aeroport sunt în mod necesar de natură economică. Este necesar să se facă distincția între activitățile sale și să se stabilească în ce măsură activitățile sale sunt de natură economică ⁽³⁾.

(33) Curtea de Justiție a susținut că activitățile care, în mod normal, intră în responsabilitatea statului în exercitarea atribuțiilor sale oficiale ca autoritate publică nu sunt de natură economică și nu se încadrează în domeniul de aplicare a normelor privind ajutorul de stat. Astfel de activități includ siguranța, controlul traficului aerian, poliția, vama etc. În general, finanțarea acestor activități trebuie limitată strict la compensarea costurilor pe care le determină și nu poate fi utilizată pentru finanțarea altor activități economice ⁽⁴⁾. După cum a explicat Comisia în comunicarea sa din 10 octombrie 2001 în urma atacurilor de la 11 septembrie 2001, „Este evident că, în cazul în care se impun anumite măsuri în mod direct companiilor aeriene și altor operatori din sector, cum sunt aeroporturile, furnizorii de servicii de handling la sol și furnizorii de servicii de navigație aeriană, finanțarea unor astfel de măsuri de către autoritățile publice nu trebuie să determine un ajutor de operare incompatibil cu tratatul.”

⁽¹⁾ Cauzele C-159/91 și C-150/91, *Poucet c. AGF și Pistre c. Cancava*, Culegere 1993, p. I-637.

⁽²⁾ Cauza T-128/98, *Aéroports de Paris c. Comisia Comunităților Europene*, Culegere 2000, p. II-3929, confirmat de Cauza C-82/01, Culegere 2002, p. I-9297, punctele 75-79.

⁽³⁾ Cauza C-364/92 *SAT Fluggesellschaft c. Eurocontrol*, Culegere 1994, p. I-43.

⁽⁴⁾ Cauza C-343/95 *Calì & Figli c. Servizi ecologici porto di Genova*, Culegere 1997, p. I-1547. Decizia N 309/2002 a Comisiei din 19 martie 2003, Siguranța navigației aeriene – compensarea costurilor survenite în urma atacurilor din 11 septembrie 2001. Decizia N 438/2002 a Comisiei din 16 octombrie 2002, Ajutor acordat ca sprijin pentru funcțiile autorităților publice în sectorul portuar.

3.2.2. Activități aeroportuare ce constituie servicii de interes economic general

(34) Anumite activități economice efectuate de aeroporturi pot fi considerate de către autoritatea publică ca fiind un serviciu de interes economic general. În acest caz, autoritatea impune administratorului aeroportului anumite obligații de serviciu public, pentru a asigura deservirea în mod corespunzător a interesului public general. În astfel de circumstanțe, operatorul aeroportului poate fi despăgubit de către autoritățile publice pentru costurile suplimentare determinate de obligația de serviciu public. Nu este exclus ca administrarea generală a activității unui aeroport, în cazuri excepționale, să fie considerată un serviciu de interes economic general. În acest caz, autoritatea publică ar putea impune unui aeroport obligații de serviciu public, de exemplu unui aeroport situat într-o regiune izolată și ar putea decide să plătească o compensare pentru aceste obligații. Cu toate acestea, este necesar să se sublinieze faptul că administrarea generală a unui aeroport, ca serviciu de interes economic general, nu ar trebui să cuprindă activități care nu sunt legate în mod direct de activitățile sale de bază, enumerate la alineatul (53) punctul (iv).

(35) În legătură cu aceasta, Comisia amintește hotărârea Curții în cauza *Altmark* ⁽⁵⁾, care a stabilit jurisprudența în acest domeniu. Conform deciziei Curții, compensarea pentru serviciul public nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 87 din Tratatul CE, cu condiția respectării următoarelor patru criterii:

1. întreprinderea beneficiară trebuie să aibă efectiv obligații de serviciu public de îndeplinit iar obligațiile trebuie definite în mod clar;
2. parametrii pe baza cărora se calculează compensarea trebuie stabiliți în avans, în mod obiectiv și transparent;
3. compensarea nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor survenite în timpul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, luând în considerare chitanțele relevante și un profit rezonabil pentru îndeplinirea obligațiilor în cauză și

⁽⁵⁾ Cauza C-280/00 *Altmark Trans și Regierungspräsidium Magdeburg c. Nahverkehrsgesellschaft Altmark*, Culegere 2003, p. I-7747.

4. atunci când întreprinderea care urmează să îndeplinească obligații de serviciu public, într-un caz specific, nu este aleasă ca urmare a unei proceduri de achiziții publice care ar permite selectarea ofertantului capabil să furnizeze respectivele servicii la cel mai mic cost pentru comunitate, nivelul necesar al compensării trebuie determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine condusă și dispunând în mod adecvat de mijloace de transport astfel încât să poată îndeplini cerințele de serviciu public necesare, le-ar fi suportat pentru îndeplinirea obligațiilor respective, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil pentru îndeplinirea obligațiilor.

(36) Atunci când respectă condițiile stabilite prin hotărârea din cauza Altmark, compensarea pentru obligațiile de serviciu public impuse unui administrator de aeroport nu constituie ajutor de stat.

(37) Finanțarea publică a altor aeroporturi decât cele menționate mai sus poate constitui ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) în cazul în care are efect asupra concurenței și comerțului din cadrul Comunității.

3.2.3. Efectele finanțării aeroporturilor asupra concurenței și comerțului între statele membre

(38) Concurența între aeroporturi poate fi evaluată având în vedere criteriile de alegere a companiilor aeriene și în special prin compararea unor factori precum tipul de servicii aeroportuare furnizate și clienții în cauză, populația sau activitatea economică, congestia traficului, existența accesului terestru și nivelul taxelor pentru utilizarea infrastructurii aeroportuare și pentru servicii. Nivelul taxei este un factor esențial, deoarece finanțarea publică acordată unui aeroport ar putea fi folosită pentru menținerea taxelor de aeroport la un nivel scăzut în mod artificial în vederea atragerii traficului și poate denatura în mod semnificativ concurența.

(39) Cu toate acestea, pe baza acestor orientări, Comisia consideră că acele categorii identificate în secțiunea 1.2.1 pot furniza o indicație privind măsura în care aeroporturile concurează între ele și, în consecință, privind măsura în care finanțarea publică acordată unui aeroport poate denatura concurența.

Astfel, se consideră că, în mod normal, finanțarea publică acordată aeroporturilor naționale și comunitare (categoriile A și B) denaturează sau amenință să denatureze concurența și să afecteze comerțul între statele membre. În schimb, este puțin probabil ca finanțarea acordată micilor aeroporturi regionale (categoria D) să denatureze concurența sau să afecteze comerțul într-o măsură contrară interesului comun.

(40) Cu toate acestea, dincolo de aceste indicații generale, nu este posibil să se stabilească norme care să cuprindă fiecare caz posibil, în special pentru aeroporturile din categoriile C și D.

Din acest motiv, orice măsură care poate constitui ajutor de stat acordat unui aeroport trebuie notificată, astfel încât să se poată examina influența sa asupra concurenței și a comerțului între statele membre, și după caz, compatibilitatea sa.

(41) Prin excepție, atunci când aeroporturilor din categoria D li se încredințează o misiune de interes economic general, Comisia a decis să exoneraze de obligația notificării anterioare compensarea pentru serviciu public care constituie ajutor de stat care le-a fost acordat și să le declare compatibile, atât timp cât ele respectă anumite condiții (*).

3.2.4. Principiul investitorului privat într-o economie de piață

(42) Articolul 295 din Tratatul de la Roma prevede că tratatul nu aduce atingere în nici un caz regimului proprietății în statele membre. Astfel, statele membre pot deține și administra întreprinderi și pot achiziționa acțiuni sau alte participații la întreprinderi publice sau private.

(43) Acest principiu înseamnă că acțiunea Comisiei nu poate sancționa sau nu poate acorda un tratament mai favorabil autorităților publice care subscriu la capitalul anumitor societăți. De asemenea, nu este de competența Comisiei să se pronunțe cu privire la opțiunile întreprinderilor pentru diferite tipuri de finanțare.

(44) În consecință, prezentele orientări nu fac nici o distincție între diferitele tipuri de beneficiari, în ceea ce privește formele juridice sau apartenența la sectorul public sau privat iar toate trimiterile la aeroporturi sau la societățile care le administrează includ toate tipurile de entități juridice.

(45) De asemenea, aceste principii de nediscriminare și egalitate nu exonerează autoritățile publice sau societățile publice de aplicarea normelor concurențiale.

(46) În general, indiferent dacă aeroporturile beneficiază de finanțare publică sau dacă această finanțare este acordată liniilor aeriene, direct sau indirect, de către autoritățile publice, Comisia evaluează dacă acesta constituie un ajutor, luând în

(*) Decizia Comisiei din 13 iulie 2005 privind aplicarea articolului 86 din tratat la ajutorul de stat acordat, sub forma compensării pentru servicii publice, anumitor întreprinderi cărora li se încredințează administrarea serviciilor de interes economic general.

considerare dacă „în împrejurări asemănătoare, un acționar privat, având în vedere posibilitatea previzibilă de a obține un profit și făcând abstracție de toate considerentele de ordin social, sectorial și al politicii regionale, ar fi subscris capitalul respectiv (1).”

(47) Curtea a hotărât că „principiul egalității, invocat de guverne în ceea ce privește relația dintre întreprinderile publice și cele private în general, presupune că cele două tipuri de întreprinderi se găsesc în situații comparabile. [...] întreprinderile private își stabilesc strategia industrială și comercială luând în considerare în special cerințele de rentabilitate. Pe de altă parte, deciziile întreprinderilor publice pot fi afectate de factori de alt tip, în cadrul urmăririi obiectivelor de interes public de către autoritățile publice, care pot exercita o influență asupra respectivelor decizii.” (2) Astfel, conceptul de rentabilitate previzibilă pentru operatorul care furnizează efectiv fondurile ca operator de piață este de o importanță majoră.

(48) Curtea a hotărât, de asemenea, că trebuie să se compare conduita unui investitor public cu cea a unui investitor privat care urmărește o politică structurală, indiferent dacă aceasta este generală sau sectorială și este ghidată de perspectiva profitabilității pe termen lung (3). Aceste considerații sunt pertinente în special în cazul investițiilor în infrastructură.

(49) Prin urmare, toate resursele de stat utilizate de statele membre sau de autoritățile publice în beneficiul operatorilor aeroportuari sau al companiilor aeriene trebuie evaluate cu privire la aceste principii. În cazurile în care statele membre sau autoritățile publice acționează ca operatori economici privați, aceste avantaje nu constituie ajutor de stat.

(50) În cazul în care, pe de altă parte, resursele publice sunt puse la dispoziția unei societăți comerciale în condiții mai favorabile (adică, în termeni economici, la un cost mai scăzut) decât cel care ar putea fi asigurat de un operator economic privat unei societăți comerciale într-o situație financiară comparabilă și în condiții de concurență similare, respectiva societate comercială primește asistență care constituie ajutor de stat.

(51) În ceea ce privește ajutorul la înființare, este posibil ca un aeroport public să acorde unei companii aeriene avantaje financiare din propriile resurse generate de activitatea sa economică, care nu constituie ajutor de stat în cazul în care se dovedește că el acționează așa cum ar acționa un investitor privat, de exemplu furnizând un plan de afaceri care cuprinde prognozele de rentabilitate pentru activitatea economică a aeroportului. În schimb, în cazul în care un aeroport privat acordă fonduri care, de fapt, nu reprezintă decât o redistribuire a resurselor publice care i-au fost acordate în acest scop de către un organism public, aceste subvenții trebuie considerate ajutor de stat în cazul în care decizia de redistribuire a resurselor este luată de autoritățile publice.

(52) Aplicarea principiului investitorului privat și, prin urmare, al inexistenței ajutorului, presupune fiabilitatea întregului model economic al operatorului care acționează ca investitor: un aeroport care nu își finanțează investițiile sau nu plătește taxele corespunzătoare sau ale cărui costuri de operare sunt acoperite parțial din fonduri publice, pe lângă o sarcină întreprinsă în interesul general, nu poate fi considerat, de obicei, operator privat într-o economie de piață, sub rezerva unei evaluări de la caz la caz; de aceea, este extrem de dificil să se aplice acest raționament unui astfel de operator.

4. FINANȚAREA AEROPORTURILOR

(53) Activitățile aeroporturilor pot fi clasificate după cum urmează:

- (i) construirea infrastructurii aeroportuare și a echipamentelor (piste de decolare, terminale, platforme, turn de control) sau instalații care le sprijină în mod direct (instalații de stingere a incendiilor, echipamente de securitate sau de siguranță);
- (ii) operarea infrastructurii, cuprinzând întreținerea și administrarea infrastructurii aeroportului;
- (iii) furnizarea de servicii aeroportuare auxiliare transportului aerian, cum ar fi serviciile de handling la sol și utilizarea infrastructurii aferente, servicii de stingere a incendiilor, servicii de urgență, servicii de siguranță etc. și

(iv) efectuarea activităților 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, nu numai pentru birouri și pentru depozitare, dar și pentru hoteluri și întreprinderi industriale situate în incinta aeroportului, precum și magazine, restaurante și parcuri. Deoarece acestea nu sunt activități de transport, finanțarea lor publică nu este cuprinsă în prezentele orientări și este evaluată pe baza normelor sectoriale și generale relevante.

(1) Cauza 40/85 *Regatul Belgiei c. Comisiei*, Culegere 1986, p. I-2321.

(2) Cauzele conexe 188/80 până la 190/80 *Republica Franceză, Republica Italiană și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord c. Comisiei Comunităților Europene*, Culegere 1982, p. 2571, punctul 21 din motive.

(3) Cauza C-305/89 *Italia c. Comisiei (Alfa Romeo)*, Culegere 1991, p. I-1603, punctul 20. Cauza T-228/99 *Westdeutsche Landesbank Girozentrale c. Comisiei*, Culegere 2003, p. II-435, punctele de la 250 la 270.

- (54) Prezentele orientări se aplică tuturor activităților aeroportuare, cu excepția siguranței, a controlului traficului aerian și a oricăror altor activități pentru care este răspunzător un stat membru, ca parte a competențelor sale oficiale de autoritate publică (1).

4.1. Finanțarea infrastructurii aeroportuare

- (55) Prezenta secțiune se referă la ajutorul acordat pentru construirea infrastructurii și echipamentelor aeroportuare sau a instalațiilor care le sprijină în mod direct, în conformitate cu definiția de la alineatul (53) punctul (i) și alineatul (54) de mai sus.
- (56) Infrastructura este baza activităților economice efectuate de administratorul aeroportului. Cu toate acestea, ea reprezintă, de asemenea, unul dintre modurile în care statul poate afecta dezvoltarea economică regională, politica de planificare a utilizării terenului, politica în domeniul transportului etc.
- (57) Orice administrator de aeroport care se angajează într-o activitate economică în sensul hotărârii curții la care se face trimitere la alineatul (30) ar trebui să finanțeze din propriile resurse costurile utilizării sau construirii infrastructurii pe care o administrează. În consecință, furnizarea infrastructurii aeroportuare unui administrator de către un stat membru (inclusiv autoritățile regionale sau locale) care nu acționează ca un investitor privat, fără luarea în considerare în mod corespunzător a aspectului financiar sau acordarea, unui administrator aeroportuar, de subvenții publice destinate finanțării infrastructurii, pot da respectivului administrator aeroportuar un avantaj economic față de concurenții săi și, în consecință, trebuie notificate și examinate luând în considerare normele privind ajutorul de stat.
- (58) Comisia a avut deja ocazia să prezinte condițiile în care operațiuni precum vânzarea de terenuri sau clădiri (2) sau privatizarea unei întreprinderi (3) nu implică, după părerea sa, posibilitatea ajutorului de stat. Aceasta este, în general, situația în cazul în care aceste operațiuni sunt efectuate la prețurile pieței, în special atunci când prețul este rezultatul unei proceduri de licitație căreia i s-a făcut suficientă publicitate, care este deschisă, necondiționată și nediscriminatorie, ceea ce garantează că potențialii ofertanți sunt tratați în mod egal. Fără a aduce atingere obligațiilor care derivă din normele și principiile aplicabile achizițiilor și concesiunilor publice, atunci când acestea sunt aplicabile, același tip de raționament se aplică în principiu, *mutatis*

mutandis, vânzării sau furnizării de infrastructură de către autoritățile publice.

- (59) Cu toate acestea, nu se poate exclude posibilitatea ca în anumite cazuri să existe elemente de ajutor. De exemplu, poate exista ajutor în cazul în care infrastructura în cauză a fost alocată unui administrator prestabilit, care a obținut foloase necuvenite din aceasta sau în cazul în care o diferență nejustificabilă dintre prețul de vânzare și un preț recent de construcție ar conferi cumpărătorului foloase necuvenite.

- (60) În special, atunci când se pune la dispoziția administratorului aeroportului o infrastructură suplimentară, care nu a fost planificată atunci când s-a alocat infrastructura existentă, administratorul trebuie să plătească chirie la valoarea pieței, proporțional cu costurile noii infrastructuri și cu durata utilizării sale. În plus, în cazul în care nu s-a prevăzut dezvoltarea ulterioară a infrastructurii în contractul inițial, infrastructura suplimentară trebuie legată strâns de utilizarea infrastructurii existente, iar obiectul contractului inițial al administratorului trebuie să rămână același.

- (61) În cazul în care nu este posibil să se excludă posibilitatea ajutorului de stat, măsura în cauză trebuie notificată. În cazul în care se confirmă că măsura implică ajutorul, respectivul ajutor poate fi declarat compatibil, în special în conformitate cu articolul 87 alineatul (3) literele (a), (b) sau (c) sau cu articolul 86 alineatul (2) și, după caz, cu dispozițiile lor de aplicare. În acest scop, Comisia examinează în special dacă:

— construirea și operarea infrastructurii îndeplinește un obiectiv de interes general definit în mod clar (dezvoltare regională, accesibilitate etc.);

— infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivul stabilit;

— infrastructura are perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu, în special în ceea ce privește utilizarea infrastructurii existente;

— toți potențialii utilizatori ai infrastructurii au acces la ea în mod egal și nediscriminatoriu;

— dezvoltarea comerțului nu este afectată într-o măsură contrară interesului comunitar.

(1) A se vedea Decizia N 309/2002 a Comisiei – Franța: Siguranța navigației aeriene – compensare pentru costuri în urma atacurilor de la 11 septembrie 2002.

(2) Comunicarea Comisiei privind elementele ajutorului de stat în vânzările de terenuri și clădiri de către autoritățile publice (JO C 209, 10.7.1997, pp. 3-5).

(3) Raportul Comisiei Europene privind politica în domeniul concurenței, 1993, alineatele (402) și (403).

4.2. Ajutor pentru operarea infrastructurii aeroportuare

(62) În principiu, Comisia consideră că un administrator de aeroport, la fel ca oricare întreprindere, trebuie să acopere costurile normale ale administrării și întreținerii infrastructurii aeroportuare din propriile resurse. Orice finanțare publică a acestor servicii ar reduce cheltuielile suportate în mod normal de administratorul aeroportului în efectuarea operațiunilor sale curente.

(63) O astfel de finanțare nu constituie ajutor de stat în cazul în care ea reprezintă o compensare pentru servicii publice alocate pentru administrarea aeroportului în conformitate cu condițiile stabilite prin hotărârea Altmark⁽¹⁾. În alte cazuri, subvențiile de operare reprezintă ajutor de stat pentru operare. După cum se menționează în partea 3.1 a prezentelor orientări, acest tip de ajutor poate fi declarat compatibil numai în temeiul articolului 87 alineatul (3) literele (a) sau (c), în anumite condiții, în regiuni defavorizate sau în temeiul articolului 86 alineatul (2), în cazul în care satisface anumite condiții care asigură că ajutorul este necesar pentru operarea unui serviciu de interes economic general și nu afectează comerțul într-o măsură contrară interesului comunitar.

(64) În ceea ce privește aplicarea articolului 86 alineatul (2), după cum se menționează la alineatul (40) din prezentele orientări, Comisia a decis să considere compensarea pentru servicii publice, reprezentând ajutor de stat acordat aeroporturilor din categoria D, ca fiind compatibilă, cu respectarea anumitor condiții. Este necesar ca orice compensare pentru servicii publice care constituie ajutor de stat acordat aeroporturilor mai mari (din categoriile A, B sau C) sau care nu respectă criteriile și condițiile din prezenta decizie să fie notificată și examinată în fiecare caz în parte.

(65) În acest scop, Comisia verifică dacă aeroportului i s-a încredințat în mod efectiv efectuarea unui serviciu de interes general și dacă valoarea compensării nu depășește ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor survenite în timpul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, luând în considerare chitanțele relevante și un profit rezonabil.

(66) Acordarea unor misiuni de serviciu public unui aeroport trebuie înregistrată într-unul sau mai multe documente oficiale, a căror formă poate fi stabilită de fiecare stat membru. Este necesar ca aceste documente să conțină toate informațiile necesare pentru identificarea costurilor specifice de serviciu public și să specifice, în special:

— natura precisă a obligației de serviciu public;

- administratorii și teritoriul în cauză;
- natura oricăror drepturi speciale sau exclusive acordate aeroportului;
- modalitățile de calculare, monitorizare și revizuire a compensării;
- mijloacele de evitare și corectare a oricărei compensări excedentare sau deficitară.

(67) Atunci când se calculează valoarea compensării, costurile și veniturile care urmează să fie luate în considerare trebuie să includă toate costurile și veniturile legate de efectuarea serviciului de interes economic general. În cazul în care administratorul aeroportului în cauză are alte drepturi speciale sau exclusive legate de acest serviciu de interes economic general, trebuie luate în considerare și veniturile aferente. În consecință, trebuie să existe un sistem contabil transparent și separarea conturilor pentru diferitele activități ale administratorului⁽²⁾.

4.3. Subvenții pentru serviciile aeroportuare

(68) Serviciile de handling la sol reprezintă o activitate comercială deschisă concurenței peste un prag de două milioane pasageri pe an, în temeiul Directivei 96/67/CE⁽³⁾.

Un administrator aeroportuar care acționează ca furnizor de servicii de handling la sol poate percepe tarife diferite pentru taxele de handling la sol facturate companiilor aeriene, în cazul în care aceste tarife diferite reflectă diferențe de cost legate de natura sau dimensiunea serviciilor furnizate⁽⁴⁾.

(69) Până la pragul de două milioane pasageri, administratorul aeroportuar care acționează ca furnizor de servicii își poate compensa diversele surse de venituri și pierderile între

(2) Cu toate că nu este aplicabil sectorului transporturilor, cadrul comunitar pentru ajutorul de stat sub forma compensării pentru servicii publice din 13 iulie 2005 poate furniza indicații privind aplicarea alineatelor de la (65) la (67).

(3) A se vedea nota de subsol 3, JO C 312, 9.12.2005, p. 1.

(4) Alineatul (85) din decizia de inițiere a procedurii privind cazul Ryanair la Charleroi: „În ceea ce privește tarifele de handling la sol, Comisia consideră că se pot aplica economii de scară atunci când un utilizator de aeroport apelează în mod semnificativ la serviciile de asistență ale unei companii. Nu este surprinzător faptul că tariful aplicat unor companii este mai mic decât tariful general, în măsura în care serviciul solicitat de aceste companii va fi de un nivel mai redus decât pentru alți clienți.”

(1) A se vedea nota de subsol 3, JO C 312, 9.12.2005, p. 8.

activități pur comerciale (cum sunt activitățile sale de handling la sol sau administrarea unei parări) cu excluderea resurselor publice care i se acordă în calitate de autoritate aeroportuară sau de administrator al unui serviciu de interes economic general. Cu toate acestea, în absența concurenței în furnizarea de servicii de handling la sol, operatorul trebuie să aibă o grijă deosebită să nu încalce dispozițiile naționale sau comunitare și, în special, să nu abuzeze de poziția sa dominantă pe piață, încălcând astfel dispozițiile articolului 82 din tratat (care interzice întreprinderilor aflate într-o poziție dominantă pe piața comună sau pe o parte substanțială din aceasta să aplice condiții inegale tranzacțiilor echivalente cu companii aeriene diferite, plasându-le astfel într-un dezavantaj concurențial).

- (70) Peste pragul de două milioane de pasageri, serviciile de handling la sol trebuie să se autofinanțeze și nu trebuie să fie subvenționate încrucișat prin alte venituri comerciale ale aeroportului sau prin resurse publice care i se acordă în calitate de autoritate aeroportuară sau de administrator al unui serviciu de interes economic general.

5. AJUTORUL LA ÎNFIINȚARE

5.1. Obiective

- (71) Adesea, aeroporturile mici nu au numărul de pasageri necesar pentru a atinge masa critică și pragul de rentabilitate.
- (72) Nu există cifre absolute cu privire la pragul de rentabilitate. Comitetul Regiunilor evaluează acest prag la un milion și jumătate de pasageri pe an, în timp ce studiul Universității Cranfield menționat mai sus, care citează două cifre diferite (500 000 și un milion de pasageri pe an), arată că există variații în funcție de țară și de modul în care sunt organizate aeroporturile ⁽¹⁾.
- (73) Cu toate că anumite aeroporturi regionale pot avea rezultate bune atunci când un număr suficient de pasageri este adus de companiile aeriene care îndeplinesc obligații de servicii publice ⁽²⁾ sau atunci când autoritățile publice stabilesc regimuri de ajutoare, companiile aeriene preferă hub-urile verificate și testate, amplasate corespunzător, care oferă legături rapide, cu care pasagerii sunt obișnuiți și unde au sloturi orare pe care nu doresc să le piardă. În afară de aceasta, în

multe cazuri, politicile și investițiile referitoare la aeroporturi și la traficul aerian au determinat de mai mulți ani concentrarea traficului în marile orașe naționale.

- (74) Drept rezultat, companiile aeriene nu sunt întotdeauna pregătite, fără stimulente adecvate, să-și asume riscul deschiderii unor rute de pe aeroporturi necunoscute și netestate. Acesta este motivul pentru care Comisia poate accepta plata temporară de ajutor public către companiile aeriene, în anumite condiții, în cazul în care acest ajutor le furnizează stimulentele necesare pentru crearea noilor rute sau a noilor programe de pe aeroporturi regionale și pentru atragerea unui număr de pasageri care să le permită să atingă pragul de rentabilitate într-o perioadă de timp limitată. Comisia se asigură că un astfel de ajutor nu oferă nici un avantaj marilor aeroporturi, deja larg deschise traficului internațional precum și concurenței.

- (75) Cu toate acestea, având în vedere obiectivul general privind intermodalitatea și optimizarea utilizării infrastructurii descris mai sus, nu se acceptă acordarea de ajutor la înființare pentru o nouă rută aeriană care corespunde unei legături feroviare de mare viteză.

- (76) În sfârșit, în conformitate cu acțiunea constantă a Comisiei în acest domeniu, sunt acceptate unele măsuri speciale pentru regiunile ultraperiferice care sunt dezavantajate de gradul redus de accesibilitate.

Comisia a stabilit orientări pentru dezvoltarea armonioasă a acestor regiuni ⁽³⁾. Strategia lor de dezvoltare se bazează pe trei principii principale: sprijinirea lor pentru a deveni mai accesibile, creșterea competitivității lor și intensificarea integrării lor regionale pentru a reduce impactul situației lor periferice față de economia europeană, ele fiind mai apropiate de piețele geografice din Marea Caraibelor, America și Africa.

Din aceste motive, Comisia acceptă faptul că ajutorul la înființare pentru rute din regiunile ultraperiferice se supune unor criterii de compatibilitate mai flexibile, în special în ceea ce privește intensitatea și durata, și nu ridică nici o obiecție față de un asemenea ajutor pentru servicii oferite țărilor nemembre învecinate. Dispoziții similare din punct de vedere al intensității și duratei sunt acceptate atât pentru regiunile menționate la articolul 87 alineatul (3), cât și pentru regiunile cu densitate redusă a populației.

⁽¹⁾ Raportul „Studiu privind concurența între aeroporturi și aplicarea normelor referitoare la ajutorul de stat”, Cranfield University, septembrie 2002, punctele 5.33 și 6.11.

⁽²⁾ Ibidem punctele de la 5 la 27: „Într-o anumită măsură, subvenționarea serviciilor aeriene în cadrul obligațiilor de serviciu public poate fi interpretată ca o subvenționare indirectă a unui aeroport. Unele aeroporturi periferice din Scoția și Islanda se bazează în mod aproape exclusiv pe servicii aeriene subvenționate în cadrul obligațiilor de serviciu public”.

⁽³⁾ Comunicările Comisiei din 26 mai 2004 [COM(2004) 343 final] și 6 august 2004 [SEC(2004) 1030] privind un parteneriat mai puternic pentru regiunile ultraperiferice.

5.2. Criterii de compatibilitate

- (77) Stimulele financiare la înființare, cu excepția cazurilor în care autoritățile publice acționează așa cum ar acționa un investitor privat care activează într-o economie de piață (a se vedea secțiunea 3.2.4), avantajează întreprinderile beneficiare și, în consecință, pot crea, în mod direct, denaturarea concurenței între companii, deoarece pot reduce costurile de operare ale beneficiarului.
- (78) De asemenea, ele pot afecta în mod indirect concurența dintre aeroporturi, ajutând aeroporturile să se dezvolte sau încurajând o societate să se „relocalizeze” de pe un aeroport pe altul și să transfere o rută de pe un aeroport comunitar pe unul regional. Din aceste motive, ele constituie, de obicei, ajutor de stat și trebuie notificate Comisiei.
- (79) Având în vedere obiectivele de mai sus și dificultățile semnificative care pot rezulta din lansarea unei rute noi, Comisia poate aproba un astfel de ajutor în cazul în care acesta îndeplinește următoarele condiții:
- (a) Beneficiarii: ajutorul este plătit transportatorilor aerieni care dețin o licență de operare valabilă, eliberată de un stat membru în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului privind licențele transportatorilor aerieni.
 - (b) Aeroporturi regionale: ajutorul este plătit pentru rute care leagă un aeroport regional din categoria C sau D de un alt aeroport din Uniunea Europeană. Ajutorul pentru rute între aeroporturile naționale (categoria B) poate fi luat în considerare numai în cazuri excepționale, fundamentate în mod corespunzător, în special atunci când unul dintre aeroporturi este situat într-o regiune defavorizată. Este posibil ca aceste condiții să nu se poată aplica rutelor care pleacă de pe aeroporturi situate în regiunile ultraperiferice și se îndreaptă către țări terțe învecinate, sub rezerva analizării fiecărui caz în parte.
 - (c) Rute noi: ajutorul se aplică numai deschiderii de rute noi sau de noi frecvențe de zboruri, astfel cum sunt definite mai jos, ceea ce conduce la o creștere a volumului net de pasageri ⁽¹⁾.

Acest ajutor nu trebuie să încurajeze transferul pur și simplu al traficului de la o companie aeriană la alta sau de la o societate la alta. În special, ajutorul nu trebuie să genereze o deviere a traficului care să nu fie justificată din punct de vedere al frecvenței și viabilității serviciilor existente care pleacă de la un alt aeroport situat în același oraș, aceeași conurbație ⁽²⁾ sau același sistem aeroportuar ⁽³⁾, care deservește aceeași destinație sau o destinație similară în conformitate cu aceleași criterii.

De asemenea, ajutorul la înființare nu trebuie plătit atunci când noua rută aeriană este deja operată de un serviciu feroviar de mare viteză în conformitate cu aceleași criterii.

Comisia nu acceptă cazuri de abuz în care o companie caută să eludeze natura temporară a ajutorului la înființare, prin înlocuirea unei linii care primește ajutor cu o linie presupus nouă ce oferă un serviciu similar. În special, ajutorul nu poate fi acordat unei companii aeriene care, după ce a utilizat întregul ajutor pentru o rută dată, solicită ajutor pentru o rută concurentă care pleacă de pe un alt aeroport din același oraș sau conurbație sau același sistem aeroportuar și deservește aceeași destinație sau o destinație similară. Cu toate acestea, simpla înlocuire a unei rute, în timpul perioadei de acordare a ajutorului, cu o altă rută care pleacă din același aeroport și care se prevede că va genera cel puțin un număr echivalent de pasageri nu pune sub semnul întrebării continuarea plății ajutorului pentru perioada completă, atât timp cât această înlocuire nu afectează celelalte criterii conform cărora ajutorul a fost acordat inițial.

- (d) Viabilitatea pe termen lung și degresivitatea în timp: ruta care primește ajutorul trebuie, în ultimă instanță, să se dovedească profitabilă, adică trebuie cel puțin să își acopere costurile, fără finanțare publică. Din acest motiv, ajutorul la înființare trebuie să fie degresiv și să aibă o durată limitată.
- (e) Compensarea pentru costurile suplimentare la înființare: valoarea ajutorului trebuie să fie legată strict de costurile suplimentare la înființare suportate pentru lansarea noii rute sau frecvențe, costuri pe care transportatorul aerian nu trebuie să le suporte după înființare, în regim de operare normală. Exemple de astfel de costuri sunt cheltuielile de marketing și de publicitate survenite la început pentru publicitatea făcută noii legături; ele pot include costurile de instalare suportate de compania aeriană la aeroportul regional în cauză pentru lansarea rutei, cu condiția ca aeroportul să se încadreze în categoria C sau D iar ajutorul să nu fi fost deja primit pentru același costuri. În schimb, ajutorul nu poate fi acordat pentru costuri de operare standard, cum sunt chiria sau amortizarea aeronavei, carburantul, salariile

⁽¹⁾ Aceasta se referă în special la o rută sezonieră care devine permanentă sau la o frecvență (care nu este zilnică) care devine cel puțin zilnică.

⁽²⁾ Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului.

⁽³⁾ Astfel cum sunt definite la articolul 2 litera (m) din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92.

echipajelor, taxele de aeroport sau costurile de catering. Costurile eligibile rămase trebuie să corespundă costurilor reale obținute în condiții normale de piață.

- (f) Intensitatea și durata: ajutorul degresiv poate fi acordat pe o perioadă maximă de trei ani. Valoarea ajutorului într-un an nu poate depăși 50 % din costurile totale eligibile pentru anul în cauză iar ajutorul total nu poate depăși o medie de 30 % din costurile eligibile.

Pentru rutele din regiunile defavorizate, adică regiunile ultraperiferice, regiunile prevăzute la articolul 87 alineatul (3) litera (a) și regiunile cu densitate redusă a populației, ajutorul degresiv poate fi acordat pentru o perioadă maximă de cinci ani. Valoarea ajutorului într-un an nu poate depăși 50 % din costurile totale eligibile pentru anul în cauză, iar ajutorul total nu poate depăși o medie de 40 % din costurile eligibile. În cazul în care ajutorul este acordat pentru cinci ani, el poate fi menținut la 50 % din costurile eligibile totale pentru perioada inițială de trei ani.

În orice caz, perioada pe parcursul căreia se acordă ajutor la înființare unei companii aeriene trebuie să fie mult mai mică decât perioada pe parcursul căreia compania aeriană se angajează să opereze de pe aeroportul în cauză, după cum se indică în planul de afaceri solicitat la alineatul (79) litera (i). De asemenea, este necesar ca ajutorul să înceteze atunci când au fost atinse obiectivele privind pasagerii sau atunci când ruta atinge pragul de rentabilitate, chiar dacă aceasta are loc înainte de sfârșitul perioadei prevăzute inițial.

- (g) Legătura cu dezvoltarea rutei: plățile în cadrul ajutorului trebuie legate de creșterea netă a numărului de pasageri transportați. Suma pentru fiecare pasager trebuie, de exemplu, să scadă odată cu creșterea netă a traficului, pentru ca ajutorul să rămână un stimulent și să se evite ajustarea plafoanelor.

- (h) Alocarea nediscriminatorie: orice organism public care planifică să acorde ajutor la înființare unei companii aeriene pentru o rută nouă, indiferent dacă aceasta se face sau nu printr-un aeroport, trebuie să-și facă planurile publice la timp folosind publicitate adecvată, pentru a permite tuturor companiilor aeriene interesate să își ofere serviciile. Notificarea trebuie să includă în special descrierea rutei, precum și criteriile obiective referitoare la valoarea și durata ajutorului. Normele și principiile legate de achizițiile și concesiunile publice trebuie respectate atunci când este cazul.

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

- (j) Publicitatea: statele trebuie să garanteze că lista rutelor care primesc ajutor este publicată anual pentru fiecare aeroport, indicând de fiecare dată sursa finanțării publice, societatea beneficiară, valoarea ajutorului plătit și numărul de pasageri în cauză.

- (k) Acțiuni: pe lângă căile de atac prevăzute în Directivele 89/665/CEE și 92/13/CEE, numite de „achiziții publice”⁽¹⁾, atunci când este cazul, trebuie să se prevadă proceduri de acțiune la nivel de stat membru, pentru a se garanta că nu există nici o discriminare în acordarea ajutorului.

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

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

- (81) Ajutorul la înființare trebuie notificat Comisiei. Comisia cerc statelor membre să notifice mai degrabă programe de ajutor la înființare decât cazuri individuale, deoarece aceasta are drept rezultat o coerență mai mare în întreaga comunitate. Comisia poate efectua o evaluare a fiecărui caz de ajutor sau

(1) Directiva 89/665/CEE a Consiliului din 21 decembrie 1989 privind coordonarea actelor cu putere de lege și actelor administrative privind aplicarea procedurilor de recurs și atribuirea contractelor de achiziții publice de produse și a contractelor publice de lucrări (JO L 395, 30.12.1989, p. 33). Directiva 92/13/CEE a Consiliului din 25 februarie 1992 privind coordonarea actelor cu putere de lege și a actelor administrative referitoare la aplicarea normelor comunitare cu privire la procedurile de achiziții publice ale entităților care desfășoară activități în sectoarele apei, energiei, transporturilor și telecomunicațiilor (JO L 76, 23.3.1992, p. 14).

poate elabora un program care nu respectă pe deplin aceste criterii, dar înregistrează rezultate comparabile.

6. BENEFICIĂRII AJUTORULUI ILEGAL ANTERIOR

- (82) Atunci când unei societăți i se acordă un ajutor ilegal, față de care Comisia adoptă o decizie negativă implicând un ordin de recuperare iar ajutorul nu a fost recuperat în conformitate cu articolul 14 din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE ⁽¹⁾, este necesar ca evaluarea întregului ajutor pentru infrastructura aeroportuară sau a ajutorului la înființare să țină cont atât de efectul cumulativ al ajutorului anterior și al noului ajutor, cât și de faptul că ajutorul anterior nu a fost rambursat ⁽²⁾.

7. MĂSURI ADECVATE ÎN SENSUL ARTICOLULUI 88 ALINEATUL (1)

- (83) În conformitate cu articolul 88 alineatul (1) din tratat, Comisia propune ca statele membre să își modifice programele existente referitoare la ajutorul de stat reglementat prin prezentele orientări până la 1 iunie 2007. Statelor membre li se solicită să confirme în scris că acceptă aceste propuneri, până la 1 iunie 2006.

- (84) În cazul în care un stat membru nu confirmă acceptul în scris înainte de data în cauză, Comisia pune în aplicare dispozițiile articolului 19 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 și, după caz, inițiază procedurile prevăzute la articolul respectiv.

8. DATA APLICĂRII

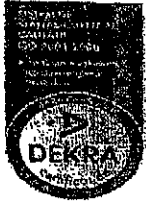
- (85) Comisia pune în aplicare prezentele orientări de la data publicării lor în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Notificările înregistrate de Comisie înainte de acea dată sunt examinate luând în considerare normele în vigoare la data notificării.

Comisia evaluează compatibilitatea întregului ajutor de finanțare a infrastructurii aeroportuare sau a ajutorului la înființare acordat fără autorizarea sa și care, prin urmare, încalcă dispozițiile articolului 88 alineatul (3) din tratat, pe baza prezentelor orientări, în cazul în care plata ajutorului a început după publicarea orientărilor în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. În alte cazuri, Comisia efectuează o evaluare pe baza normelor aplicabile atunci când a început plata ajutorului.

- (86) Comisia informează statele membre și părțile interesate că intenționează să efectueze o evaluare detaliată a aplicării prezentelor orientări la patru ani de la data punerii lor în aplicare. Rezultatele acestui studiu ar putea determina revizuirea de către Comisie a prezentelor orientări.

⁽¹⁾ JO L 83, 27.3.1999, p. 1. Regulament modificat prin Actul de aderare din 2003.

⁽²⁾ Cauza C-355/95 P *Textilwerke Deggendorf c. Comisiei*, Culegere 1997, p. I-2549.



ROMÂNIA
JUDEȚUL CLUJ
CONSILIUL JUDEȚEAN
Nr. 14043/29.08.2012

CONSILIUL JUDEȚEAN MUREȘ
Nr. 15152/30 AUG 2012

CĂTRE,
CONSILIUL JUDEȚEAN MUREȘ
Strada Primăriei nr. 2
540026 Tîrgu Mureș, județul Mureș

Județul Cluj, cu sediul în municipiul Cluj-Napoca, Calea Dorobanților, nr. 106, județul Cluj, reprezentat în conformitate cu dispozițiile Legii nr. 215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare prin Președintele Consiliului Județean Cluj Horea Uioreanu, în temeiul prevederilor articolului 7 din Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare, formulează prezenta

PLÂNGERE PREALABILĂ

Prin care solicită **revocarea Hotărârii Consiliului Județean Mureș nr. 83/06.07.2012 privind aprobarea unor măsuri de operare pe R.A „Aeroportul TRANSILVANIA” Tîrgu Mureș.**

MOTIVE

În fapt, la data de 06 iulie 2012, Consiliul Județean Mureș a adoptat hotărârea nr. 83 privind aprobarea unor măsuri de operare pe R.A „Aeroportul TRANSILVANIA” Tîrgu Mureș cu încălcarea prevederilor Legii nr. 554/2004 și cu nesocotirea condițiilor de concurență loială între prestatorii de servicii aeroportuare.

I. **Adoptarea HCJ Mureș nr. 83/06.06.2012 s-a realizat cu încălcarea dispozițiilor art. 1 alin. (6) din Legea nr. 554/2004.**

Potrivit textului de lege menționat *„Autoritatea publică emitentă a unui act administrativ unilateral nelegal poate să solicite instanței anularea acestuia, în situația în care actul nu mai poate fi revocat întrucât a intrat în circuitul civil și a produs efecte juridice. În cazul admiterii acțiunii, instanța se pronunță, dacă a fost sesizată prin cererea de chemare în judecată, și asupra validității actelor juridice încheiate în baza actului administrativ nelegal, precum și asupra efectelor juridice produse de acestea. Acțiunea poate fi introdusă în termen de un an de la data emiterii actului.”*

Prin HCJ Mureș nr. 83/06.07.2012 privind aprobarea unor măsuri de operare pe R.A. „Aeroportul Transilvania” Tîrgu Mureș au fost aprobate tarifele aeroportuare practicate de către R.A. „Aeroportul Transilvania” Tîrgu Mureș începând cu data de 06.07.2012. Cu toate acestea, la data adoptării acestei hotărâri tarifele aeroportuare pentru întreg anul 2012 erau deja reglementate prin HCJ Mureș nr. 10/31.01.2012. În cadrul expunerii de motive a HCJ nr. 83/06.07.2012 se arată *„necesitatea practicării de către RA „Aeroportul Transilvania” Tîrgu Mureș a unor tarife aeroportuare care să respecte Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 744/23.09.2011 și care să fie aplicate nediscriminatoriu față de toți operatorii aerieni”,* precum și *„obligativitatea aprobării unor noi tarife până la data de 16.07.2012, sub sancțiunea retragerii certificatului de aerodrom de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română.”* Așadar, HCJ nr. 83/06.07.2012 a avut ca și scop revocarea hotărârii anterioare care reglementa tarifele aeroportuare în mod nelegal și adoptarea unor noi tarife care să se aplice în locul acestora, pentru anul 2012.

Potrivit *principiului revocabilității actului administrativ* organul emitent are posibilitatea de a revoca un act administrativ unilateral nelegal, determinând astfel încetarea actului cu efect retroactiv. *O excepție de la principiul revocabilității* actelor administrative o reprezintă chiar ipoteza prevăzută de art. 1 alin. (6) din Legea nr. 554/2004 și anume *situația în care actul a intrat în circuitul civil și a produs efecte juridice*. Din analiza acestei dispoziții rezultă că autoritatea publică emitentă poate să își revoce actul administrativ unilateral prin intermediul unui nou act administrativ cu efect de revocare, însă *numai* dacă actul a cărui revocare se urmărește nu a intrat în circuitul civil și deci nici nu a produs efecte juridice. Într-o atare situație, revocarea unilaterală nu mai este posibilă, singura alternativă fiind aceea a sesizării instanței de contencios administrativ cu o acțiune în anularea actului administrativ.

După cum se arată și în expunerea de motive nr. 11961/05.07.2012, prin adoptarea HCJ nr. 83/06.07.2012 s-a urmărit instituirea unor noi tarife, care să înlocuiască tarifele nelegale adoptate

prin HCJ nr. 10/31.01.2012. Este cu atât mai evident faptul că HCJ nr. 83/06.07.2012 reprezintă un act administrativ de revocare, cu cât cele două hotărâri au același obiect – aprobarea de tarife aeroportuare practicate de R.A. „Aeroportul Transilvania” Tîrgu Mureș – „conviețuirea” acestora fiind imposibilă. Având în vedere faptul că în perioada cuprinsă între 31.01.2012 și 06.07.2012 aplicarea tarifelor aeroportuare s-a realizat exclusiv în baza HCJ nr. 10/31.01.2012, această hotărâre a intrat în circuitul civil, producând efecte juridice. Din acest punct de vedere și în lumina celor mai sus expuse, Consiliul Județean Mureș a adoptat hotărârea de revocare nr. 83/06.07.2012 cu nescocotirea dispozițiilor art. 1 alin. (6) din Legea nr. 554/2004. Astfel, la data de 06.07.2012 nu mai era posibilă revocarea în mod legal a HCJ nr. 10/31.01.2012 printr-o nouă hotărâre de consiliu județean. Din punct de vedere legal Consiliul Județean Mureș avea obligația de a solicita instanței de contencios administrativ anularea HCJ nr. 10/2012, urmând ca doar după acest moment să instituie noi tarife aeroportuare prin intermediul adoptării unei noi hotărâri.

Considerăm astfel că HCJ nr. 83/06.07.2012 a fost adoptată în mod nelegal, cu nescocotirea dispozițiilor imperative ale Legii nr. 554/2004.

II. Tarifele aeroportuare adoptate prin HCJ Mureș nr. 83/06.07.2012 sunt stabilite la un nivel extrem de scăzut, de doar 1,00 euro/ pasager, în comparație cu tarifele obisnuite practicate de celelalte aeroporturi din România, provocând denaturarea concurenței în regiune.

Astfel, prin HCJ nr. 83/06.07.2012 se instituie tarife de servicii pentru pasageri de numai 1,00 Euro/pasager, precum și celelalte tarife din prezenta hotărâre care în niciun caz nu poate acoperi costurile serviciilor aeroportuare și de punere la dispoziție a infrastructurii aeroportuare. Rezultatul este nevoia de supracompensare din bani publici a realizării de venituri derizorii urmare a aplicării tarifului de 1,00 euro/ pasager pentru atragerea și creșterea de trafic cu consecința directă a denaturării concurenței.

Nivelul tarifelor promovate prin HCJ nr. 83/06.07.2012 este comparabil celui instituit în mod nelegal prin HCJ nr. 10/31.01.2012 care prevedea nivelul de 0,87 euro/ pasager îmbarcat pentru operatorii care bazează aeronave pe Aeroportul Tîrgu Mureș. După cum știți, aplicarea HCJ nr. 10/31.01.2012 a fost suspendată de către instanțele de judecată prin Sentința Civilă nr. 2882/ 19 martie 2012 și Decizia Civilă nr. 396/17.05.2012, tocmai în considerarea pericolului denaturării concurenței în regiune prin instituirea acelor tarife aeroportuare. Nelegalitatea tarifelor instituite la 31.01.2012 a fost sesizată inclusiv de Autoritatea Aeronautică Civilă Română care a pus în vederea

Aeroportului Tîrgu Mureş adoptarea unor noi tarife, de data aceasta în mod legal, sub sancţiunea retragerii certificatului de aerodrom.

De altfel, după cum rezultă din expunerea de motive nr. 11961/05.07.2012, HCJ nr. 83/06.07.2012 a fost adoptată în considerarea următoarelor aspecte:

- *„Obligativitatea aprobării unor noi tarife până la data de 16.07.2012, sub sancţiunea retragerii certificatului de aerodrom de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română, fapt comunicat de aceasta prin adresa 17719 /26.06.2012”*
- *„Potrivit principiilor enunţate, de către Consiliul de Administraţie, pentru un Program de Guvernanţă Corporatistă a RA "Aeroportului Transilvania" Tîrgu Mureş se propune ca strategia imediată de abordare a pieţei şi de atragere a clienţilor să se bazeze pe factorul PREȚ, având în vedere existenţa contractului cu operatorul aerian Wizz Air, acesta fiind o premiză pentru un plan de dezvoltare.*
- *„În condiţii de transparenţă şi tratament egal al partenerilor se consideră că existenţa unei strategii bazate pe preţuri scăzute permite atragerea transportatorilor low cost, a aviaţiei generale, a avioanelor în escală tehnică în zonă şi a traficului intern la Bucureşti şi Timişoara cu Tarom şi Carpatair.”*

Rezultă din cele mai sus expuse că adoptarea tarifelor aeroportuare la nivel derizoriu, de dumping, s-a realizat cu scopul declarat al atragerii clienţilor prin promovarea unui preţ care nu comportă concurenţă.

Potrivit art. 107 alin. (1) din Tratatul privind Funcţionarea Uniunii Europene: *„Cu excepţia derogărilor prevăzute de tratate, sunt incompatibile cu piaţa internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau ameninţă să denatureze concurenţa prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre.”*

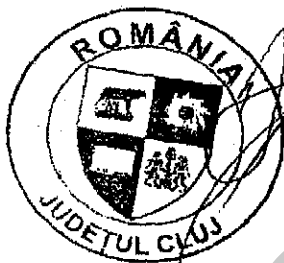
Consiliul Judeţean Mureş a realizat prin adoptarea HCJ nr. 83/06.07.2012 acordarea unui ajutor de stat nelegal care permite Aeroportului Tîrgu Mureş atragerea operatorilor aerieni din regiune către aeroportul care le poate oferi cele mai mici tarife. *Astfel, operatorii aerieni beneficiază de servicii aeroportuare şi de utilizarea infrastructurii aeroportuare în schimbul unei sume simbolice, de numai 1,00 Euro/ pasager. Tarifele aeroportuare aproape de zero de care beneficiază operatorii aerieni care încheie contracte de operare începând cu 06.07.2012 denaturează în mod grav concurenţa şi încurajează relocarea acestora de pe aeroporturi limitrofe, cum este Aeroportul Cluj-Napoca, pe Aeroportul Tîrgu Mureş. Acest nivel de tarifare redus este mult sub nivelul tarifelor aplicabile pentru servicii similare promovate de către celelalte*

aeroporturi din România, inclusiv Aeroportul Cluj-Napoca care deservește aceeași regiune geografică.

În concluzie, considerăm că adoptarea HCJ nr. 83/06.07.2012 face imposibilă păstrarea condițiilor normale de concurență în regiune, între aeroporturi, în contextul în care Aeroportului Transilvania Tîrgu Mureș i se permite promovarea unor tarife la un nivel extrem de scăzut prin intermediul acordării unui ajutor de stat nelegal.

Având în vedere toate aceste motive, vă solicităm revocarea Hotărârii Consiliului Județean Mureș nr. 83/06.07.2012.

PREȘEDINTE
HOREA UIONEANU



Director executiv: Dan V. Pop
Întocmit/redactat: Șef serviciu Ștefan Iliescu
Nr. de exemplare: 1

Serviciul Juridic - Contencios Administrativ
Calea Dorobanților, nr.106, camera 408, C.P. 400609, Mun. Cluj-Napoca, Jud. Cluj,
Telefonul Cetățeanului - 0800 410 999 - Tel Verde apelabil gratuit
Tel: 0372640027 / Fax: 0372640070,
infopublic@cicluj.ro, www.cicluj.ro

Tabel comparativ al tarifelor aeroportuare din tara si din Europa

Aeroporturi din Romania				
Aeroportul	Tarife pentru pasageri (€ / pax.)	Tarif de aterizare (€ / T)	Tarif de iluminare (€ / T)	Tarif de stationare (€ / T / h)
Targu-Mures	1,00	1,25	0,40	0,15
Arad	1,50	3,50	1,50	0,15
Satu-Mare	4,00	4,00	1,25	0,15
Constanta	4,525 intl. 3,825 dom.	4,00	2,50	0,04
Bacau	5,00	7,00	2,10	0,15
Baia Mare	5,00	8,00	2,10	0,15
Suceava	5,00	5,00	2,50	0,20
Tulcea	5,00 intl. 2,50 dom.	6,30 intl. 2,07 dom.	2,10	0,15
Craiova	5,33 intl. 3,33 dom.	4,50	1,50	0,05
Sibiu	5,40	5,00	2,50	0,15
Cluj	6,00	6,00	2,55	0,20
Iasi	6,00 intl. 4,84 dom.	4,00	1,50	0,04
Oradea	8,00	7,00	2,10	0,15
Timisoara	8,50	7,00	2,10	0,15
Otopeni	14,00 intl. 2,00 dom.	7,00	2,00	0,15
Baneasa	15,00	8,50	2,50	0,15
Aeroporturi din Europa				
Aeroportul	Tarife pentru pasageri (€ / pax.)	Tarif de aterizare (€ / T)	Tarif de operare pe timpul noptii	Tarif de stationare
Luton	8,70 intern 13,30 international	(2,15 €/T) + 144,23 €	(1,75 €/T) + 95,74 €	(0,02 €/T) x min
Amsterdam	14,81	ziua 3,89	noaptea arr dep 4,94 5,83	1,78 €/T / 24h
Bruxelles	16,16	(2,12 €/T) x 0,95 x FZN*		0,64 €/T / h
Frankfurt (Main)	16,75	0,87	106,00 € sau 125,00 € **	31,50 €/3h

Bruxelles: * FZN=factor zi/noapte

Frankfurt: ** In functie de intervalul orar in care se efectueaza zboruri.



ROMÂNIA
JUDEȚUL MUREȘ
CONSILIUL JUDEȚEAN
Țirgu Mureș, Strada Primăriei, nr.2
Telefon: 0265-263211, Fax: 0265-268718
e-mail: cjmures@cjmures.ro

2012/02.10.2012
Nr. 15152/28.09.2012
Dosar IV/A/1

CONSILIUL JUDEȚEAN CLUJ	
REGISTRATURA GENERALĂ	
Nr. 16212	DIR.
Nr. anexe	Data
	01.10.2012

Către

JUDEȚUL CLUJ
mun. Cluj-Napoca
Calea Dorobanților nr. 106
jud. Cluj

S. J.
02.10.2012

S. J.
02.10.2012

Referitor la plângerea prealabilă înregistrată la Consiliul Județean Mureș sub nr. 15152 din 30 august 2012, prin care ne solicitați revocarea Hotărârii Consiliului Județean Mureș nr. 83 din 06 iulie 2012 *privind aprobarea unor măsuri de operare pe R.A. "Aeroportul TRANSILVANIA" Țirgu Mureș*, vă facem cunoscut următoarele:

În realizarea competențelor atribuite, autoritățile administrației publice emit/ adoptă acte administrative în diverse domenii, activitatea lor subordonându-se principiului legalității, ceea ce evocă cerința ca acesta să se conformeze ierarhiei normelor juridice existente, adică să nu eludeze dispozițiile legale, respectiv toate deciziile acestora să se întemeieze pe lege.

Aceasta nu înseamnă însă că, autoritățile administrației publice nu au un drept de apreciere asupra oportunității actelor proprii. Astfel, autoritățile au libertatea de a decide care este soluția susceptibilă de a răspunde cel mai bine nevoilor colective și interesului general din mai multe posibile.

În acest context precizăm că Regia Autonomă „Aeroportul Transilvania” Țirgu Mureș este o regie autonomă aeroportuară cu specific deosebit, de interes local, aflată sub autoritatea Consiliului Județean Mureș, fiind însărcinată cu furnizarea unui serviciu de interes economic general prin Hotărârea Consiliului Județean Mureș nr. 107 din 18 august 2011 *privind încredințarea serviciului de interes economic general Regiei Autonome „Aeroport Transilvania” Țirgu Mureș*.

Astfel, în conformitate cu dispozițiile art. 9 din OUG nr. 61/2011, preluate prin art. 4, alin. (8) al HCJM nr. 107/2011, pe perioada cât Regia beneficiază de compensație pentru ducerea la îndeplinire a obligației de serviciu public competența de a aproba tarifele percepute pentru serviciile aeroportuare prestate aparține autorității publice de la nivelul județului Mureș și se materializează prin hotărâre.

Conform definiției date de literatura de specialitate revocarea actului administrativ este manifestarea de voință prin care autoritatea emitentă își retrage în mod expres actul emis anterior cu încălcarea legii.

În altă ordine de idei, consecințele revocării constau în repunerea în vigoare a actului anterior ce avea ca obiect de reglementare aceleași situații juridice, dacă un astfel de act există.

Totodată, în cazul revocării trebuie identificat actul, sau cel puțin conținutul reglementării care constituie obiect al revocării, cu menționarea expresă a faptului că acestea se *revocă*, în vederea evidențierii efectelor acestei operațiuni – de retragere a reglementării, pe când în cazul unei noi reglementări, prin aceasta cel mult se poate reține o eventuală abrogare implicită a reglementării anterioare cu același conținut.

Prin urmare, este lesne de observat că autoritatea publică nu a procedat prin adoptarea HCJM nr. 83/2012 la revocarea vreunui alt act administrativ, ci a procedat în acord cu prevederile OUG nr. 61/2011 și a HCJM nr. 107/2011 la aprobarea de noi tarife aeroportuare propuse de către conducerea Regiei. Instituirea de noi tarife aeroportuare în nici un caz nu echivalează cu revocarea celor adoptate anterior, contrar celor susținute în conținutul plângerii prealabile formulate.

Considerăm total greșit raționamentul dezvoltat în plângerea prealabilă formulată, conform căruia o reglementare nouă asupra aceleiași situații juridice nu ar putea interveni numai în urma anulării de către instanța de judecată a actului administrativ anterior.

Aprobarea de noi tarife aeroportuare a fost necesară și din perspectiva implementării guvernantei corporative la Regia Autonomă „Aeroportul Transilvania”, fapt ce presupune reșezarea din temelii a managementului acesteia, sens în care noua conducere este obligată și la întocmirea unui plan de management.

Oricum, o revocare a HCJM nr. 10/2012 nu era posibilă câtă vreme ea a intrat în circuitul civil, producând efecte juridice prin publicare, care de altfel în prezent sunt și suspendate pe cale judecătorească.

În legătură cu cuantumul tarifelor aeroportuare aprobate, menționăm că această problemă intră în sfera aprecierii oportunității actelor administrative din moment ce nici un act normativ nu impune un quantum minimal sau maximal al tarifelor aeroportuare.

Aprecierea făcută în legătură cu eventualul rezultat al stabilirii acestor tarife aeroportuare, cum că ar avea ca efect nevoia compensării din bugetul județului Mureș a activității de prestare a serviciilor aeroportuare aferente nu este de natură să atragă nelegalitatea actului.

În acest sens aparența unei nelegalități, respectiv încălcarea prevederilor art. 107, (ex-art. 87 din TCE), alin. (1) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene poate apărea numai în momentul acordării compensațiilor.

De altfel, aprobarea de către autoritatea tutelară – Consiliul Județean Mureș, a acestor tarife s-a realizat la propunerea Regiei, singura entitate care este în măsură a cunoaște nevoia reală și fundamentată pentru fiecare tarif în parte și a aprecia asupra cheltuielilor ce se vor ocaziona pentru prestarea respectivelor servicii, volumul/frecvența și calitatea acestora.

Faptul că alți operatori aeroportuari nu oferă sau nu pot oferi aceleași servicii la aceleași tarife nu poate fi imputat în nici un caz emitentului actului – Consiliului Județean Mureș.

Totodată, așa cum am menționat mai sus, Regiei Autonome „Aeroportul Transilvania” Tîrgu Mureș, ca administrator al infrastructurii aeroportuare –

Aeroportul Transilvania, încadrată potrivit pct. (15) din *Orientările Comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale (2005/C 312/01)* în categoria D – aeroport regional mic, i-a fost încredințat prin HCJM nr. 107/2011 îndeplinirea unui serviciu de interes economic general în domeniul aeroportuar.

Astfel, activitățile ce intră în sfera de cuprindere a serviciului de interes economic încredințat, precum și orice altă cerință legată de încredințarea acestui serviciu sunt prestate de către Regie în regim de serviciu public. Pentru îndeplinirea acestui serviciu de interes economic general încredințat Regia are dreptul la primirea unei compensații care să acopere „toate costurile variabile ocazionate de asigurarea respectivului serviciu și o contribuție proporțională la costurile fixe comune atât serviciului de interes economic general, cât și altor activități, în conformitate cu Decizia Comisiei 2005/842/CE din 28 noiembrie 2005 privind aplicarea articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE la ajutorul de stat” conform art. 1, alin. (3), lit. „c” din Anexa 1 la OUG nr. 61/2011.

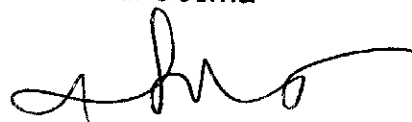
În acest sens Comisia Europeană prin *Decizia 2005/842/CE din 28 noiembrie 2005* a declarat ajutorul de stat acordat sub forma compensațiilor pentru îndeplinirea serviciului de interes economic general încredințat unui operator aeroportuar compatibil cu legislația Comunitară, respectiv cu prevederile art. 86, alin. (2) din Tratatul de instituire a Comunității Europene, text preluat prin art. 107, alin. (2) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene.

Având în vedere cele mai sus menționate, precum și faptul că susținerile dumneavoastră nu se sprijină pe argumente solide și apte să atragă eventuala nelegalitate a Hotărârii Consiliului Județean Mureș nr. 83 din 06 iulie 2012 *privind aprobarea unor măsuri de operare pe R.A. "Aeroportul TRANSILVANIA" Tîrgu Mureș*, nu putem da curs cererii de revocare a acesteia.

PREȘEDINTE
Ciprian Dobre



SECRETAR
Paul Cosma





ROMÂNIA
JUDEȚUL CLUJ
CONSILIUL JUDEȚEAN

Nr. 14043/29.08.2012

CONSILIUL JUDEȚEAN MUREȘ
Nr. 15152/ 30 AUG 2012

CĂTRE,

CONSILIUL JUDEȚEAN MUREȘ

Strada Primăriei nr. 2

540026 Tîrgu Mureș, județul Mureș

Județul Cluj, cu sediul în municipiul Cluj-Napoca, Calea Dorobanților, nr. 106, județul Cluj, reprezentat în conformitate cu dispozițiile Legii nr. 215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare prin Președintele Consiliului Județean Cluj Horea Uioreanu, în temeiul prevederilor articolului 7 din Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare, formulează prezenta

PLÂNGERE PREALABILĂ

Prin care solicită *revocarea Hotărârii Consiliului Județean Mureș nr. 83/06.07.2012 privind aprobarea unor măsuri de operare pe R.A „Aeroportul TRANSILVANIA” Tîrgu Mureș.*

MOTIVE

În fapt, la data de 06 iulie 2012, Consiliul Județean Mureș a adoptat hotărârea nr. 83 privind aprobarea unor măsuri de operare pe R.A „Aeroportul TRANSILVANIA” Tîrgu Mureș cu încălcarea prevederilor Legii nr. 554/2004 și cu nesocotirea condițiilor de concurență loială între prestatorii de servicii aeroportuare.

I. **Adoptarea HCJ Mureș nr. 83/06.06.2012 s-a realizat cu încălcarea dispozițiilor art. 1 alin. (6) din Legea nr. 554/2004.**

Potrivit textului de lege menționat *„Autoritatea publică emitentă a unui act administrativ unilateral nelegal poate să solicite instanței anularea acestuia, în situația în care actul nu mai poate fi revocat întrucât a intrat în circuitul civil și a produs efecte juridice. În cazul admiterii acțiunii, instanța se pronunță, dacă a fost sesizată prin cererea de chemare în judecată, și asupra validității actelor juridice încheiate în baza actului administrativ nelegal, precum și asupra efectelor juridice produse de acestea. Acțiunea poate fi introdusă în termen de un an de la data emiterii actului.”*

Prin HCJ Mureș nr. 83/06.07.2012 privind aprobarea unor măsuri de operare pe R.A. „Aeroportul Transilvania” Tîrgu Mureș au fost aprobate tarifele aeroportuare practicate de către R.A. „Aeroportul Transilvania” Tîrgu Mureș începând cu data de 06.07.2012. Cu toate acestea, la data adoptării acestei hotărâri tarifele aeroportuare pentru întreg anul 2012 erau deja reglementate prin HCJ Mureș nr. 10/31.01.2012. În cadrul expunerii de motive a HCJ nr. 83/06.07.2012 se arată *„necesitatea practicării de către RA „Aeroportul Transilvania” Tîrgu Mureș a unor tarife aeroportuare care să respecte Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 744/23.09.2011 și care să fie aplicate nediscriminatoriu față de toți operatorii aerieni”, precum și „obligativitatea aprobării unor noi tarife până la data de 16.07.2012, sub sancțiunea retragerii certificatului de aerodrom de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română.”* Așadar, HCJ nr. 83/06.07.2012 a avut ca și scop revocarea hotărârii anterioare care reglementa tarifele aeroportuare în mod nelegal și adoptarea unor noi tarife care să se aplice în locul acestora, pentru anul 2012.

Potrivit *principiului revocabilității actului administrativ* organul emitent are posibilitatea de a revoca un act administrativ unilateral nelegal, determinând astfel încetarea actului cu efect retroactiv. O *excepție de la principiul revocabilității* actelor administrative o reprezintă chiar ipoteza prevăzută de art. 1 alin. (6) din Legea nr. 554/2004 și anume *situația în care actul a intrat în circuitul civil și a produs efecte juridice*. Din analiza acestei dispoziții rezultă că autoritatea publică emitentă poate să își revoce actul administrativ unilateral prin intermediul unui nou act administrativ cu efect de revocare, însă *numai* dacă actul a cărui revocare se urmărește nu a intrat în circuitul civil și deci nici nu a produs efecte juridice. Într-o atare situație, revocarea unilaterală nu mai este posibilă, singura alternativă fiind aceea a sesizării instanței de contencios administrativ cu o acțiune în anularea actului administrativ.

După cum se arată și în expunerea de motive nr. 11961/05.07.2012, prin adoptarea HCJ nr. 83/06.07.2012 s-a urmărit instituirea unor noi tarife, care să înlocuiască tarifele nelegale adoptate

prin HCJ nr. 10/31.01.2012. Este cu atât mai evident faptul că HCJ nr. 83/06.07.2012 reprezintă un act administrativ de revocare, cu cât cele două hotărâri au același obiect – aprobarea de tarife aeroportuare practicate de R.A. „Aeroportul Transilvania” Tîrgu Mureș – „conviețuirea” acestora fiind imposibilă. Având în vedere faptul că în perioada cuprinsă între 31.01.2012 și 06.07.2012 aplicarea tarifelor aeroportuare s-a realizat exclusiv în baza HCJ nr. 10/31.01.2012, această hotărâre a intrat în circuitul civil, producând efecte juridice. Din acest punct de vedere și în lumina celor mai sus expuse, Consiliul Județean Mureș a adoptat hotărârea de revocare nr. 83/06.07.2012 cu nescocotirea dispozițiilor art. 1 alin. (6) din Legea nr. 554/2004. Astfel, la data de 06.07.2012 nu mai era posibilă revocarea în mod legal a HCJ nr. 10/31.01.2012 printr-o nouă hotărâre de consiliu județean. Din punct de vedere legal Consiliul Județean Mureș avea obligația de a solicita instanței de contencios administrativ anularea HCJ nr. 10/2012, urmând ca doar după acest moment să instituie noi tarife aeroportuare prin intermediul adoptării unei noi hotărâri.

Considerăm astfel că HCJ nr. 83/06.07.2012 a fost adoptată în mod nelegal, cu nescocotirea dispozițiilor imperative ale Legii nr. 554/2004.

II. Tarifele aeroportuare adoptate prin HCJ Mureș nr. 83/06.07.2012 sunt stabilite la un nivel extrem de scăzut, de doar 1,00 euro/ pasager, în comparație cu tarifele obisnuite practicate de celelalte aeroporturi din România, provocând denaturarea concurenței în regiune.

Astfel, prin HCJ nr. 83/06.07.2012 se instituie tarife de servicii pentru pasageri de numai 1,00 Euro/pasager, precum și celelalte tarife din prezenta hotărâre care în niciun caz nu poate acoperi costurile serviciilor aeroportuare și de punere la dispoziție a infrastructurii aeroportuare. Rezultatul este nevoia de supracompensare din bani publici a realizării de venituri derizorii urmare a aplicării tarifului de 1,00 euro/ pasager pentru atragerea și creșterea de trafic cu consecința directă a denaturării concurenței.

Nivelul tarifelor promovate prin HCJ nr. 83/06.07.2012 este comparabil celui instituit în mod nelegal prin HCJ nr. 10/31.01.2012 care prevedea nivelul de 0,87 euro/ pasager îmbarcat pentru operatorii care bazează aeronave pe Aeroportul Tîrgu Mureș. După cum știți, aplicarea HCJ nr. 10/31.01.2012 a fost suspendată de către instanțele de judecată prin Sentința Civilă nr. 2882/ 19 martie 2012 și Decizia Civilă nr. 396/17.05.2012, tocmai în considerarea pericolului denaturării concurenței în regiune prin instituirea acelor tarife aeroportuare. Nelegalitatea tarifelor instituite la 31.01.2012 a fost sesizată inclusiv de Autoritatea Aeronautică Civilă Română care a pus în vederea

Aeroportului Tîrgu Mureş adoptarea unor noi tarife, de data aceasta în mod legal, sub sancţiunea retragerii certificatului de aerodrom.

De altfel, după cum rezultă din expunerea de motive nr. 11961/05.07.2012, HCJ nr. 83/06.07.2012 a fost adoptată în considerarea următoarelor aspecte:

- *„Obligativitatea aprobării unor noi tarife până la data de 16.07.2012, sub sancţiunea retragerii certificatului de aerodrom de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română, fapt comunicat de aceasta prin adresa 17719 /26.06.2012”*
- *„Potrivit principiilor enunţate, de către Consiliul de Administraţie, pentru un Program de Guvernanţă Corporatistă a RA "Aeroportului Transilvania" Tîrgu Mureş se propune ca strategia imediată de abordare a pieţei şi de atragere a clienţilor să se bazeze pe factorul **PREŢ**, având în vedere existenţa contractului cu operatorul aerian Wizz Air, acesta fiind o premiză pentru un plan de dezvoltare.*
- *„În condiţii de transparenţă şi tratament egal al partenerilor se consideră că existenţa unei strategii bazate pe preţuri scăzute permite atragerea transportatorilor low cost, a aviaţiei generale, a avioanelor în escală tehnică în zonă şi a traficului intern la Bucureşti şi Timişoara cu Tarom şi Carpatair.”*

Rezultă din cele mai sus expuse că adoptarea tarifelor aeroportuare la nivel derizoriu, de dumping, s-a realizat cu scopul declarat al atragerii clienţilor prin promovarea unui preţ care nu comportă concurenţă.

Potrivit art. 107 alin. (1) din Tratatul privind Funcţionarea Uniunii Europene: *„Cu excepţia derogărilor prevăzute de tratate, sunt incompatibile cu piaţa internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau ameninţă să denatureze concurenţa prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre.”*

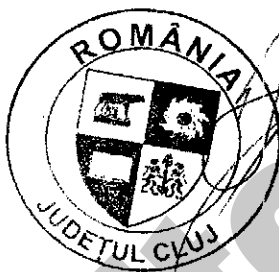
Consiliul Judeţean Mureş a realizat prin adoptarea HCJ nr. 83/06.07.2012 acordarea unui ajutor de stat nelegal care permite Aeroportului Tîrgu Mureş atragerea operatorilor aerieni din regiune către aeroportul care le poate oferi cele mai mici tarife. *Astfel, operatorii aerieni beneficiază de servicii aeroportuare şi de utilizarea infrastructurii aeroportuare în schimbul unei sume simbolice, de numai 1,00 Euro/ pasager. Tarifele aeroportuare aproape de zero de care beneficiază operatorii aerieni care încheie contracte de operare începând cu 06.07.2012 denaturează în mod grav concurenţa şi încurajează relocarea acestora de pe aeroporturi limitrofe, cum este Aeroportul Cluj-Napoca, pe Aeroportul Tîrgu Mureş. Acest nivel de tarifare redus este mult sub nivelul tarifelor aplicabile pentru servicii similare promovate de către celelalte*

aeroporturi din România, inclusiv Aeroportul Cluj-Napoca care deservește aceeași regiune geografică.

În concluzie, considerăm că adoptarea HCJ nr. 83/06.07.2012 face imposibilă păstrarea condițiilor normale de concurență în regiune, între aeroporturi, în contextul în care Aeroportului Transilvania Tîrgu Mureș i se permite promovarea unor tarife la un nivel extrem de scăzut prin intermediul acordării unui ajutor de stat nelegal.

Având în vedere toate aceste motive, vă solicităm revocarea Hotărârii Consiliului Județean Mureș nr. 83/06.07.2012.

**PREȘEDINTE
HOREA UIONEANU**



Director executiv: Dan V. Pop
Întocmit/redactat: Șef serviciu Ștefan Iliescu
Nr. de exemplare: 1

Serviciul Juridic - Contencios Administrativ
Calea Dorobanților, nr.106, camera 408, C.P. 400609, Mun. Cluj-Napoca, Jud. Cluj,
Telefonul Cetățeanului - 0800 410 999 - Tel Verde apelabil gratuit
Tel: 0372640027 / Fax: 0372640070,
infopublic@cicluj.ro, www.cicluj.ro