



### Sumario

#### II *Comunicaciones*

##### COMUNICACIONES PROCEDENTES DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS Y ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

###### **Comisión Europea**

2016/C 104/01	Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea — Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones <sup>(1)</sup> . . . . .	1
2016/C 104/02	Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea — Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones <sup>(2)</sup> . . . . .	11

#### V *Anuncios*

##### PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA COMERCIAL COMÚN

###### **Comisión Europea**

2016/C 104/03	Ayuda Estatal — Bélgica — Ayuda estatal SA 35905 (2016/C) (ex 2015/NN) (ex 2012/CP) — Concesionarios que operan en el puerto de Amberes — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea <sup>(1)</sup> . . . . .	17
2016/C 104/04	Ayuda estatal — Rumanía — Ayuda estatal SA.33769 (2015/C) (ex 2015/NN) (ex 2011/CP) — Supuesta ayuda al aeropuerto de Târgu-Mureș Transilvania, Wizz Air, Ryanair y otras compañías aéreas — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea <sup>(1)</sup> . . . . .	45
2016/C 104/05	Ayuda estatal — Rumanía — Ayuda estatal SA.32963 (2015/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) — Ayuda estatal a Wizz Air y al Aeropuerto de Cluj-Napoca — Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado CE <sup>(1)</sup> . . . . .	77

<sup>(1)</sup> Texto pertinente a efectos del EEE

<sup>(2)</sup> Texto pertinente a efectos del EEE excepto en lo referente a los productos contemplados en el Anexo I del Tratado



## II

(Comunicaciones)

## COMUNICACIONES PROCEDENTES DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS Y ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

## COMISIÓN EUROPEA

## Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea

## Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2016/C 104/01)

Fecha de adopción de la decisión	25.01.2016	
Número de ayuda	SA.38626 (2015/N)	
Estado miembro	Croacia	
Región	HRVATSKA	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Okvirni nacionalni program za razvoj infrastrukture širokopojasnog pristupa u područjima u kojima ne postoji dostatan komercijalni interes za ulaganja (ONP)	
Base jurídica	Zakon o elektroničkim komunikacijama (NN 73/2008, 90/2011, 133/2012, 80/2013), Strategija razvoja širokopojasnog pristupa u Republici Hrvatskoj u razdoblju od 2012. do 2015. godine (NN 144/2011), Provedbeni program Strategije razvoja širokopojasnog pristupa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od 2012. do 2013. godine (NN 144/2011), Studija o odabiru najpovoljnijih modela financiranja i poticajnih mjera za ulaganja u infrastrukturu širokopojasnog pristupa.	
Tipo de medida	Régimen	—
Objetivo	Desarrollo sectorial, Desarrollo regional, PYME	
Forma de la ayuda	Subvención directa	
Presupuesto	Presupuesto total: HRK 239 400 (en millones)	
Intensidad	100 %	
Duración	hasta el 31.12.2023	

Sectores económicos	Telecomunicaciones
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture Prisavlje 14, 10000 Zagreb
Información adicional	—

El texto de la decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:  
<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Fecha de adopción de la decisión	10.02.2016	
Número de ayuda	SA.38843 (2015/N)	
Estado miembro	Hungria	
Región	—	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Asset purchase program by the Magyar Reorganizációs és Követeléskezelő Zrt., a Hungarian Asset Management Company	
Base jurídica	Article 165 of the Act CXXXIX of 2013 on the Magyar Nemzeti Bank (the «MNB Act»)	
Tipo de medida	Régimen	—
Objetivo	Remedio de una perturbación grave en la economía	
Forma de la ayuda	—	
Presupuesto	—	
Intensidad	Medida no constitutiva de ayuda	
Duración	05.02.2016 — 31.12.2024	
Sectores económicos	Servicios financieros; excepto seguros y fondos de pensiones	
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Hungarian Central Bank (MNB) Budapest, Szabadság tér 9, 1054 Hungary	
Información adicional	—	

El texto de la decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:  
<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Fecha de adopción de la decisión	29.01.2016
Número de ayuda	SA.41702 (2016/NN)

Estado miembro	Irlanda	
Región	IRELAND	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Risk Equalisation Scheme	
Base jurídica	Health Insurance Acts 1994 to 2014 Health Insurance Bill 2015	
Tipo de medida	Régimen	Health insurance companies
Objetivo	Servicios de interés económico general	
Forma de la ayuda	Otros — Provision of risk equalisation credits to persons based on age, gender and type of cover, plus payments for hospital utilisation. These risk equalisation credits will be funded by a stamp duty on health insurance companies based on the number of lives covered by policies underwritten by them.	
Presupuesto	Presupuesto total: EUR 3 220 (en millones) Presupuesto anual: EUR 644 (en millones)	
Intensidad	%	
Duración	01.01.2016 — 31.12.2020	
Sectores económicos	Seguros distintos de los seguros de vida	
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Department of Health Hawkins House, Hawkins Street, Dublin 2, Ireland	
Información adicional	—	

El texto de la decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

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

Fecha de adopción de la decisión	27.11.2015	
Número de ayuda	SA.42308 (2015/N)	
Estado miembro	Suecia	
Región	—	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Amendments to the Swedish Press Aid Scheme	
Base jurídica	Förordning om ändring i presstödsförordningen (1990:524)	
Tipo de medida	Régimen	—

Objetivo	Desarrollo sectorial
Forma de la ayuda	Subvención directa
Presupuesto	Presupuesto total: SEK 2 268 476 000 (en millones) Presupuesto anual: SEK 567 119 000 (en millones)
Intensidad	0 %
Duración	01.01.2016 — 31.12.2019
Sectores económicos	Edición de libros; periódicos y otras actividades editoriales
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Myndigheten för radio och tv Box 33, 121 25 Stockholm-Globen
Información adicional	—

El texto de la decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

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

Fecha de adopción de la decisión	11.12.2015	
Número de ayuda	SA.42783 (2015/N)	
Estado miembro	Francia	
Región	FRANCE	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Fusion de la concession du tunnel Maurice-Lemaire et de la concession autoroutière de la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône SA	
Base jurídica	La mesure sera adoptée par décret en Conseil d'État, qui approuvera l'avenant au contrat de concession de la société APRR	
Tipo de medida	Ayuda individual	Société APRR
Objetivo	Servicios de interés económico general	
Forma de la ayuda	Otros — Prolongation of the concession contract	
Presupuesto	Presupuesto total: EUR [110-130] (*) (en millones)	
Intensidad	100 %	

(\*) Secreto comercial

Duración	A partir del 31.12.2015
Sectores económicos	Construcción de carreteras y autopistas
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie Tour Séquoia — 92055 La Défense CEDEX — FRANCE
Información adicional	—

El texto de la decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

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

Fecha de adopción de la decisión	17.12.2015	
Número de ayuda	SA.42864 (2015/N)	
Estado miembro	Italia	
Región	EMILIA-ROMAGNA, PIEMONTE	Regiones no asistidas
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Rescue aid to IMT S.p.A. in A. S.	
Base jurídica	Law Decree 30.01.1979, n. 26, converted with modifications into Law 03.04.1979, n. 95, providing «Provvedimenti urgenti per l'amministrazione straordinaria delle grandi imprese insolventi» Ministerial Decree 23.12.2004, n. 319, providing «Regolamento recante le condizioni e le modalità di prestazione della garanzia statale sui finanziamenti a favore delle grandi imprese in stato di insolvenza ai sensi dell'art. 101 del D.Lgs. 8 luglio 1999, n. 270» Legislative Decree 08.07.1999, n. 270, providing «Nuova disciplina delle grandi imprese in stato di insolvenza a norma dell'articolo 1 della legge 30 luglio 1998 n. 274»	
Tipo de medida	Ayuda individual	IMT S.p.A. in A.S.
Objetivo	Salvamento de empresas en crisis	
Forma de la ayuda	Garantía	
Presupuesto	Presupuesto total: EUR 4,948 (en millones)	
Intensidad	100 %	

Duración	01.01.2016 — 01.07.2016
Sectores económicos	Fabricación de otra maquinaria para usos específicos
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Ministero Economia e Finanze Via XX Settembre — 00187 Roma Ministero Sviluppo Economico Via Molise 2 — 00187 Roma Ministero dell' Economia e delle Finanze Via XX Settembre 97 — Roma
Información adicional	—

El texto de la decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

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

Fecha de adopción de la decisión	22.01.2016	
Número de ayuda	SA.43206 (2015/N)	
Estado miembro	Lituania	
Región	—	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Vilniaus koncertų ir sporto rūmų rekonstrukcijos ir pritaikymo kongresams, konferencijoms ir kultūriniam renginiam projektas (abb.: Vilniaus kongresų centro projektas)	
Base jurídica	—	
Tipo de medida	Ayuda individual	State-owned Enterprise «Turto bankas» (Bank of Property)
Objetivo	Cultura, Conservación del patrimonio	
Forma de la ayuda	Subvención directa	
Presupuesto	Presupuesto total: EUR 17,86 (en millones)	
Intensidad	100 %	
Duración	A partir del 31.05.2016	



Sectores económicos	Promoción inmobiliaria, ACTIVIDADES ADMINISTRATIVAS Y SERVICIOS AUXILIARES, Organización de convenciones y ferias de muestras
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Lietuvos Respublikos Finansų Ministerija Lukiškių g. 2, 01512 Vilnius, Lietuva
Información adicional	—

El texto de la decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

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

Fecha de adopción de la decisión	04.12.2015	
Número de ayuda	SA.43243 (2015/N)	
Estado miembro	Italia	
Región	ITALIA	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	State compensations granted to Poste Italiane SpA for the delivery of the universal postal service over the periods 2012-2015 and 2016-2019	
Base jurídica	(i) Decreto legislativo 22 luglio 1999, n. 261 come da ultimo modificato dal decreto legislativo 31 marzo 2011, n. 58 che ha recepito la direttiva 2008/6/CE (ii) Legge 23 dicembre 2014 n. 190 (Legge di stabilità 2015) (iii) Contratto di programma 2009-2011 tra il Ministero dello sviluppo economico e Poste Italiane S.p.A. (iv) Schema di Contratto di programma 2015-2019 tra il Ministero dello sviluppo economico e Poste Italiane S.p.A.	
Tipo de medida	Ayuda individual	Poste Italiane S.p.A.
Objetivo	Servicios de interés económico general	
Forma de la ayuda	Subvención directa	
Presupuesto	Presupuesto total: EUR 2 384,72 (en millones)	
Intensidad	%	
Duración	01.01.2012 — 31.12.2019	

Sectores económicos	Actividades postales sometidas a la obligación del servicio universal
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Ministero dello sviluppo economico Viale America 201 00187 Roma
Información adicional	—

El texto de la decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:  
<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Fecha de adopción de la decisión	29.11.2015	
Número de ayuda	SA.43364 (2015/N)	
Estado miembro	Grecia	
Región	—	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Amendment of the restructuring plan approved in 2014 and granting of new aid to Piraeus Bank	
Base jurídica	Law 3864/2010 (Gov. Gazette A 119) Law 4340/2015 (Gov. Gazette A 134) Cabinet Act 36/2015 (Gov. Gazette A 135)	
Tipo de medida	Ayuda individual	PIRAEUS BANK
Objetivo	Remedio de una perturbación grave en la economía	
Forma de la ayuda	Otros — Additional restructuring aid to Piraeus Bank	
Presupuesto	Presupuesto total: EUR 4 933 (en millones)	
Intensidad	—	
Duración	—	
Sectores económicos	ACTIVIDADES FINANCIERAS Y DE SEGUROS	
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Hellenic Financial Stability Fund 10, E. Venizelos Ave. (Panepistimiou), Athens 106 71, Greece	
Información adicional	—	

El texto de la decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:  
<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Fecha de adopción de la decisión	26.01.2016
----------------------------------	------------

Número de ayuda	SA.43878 (2015/N)	
Estado miembro	España	
Región	UNDEFINED	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	SUBVENCIONES PARA LA EDICIÓN DE REVISTAS CULTURALES (prolongación)	
Base jurídica	Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones. Orden CUL/2912/2010, de 10 de noviembre, por la que se establecen las bases reguladoras de la concesión de las subvenciones públicas convocadas por el Ministerio de Cultura y sus organismos públicos.	
Tipo de medida	Régimen	—
Objetivo	Cultura	
Forma de la ayuda	Subvención directa	
Presupuesto	Presupuesto total: EUR 4,65 (en millones) Presupuesto anual: EUR 0,93 (en millones)	
Intensidad	50 %	
Duración	01.01.2016 — 31.12.2020	
Sectores económicos	Edición de revistas	
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE — DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS E INDUSTRIAS CULTURALES Y DEL LIBRO PLAZA DEL REY, 1. 28071 MADRID	
Información adicional	—	

El texto de la decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

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

Fecha de adopción de la decisión	17.12.2015	
Número de ayuda	SA.43886 (2015/N)	
Estado miembro	Grecia	
Región	—	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Resolution of Cooperative Bank of Peloponnese	

Base jurídica	Article 2 of Law 4335/2014 (Gov. Gazette A 87 23-7-2015) — Transposition law of BRRD	
Tipo de medida	Ayuda individual	—
Objetivo	Remedio de una perturbación grave en la economía	
Forma de la ayuda	—	
Presupuesto	—	
Intensidad	Medida no constitutiva de ayuda	
Duración	A partir del 18.12.2015	
Sectores económicos	ACTIVIDADES FINANCIERAS Y DE SEGUROS	
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Hellenic Deposit and Investment Guarantee Fund 6 Amerikis Str-2nd Floor, Athens 10671, Greece	
Información adicional	—	

El texto de la decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:  
<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

—————

**Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea**

**Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones**

(Texto pertinente a efectos del EEE excepto en lo referente a los productos contemplados en el Anexo I del Tratado)

(2016/C 104/02)

Fecha de adopción de la decisión	15.01.2016	
Número de ayuda	SA.41842 (2015/N)	
Estado miembro	Países Bajos	
Región	—	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	NL-EZ-AGRO-Sloop en ombouw pelsdierhouderij	
Base jurídica	Kaderbesluit EZ-subsidies Wet verbod pelsdierhouderij Besluit subsidiëring sloop- en ombouwkosten pelsdierhouderij Regeling subsidiëring sloop- en ombouwkosten pelsdierhouderij Besluit houders van dieren Wet inkomstenbelasting 2001, artikel 3.54 Uitvoeringsbesluit inkomstenbelasting 2001	
Tipo de medida	Régimen	—
Objetivo	Ayudas para el abandono de la capacidad por motivos relacionados con la salud humana, animal o vegetal, la sanidad, motivos éticos o el medio ambiente, Ayudas para inversiones en activos materiales e inmateriales de explotaciones agrícolas vinculadas a la producción agrícola primaria	
Forma de la ayuda	Subvención directa, Otros — Het gedeelte van de regeling met betrekking tot het gebruik van de fiscale herinvesteringsreserve, volgens artikel 3.54 Wet inkomstenbelasting 2001, is geen steun.	
Presupuesto	Presupuesto total: EUR 23 (en millones)	
Intensidad	50 %	
Duración	hasta el 31.12.2022	
Sectores económicos	Agricultura; ganadería; caza y servicios relacionados con las mismas, Otras explotaciones de ganado	
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Ministerie van Economische Zaken Postbus 20401 2500 EK Den Haag	
Información adicional	—	

El texto de la decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:  
<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Fecha de adopción de la decisión	10.12.2015
----------------------------------	------------

Número de ayuda	SA.41973 (2015/N)	
Estado miembro	Alemania	
Región	DEUTSCHLAND	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Bund: Modell- und Demonstrationsvorhaben «Optimierung der Stickstoffdüngung im Freilandgemüsebau»	
Base jurídica	Richtlinie zur Förderung eines Modell- und Demonstrationsvorhaben «Optimierung der Stickstoffdüngung im Freilandgemüsebau»; Richtlinien für Zuwendungsanträge auf Ausgabenbasis -AZA- § 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und zugehörige Verwaltungsvorschriften;	
Tipo de medida	Régimen	—
Objetivo	Asistencia técnica (AGRI), Protección del medio ambiente	
Forma de la ayuda	Subvención directa, Servicios subvencionados	
Presupuesto	Presupuesto total: EUR 1,4 (en millones)	
Intensidad	100 %	
Duración	01.01.2016 — 31.12.2019	
Sectores económicos	Cultivo de hortalizas; raíces y tubérculos	
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung Deichmanns Aue 29, 53179 Bonn	
Información adicional	—	

El texto de la decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

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

Fecha de adopción de la decisión	21.01.2016	
Número de ayuda	SA.42520 (2015/N)	
Estado miembro	Italia	
Región	TRENTO	Regiones no asistidas
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Criteri e modalità per l'attuazione dell'art. 24 (Interventi di sostegno dell'attività di alloggio), commi 2 bis, 2 ter, 2 quater e 2 quinquies, della legge provinciale 28 marzo 2003, n. 4 (Legge provinciale sull'agricoltura).	
Base jurídica	Deliberazione della Giunta Provinciale sui "Criteri e modalità per l'attuazione dell'art. 24 (Interventi di sostegno dell'attività di alloggio), commi 2 bis, 2 ter, 2 quater e 2 quinquies, della legge provinciale 28 marzo 2003, n. 4 (Legge provinciale sull'agricoltura) a partire dall'anno 2016	
Tipo de medida	Régimen	—

Objetivo	Ayudas para compromisos a favor del bienestar de los animales
Forma de la ayuda	Subvención directa
Presupuesto	Presupuesto total: EUR 10 (en millones)
Intensidad	48 %
Duración	hasta el 31.12.2020
Sectores económicos	Producción ganadera
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Provincia Autonoma di Trento — Servizio Agricoltura Via G.B. Trener, n. 3 — 38121 TRENTO (Italia)
Información adicional	—

El texto de la decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:  
<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Fecha de adopción de la decisión	13.01.2016	
Número de ayuda	SA.42766 (2015/N)	
Estado miembro	Alemania	
Región	RHEINLAND-PFALZ	Zonas mixtas
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Rheinland-Pfalz: Förderung der Erhaltung genetischer Ressourcen in der Landwirtschaft (Erhaltung genetischer Ressourcen — EGR) — Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten	
Base jurídica	Förderung der Erhaltung genetischer Ressourcen in der Landwirtschaft (Erhaltung genetischer Ressourcen — EGR) — Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten vom	
Tipo de medida	Régimen	—
Objetivo	Ayudas para compromisos agroambientales y climáticos	
Forma de la ayuda	Subvención directa	
Presupuesto	Presupuesto total: EUR 0,6 (en millones)	
Intensidad	100 %	
Duración	hasta el 31.12.2020	
Sectores económicos	Producción ganadera	
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum Westpfalz Neumühle 8, 67728 Münchweiler/A	

Información adicional	—
-----------------------	---

El texto de la decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

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

Fecha de adopción de la decisión	06.01.2016	
Número de ayuda	SA.42821 (2015/N)	
Estado miembro	Italia	
Región	ITALIA	Zonas mixtas
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Contratti di filiera e di distretto	
Base jurídica	Decreto el Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali recante i criteri, le modalità e le procedure per l'attuazione dei contratti di filiera e di distretto.	
Tipo de medida	Régimen	—
Objetivo	Ayudas para inversiones relacionadas con la transformación y la comercialización de productos agrícolas, Ayudas para inversiones en activos materiales e inmateriales de explotaciones agrícolas vinculadas a la producción agrícola primaria, Ayudas para la participación de productores de productos agrícolas en regímenes de calidad, Ayudas para medidas de promoción de los productos agrícolas	
Forma de la ayuda	Subvención directa, Crédito blando	
Presupuesto	Presupuesto total: EUR 800 (en millones)	
Intensidad	100 %	
Duración	hasta el 31.12.2020	
Sectores económicos	AGRICULTURA; GANADERÍA; SILVICULTURA Y PESCA, INDUSTRIA MANUFACTURERA	
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali Via XX Settembre, 20 00187 Roma	
Información adicional	—	

El texto de la decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

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

Fecha de adopción de la decisión	07.01.2016
----------------------------------	------------



Número de ayuda	SA.43200 (2015/N)	
Estado miembro	Francia	
Región	FRANCE	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Aide aux contributions financières des fonds de mutualisation	
Base jurídica	Articles R. 361-50 et suivants du code rural et de la pêche maritime (CRPM) Article D. 361-65 et suivants du CRPM	
Tipo de medida	Régimen	—
Objetivo	Ayudas para contribuciones financieras a fondos mutuales	
Forma de la ayuda	Subvención directa	
Presupuesto	Presupuesto total: EUR 60 (en millones) Presupuesto anual: EUR 10 (en millones)	
Intensidad	65 %	
Duración	hasta el 31.12.2020	
Sectores económicos	AGRICULTURA; GANADERÍA; SILVICULTURA Y PESCA	
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Ministère de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt 3 rue Barbet de Jouy — 75 349 PARIS 07 Cedex	
Información adicional	—	

El texto de la decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

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

Fecha de adopción de la decisión	15.12.2015	
Número de ayuda	SA.42893 (2015/N)	
Estado miembro	Estonia	
Región	—	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Tootjarühma loomise ja arendamise toetus	

Base jurídica	1. Euroopa Liidu ühise põllumajanduspoliitika rakendamise seadus § 87 2. Maaeluministri määruse eelnõu «Tootjarühma loomise ja arendamise toetus»	
Tipo de medida	Régimen	—
Objetivo	Ayudas para la creación de agrupaciones y organizaciones de productores del sector forestal	
Forma de la ayuda	Subvención directa	
Presupuesto	Presupuesto total: EUR 6 (en millones)	
Intensidad	100 %	
Duración	hasta el 31.12.2023	
Sectores económicos	Silvicultura y explotación forestal	
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Põllumajanduse Registrate ja Informatsiooni Amet Narva mnt 3, Tartu	
Información adicional	—	

El texto de la decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:  
<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

## V

(Anuncios)

PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LA APLICACIÓN DE LA POLÍTICA  
COMERCIAL COMÚN

## COMISIÓN EUROPEA

## AYUDA ESTATAL — BÉLGICA

Ayuda estatal SA 35905 (2016/C) (ex 2015/NN) (ex 2012/CP)

## Concesionarios que operan en el puerto de Amberes

Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de  
Funcionamiento de la Unión Europea

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2016/C 104/03)

Por carta de 15 de enero de 2016, reproducida en las versiones lingüísticas auténticas en las páginas siguientes al presente resumen, la Comisión notificó a Bélgica su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en relación con la ayuda antes citada.

Los interesados podrán presentar sus observaciones sobre la ayuda respecto de la cual la Comisión ha incoado el procedimiento en un plazo de un mes a partir de la fecha de publicación del presente resumen y de la carta siguiente, enviándolas a:

Comisión Europea  
Dirección General de Competencia  
Registro de Ayudas Estatales  
1049 Bruselas  
BÉLGICA  
Fax: + 32 22961242  
Correo electrónico: [stateaidgreffe@ec.europa.eu](mailto:stateaidgreffe@ec.europa.eu)

Dichas observaciones se comunicarán a Bélgica. Los interesados que presenten observaciones podrán solicitar por escrito, exponiendo los motivos de su solicitud, que su identidad sea tratada de forma confidencial.

## RESUMEN

## PROCEDIMIENTO

El 17 de diciembre de 2012, la Comisión recibió una denuncia presentada por la compañía Katoen Natie NV (en lo sucesivo, «el denunciante») relativa a la supuesta ayuda estatal facilitada por Bélgica a dos concesionarios de terminales que operan en el puerto de Amberes, a saber: PSA Antwerp NV (en lo sucesivo, «PSA Antwerp») y Antwerp Gateway NV (en lo sucesivo, «Antwerp Gateway»).

Varios intercambios de información con las autoridades belgas y el denunciante tuvieron lugar en enero, abril y septiembre de 2013, en marzo, abril, mayo, agosto y septiembre de 2014 y en enero de 2015.

## DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS RESPECTO DE LAS CUALES LA COMISIÓN INCOA EL PROCEDIMIENTO

El puerto de Amberes es uno de los principales puertos de contenedores del mundo y el segundo de Europa detrás de Rotterdam. El puerto lo gestiona la autoridad del puerto de Amberes (*Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen*, en lo sucesivo «GHA»), persona jurídica de Derecho público.

En 2004, la GHA celebró con PSA Antwerp y Antwerp Gateway contratos de concesión para la prestación de servicios relacionados con el transbordo de contenedores en el *Deurganckdok* del puerto de Amberes. Los contratos de concesión se celebraron por un período de 42 años, es decir, hasta 2046. Los contratos incluían los denominados requisitos de tonelaje mínimo (en lo sucesivo, «RTM»). Si los concesionarios no cumplían el objetivo de los RTM estaban obligados contractualmente a pagar una compensación a la GHA.

De 2009 a 2012, PSA Antwerp y Antwerp Gateway no alcanzaron los RTM establecidos en los contratos de concesión y, por tanto, estaban contractualmente obligadas a pagar compensaciones a la GHA. No obstante, la GHA no reclamó las compensaciones debidas por PSA Antwerp y Antwerp Gateway para esos años. El 26 de marzo de 2013, la GHA adoptó una decisión por la que se reajustaban con carácter retroactivo los RTM de PSA Antwerp y Antwerp Gateway (en lo sucesivo, «la decisión de 2013»). Como resultado del reajuste, el importe de la compensación debida a la GHA por PSA Antwerp y Antwerp Gateway se redujo en gran medida (en torno a un 80 %).

El 12 de mayo de 2014, la GHA adoptó dos decisiones, es decir, la decisión n.º 141330 — *Deurganckdok Oeste*, y la decisión n.º 141345 — *Deurganckdok Este* («decisiones de 2014») por las que se modificaron los contratos de concesión con PSA Antwerp y Antwerp Gateway.

La decisión n.º 141330 — *Deurganckdok Oeste* transfirió la concesión de PSA Antwerp a PSA DGD. PSA DGD es una filial de PSA Antwerp y Terminal Investment SA («TIL»), una filial de *Mediterranean Shipping Company* («MSC»).

Mediante la decisión n.º 141345 — *Deurganckdok Este*, la GHA transfirió un espacio actualmente en desuso de Antwerp Gateway a PSA DGD por un período de siete años. La decisión n.º 141345 — *Deurganckdok Este* no modificó los RTM para Antwerp Gateway. Por tanto, el reajuste de los RTM fijado por la decisión de 2013 sigue siendo aplicable a Antwerp Gateway, independientemente de la transmisión del espacio en desuso a PSA DGD.

La Comisión considera que es posible distinguir dos posibles medidas de ayuda estatal que corresponden a las distintas etapas que caracterizan a los RTM exigidos por la GHA:

- i) por lo que se refiere a PSA Antwerp y Antwerp Gateway: la reducción de la compensación por incumplimiento de los RTM estipulados en los contratos de concesión con efecto retroactivo a partir de 2009 sobre la base de la decisión de 2013 (medida 1),
- ii) por lo que se refiere a Antwerp Gateway: el mantenimiento de la compensación reducida para Antwerp Gateway sobre la base de la decisión 141345 — *Deurganckdock Este* de 2014 (medida 2).

## EVALUACIÓN DE LAS MEDIDAS

Por lo que se refiere a la medida 1, la Comisión observa que es preciso tener en cuenta el impacto sin precedentes de la crisis económica de 2009 al evaluar su conformidad con la economía de mercado.

No obstante, la Comisión alberga dudas acerca de si un operador privado racional hubiera esperado cuatro años con una decisión sobre la reducción de las compensaciones. En el caso que nos ocupa, existe un importante desfase entre el comienzo de la crisis económica en 2009 y la decisión de 2013, que abordó el problema de las compensaciones impagadas mediante la reducción significativa de las mismas con carácter retroactivo.

Además, la Comisión duda de que la reducción de la compensación concedida por GHA a PSA Antwerp y a Antwerp Gateway hubiera sido aceptable para un operador privado racional en el mercado habida cuenta de que parece ser desproporcionadamente elevada (la reducción real del tráfico en el *Deurganckdok* fue de un 38,6 %, mientras que la reducción de los importes de compensación fue de un 80 %, aproximadamente).

En opinión de la Comisión, la conformidad con el mercado de la medida 1 también es cuestionable si se considera que la decisión de 2013 tiene en cuenta elementos como la planificación del uso del suelo, la movilidad y el empleo a largo plazo. Por otra parte, la Comisión alberga dudas sobre la posibilidad de que la GHA se enfrentara a un grave riesgo de litigio por parte de PSA Antwerp y Antwerp Gateway, tal y como alega Bélgica.

Habida cuenta de lo anteriormente expuesto, la Comisión duda de que la GHA actuara como un operador en una economía de mercado en el momento de la adopción de la medida 1.

Por lo que se refiere a la medida 2, la Comisión señala la declaración recogida en la decisión n.º 141330 — *Deurganckdok Oeste*, en el sentido de que, considerando los cambios en el mercado «no se puede seguir afirmando que los requisitos de tonelaje mínimo iniciales sean imposibles de alcanzar debido a la crisis económica y financiera». Dado que la propia GHA estimó que la situación del mercado había cambiado significativamente, la Comisión tiene dudas sobre si el mantenimiento de la reducción del importe de la compensación en caso de incumplimiento de los RTM para Antwerp Gateway sobre la base de la decisión n.º 141345 — *Deurganckdok Este* pueda considerarse conforme con el mercado.

En relación con ambas medidas, la Comisión llega a la conclusión preliminar de que las decisiones de la GHA son imputables al Estado belga. Las medidas en cuestión implican una pérdida potencial de recursos del puerto de Amberes y, por lo tanto, implican fondos estatales. La Comisión considera asimismo que las medidas examinadas son de carácter selectivo, pues sólo afectan a dos operadores de terminales de contenedores del puerto de Amberes claramente identificados (PSA Antwerp y Antwerp Gateway) y susceptibles de falsear o amenazar con falsear la competencia y de afectar al comercio entre los Estados miembros.

Por lo tanto, la Comisión considera en esta fase que las medidas 1 y 2 constituyen ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. La Comisión también alberga dudas en cuanto a la compatibilidad de estas medidas con el mercado interior.

Sobre esta base, la Comisión ha decidido incoar el procedimiento contemplado en el artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

De conformidad con el artículo 16 del Reglamento (UE) n.º 2015/1589 del Consejo, toda ayuda concedida ilegalmente podrá ser recuperada de su beneficiario.

## TEXTO DE LA CARTA

«La Commission a l'honneur d'informer la Belgique qu'après avoir examiné les informations fournies par vos autorités sur les mesures citées en objet, elle a décidé d'engager la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

## 1. PROCÉDURE

- (1) Le 17 décembre 2012, la Commission a été saisie d'une plainte déposée par Katoen Natie NV (ci-après "la plaignante") concernant une aide d'État prétendument accordée par l'État belge à deux concessionnaires de terminaux dans le port d'Anvers, à savoir PSA Antwerp NV (ci-après "PSA Antwerp") et Antwerp Gateway NV (ci-après "Antwerp Gateway"). Les 4 et 7 janvier 2013, la plaignante a fourni à la Commission des informations complémentaires concernant l'aide alléguée.
- (2) La plainte a été transmise aux autorités belges pour observations le 29 janvier 2013. Par lettre datée du 8 avril 2013, les autorités belges ont informé la Commission que la mesure qui fait l'objet de la plainte ne comportait pas, selon elle, d'aide illégale. La Belgique a fourni des informations complémentaires le 11 juillet 2013.
- (3) Par la suite, dans une lettre datée du 12 juillet 2013, la Commission a demandé des renseignements complémentaires à la Belgique, qui a répondu le 2 septembre 2013. En réponse à la demande de la Commission datée du 4 mars 2014, la Belgique a fourni des éclaircissements complémentaires le 6 mars 2014, les 1<sup>er</sup> et 24 avril 2014 et le 19 mai 2014.
- (4) Le 11 août 2014, la Commission a envoyé une lettre d'évaluation préliminaire à la plaignante indiquant que, jusqu'à preuve du contraire, la mesure faisant l'objet de la plainte ne constituait pas une aide d'État. Elle a joint, dans cette même lettre, les observations de la Belgique.
- (5) Dans sa lettre du 9 septembre 2014, la plaignante a contesté l'évaluation préliminaire et informé la Commission des éléments nouveaux constatés dans l'affaire. Le 7 janvier 2015, les autorités belges ont communiqué des observations concernant les nouveaux éléments apportés par la plaignante.

## 2. CONTEXTE

## 2.1. Le port d'Anvers, le plaignant et les bénéficiaires présumés

- (6) Le port d'Anvers est un des premiers ports à conteneurs au monde et le deuxième au niveau européen, après celui de Rotterdam<sup>(1)</sup>. Il est devenu, grâce à son implantation à l'intérieur des terres et à ses liaisons ferroviaires, fluviales et routières avec l'arrière-pays, une plateforme internationale en termes de services logistiques, de stockage et de transbordement.
- (7) La gestion du port d'Anvers est assurée par la régie portuaire du port d'Anvers (*Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen*, ci-après la "GHA"), qui est une personne morale de droit public<sup>(2)</sup>. Instituée par la ville d'Anvers, la GHA est dirigée par un conseil d'administration, dont au moins la moitié est constituée par des membres du conseil communal de la ville d'Anvers. Sa gestion courante est confiée à un comité de direction, composé d'employés de la GHA qui ne peuvent occuper de mandat politique.
- (8) La plaignante est une entreprise établie en Belgique et la maison mère de Seaport Terminal NV, qui exploite un terminal dans le bassin Vrasenedok du port d'Anvers. Ce bassin est utilisé pour tout un éventail d'activités, dont le transbordement (avec une part marginale de conteneurs), le stockage et la distribution.
- (9) PSA Antwerp et Antwerp Gateway exploitent des terminaux à conteneurs dans le bassin Deurganckdok du port d'Anvers. PSA Antwerp appartient à PSA International Pte Ltd holding, un des plus grands groupes portuaires du monde dont le siège se situe à Singapour<sup>(3)</sup>. Antwerp Gateway appartient à DP World Group, un des plus importants exploitants de terminaux maritimes au monde, dont le siège est installé à Dubaï, aux Émirats arabes unis<sup>(4)</sup>.

## 3. LES FAITS DE L'ESPÈCE

- (10) En 2004, la GHA a conclu des contrats de concession avec PSA Antwerp et Antwerp Gateway pour la prestation de services liés au transbordement de conteneurs dans le bassin Deurganckdok du port d'Anvers. Ils ont été conclus pour une durée de 42 ans, soit jusqu'en 2046.

<sup>(1)</sup> Le port d'Anvers traite chaque année 186 millions de tonnes de fret maritime international. Plus d'informations sur le site: <http://www.portofantwerp.com/en/international-port>

<sup>(2)</sup> Il s'agit d'une "régie portuaire communale autonome" au sens du décret portuaire de la Communauté flamande du 2 mars 1999 concernant l'organisation et la gestion des ports maritimes.

<sup>(3)</sup> Plus d'informations sur le site: <http://www.psa-antwerp.be/en/content/about-psa-antwerp> et <https://www.globalpsa.com/heritage/>

<sup>(4)</sup> <http://www.dpworld.be/Pages/default.aspx>

- (11) Les contrats en cause définissent pour chaque exercice les conditions dites de tonnage minimum (ci-après "TM"). Si un concessionnaire n'atteint pas le tonnage requis, il est tenu de verser à la GHA une compensation s'élevant à 7,95 EUR par équivalent vingt pieds (ci-après "EVP" <sup>(5)</sup>) perdu. Les TM augmentent sur une base annuelle <sup>(6)</sup> entre 2004 et 2012; ils restent inchangés pour la période restante jusqu'en 2046.
- (12) De 2009 à 2012, PSA Antwerp et Antwerp Gateway n'ont pas atteint les TM requis par les contrats de concession et ont donc été tenues de verser des compensations à la GHA. Or, la GHA n'a recouvré aucune compensation auprès de PSA Antwerp et d'Antwerp Gateway pendant ces années.

*La décision de 2013*

- (13) Le 26 mars 2013, la GHA a décidé de réajuster rétroactivement les TM de PSA Antwerp et Antwerp Gateway pour la période 2009-2012 (ci-après la "décision de 2013") <sup>(7)</sup>. Les TM réajustés imposent une croissance du volume de transbordement au moins 25 % plus élevée que la croissance moyenne de la rangée Hambourg-Le Havre. Ils ont été fixés à un niveau nettement inférieur à celui qui était imposé à l'origine par les contrats de concession de 2004. En conséquence, le montant des compensations dues par PSA Antwerp et Antwerp Gateway à la GHA a été largement réduit (de 80 % environ).
- (14) Le tableau 1a et le tableau 1b ci-dessous indiquent les TM initiaux et les TM réajustés, le tonnage effectif, la compensation due initialement et la compensation due après le réajustement des TM.

Tableau 1a

**PSA Antwerp**

	TM initial (EVP)	TM réajusté (EVP)	Tonnage effectif (EVP)	Montant initial de la compensation (EUR)	Montant réajusté de la compensation (EUR)
<b>2009</b>	1 522 103	888 072	628 363	7 105 233,00	2 064 686,55
<b>2010</b>	2 034 023	1 017 553	583 364	11 532 739,00	3 451 802,55
<b>2011</b>	2 447 751	1 109 132	771 327	13 327 570,80	2 685 549,75
<b>2012</b>	2 559 600	1 106 304	949 041	12 803 944,05	1 250 240,85
				44 769 486,85	<b>9 452 279,70</b>

Tableau 1b

**Antwerp Gateway**

	TM initial (EVP)	TM réajusté (EVP)	Tonnage effectif (EVP)	Montant initial de la compensation (EUR)	Montant réajusté de la compensation (EUR)
<b>2009</b>	1 023 583	719 543	491 071	4 233 470,40	1 816 352,40
<b>2010</b>	1 383 208	824 453	618 727	6 077 624,00	1 635 521,70
<b>2011</b>	1 595 167	898 653	926 186	5 318 399,00	0
<b>2012</b>	1 755 000	896 362	825 607	7 388 674,35	562 502,25
				23 018 167,75	<b>4 014 376,35</b>

<sup>(5)</sup> L'équivalent vingt pieds (EVP) est une unité de mesure de la capacité de chargement souvent utilisée pour déterminer la capacité des porte-conteneurs et des terminaux à conteneurs.

<sup>(6)</sup> Dans le cas de PSA Antwerp, les TM étaient fixés aux seuils suivants: 1 010 183 EVP en 2008, 1 522 103 EVP en 2009, 2 034 023 EVP en 2010, 2 447 751 EVP en 2011 et 2 559 600 EVP de 2012 jusqu'à l'expiration de la concession. Dans le cas d'Antwerp Gateway les TM étaient fixés aux seuils suivants: 665 208 EVP en 2008, 1 023 583 EVP en 2009, 1 383 208 EVP en 2010, 1 595 167 EVP en 2011 et 1 755 000 EVP à partir de 2012.

<sup>(7)</sup> D'après les points 5.3 et 6.4 de la décision de 2013, la question des TM faisait l'objet de consultations suivies au sein du conseil d'administration, mais la réclamation elle-même des compensations a été différée.

- (15) Suite à la décision de 2013, la GHA a envoyé les factures de la compensation réajustée à PSA Antwerp et à Antwerp Gateway. PSA Antwerp a réglé ses dettes, mais Antwerp Gateway a refusé de le faire. La GHA l'a donc sommée de payer, ce qui a abouti à une procédure d'arbitrage qui est toujours en cours.

*Les décisions de 2014*

- (16) Le 12 mai 2014, la GHA a adopté deux décisions, à savoir la décision n° 141330 — Deurganckdok West, et la décision n° 141345 — Deurganckdok Oost (ci-après les “décisions de 2014”), par lesquelles elle modifiait les contrats de concessions conclus avec PSA Antwerp et Antwerp Gateway.
- (17) La décision n° 141330 — Deurganckdok West a transféré la concession détenue par PSA Antwerp à PSA DGD, filiale de PSA Antwerp et de Terminal Investment SA<sup>(8)</sup> (ci-après “TIL”), une filiale de Mediterranean Shipping Company<sup>(9)</sup> (ci-après “MSC”). PSA DGD est autorisée à transférer sa concession à MSC PSA European Terminal (MPET), entreprise commune de PSA Antwerp et MSC. MSC opère aussi dans le port d'Anvers, dans le Delwaidedok.
- (18) Les TM de PSA DGD étaient fixés aux seuils suivants: [...] (\*)
- (19) Par la décision n° 141345 — Deurganckdok Oost, la GHA a transféré à PSA DGD la jouissance d'une superficie de quelque [...] m<sup>2</sup> actuellement inutilisée par Antwerp Gateway, pour une durée de sept ans.
- (20) Pour l'exploitation de cette surface, PSA DGD sera soumise à un TM de [...] EVP, [...].
- (21) La décision n° 141345 — Deurganckdok Oost n'a pas modifié les TM imposés à Antwerp Gateway. Ce sont donc les TM réajustés prévus par la décision de 2013 qui resteront applicables à cette dernière, indépendamment du transfert à PSA DGD de la surface inutilisée.

#### 4. LA PLAINTÉ

- (22) Selon la plaignante, en réajustant rétrospectivement les TM (c.à.d. en réduisant le montant dû pour les compensations) conformément à la décision de 2013, la GHA a concédé un avantage sélectif à PSA Antwerp et à Antwerp Gateway par rapport aux autres exploitants de terminaux actifs dans le port d'Anvers.
- (23) Le montant de l'aide d'État équivaldrait à la réduction accordée sur le montant des compensations à verser par PSA Antwerp et Antwerp Gateway. Rien que pour la période 2009-2012, le montant de l'aide alléguée correspondrait à 35 317 207,15 EUR dans le cas de PSA Antwerp et à 19 003 791,4 EUR dans celui d'Antwerp Gateway.
- (24) En outre, selon la plaignante, les décisions de la GHA sont imputables à l'État belge et impliquent un transfert de ressources d'État. Elles fausseraient également la concurrence et affecteraient les échanges entre les États membres. Elles constituent par conséquent une aide d'État pour PSA Antwerp et Antwerp Gateway.

#### 5. OBSERVATIONS DES AUTORITÉS BELGES

##### 5.1. Ressources d'État

- (25) Selon la Belgique, bien que la GHA soit une entité publique qui se caractérise par un contrôle de l'État, ses ressources ne doivent pas être considérées comme des ressources publiques en vertu de la jurisprudence issue de l'affaire *Stardust Marine*<sup>(10)</sup>.
- (26) La Belgique a présenté notamment les arguments suivants: i) la GHA est une entité juridiquement séparée qui n'est pas intégrée dans la structure de l'administration publique; ii) elle possède sa propre personnalité juridique, distincte de celle de la Ville d'Anvers dont elle a repris l'ensemble des activités portuaires; iii) le contrôle administratif exercé sur la GHA par la Région flamande se limite à un contrôle de la légalité des décisions prises par la GHA en vertu du décret portuaire de la Communauté flamande<sup>(11)</sup>; iv) la GHA détient des pouvoirs autonomes en ce qui concerne la fixation des taxes portuaires et des redevances de concession imposées aux détenteurs d'une concession au sein du port d'Anvers, et v) les recettes du port sont recouvrées par la GHA exclusivement, à l'exclusion de toute autre autorité publique, et la GHA exerce un contrôle exclusif sur ces recettes.

<sup>(8)</sup> Terminal Investment Limited SA (“TIL”) investit dans des terminaux à conteneurs dans le monde entier, les développe et les gère. Plus d'informations sur le site: <http://www.tilgroup.com/about>

<sup>(9)</sup> Mediterranean Shipping Company S.A. (“MSC”), compagnie de navigation privée, basée à Genève, Suisse. Plus d'informations sur le site: <https://www.msc.com/>

<sup>(\*)</sup> Information confidentielle

<sup>(10)</sup> Affaire C — 482/99, *France/Commission*, Rec. 2002, p. I-4397.

<sup>(11)</sup> Voir la note de bas de page n° 2.



## 5.2. Le principe de l'opérateur en économie de marché

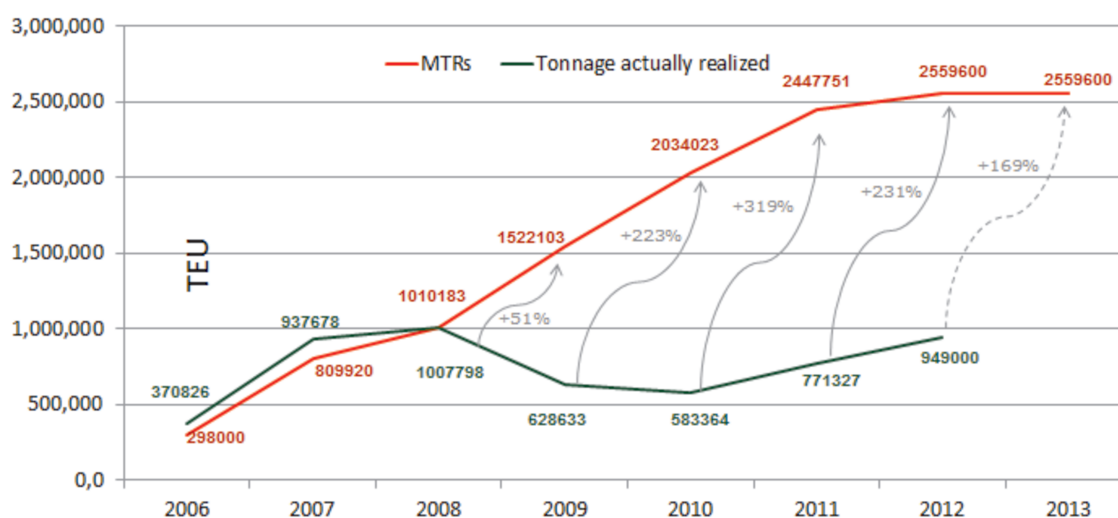
- (27) Toutefois, si les décisions de la GHA devaient être considérées comme imputables à l'État belge et si ses ressources devaient être qualifiées de ressources d'État, la GHA aurait alors agi, selon les autorités belges, conformément au principe de l'opérateur en économie de marché.

### 5.2.1. La décision de 2013

- (28) Premièrement, la Belgique considère que les TM et les compensations pour non-respect de ces objectifs constituent une partie intégrante des relations commerciales entre les autorités portuaires et les exploitants de terminaux à conteneurs. C'est la raison pour laquelle, au moment d'apprécier si le réajustement des TM qui a débouché sur la réduction des compensations était conforme au marché, il convient de prendre en compte le caractère spécifique de telles compensations. Les compensations imposées pour non-respect des TM ne constituent pas une source de revenus, un retour sur investissements ou un paiement pour des services/des biens fournis par la GHA mais un élément des conditions commerciales contenues dans les contrats de concession, encourageant les exploitants de terminaux à conteneurs à maximiser l'utilisation des docks. Il est par conséquent évident que l'on ne peut imposer un niveau disproportionné pour les TM.
- (29) Les autorités belges expliquent aussi que les TM imposés par la GHA dans les contrats de concession conclus avec les exploitants de terminaux sont généralement déterminés en se fondant sur les données du trafic historique et des calculs qui tiennent compte du terrain en front de mer, du type de marchandises, de la longueur des quais, etc. Dans le cas des contrats de concession conclus avec PSA Antwerp et Antwerp Gateway pour le Deurganckdok, il n'existait aucune donnée historique puisque ces infrastructures étaient neuves et que le marché évoluait rapidement en termes de croissance et de transition vers l'utilisation de conteneurs. Les TM liés aux contrats de PSA Antwerp et Antwerp Gateway ont donc été fondés sur des prévisions valables à l'époque.
- (30) Selon la Belgique, l'impact de la crise économique de 2009 a foncièrement ébranlé les prévisions de TM convenues avec PSA Antwerp et Antwerp Gateway en 2004. Il était impossible de prévoir au moment de la signature des contrats de concession la portée et la durée de la crise. En fait, pendant la crise de 2009-2012, c'est la première fois depuis très longtemps que le volume des transbordements de conteneurs chutait autant et que cette baisse durait aussi longtemps. La majorité des exploitants de terminaux présents dans le port d'Anvers ont donc subi d'importantes pertes et n'ont pu respecter leur TM. Selon les autorités belges, le trafic a diminué de 15,6 % sur l'ensemble du port d'Anvers et de 38,6 % dans le Deurganckdok<sup>(12)</sup>.
- (31) En 2009, en outre, seules PSA Antwerp et Antwerp Gateway étaient soumises à des TM progressifs qui augmentaient sur une base annuelle. D'autres concessionnaires du port d'Anvers, notamment la plaignante, faisaient l'objet de TM fixes. Aussi, lorsque le marché a fini par se rétablir, les exploitants dont les TM étaient fixes ont-ils pu respecter leurs objectifs. La situation était différente pour PSA Antwerp et Antwerp Gateway étant donné que leurs TM continuaient de progresser sur une base annuelle et que même le rétablissement du marché ne leur a pas permis de réaliser les objectifs fixés (voir les graphiques 1a et 1b ci-dessous).

Graphique 1a

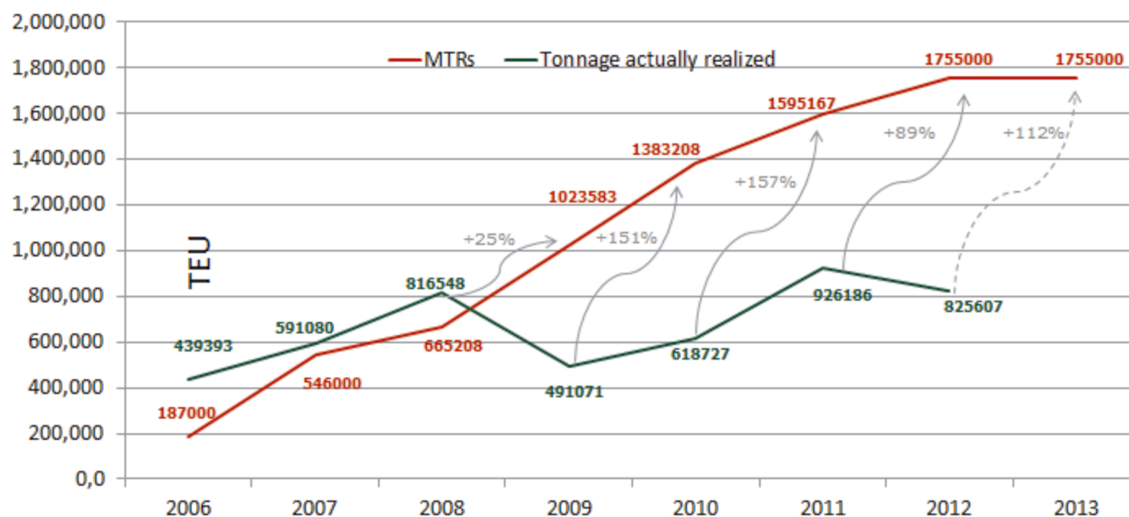
### PSA Antwerp



<sup>(12)</sup> Décision du 26 mars 2013, point 4.3.

Graphique 1b

## Antwerp Gateway



- (32) De la même façon, selon les autorités belges, les concurrents du port d'Anvers ont adopté, dans le contexte de la crise économique de 2009, différentes mesures afin d'atténuer son impact sur les utilisateurs des ports, en réduisant, par exemple, les taxes portuaires et/ou les exigences en matière de tonnage (pour autant qu'elles eussent existé) <sup>(13)</sup>.
- (33) À la lumière des considérations exposées ci-dessus, la GHA a arrêté la décision de 2013. Les autorités belges ont expliqué que la durée du processus de prise de décision menant à la décision de 2013 reflète l'approche par étapes adoptée par la GHA, qui devait acquérir une image du marché sur plusieurs années, mettre au point une stratégie à long terme et parvenir à des solutions durables et sur le long terme.
- (34) Par ailleurs, selon les autorités belges, tout opérateur en économie de marché qui aurait été à la place de la GHA aurait pris en considération, d'une part, le caractère de PSA Antwerp et d'Antwerp Gateway en tant que ses clients principaux, et, d'autre part, les intérêts à long terme du port d'Anvers. Le port d'Anvers subit une pression concurrentielle importante de la part des autres ports de la rangée Hambourg-Le Havre, en particulier du port de Rotterdam. C'est pourquoi le réajustement par la GHA des TM imposés à PSA Antwerp et à Antwerp Gateway a-t-il été nécessaire pour éviter une détérioration des relations commerciales avec les utilisateurs existants du port, laquelle pourrait les inciter à transférer leurs activités dans un port concurrent.
- (35) La Belgique a en particulier souligné, concernant les exploitants de terminaux, que la GHA avait tenu compte du fait que les exploitants de terminaux présents dans le Deurganckdok avaient déjà pris dans le passé des décisions de désinvestissement dans d'autres ports <sup>(14)</sup>, ce qui prouve que le scénario du désinvestissement n'est pas purement théorique. La GHA a considéré en l'espèce que les exploitants de terminaux concernés géraient un réseau mondial de terminaux. Les résultats et les structures de coûts des terminaux pris individuellement sont donc beaucoup plus rapidement comparables à l'aide d'exercices d'évaluation comparative, qui peuvent déboucher sur une décision de désinvestissement total ou partiel.

<sup>(13)</sup> À l'appui de cet argument, la Belgique cite un article de Theo Notteboom et Jean-Paul Rodriguez "The corporate geography of global container terminal operators" publié, le 12 mai 2012, dans le Maritime Policy & Management Journal.

<sup>(14)</sup> La Belgique a soumis un article de presse du 22 décembre 2010 concernant la vente par DP World de son unité en Australie.

- (36) Compte tenu de ce qui précède, PSA Antwerp et Antwerp Gateway auraient pu, selon les autorités belges, arriver à une situation de sous-exploitation manifeste. Dans ce cas, la GHA aurait été forcée de reprendre les concessions, ainsi que cela est prévu dans les contrats de concession, et de supporter, dans certaines circonstances, la charge financière supplémentaire<sup>(15)</sup>. Il aurait fallu, par conséquent, relancer un appel d'offres depuis le début, ce qui aurait entraîné pour le port d'Anvers une perte de temps et de clients. Pendant une nouvelle procédure d'appel d'offres, les terminaux ne généreraient aucune redevance de concession pour la GHA. En admettant que de nouveaux concessionnaires apparaissent, on ne peut pas automatiquement présumer qu'ils seraient disposés à exploiter une surface de dimension similaire, ni à payer la même redevance par m<sup>2</sup> que leurs prédécesseurs. En outre, la GHA aurait reçu les terminaux sans les grues. Un nouveau concessionnaire aurait d'abord dû acquérir les grues, ce qui présuppose normalement un délai de livraison de deux ans. Pendant la phase de transition et de construction des nouvelles grues, aucune prestation de services ne pouvant, de toute façon, être assurée aux compagnies maritime, les recettes de la GHA provenant des taxes portuaires diminueraient en conséquence.
- (37) Enfin, la Belgique fait valoir que la GHA a dû faire face à un sérieux risque de contentieux. Si la GHA avait exigé de PSA Antwerp et d'Antwerp Gateway le paiement du montant intégral des compensations pour ne pas avoir atteint les TM stipulés à l'origine dans les contrats de concession de 2004, les deux exploitants de terminaux auraient contesté les dispositions des contrats de concession devant les tribunaux belges. Leurs plaintes auraient été fondées sur les arguments suivants: i) un montant manifestement excessif pour les compensations par rapport au préjudice éventuel<sup>(16)</sup> subi par la GHA (les "clauses pénales") et ii) une modification fondamentale des conditions dans le contexte de la crise économique de 2009<sup>(17)</sup>. Les autorités belges ont soumis à la Commission la lettre de PSA Antwerp datée du 19 février 2013 ainsi que celle d'Antwerp Gateway datée du 23 février 2013 dans lesquelles les deux prétendus bénéficiaires exposent leur point de vue juridique.

#### 5.2.2. Les décisions de 2014

- (38) Selon les autorités belges, la GHA a adopté les décisions de 2014 afin de répondre à la situation nouvelle du marché. Une augmentation importante du fret était attendue dans le port d'Anvers après la mise en œuvre d'un contrat opérationnel de partage d'espace de navire, conclu le 18 juin 2013, entre les trois plus grandes compagnies de porte-conteneurs au monde: Maersk, MSC et CMA CGM (ci-après le "réseau P3"). Bien que ce réseau P3 n'ait finalement jamais été mis en œuvre, un autre accord de partage de navire entre MSC et Maersk (ci-après "2M") a vu le jour, apportant un trafic supplémentaire au port d'Anvers.
- (39) Au vu de l'évolution du marché, MSC qui utilisait le Delwaidedok dans le port d'Anvers a jugé que sa capacité était insuffisante pour accueillir le trafic en augmentation, notamment du fait que ce dock ne peut être utilisé par les "méga-navires". MSC a donc demandé à la GHA<sup>(18)</sup> l'autorisation de transférer ses activités du Delwaidedok vers la rive ouest du Deurganckdok, exploitée par PSA Antwerp.
- (40) Or, selon la Belgique, la capacité de la rive ouest du Deurganckdok n'était pas suffisante pour accueillir l'augmentation de trafic. C'est la raison pour laquelle, la GHA a décidé de transférer à PSA DGD une surface supplémentaire de [...] m<sup>2</sup> environ sur la rive est du Deurganckdok, pour une durée de sept ans seulement. Cette surface était auparavant louée à Antwerp Gateway, mais elle n'est actuellement plus utilisée.
- (41) Attendu que MSC offrait à la GHA de procéder à de nouveaux investissements dans le port d'Anvers, celle-ci, prenant en compte les économies d'échelle et à l'issue d'une consultation publique sur le sujet avec les parties prenantes pertinentes<sup>(19)</sup>, a décidé d'adopter les décisions de 2014.

### 6. OBSERVATIONS DE LA PLAIGNANTE

- (42) La plaignante conteste la position de la Belgique, faisant valoir que la décision de 2013 et les décisions de 2014 sont imputables à l'État belge et qu'elles impliquent un transfert de ressources d'État.
- (43) La plaignante considère également que la GHA n'a pas agi comme l'aurait fait un opérateur en économie de marché.

<sup>(15)</sup> Dans certains cas par exemple, si la GHA retire la concession concédée à PSA Antwerp et à Antwerp Gateway, elle doit les indemniser de certains de leurs investissements.

<sup>(16)</sup> Selon le code civil belge, les tribunaux nationaux peuvent réduire les clauses pénales si la compensation stipulée est supérieure au préjudice ou à la perte potentiels. Par ailleurs, la jurisprudence belge admet qu'un tribunal national peut déclarer entachées de nullité les clauses pénales qui ne sont clairement pas destinées à compenser un préjudice ou une perte réels, mais qui ont un objectif purement punitif (les "clauses pénales pures").

<sup>(17)</sup> En vertu du droit belge, les parties à un accord ne peuvent exiger son application intégrale si certains événements se produisent après sa conclusion, qui n'auraient pu être anticipés et qui ne sont pas imputables à l'une des parties.

<sup>(18)</sup> Les autorités belges ont communiqué la lettre de MSC datée du 26 novembre 2013 à la Commission.

<sup>(19)</sup> Les autorités belges ont communiqué la lettre type du conseil de direction datée du 4 décembre 2013 adressée aux parties intéressées.

- (44) Elle estime, premièrement, qu'un opérateur en économie de marché aurait cherché à maximiser son profit en récupérant dans les plus brefs délais les compensations dues par PSA Antwerp et Antwerp Gateway. Or, la GHA n'a jamais récupéré les compensations que celles-ci lui devaient pour la période 2009-2012.
- (45) Deuxièmement, la réduction des compensations accordée par la GHA à PSA Antwerp et à Antwerp Gateway est disproportionnée compte tenu du fait qu'en 2009, le port d'Anvers a vu son trafic reculer de 16 %, alors que la compensation imposée contractuellement pour non-respect des TM a été réduite de 80 %.
- (46) Troisièmement, la plaignante souligne que la GHA a fondé sa décision de 2013 sur des éléments tels que l'aménagement du territoire, la mobilité et l'emploi de longue durée<sup>(20)</sup>, soit des aspects qui vont au-delà que les considérations purement commerciales sur lesquelles se fonderait une entreprise privée.
- (47) La plaignante indique en outre que les réductions des compensations n'étaient pas justifiées eu égard aux intérêts économiques du port d'Anvers sur le long terme. Elles n'auraient pas pour effet de maintenir le trafic maritime dans celui-ci. Au contraire, les exploitants de terminaux à conteneurs, ne risquant pas de devoir payer des compensations dues pour non-respect des TM dans le port d'Anvers, peuvent de fait être incités à relocaliser leurs activités dans des ports où ces conditions sont appliquées strictement, afin de ne pas y être sanctionnées.
- (48) Enfin, la plaignante souligne que les décisions de 2014 rétablissent les TM imposés avant la crise de 2004 à PSA Antwerp en précisant qu'*"il ne peut plus être maintenu que les TM initiaux ne peuvent être respectés en raison de la crise économique et financière"*<sup>(21)</sup>, ce qui remet en question l'argumentation des autorités belges quant au réajustement des TM en application de la décision de 2013.

## 7. APPRÉCIATION

### 7.1. Les mesures examinées

- (49) La Commission considère qu'on peut distinguer deux mesures d'aide d'État potentielles, correspondant aux différentes mesures prises par la GHA en ce qui concerne les TM, à savoir:
- i) pour ce qui est de PSA Antwerp et d'Antwerp Gateway, la réduction de la compensation due pour non-respect des TM prévus par les contrats de concession avec effet rétroactif à partir de 2009 en application de la décision de 2013 (mesure n° 1);
  - ii) pour ce qui est d'Antwerp Gateway, le maintien de la compensation réduite conformément à la décision n° 141345 — Deurganckdock Oost de 2014 (mesure n° 2).

### 7.2. Existence d'une aide

- (50) En vertu de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.
- (51) Pour pouvoir établir si une mesure constitue une aide d'État au sens de cette disposition, chacune des conditions énoncées ci-dessous doit donc être remplie:
- la mesure doit être accordée par l'État ou au moyen de ressources d'État;
  - elle doit conférer un avantage économique sélectif à une entreprise en favorisant certaines entreprises ou certaines productions;
  - elle doit présenter un caractère sélectif, et

<sup>(20)</sup> Point 7 de la décision de 2013.

<sup>(21)</sup> Décision n° 141330 — Deurganckdok West.

— elle doit fausser ou menacer de fausser la concurrence et être susceptible d'affecter les échanges entre États membres.

#### 7.2.1. *Ressources d'État et imputabilité*

- (52) La Commission constate que la GHA est soumise au contrôle de l'État belge, ainsi que cela est indiqué aux considérants (7) et (25) ci-dessus. Cependant, considérant que, selon une jurisprudence constante<sup>(22)</sup>: *“le seul fait qu'une entreprise publique soit sous contrôle étatique ne suffit pas pour imputer des mesures prises par celle-ci (...) à l'État”*, la Commission a également examiné le niveau de surveillance exercé par l'État sur la gestion de la GHA.
- (53) La Commission constate que la GHA, qui est l'autorité chargée de la gestion du port d'Anvers, est soumise au droit public, qu'elle a été instituée par la ville d'Anvers et qu'elle est dirigée par un conseil d'administration composé pour moitié au moins de membres du conseil communal de la ville. En outre, la GHA est soumise au contrôle administratif de la Région flamande, comme expliqué aux considérants (7) et (26) ci-dessus.
- (54) La Commission observe par ailleurs que la décision de 2013 et celles de 2014 ont été adoptées par le conseil d'administration de la GHA. Dans la décision de 2013, il est fait référence, à de très nombreuses reprises, aux analyses, discussions et décisions du conseil d'administration concernant les questions ayant trait aux TM et aux compensations dues pour non-respect de ceux-ci. En outre, il est clairement indiqué au point 6.2 de la décision de 2013 que la réclamation des compensations dues ne relève pas du mandat de gestion courante du comité de direction. En conséquence, la décision de 2013 et la décision n° 141345 — Deurganckdock Oost de 2014 n'auraient pas pu être prises sans l'appui des membres du conseil d'administration qui sont également membres du conseil communal de la ville d'Anvers; voir le considérant (7) ci-dessus.
- (55) Le caractère public de la gestion des concessions par la GHA est également souligné au point 6.1. de la décision n° 141345 — Deurganckdock Oost, qui indique que la GHA, en sa qualité de régie portuaire communale autonome au sens du décret portuaire de la Communauté flamande<sup>(23)</sup>, se voit confier la gestion et l'exploitation du port. Dans ce contexte, conformément à l'article 13 du décret portuaire, la GHA met la zone portuaire à la disposition de tiers sur la base de concessions. Ces concessions, eu égard à leur caractère spécifique, relèvent du droit public et doivent être considérées comme des contrats *sui generis* à caractère mixte: il s'agit de contrats administratifs en vertu desquels l'État accorde à un tiers le droit d'utiliser de façon temporaire un domaine public, droit dont ne jouissent cependant pas d'autres parties. La GHA peut, pour des raisons liées à l'intérêt public, adapter unilatéralement ces contrats de concession<sup>(24)</sup>.
- (56) La description ci-dessus met en lumière le fait que la gestion de concessions par la GHA constitue une mission réglementaire de nature publique qui a été confiée à la GHA en vertu du droit public, et qu'une concession constitue un accord administratif qui peut être modifié unilatéralement par la GHA si celle-ci estime qu'une telle modification est dans l'intérêt public.
- (57) À la lumière des considérations qui précèdent, la Commission conclut à titre préliminaire que les décisions de la GHA sont imputables à l'État belge.

<sup>(22)</sup> Affaire C-482/99, République française/Commission (*Stardust Marine*), Rec. 2002, p. I-4397, point 52.

<sup>(23)</sup> Voir la note de bas de page n° 2.

<sup>(24)</sup> Voir la décision n° 141345 — Deurganckdock Oost; p. 27 et 28: *“Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen is een autonoom gemeentelijk havenbedrijf dat volgens artikel 247bis van het Gemeentedecreet één van de havenbedrijven betreft in de zin van het Havendecreet. In toepassing van het Havendecreet (art. 2) is een havenbedrijf een publiekrechtelijke overheid die als taak heeft het beheer en de exploitatie van het havengebied en die de haven bestuurlijke bevoegdheden uitoefent overeenkomstig de bepalingen van het Havendecreet en andere toepasselijke bestuursrechtelijke principes. Binnen deze — decretale — context is het GHA als enige verantwoordelijk voor het beheer en de exploitatie van het openbaar en privaat havendomein. Overeenkomstig artikel 13 van het Havendecreet kan het havenbedrijf het havendomein ter beschikking stellen van derden voor hernieuwbare periodes van bepaalde duur. Het GHA hanteert hiervoor de decretaal aangehaalde rechtsfiguur van de domeinconcessie. De domeinconcessie wordt — gezien haar bijzondere aard — beheerst door dwingende principes van publiek recht. Het concessiebeleid kadert immers in het eigenlijke domeinbeheer, een taak die het GHA op grond van het Havendecreet decretaal/reglementair is opgedragen. De domeinconcessieovereenkomst wordt in beginsel aangemerkt als een sui generis overeenkomst met een gemengd karakter. Het betreft een administratieve overeenkomst waarbij de overheid een persoon het recht verleent om een gedeelte van het openbaar domein tijdelijk en op een wijze die het recht van anderen uitsluit, in gebruik te nemen. Om redenen ontleend aan het openbaar belang kan de overheid de domeinconcessieovereenkomsten eenzijdig moduleren.”*



- (58) Considérant que les mesures examinées impliquent une possible perte de ressources du port d'Anvers, qui est une entreprise publique, la Commission conclut que ces mesures sont octroyées au moyen de ressources d'État.

7.2.2. *Sélectivité*

- (59) La Commission est d'avis que les mesures examinées ont un caractère sélectif, puisqu'elles concernent deux exploitants de terminaux à conteneurs du port d'Anvers clairement identifiés, à savoir PSA Antwerp et Antwerp Gateway.

7.2.3. *Distorsion de concurrence et effet sur les échanges entre États membres*

- (60) Le port d'Anvers est un port international et l'une des principales plateformes européennes en termes de services logistiques, de stockage et de transbordement. Les deux bénéficiaires présumés sont en concurrence avec d'autres exploitants de terminaux, en particulier pour la rangée Hambourg-Le Havre, concernant le trafic de conteneurs [voir les considérants (6) et (34) ci-dessus].

- (61) La Commission considère par conséquent que si les mesures examinées ont conféré un avantage économique à PSA Antwerp et à Antwerp Gateway, elles fausseraient ou menaceraient de fausser la concurrence et seraient de nature à affecter les échanges entre États membres, étant donné que toute mesure accordée par l'État qui est susceptible d'améliorer la position concurrentielle de son bénéficiaire par rapport à celle des autres entreprises avec lesquelles il se trouve en concurrence, remplit ces conditions<sup>(25)</sup>.

7.2.4. *Avantage économique*

- (62) Enfin, la Commission doit examiner si les mesures confèrent à PSA Antwerp et à Antwerp Gateway un avantage économique qu'elles n'auraient pas obtenu dans des conditions de marché normales.

- (63) Pour déterminer, aux fins de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, si la réduction de la compensation par la GHA confère un avantage économique à PSA Antwerp et à Antwerp Gateway, la Commission doit établir si la GHA a agi comme l'aurait fait un opérateur privé dans une situation similaire. En vertu du principe de l'opérateur en économie de marché, une mesure mise à exécution par l'État ne mobilise aucune aide lorsque, dans des circonstances similaires, un investisseur privé d'une taille comparable à celle des organismes publics concernés, opérant dans les conditions normales d'une économie de marché, aurait pu être amené à exécuter la même mesure en question en faveur du bénéficiaire<sup>(26)</sup>.

- (64) Ainsi que cela sera expliqué plus bas, la Commission doute, à ce stade de l'enquête, qu'un opérateur en économie de marché aurait mis à exécution les mesures examinées.

- (65) Premièrement, selon une jurisprudence constante<sup>(27)</sup>, la Commission reconnaît que les mesures doivent être analysées dans le contexte de l'époque au cours de laquelle elles ont été prises. Elle doit en outre tenir compte d'autres éléments qui auraient pu influencer le processus décisionnel de la GHA.

*Mesure n° 1 — Décision de 2013*

- (66) La Commission fait observer qu'il convient de tenir compte de l'incidence de la crise économique de 2009 aux fins de l'appréciation de la conformité de la mesure n° 1 avec le marché. À la lumière des informations fournies par les autorités belges, la Commission constate que seules PSA Antwerp et Antwerp Gateway ont été soumises à des TM progressifs, revus à la hausse chaque année entre 2004 et 2012, alors que tous les autres concessionnaires du port d'Anvers, dont la plaignante, étaient soumis à des TM fixes; voir le considérant (31) ci-dessus. En conséquence, dans le contexte de la crise économique de 2009, la situation de PSA Antwerp et d'Antwerp Gateway était spécifique et distincte de celle des autres opérateurs présents dans le port d'Anvers.

- (67) La Commission reconnaît en outre que l'incidence sans précédent de cette crise a contraint les entreprises de tous les secteurs économiques à adapter leur comportement.

- (68) En dehors du contexte de la crise économique de 2009, la Commission constate par ailleurs que le maintien de la coopération avec PSA Antwerp et Antwerp Gateway était important pour les intérêts du port d'Anvers sur le long terme; voir le considérant (34) ci-dessus.

<sup>(25)</sup> Arrêt C-730/79, Philip Morris, EU:C:1980:209, point 11. Voir également l'arrêt du 15 juin 2000 dans les affaires jointes T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 to 607/97, T-1/98, T-3/98 à T-6/98 et T-23/98, Alzetta Mauro e.a./Commission, EU:T:2000:151, point 80.

<sup>(26)</sup> Affaire C-39/94, SFEI e.a., Rec. 1996, p. I-3547, points 60 et 61; affaires jointes T-228/99 et T-233/99, Westdeutsche Landesbank Girozentrale et Land Nordrhein-Westfalen/Commission, Rec. 2003, p. ECR II-435, point 208.

<sup>(27)</sup> Affaire C-482/99, République française/Commission (Stardust Marine), Rec. 2002, p. I-4397, point 71. ("...pour rechercher si l'État a adopté ou non le comportement d'un investisseur avisé dans une économie de marché, il y a lieu de se replacer dans le contexte de l'époque au cours de laquelle les mesures de soutien financier ont été prises...").

- (69) En dépit de ces arguments, la Commission doute néanmoins que la GHA ait agi comme l'aurait fait un opérateur en économie de marché lorsqu'elle a mis la mesure n° 1 à exécution.
- (70) La Commission considère en particulier qu'un opérateur de marché privé avisé aurait cherché à maximiser ses profits (ou à minimiser ses pertes) en procédant au recouvrement des sommes dues dans les plus brefs délais. En l'espèce, un laps de temps important s'est écoulé entre le début de la crise économique en 2009 et l'adoption de la décision en 2013, qui traitait rétroactivement de la question des compensations non payées et les réduisait de façon significative; voir les considérants (12) et (44) ci-dessus.
- (71) En particulier, comme indiqué au point 6.4 de la décision de 2013, la question des TM a été débattue à plusieurs reprises, au fil des ans, par le conseil d'administration de la GHA <sup>(28)</sup>. Or, ainsi que cela est indiqué dans la décision de 2013, celui-ci discutait durant ces réunions d'aspects concernant les données relatives au trafic ainsi que de la crise économique, mais pas directement de la question de la réclamation des compensations dues par PSA Antwerp et à Antwerp Gateway pour non-respect des TM. Cela est indiqué noir sur blanc au point 5.3 de la décision de 2013, qui précise que, même si la question de ces TM faisait alors l'objet de consultations, la réclamation des compensations dues a été différée <sup>(29)</sup>.
- (72) À la lumière des considérations qui précèdent, la Commission doute qu'un opérateur privé avisé aurait attendu durant quatre ans une décision relative à la réduction des compensations dues.
- (73) Concernant la réduction elle-même, la Commission note que, même si, en 2009, le trafic enregistré par le Deurganckdok a effectivement diminué de 38,6 % (et non de 16 % comme l'a indiqué la plaignante), la réduction de la compensation s'élève à 80 % environ [voir les considérants (30) et (45) ci-dessus].
- (74) La Commission se demande donc si un opérateur privé avisé sur le marché aurait accordé à PSA Antwerp et à Antwerp Gateway une réduction similaire à celle de la GHA.
- (75) L'ampleur de la réduction de la compensation paraît importante eu égard au fait que la position de négociation de la GHA semblait assez forte sur la base des contrats de concession. Étant donné que les exploitants de terminaux à conteneurs ne pouvaient mettre fin unilatéralement à leurs relations avec la GHA, tandis que celle-ci pouvait révoquer la concession complètement ou partiellement en cas de sous-utilisation manifeste du terminal, PSA Antwerp et Antwerp Gateway ne pouvaient de façon crédible menacer de quitter le port d'Anvers si les TM n'étaient pas revus à la baisse ou si la compensation n'était pas supprimée; voir le considérant (36) ci-dessus.
- (76) La Commission fait en outre observer que, comme l'indique la plaignante, PSA Antwerp et Antwerp Gateway, ne risquant pas de devoir payer des compensations pour non-respect des TM dans le port d'Anvers, auraient pu relocaliser leurs activités dans des ports où ces conditions sont appliquées strictement, afin de ne pas y être sanctionnées; voir le considérant (47) ci-dessus.
- (77) Selon la Commission, la conformité de la mesure n° 1 avec le marché est également remise en question par le fait que la décision de 2013 prend en considération des éléments tels que tels l'aménagement du territoire, la mobilité et l'emploi de longue durée; voir le considérant (46) ci-dessus. Selon la jurisprudence constante <sup>(30)</sup>, de tels aspects non économiques de décisions commerciales devraient être ignorés aux fins de l'application du principe de l'opérateur en économie de marché.
- (78) En outre, la Commission doute que la GHA ait été, dans les faits, confrontée à un risque sérieux de contentieux de la part de PSA Antwerp et d'Antwerp Gateway, ainsi que le fait valoir la Belgique; voir le considérant (37) ci-dessus. Pour démontrer le risque présumé de contentieux, la Belgique a fourni à la Commission des lettres émanant de PSA Antwerp et d'Antwerp Gateway, dans lesquelles celles-ci expliquent leur point de vue juridique. La Commission note cependant que ces lettres datent des 19 et 23 février 2013. Les bénéficiaires présumés les ont donc adressées à la GHA après que la plainte déposée en l'espèce eut été transmise à la Belgique pour observations le 29 janvier 2013.

<sup>(28)</sup> Le sujet était à l'ordre du jour des réunions du conseil d'administration des 12 mai et 1<sup>er</sup> septembre 2009, 29 juin et 5 octobre 2010, 1<sup>er</sup> février, 11 octobre et 8 novembre 2011 et 3 juillet, 4 septembre, 6 novembre et 18 novembre 2012.

<sup>(29)</sup> En outre, concernant PSA Antwerp, il est précisé au point 4.3 de la décision de 2013 qu'il a été décidé de suspendre la réclamation des compensations en vue d'une enquête plus approfondie.

<sup>(30)</sup> Affaire C-124/10 P, Commission/EDF, Rec. 2012, p. I-0000, points 79 à 81.

- (79) Dans l'évaluation préliminaire de la Commission, les considérations qui précèdent remettent en question la conclusion selon laquelle la GHA se trouvait effectivement confrontée à un risque de contentieux sérieux de la part de PSA Antwerp et d'Antwerp Gateway.
- (80) À la lumière des considérations qui précèdent, la Commission doute que la GHA ait agi comme l'aurait fait un opérateur en économie de marché lorsqu'elle a mis la mesure n° 1 à exécution.

Mesure n° 2 — Décision n° 141345 — Deurganckdok Oost

- (81) En ce qui concerne la mesure n° 2, la Commission prend note de la communication incluse dans la décision n° 141330 — Deurganckdok West selon laquelle, eu égard à l'évolution du marché, "il ne peut plus être maintenu que les TM initiaux (c.-à-d. les TM des contrats de concession de 2004) ne peuvent être respectés en raison de la crise économique et financière" pour ce qui est de PSA DGD, successeur légal de PSA Antwerp; voir le considérant (48) ci-dessus.
- (82) Étant donné que la GHA elle-même considérait que la situation sur le marché avait considérablement évolué, la Commission doute que le maintien de la réduction du montant de la compensation due pour non-respect des TM en faveur d'Antwerp Gateway, conformément à la décision n° 141345 — Deurganckdok Oost, puisse être jugé conforme au marché.
- (83) Elle considère en particulier que le maintien de cette réduction ne peut être considéré comme nécessaire pour dédommager Antwerp Gateway de la perte temporaire d'une partie de sa concession durant sept ans, étant donné qu'Antwerp Gateway n'utilisait en tout état de cause pas cette partie de la concession. En outre, les TM réduits (compensation réduite) en faveur d'Antwerp Gateway resteront applicables jusqu'en 2042, soit bien plus longtemps que les sept années durant lesquelles cette partie de la concession fait l'objet d'un transfert.

Conclusion concernant l'avantage économique

- (84) À la lumière de l'appréciation qui précède, la Commission est parvenue à la conclusion préliminaire que la mesure n° 1 confère un avantage à PSA Antwerp et à Antwerp Gateway.
- (85) Elle considère à ce stade que la mesure n° 2 met fin à un possible avantage en faveur de PSA Antwerp, dans la mesure où elle a rétabli progressivement les TM fixés initialement<sup>(31)</sup>. En revanche, les TM réajustés ont continué de s'appliquer à Antwerp Gateway, qui bénéficierait donc toujours d'un possible avantage résultant de TM réduits.

7.2.5. Conclusion concernant l'existence d'une aide

- (86) À la lumière du raisonnement exposé plus haut, la Commission doute, à ce stade, que la GHA ait agi comme l'aurait fait un opérateur en économie de marché lorsqu'elle a adopté la mesure n° 1.
- (87) En outre, s'il devait s'avérer que la GHA a, malgré tout, agi comme l'aurait fait un opérateur en économie de marché lorsqu'elle a adopté la mesure n° 1, la Commission se demande si elle s'est comportée en tant que tel en adoptant la mesure n° 2 et en maintenant la compensation moins élevée, conformément à la mesure n° 1, à l'égard d'Antwerp Gateway, étant donné que le niveau initial de la compensation, telle qu'instaurée avant la crise, a été rétabli à l'égard du successeur légal de PSA Antwerp, soit PSA DGD.
- (88) La Commission se demande par conséquent si la GHA n'a pas conféré un avantage sélectif à PSA Antwerp et à Antwerp Gateway au moyen de ressources d'État, avantage qui fausse ou menace d'affecter la concurrence et affecte les échanges entre États membres.
- (89) Dans ces conditions, la Commission considère, à ce stade, que les mesures énumérées ci-dessus sont susceptibles de constituer des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

**7.3 Aides illégales**

- (90) Si les mesures examinées devaient constituer des aides d'État, elles auraient été accordées par la Belgique en violation des obligations de notification et de non-exécution énoncées à l'article 108, paragraphe 3, du TFUE. La Commission considère par conséquent à ce stade que ces mesures sont susceptibles d'être qualifiées d'aides illégales.

<sup>(31)</sup> Par rapport à son successeur légal, PSA DGD.



#### 7.4 Compatibilité avec le marché intérieur

- (91) Dès lors que les mesures constituent des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, la Commission doit examiner si elles peuvent être déclarées compatibles avec le marché intérieur.
- (92) C'est à l'État membre qu'il incombe d'indiquer les éventuels motifs de compatibilité de ces mesures avec le marché intérieur et de démontrer que les conditions de compatibilité sont réunies <sup>(32)</sup>. La Belgique considère toutefois que les mesures en cause ne constituent pas des aides d'État et n'a pas invoqué, par conséquent, le moindre motif de compatibilité de celles-ci.
- (93) La Commission a néanmoins cherché à déterminer si l'un ou l'autre des motifs possibles de compatibilité énoncés dans le TFUE pourrait être, à première vue, applicable.
- (94) Elle a examiné notamment si les exceptions établies à l'article 107, paragraphes 2 et 3, du TFUE, pouvaient être invoquées.
- (95) Les exceptions visées à l'article 107, paragraphe 2, du TFUE, qui concerne les aides à caractère social octroyées aux consommateurs individuels, les aides destinées à remédier aux dommages causés par les calamités naturelles ou par d'autres événements extraordinaires et les aides octroyées à l'économie de certaines régions de la République fédérale d'Allemagne, ne s'appliquent pas en l'espèce.
- (96) L'exception prévue à l'article 107, paragraphe 3, point a), du TFUE, autorise les aides destinées à favoriser le développement économique de régions dans lesquelles le niveau de vie est anormalement bas ou dans lesquelles sévit un grave sous-emploi, mais ne s'applique apparemment pas en l'espèce puisque l'aide ne favorise pas le développement économique de ce genre de régions en Belgique.
- (97) Les mesures en cause ne peuvent pas non plus être considérées comme un projet d'intérêt européen commun, ni comme destinées à remédier à une perturbation grave de l'économie d'un État membre, comme le prévoit l'article 107, paragraphe 3, point b), du TFUE, et n'ont pas non plus pour objectif de promouvoir la culture et la conservation du patrimoine, ainsi que le prévoit l'article 107, paragraphe 3, point d).
- (98) Enfin, les mesures doivent être examinées à la lumière de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE, qui autorise les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités économiques ou de certaines régions économiques, quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun. À ce stade de son examen, la Commission doute de la compatibilité possible de la mesure avec la dérogation définie à l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE. Les autorités belges n'ont, par ailleurs, pas avancé d'arguments susceptibles de prouver que cette exception pourrait être applicable en l'occurrence.
- (99) La Commission considère plutôt que les mesures en cause résultent d'un allègement des charges qui devraient normalement être supportées par PSA Antwerp et Antwerp Gateway et qu'elles constitueraient donc une aide au fonctionnement. Une telle aide ne peut pas être jugée compatible avec le marché intérieur puisqu'elle ne facilite pas le développement d'activités ou de régions économiques.
- (100) La Commission est d'avis à ce stade que les exceptions établies à l'article 107, paragraphes 2 et 3, du TFUE, ne sont pas applicables en l'espèce.

##### 7.4.1 Conclusion concernant la compatibilité

- (101) En conséquence, à ce stade, la Commission doute de la compatibilité des mesures avec le marché intérieur.

#### 8. CONCLUSION

À la lumière des considérations qui précèdent, la Commission invite les autorités belges, dans le cadre de la procédure de l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, à présenter leurs observations et à fournir tout renseignement utile pour l'appréciation des mesures susmentionnées, dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la présente lettre. Elle les invite à transmettre immédiatement une copie de cette lettre aux bénéficiaires potentiels de l'aide.

La Commission avise la Belgique qu'elle informera les parties intéressées en publiant la présente lettre et un résumé de celle-ci au *Journal officiel de l'Union européenne*. Elle informera également les parties intéressées des pays de l'AELE signataires de l'accord EEE par la publication d'une communication dans le supplément EEE du *Journal officiel de l'Union européenne*, ainsi que l'autorité de surveillance de l'AELE, en leur adressant une copie de la présente lettre. Toutes les parties intéressées susmentionnées seront invitées à présenter leurs observations dans un délai d'un mois à compter de la date de publication.»

<sup>(32)</sup> Voir, par exemple, l'arrêt dans l'affaire C-364/90, Italie/Commission, EU:C:1993:157, point 20. Voir également l'arrêt du 27 septembre 2012 dans l'affaire T — 257/10, Italie/Commission, EU:T:2012:504, point 135.

„De Commissie stelt België ervan in kennis dat zij, na onderzoek van de door uw autoriteiten verstrekte informatie over bovengenoemde steunmaatregel, heeft besloten de procedure van artikel 108, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) in te leiden.

## 1. PROCEDURE

- (1) Op 17 december 2012 heeft de Commissie een klacht ontvangen van Katoen Natie NV (hierna „de klager” genoemd) inzake staatssteun die door België zou zijn verleend ten gunste van twee terminalbedrijven in de haven van Antwerpen, namelijk PSA Antwerp NV (hierna „PSA Antwerp” genoemd) en Antwerp Gateway NV (hierna „Antwerp Gateway” genoemd). Op 4 en 7 januari 2013 heeft de klager de Commissie aanvullende gegevens over de vermeende steun toegezonden.
- (2) Op 29 januari 2013 is de klacht aan België doorgezonden voor opmerkingen. Bij schrijven van 8 april 2013 heeft België de Commissie ervan in kennis gesteld dat de maatregel waarop de klacht betrekking heeft, volgens haar geen onrechtmatige steun inhoudt. Op 11 juli 2013 heeft België aanvullende informatie verstrekt.
- (3) Vervolgens heeft de Commissie België bij schrijven van 12 juli 2013 verzocht om nadere informatie, waarop België heeft geantwoord op 2 september 2013. Naar aanleiding van het verzoek van de Commissie van 4 maart 2014 heeft België aanvullende toelichtingen verstrekt op respectievelijk 6 maart 2014, 1 en 24 april 2014 en 19 mei 2014.
- (4) Op 11 augustus 2014 heeft de Commissie de klager een voorlopige beoordeling doen toekomen volgens welke de maatregel waarop de klacht betrekking heeft, op het eerste gezicht geen staatssteun vormde. Bij datzelfde schrijven zijn de opmerkingen van België over de klacht doorgezonden aan de klager.
- (5) Bij schrijven van 9 september 2014 heeft de klager bezwaar aangetekend tegen de voorlopige beoordeling en de Commissie in kennis gesteld van de nieuwe feiten van de zaak. Op 7 januari 2015 heeft België opmerkingen ingediend over de nieuwe door de klager verstrekte gegevens.

## 2. ACHTERGROND

### 2.1. De haven van Antwerpen, de klager en de vermeende begunstigden

- (6) De haven van Antwerpen is een van 's werelds belangrijkste containerhavens en Europa's op een na grootste containerhaven na Rotterdam<sup>(1)</sup>. Vanwege haar ligging in het binnenland en de goede verbindingen met het achterland per spoor, over water en over de weg is Antwerpen een internationale hub voor logistieke, opslag- en overslagdiensten geworden.
- (7) De haven van Antwerpen wordt beheerd door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (hierna „het GHA” genoemd), een publiekrechtelijke rechtspersoon<sup>(2)</sup>. Het GHA is opgericht door de stad Antwerpen en wordt beheerd door een raad van bestuur, die voor ten minste de helft uit leden van de Antwerpse gemeenteraad bestaat. Het dagelijks bestuur wordt waargenomen door het directiecomité, dat is samengesteld uit werknemers van het GHA, die geen politiek mandaat mogen uitoefenen.
- (8) De klager is een in België gevestigde onderneming en is de moederonderneming van Seaport Terminal NV, die een terminal in het Vrasenedok in de haven van Antwerpen exploiteert. Het Vrasenedok wordt gebruikt voor diverse activiteiten, waaronder overlading (met een marginaal aandeel aan containers), opslag en distributie.
- (9) PSA Antwerp en Antwerp Gateway exploiteren containerterminals in het Deurganckdok in de haven van Antwerpen. PSA Antwerp maakt deel uit van de holding PSA International Pte Ltd, een van de grootste havengroepen wereldwijd, met zetel in Singapore<sup>(3)</sup>. Antwerp Gateway maakt deel uit van DP World Group, met zetel in Dubai, in de Verenigde Arabische Emiraten, een van de grootste mariene terminalexploitanten wereldwijd<sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> De haven van Antwerpen verwerkt jaarlijks 186 miljoen ton internationale zeevracht. Voor meer info: <http://www.portofantwerp.com/en/international-port>

<sup>(2)</sup> Het is een autonoom gemeentelijk havenbedrijf in de zin van het Vlaamse havendecreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van zeehavens.

<sup>(3)</sup> Voor meer info: <http://www.psa-antwerp.be/en/content/about-psa-antwerp> en <https://www.globalpsa.com/heritage/>

<sup>(4)</sup> <http://www.dpworld.be/Pages/default.aspx>

## 3. FEITEN VAN DE ZAAK

- (10) In 2004 heeft het GHA met PSA Antwerp en Antwerp Gateway concessieovereenkomsten gesloten voor de verlening van diensten in verband met de overlading van containers in het Deurganckdok in de haven van Antwerpen. De concessieovereenkomsten zijn gesloten voor een periode van 42 jaar, d.w.z. tot en met 2046.
- (11) In deze overeenkomsten zijn voor elk jaar de zogenoemde minimumtonnageverplichtingen vermeld (hierna „tonnageverplichtingen” genoemd). Als een concessiehouder de geldende tonnageverplichtingen niet haalt, moet hij aan het GHA een compensatie van 7,95 EUR betalen per gemiste „twenty-foot equivalent unit” (hierna „TEU” <sup>(5)</sup> genoemd). De tonnageverplichtingen nemen in de periode van 2004 tot en met 2012 jaarlijks toe <sup>(6)</sup>; voor de resterende periode tot en met 2046 blijven ze ongewijzigd.
- (12) In de periode 2009 — 2012 hebben PSA Antwerp en Antwerp Gateway de in de concessieovereenkomsten vastgestelde tonnageverplichtingen niet gehaald en waren ze bijgevolg contractueel verplicht vergoedingen aan het GHA te betalen. Het GHA heeft voor die jaren echter geen vergoedingen geïnd bij PSA Antwerp en Antwerp Gateway.

*Besluit van 2013*

- (13) Op 26 maart 2013 heeft het GHA een besluit genomen waarbij het de voor PSA Antwerp en Antwerp Gateway geldende tonnageverplichtingen met terugwerkende kracht heeft aangepast voor de periode 2009-2012 (hierna „het besluit van 2013” genoemd) <sup>(7)</sup>. Volgens de aangepaste tonnageverplichtingen moet de groei van het overslagvolume minstens 25 % meer bedragen dan de gemiddelde groei van de Hamburg-Le Havre range. De aangepaste tonnageverplichtingen liggen aanzienlijk lager dan de oorspronkelijke bij de concessieovereenkomsten van 2004 opgelegde tonnageverplichtingen. Als gevolg daarvan is het bedrag van de door PSA Antwerp en Antwerp Gateway aan het GHA verschuldigde vergoeding aanzienlijk verlaagd (met ongeveer 80 %).
- (14) In tabel 1a en tabel 1b zijn de oorspronkelijke en de aangepaste tonnageverplichtingen weergegeven, alsook de daadwerkelijk gerealiseerde tonnage, de oorspronkelijk verschuldigde vergoeding en de uit hoofde van de aangepaste tonnageverplichtingen verschuldigde vergoeding.

*Tabel 1a***PSA Antwerp**

	Oorspronkelijke tonnageverplichtingen (TEU)	Aangepaste tonnageverplichtingen (TEU)	Daadwerkelijk gerealiseerde overslag (TEU)	Oorspronkelijk bedrag van de vergoeding (EUR)	Aangepast bedrag van de vergoeding (EUR)
<b>2009</b>	1 522 103	888 072	628 363	7 105 233,00	2 064 686,55
<b>2010</b>	2 034 023	1 017 553	583 364	11 532 739,00	3 451 802,55
<b>2011</b>	2 447 751	1 109 132	771 327	13 327 570,80	2 685 549,75
<b>2012</b>	2 559 600	1 106 304	949 041	12 803 944,05	1 250 240,85
				44 769 486,85	<b>9 452 279,70</b>

<sup>(5)</sup> TEU is een eenheid voor vrachtcapaciteit die vaak wordt gebruikt om de capaciteit van containerschepen en containerterminals te omschrijven.

<sup>(6)</sup> Voor PSA Antwerp waren de tonnageverplichtingen als volgt vastgesteld: in 2008 — 1 010 183 TEU, in 2009 — 1 522 103 TEU; in 2010 — 2 034 023 TEU; in 2011 — 2 447 751 TEU; vanaf 2012 tot het einde van de concessie — 2 559 600 TEU. Voor Antwerp Gateway waren de tonnageverplichtingen als volgt vastgesteld: in 2008 — 665 208 TEU; in 2009 — 1 023 583 TEU; in 2010 — 1 383 208 TEU; in 2011 — 1 595 167 TEU; vanaf 2012 — 1 755 000 TEU.

<sup>(7)</sup> Overeenkomstig de punten 5.3 en 6.4 van het besluit van 2013 is over de tonnageverplichtingen overleg gepleegd binnen de raad van bestuur, maar de daadwerkelijke facturering van vergoedingen werd uitgesteld.

Tabel 1b

**Antwerp Gateway**

	Oorspronkelijke tonnageverplichtingen (TEU)	Aangepaste tonnageverplichtingen (TEU)	Daadwerkelijk gerealiseerde overslag (TEU)	Oorspronkelijk bedrag van de vergoeding (EUR)	Aangepast bedrag van de vergoeding (EUR)
<b>2009</b>	1 023 583	719 543	491 071	4 233 470,40	1 816 352,40
<b>2010</b>	1 383 208	824 453	618 727	6 077 624,00	1 635 521,70
<b>2011</b>	1 595 167	898 653	926 186	5 318 399,00	0
<b>2012</b>	1 755 000	896 362	825 607	7 388 674,35	562 502,25
				23 018 167,75	<b>4 014 376,35</b>

- (15) Na de vaststelling van het besluit van 2013 heeft het GHA facturen voor de aangepaste vergoeding toegezonden aan PSA Antwerp en Antwerp Gateway. PSA Antwerp heeft die facturen betaald, maar Antwerp Gateway weigerde dit en werd bijgevolg door het GHA aangemaand te betalen, wat heeft geleid tot arbitrageprocedures die nog steeds hangende zijn.

*Besluiten van 2014*

- (16) Op 12 mei 2014 heeft het GHA twee besluiten genomen, Besluit nr. 141330 — Deurganckdok West en Besluit nr. 141345 — Deurganckdok Oost (hierna „de besluiten van 2014” genoemd), waarbij de concessieovereenkomsten met PSA Antwerp en Antwerp Gateway zijn gewijzigd.
- (17) Bij Besluit nr. 141330 — Deurganckdok West is de concessie van PSA Antwerp overgedragen aan PSA DGD. PSA DGD is een dochteronderneming van PSA Antwerp en Terminal Investment SA <sup>(8)</sup> („TIL”), een dochteronderneming van Mediterranean Shipping Company <sup>(9)</sup> („MSC”). PSA DGD mag haar concessie overdragen aan MSC PSA European Terminal (MPET), een joint venture van PSA Antwerp en MSC. MSC is ook actief in de haven van Antwerpen en maakt er gebruik van het Delwaidedok.
- (18) De tonnageverplichtingen van PSA DGD zijn als volgt vastgesteld: [...] (\*).
- (19) Bij Besluit nr. 141345 — Deurganckdok Oost heeft het GHA een destijds ongebruikt terrein van ongeveer [...] m<sup>2</sup> van Antwerp Gateway voor een periode van zeven jaar overgedragen aan PSA DGD.
- (20) Met betrekking tot dit terrein zal voor PSA DGD een tonnageverplichting van [...] TEU gelden. [...]

<sup>(8)</sup> Terminal Investment Limited SA (TIL) investeert in, ontwikkelt en beheert containerterminals over de hele wereld. Voor meer info: <http://www.tilgroup.com/about>

<sup>(9)</sup> Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC), gevestigd in Genève, Zwitserland, een particuliere scheepvaartmaatschappij. Voor meer info: <https://www.msc.com/>

(\*) Vertrouwelijke informatie

- (21) De tonnageverplichtingen voor Antwerp Gateway zijn bij Besluit nr. 141 345 — Deurganckdok Oost niet gewijzigd. De bij het besluit van 2013 aangepaste tonnageverplichtingen blijven derhalve van toepassing voor Antwerp Gateway, ongeacht de overdracht van het ongebruikte terrein aan PSA DGD.

#### 4. DE KLACHT

- (22) Volgens de klager heeft het GHA door de retroactieve aanpassing van de tonnageverplichtingen (d.w.z. door de verlaging van het bedrag van de verschuldigde vergoeding) op basis van het besluit van 2013 aan PSA Antwerp en Antwerp Gateway een selectief voordeel verschaft ten koste van andere in de haven van Antwerpen actieve terminalexploitanten.
- (23) Het bedrag aan staatssteun zou gelijk zijn aan de verlaging van het bedrag van de door PSA Antwerp en Antwerp Gateway ontvangen vergoeding. Alleen al voor de jaren 2009-2012 zou het bedrag van de vermeende steun overeenkomen met 35 317 207,15 EUR voor PSA Antwerp en 19 003 791,4 voor Antwerp Gateway.
- (24) Voorts zijn de besluiten van het GHA volgens de klager toe te rekenen aan de Belgische Staat en is er een overdracht van staatsmiddelen mee gemoeid. Zij zouden ook de mededinging verstoren en het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloeden. Zij zouden bijgevolg staatssteun aan PSA Antwerp en Antwerp Gateway vormen.

#### 5. OPMERKINGEN VAN BELGIË

##### 5.1. Staatsmiddelen

- (25) Hoewel het GHA een overheidsinstantie is die kan worden beschouwd als door de Staat gecontroleerd, dienen de middelen van deze instantie volgens België in het licht van de jurisprudentie in de zaak Stardust Marine<sup>(10)</sup> niet als staatsmiddelen te worden beschouwd.
- (26) België voert met name de volgende argumenten aan: i) het GHA is een afzonderlijke juridische entiteit die niet is opgenomen in de structuur van het openbaar bestuur, ii) het heeft een eigen rechtspersoonlijkheid, los van de stad Antwerpen, waarvan het alle havengerelateerde activiteiten heeft overgenomen, iii) het door het Vlaamse Gewest uitgeoefende administratieve toezicht op het GHA is beperkt tot de controle op de rechtmatigheid van de door het GHA in het kader van het Vlaamse havendecreet<sup>(11)</sup> genomen besluiten, iv) het GHA heeft autonome bevoegdheden met betrekking tot de vaststelling van de havenrechten en de aan de concessiehouders in de haven van Antwerpen aangerekende concessievergoedingen en v) de haveninkomsten dienen uitsluitend bij het GHA te worden geïnd, met uitsluiting van alle andere overheidsinstanties, en het GHA heeft de exclusieve controle over deze inkomsten.

##### 5.2. Het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie

- (27) Als de besluiten van het GHA evenwel als toerekenbaar aan de Belgische Staat, en de middelen van het GHA als staatsmiddelen worden beschouwd, dan heeft het GHA volgens België gehandeld in overeenstemming met het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie.

##### 5.2.1. Besluit van 2013

- (28) In de eerste plaats benadrukt België dat de tonnageverplichtingen en de vergoedingen wegens het niet halen ervan integrerend deel uitmaken van de commerciële betrekkingen tussen de havenautoriteiten en de containerterminalexploitanten. Bij de beoordeling of de aanpassing van de tonnageverplichtingen, die heeft geleid tot de verlaging van de vergoeding, marktconform was, dient bijgevolg rekening te worden gehouden met de specifieke aard van die vergoeding. De vergoeding wegens het niet halen van de tonnageverplichtingen is geen inkomstenbron, noch een rendement op investeringen of een betaling voor door het GHA verstrekte diensten/goederen, doch maakt deel uit van de commerciële voorwaarden van de concessieovereenkomsten om de containerterminalexploitanten aan te moedigen de dokken maximaal te benutten. Het is dan ook duidelijk dat de tonnageverplichtingen niet op een disproportioneel hoog niveau mogen worden vastgesteld.

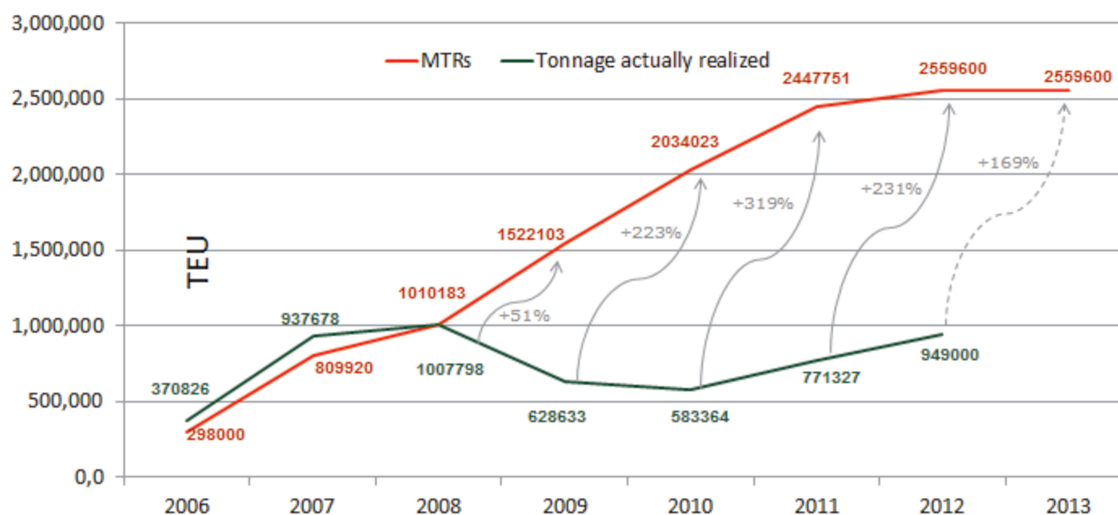
<sup>(10)</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 16 mei 2002, Frankrijk/Commissie, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

<sup>(11)</sup> Zie voetnoot 2.

- (29) Voorts verklaart België dat de door het GHA in de concessieovereenkomsten met de terminalexploitanten opgelegde tonnageverplichtingen doorgaans worden vastgesteld op basis van historische verkeersgegevens en berekeningen waarbij rekening wordt gehouden met het aan het water gelegen terrein, het soort goederen, de lengte van de kaden, enz. In het geval van de concessieovereenkomsten met PSA Antwerp en Antwerp Gateway voor het Deurganckdok waren geen historische gegevens beschikbaar, aangezien de infrastructuur nieuw was en de markt snel evolueerde in termen van groei en overschakeling op het gebruik van containers. De tonnageverplichtingen voor de concessieovereenkomsten met PSA Antwerp en Antwerp Gateway waren gebaseerd op de op dat ogenblik geldende prognoses.
- (30) Volgens België werden de oorspronkelijke in 2004 met PSA Antwerp en Antwerp Gateway overeengekomen prognoses voor de tonnageverplichtingen ondermijnd door de gevolgen van de economische crisis van 2009. De omvang en de duur van de crisis waren niet te voorzien op het ogenblik van de sluiting van de concessieovereenkomsten. Tijdens de crisis van 2009-2012 is het containeroverslagvolume voor het eerst sinds lange tijd sterk en gedurende een lange periode gedaald. Daardoor hebben de meeste in de haven van Antwerpen actieve terminalexploitanten grote verliezen geleden en konden zij hun tonnageverplichtingen niet halen. Volgens België is het verkeer op het niveau van de haven van Antwerpen in haar geheel met 15,6 % gedaald; op het niveau van het Deurganckdok in de haven van Antwerpen was dit 38,6 %<sup>(12)</sup>.
- (31) Bovendien golden in 2009 alleen voor PSA Antwerp en Antwerp Gateway jaarlijks toenemende progressieve tonnageverplichtingen. Voor andere concessiehouders in de haven van Antwerpen, waaronder de klager, golden vaste tonnageverplichtingen. Toen de markt zich uiteindelijk begon te herstellen, konden de marktdeelnemers wier tonnageverplichtingen op een vast niveau waren vastgesteld, hun streefcijfers bijgevolg halen. Voor PSA Antwerp en Antwerp Gateway was de situatie anders, aangezien hun tonnageverplichtingen jaarlijks bleven toenemen en zelfs het herstel van de markt hen niet in staat stelde hun tonnageverplichtingen te halen (zie grafiek 1a en 1b hieronder).

Grafiek 1a

## PSA Antwerp

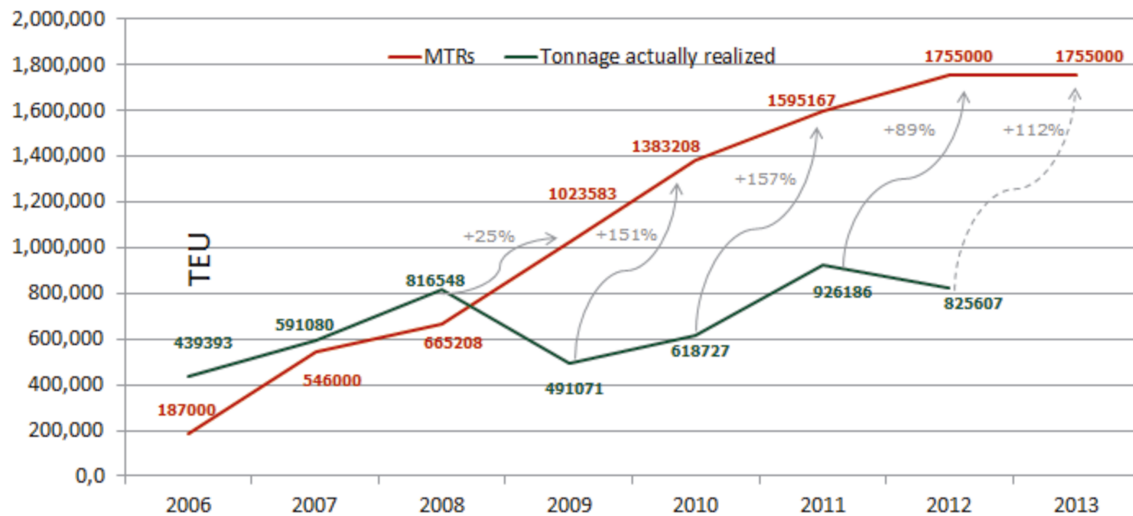


<sup>(12)</sup> Besluit van 26 maart 2013, punt 4.3.



Grafiek 1b

## Antwerp Gateway



MTR's: tonnageverplichtingen

Tonnage actually realized: daadwerkelijk gerealiseerde tonnage

- (32) Voorts hebben de concurrenten van de haven van Antwerpen tegen de achtergrond van de economische crisis van 2009 volgens België diverse maatregelen vastgesteld om de impact ervan voor havengebruikers te verminderen door bijvoorbeeld de havenrechten en/of de tonnageverplichtingen (voor zover opgelegd) te beperken <sup>(13)</sup>.
- (33) In het licht van het voorafgaande heeft het GHA het besluit van 2013 genomen. België legt uit dat de duur van het besluitvormingsproces dat aan de vaststelling van het besluit van 2013 voorafging, een afspiegeling is van de gefaseerde aanpak van het GHA, die nodig was om een meerjarig beeld van de markt te krijgen, een langetermijnvisie te ontwikkelen en duurzame langetermijnoplossingen te vinden.
- (34) Volgens België zou voorts elke marktdeelnemer in een markteconomie in de plaats van het GHA rekening hebben gehouden met het karakter van zijn belangrijkste klanten (PSA Antwerp en Antwerp Gateway) en met de belangen van de haven van Antwerpen op lange termijn. De haven van Antwerpen is onderhevig aan zware concurrentiedruk van andere havens in de Hamburg-Le Havre range, met name van de haven van Rotterdam. De aanpassing van de tonnageverplichtingen voor PSA Antwerp en Antwerp Gateway door het GHA was bijgevolg nodig om een ondermijning van de commerciële betrekkingen met de bestaande havengebruikers te vermijden, wat hen ertoe zou kunnen brengen hun activiteiten te verleggen naar een concurrerende haven.
- (35) Met betrekking tot terminalexploitanten benadrukt België met name dat het GHA rekening hield met het feit dat de in het Deurganckdok actieve terminalexploitanten in het verleden reeds beslissingen in verband met desinvesteringen in andere havens hadden genomen <sup>(14)</sup>, waaruit kan worden opgemaakt dat de desinvestering geen louter theoretisch scenario was. Het GHA nam in dit verband in aanmerking dat de betrokken terminalexploitanten een wereldwijd terminalnetwerk beheren. De resultaten en kostenstructuren van individuele terminals zijn bijgevolg veel sneller vergelijkbaar aan de hand van benchmarking, wat een volledige of gedeeltelijke desinvestering tot gevolg kan hebben.
- (36) Gelet op het voorafgaande hadden PSA Antwerp en Antwerp Gateway volgens België in een situatie van manifeste onderbenutting terecht kunnen komen. In dat geval zou het GHA, zoals bepaald in de concessieovereenkomsten, de concessies moeten overnemen en in bepaalde gevallen de extra financiële last moeten dragen <sup>(15)</sup>. De concessies zouden daardoor opnieuw moeten worden aanbesteed vanaf het begin, wat tijdverlies en een verlies van klanten voor de haven van Antwerpen met zich zou brengen. Gedurende een nieuwe aanbestedingsprocedure zouden de terminals geen concessievergoedingen genereren voor het GHA. Zelfs als zich nieuwe concessiehouders zouden aanmelden, kon niet zo maar worden aangenomen dat zij bereid zouden zijn eenzelfde oppervlakte te exploiteren of dezelfde concessievergoeding per m<sup>2</sup> te betalen als hun voorgangers. Voorts zou het GHA de terminal zonder de hijskranen hebben gekregen. Een nieuwe concessiehouder had dus eerst hijskranen moeten kopen, wat doorgaans een leveringsperiode van twee jaar veronderstelt. Gedurende de overgangsfase en de bouw van de nieuwe hijskranen zouden hoe dan ook geen scheepvaartmaatschappijen kunnen worden bediend. De inkomsten van het GHA uit havenheffingen zouden dan ook navenant dalen.

<sup>(13)</sup> Ter ondersteuning van dit argument citeert België een artikel van Theo Notteboom en Jean-Paul Rodriguez „The corporate geography of global container terminal operators”, op 12 mei 2012 gepubliceerd in het Maritime Policy & Management Journal.

<sup>(14)</sup> België heeft een persartikel verstrekt over de verkoop door DP World van haar bedrijfsonderdeel in Australië op 22 december 2010.

<sup>(15)</sup> In bepaalde gevallen moet het GHA PSA Antwerp en Antwerp Gateway bij het intrekken van de concessie bijvoorbeeld compenseren voor bepaalde investeringen.

- (37) Tot slot voert België aan dat het GHA een ernstig risico op rechtszaken liep. Als het GHA PSA Antwerp en Antwerp Gateway had verzocht het volledige vergoedingsbedrag te betalen omdat ze de oorspronkelijk in de concessieovereenkomsten van 2004 vastgelegde tonnageverplichtingen niet hadden gehaald, dan zouden beide containerterminalexploitanten de bepalingen van de concessieovereenkomsten voor de nationale Belgische rechtbanken hebben aangevochten. Hun eisen zouden gebaseerd zijn geweest op de volgende argumenten: i) een duidelijk buitensporig vergoedingsbedrag in verhouding tot de mogelijke door het GHA geleden schade<sup>(16)</sup> (zogenoemde „boetebedingen”) en ii) een fundamentele verandering van de omstandigheden (de economische crisis van 2009)<sup>(17)</sup>. België heeft de Commissie brieven van PSA Antwerp en Antwerp Gateway van respectievelijk 19 februari 2013 en 23 februari 2013 toegezonden, waarin beide vermeende begunstigden hun juridisch standpunt duidelijk maken.

#### 5.2.2. Besluiten van 2014

- (38) Volgens België heeft het GHA de besluiten van 2014 vastgesteld om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen op de markt. In de haven van Antwerpen werd een aanzienlijke toename van de vracht verwacht na de tenuitvoerlegging van een operationele overeenkomst voor het delen van schepen, die op 18 juni 2013 is gesloten tussen de drie grootste maatschappijen voor maritiem containervervoer ter wereld: Maersk, MSC en CMA CGM (hierna „het P3-netwerk” genoemd). Hoewel het P3-netwerk uiteindelijk nooit ten uitvoer is gebracht, is een overeenkomst voor het delen van schepen tussen MSC en Maersk („2M”) van kracht geworden, wat extra verkeer naar de haven van Antwerpen met zich bracht.
- (39) In het licht van de nieuwe ontwikkelingen op de markt was MSC, die gebruik maakte van het Delwaidedok in de haven van Antwerpen, van mening dat de capaciteit van dit dok ontoereikend was om het toegenomen verkeer op te vangen, met name omdat het Delwaidedok niet kan worden gebruikt door „megaschepen”. MSC heeft het GHA<sup>(18)</sup> dan ook verzocht haar verkeer te verplaatsen van het Delwaidedok naar de westelijke zijde van het Deurganckdok, dat door PSA Antwerp werd geëxploiteerd.
- (40) Volgens België was de capaciteit van de westelijke zijde van het Deurganckdok ontoereikend om het toegenomen verkeer op te vangen. Het GHA besloot dan ook een extra oppervlakte van ongeveer [...] m<sup>2</sup> aan de oostelijke zijde van het Deurganckdok voor een periode van 7 jaar exclusief aan PSA DGD over te dragen. Deze aanvullende oppervlakte was voordien aan Antwerp Gateway toegewezen, maar was niet langer in gebruik.
- (41) Aangezien MSC het GHA aanbod bij te dragen met verdere investeringen in de haven van Antwerpen, rekening houdend met schaalvoordelen en na een openbare raadpleging over de kwestie met de betrokken belanghebbenden<sup>(19)</sup>, heeft het GHA besloten de besluiten van 2014 vast te stellen.

#### 6. OPMERKINGEN VAN DE KLAGER

- (42) De klager betwist het standpunt van België en stelt dat het besluit van 2013 en de besluiten van 2014 toerekenbaar zijn aan de Staat, en dat ze voorzien in de overdracht van staatsmiddelen.
- (43) Voorts heeft het GHA volgens de klager niet gehandeld als een marktdeelnemer in een markteconomie.
- (44) In de eerste plaats zou een particuliere marktdeelnemer volgens de klager ernaar streven zo veel mogelijk winst te maken door de door PSA Antwerp en Antwerp Gateway verschuldigde vergoedingen zo snel mogelijk te innen. Het GHA heeft de door PSA Antwerp en Antwerp Gateway voor de periode 2009-2012 verschuldigde vergoeding echter nooit geïnd.
- (45) In de tweede plaats is de door het GHA aan PSA Antwerp en Antwerp Gateway toegekende verlaging van de vergoedingen disproportioneel, aangezien de terugval van het verkeer in de haven van Antwerpen 16 % bedroeg, terwijl de verlaging van de vergoeding 80 % bedroeg van de vergoeding die contractueel was verschuldigd wegens het niet halen van de tonnageverplichtingen.

<sup>(16)</sup> Volgens het Belgisch burgerlijk wetboek kunnen nationale rechtbanken boetebedingen beperken wanneer de vastgestelde vergoeding hoger is dan de potentiële schade of het potentiële verlies. Voorts kan een nationale rechtbank volgens de Belgische rechtspraak boetebedingen nietig verklaren als die duidelijk niet zijn bedoeld om de werkelijke schade of het werkelijke verlies te compenseren, doch louter repressief bedoeld zijn (zogenoemde „zuivere boetebedingen”).

<sup>(17)</sup> Volgens het Belgische recht kunnen de partijen bij een overeenkomst niet verlangen dat de overeenkomst volledig wordt uitgevoerd wanneer na sluiting ervan bepaalde gebeurtenissen plaatsvinden die niet konden worden voorzien en die niet toerekenbaar zijn aan een van de partijen.

<sup>(18)</sup> België heeft de brief van MSC van 26 november 2013 aan de Commissie doen toekomen.

<sup>(19)</sup> België heeft de standaardbrief van de raad van bestuur aan de belanghebbenden van 4 december 2013 toegezonden aan de Commissie.



- (46) Ten derde wijst de klager erop dat het GHA zijn besluit van 2013 heeft gebaseerd op elementen die verder gaan dan louter commerciële overwegingen van een particuliere onderneming, zoals bijvoorbeeld ruimtegebruik, mobiliteit en duurzame werkgelegenheid<sup>(20)</sup>.
- (47) Bovendien konden de verlagingen van de vergoedingen volgens de klager niet worden gerechtvaardigd door de economische belangen van de haven van Antwerpen op lange termijn. De verlaging van de vergoedingen zou niet tot gevolg hebben dat het maritieme verkeer in de haven van Antwerpen wordt gehouden. Integendeel, als containerterminalexploitanten niet het risico lopen vergoedingen te moeten betalen wegens het niet halen van hun tonnageverplichtingen in de haven van Antwerpen, kunnen zij ertoe worden gebracht hun verkeer te verleggen naar havens waar strikt de hand wordt gehouden aan de naleving van de tonnageverplichtingen, teneinde niet te worden beboet in laatstgenoemde havens.
- (48) Tot slot wijst de klager erop dat de tonnageverplichtingen van vóór de crisis bij de besluiten van 2014 zijn heringevoerd voor PSA Antwerp, en stelt hij dat niet langer kan worden volgehouden dat de initiële tonnageverplichtingen onmogelijk kunnen worden gehaald door de financiële en economische crisis<sup>(21)</sup>, wat de argumentatie van België betreffende de aanpassing van tonnageverplichtingen op basis van het besluit van 2013 op losse schroeven zet.

## 7. BEOORDELING

### 7.1. De onderzochte maatregelen

- (49) Volgens de Commissie kunnen twee potentiële steunmaatregelen van de staten worden onderscheiden, die overeenkomen met de verschillende stappen die het GHA heeft ondernomen met betrekking tot de tonnageverplichtingen:
- i) met betrekking tot PSA Antwerp en Antwerp Gateway — de verlaging van de vergoeding wegens het niet halen van de tonnageverplichtingen in het kader van de concessieovereenkomsten met terugwerkende kracht tot 2009 op basis van het besluit van 2013 (maatregel 1);
  - ii) met betrekking tot Antwerp Gateway — de handhaving van de verlaagde vergoeding voor Antwerp Gateway op basis van Besluit nr. 141345 — Deurganckdock Oost van 2014 (maatregel 2).

### 7.2. Aanwezigheid van staatssteun

- (50) Op grond van artikel 107, lid 1, VWEU zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de interne markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt.
- (51) Om staatssteun in de zin van die bepaling te vormen, moet een maatregel derhalve voldoen aan de volgende cumulatieve voorwaarden:
- hij moet zijn bekostigd door de Staat of met staatsmiddelen;
  - hij moet de onderneming een selectief voordeel verschaffen door bepaalde ondernemingen of producties te begunstigen;
  - hij moet selectief van aard zijn;
  - hij moet de mededinging vervalsen of dreigen te vervalsen en het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig kunnen beïnvloeden.

#### 7.2.1. Staatsmiddelen en toerekenbaarheid

- (52) De Commissie merkt op dat het GHA door de Staat wordt gecontroleerd zoals beschreven in de overwegingen (7) en (2525). Aangezien het in overeenstemming met de vaste rechtspraak<sup>(22)</sup> „op zich niet volstaat dat een openbaar bedrijf onder staatscontrole staat, om door dit bedrijf genomen maatregelen [...] aan de staat toe te rekenen”, heeft de Commissie ook gekeken naar de intensiteit van het door de Staat op het beheer van het GHA uitgeoefende toezicht.

<sup>(20)</sup> Punt 7 van het besluit van 2013.

<sup>(21)</sup> Besluit nr. 141330 — Deurganckdok West

<sup>(22)</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 16 mei 2002, Franse Republiek/Commissie (Stardust Marine), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punt 52.

- (53) De Commissie merkt op dat het GHA, de autoriteit die de haven van Antwerpen beheert, onder het publiekrecht valt, is opgericht door de stad Antwerpen en wordt beheerd door de raad van bestuur, die voor ten minste de helft uit leden van de Antwerpse gemeenteraad bestaat. Bovendien wordt het GHA bestuursrechtelijk gecontroleerd door het Vlaamse Gewest, zoals beschreven in de overwegingen (7) en (26).
- (54) Voorts merkt de Commissie op dat het besluit van 2013 en de besluiten van 2014 zijn genomen door de raad van bestuur van het GHA. In het besluit van 2013 wordt meermaals verwezen naar analyses, besprekingen en besluiten van de raad van bestuur met betrekking tot de tonnageverplichtingen en de vergoedingen wegens het niet halen ervan. Bovendien is in punt 6.2 van het besluit van 2013 duidelijk vermeld dat de facturering van de verschuldigde vergoedingen een handeling is die niet onder het dagelijks beheer van het directiecomité valt. Het besluit van 2013 en Besluit nr. 141345 — Deurganckdock Oost van 2014 hadden dus niet kunnen worden genomen zonder de steun van de leden van de raad van bestuur die tegelijkertijd leden van de Antwerpse gemeenteraad zijn (zie overweging (7)).
- (55) Het overheidskarakter van het concessiebeheer van het GHA wordt ook benadrukt in punt 6.1 van Besluit nr. 141345 — Deurganckdok Oost, waarin is bepaald dat het GHA als autonoom gemeentelijk havenbedrijf in de zin van het Vlaamse havendecreet<sup>(23)</sup> is belast met het beheer en de exploitatie van de haven. In dit verband stelt het GHA overeenkomstig artikel 13 van het havendecreet het havendomein op basis van concessies ter beschikking van derden. De concessie wordt, gezien de bijzondere aard ervan, beheerst door de beginselen van het publiekrecht, en moeten worden gezien als een sui generis overeenkomst met een gemengd karakter: het betreft een administratieve overeenkomst waarbij de overheid een persoon het recht verleent om een gedeelte van het openbaar domein tijdelijk en op een wijze die het recht van anderen uitsluit, in gebruik te nemen; om redenen van openbaar belang kan het GHA de concessieovereenkomst evenwel eenzijdig moduleren<sup>(24)</sup>.
- (56) In bovenstaande beschrijving wordt duidelijk benadrukt dat het beheer van concessies door het GHA een regelgevende overheidstaak is die aan het GHA is toegewezen op grond van het publiekrecht, en dat een concessie een administratieve overeenkomst is die eenzijdig door het GHA kan worden gewijzigd wanneer het oordeelt dat dit in het openbaar belang is.
- (57) Gelet op het voorafgaande komt de Commissie tot de voorlopige conclusie dat de besluiten van het GHA toerekenbaar zijn aan de Belgische Staat.
- (58) Gelet op het feit dat de onderzochte maatregelen een potentieel verlies van middelen inhouden voor de haven van Antwerpen — een openbaar bedrijf — concludeert de Commissie dat de maatregelen met staatsmiddelen zijn bekostigd.

#### 7.2.2. Selectiviteit

- (59) De Commissie is van mening dat de onderzochte maatregelen selectief van aard zijn, aangezien zij betrekking hebben op twee welbepaalde in de haven van Antwerpen actieve containerterminalexploitanten, namelijk PSA Antwerp en Antwerp Gateway.

<sup>(23)</sup> Zie voetnoot 2.

<sup>(24)</sup> Zie Besluit nr. 141345 — Deurganckdok Oost; bladzijden 27 en 28: „Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen is een autonoom gemeentelijk havenbedrijf dat volgens artikel 247bis van het Gemeentedecreet één van de havenbedrijven betreft in de zin van het Havendecreet. In toepassing van het Havendecreet (art. 2) is een havenbedrijf een publiekrechtelijke overheid die als taak heeft het beheer en de exploitatie van het havengebied en die de havenbestuurlijke bevoegdheden uitoefent overeenkomstig de bepalingen van het Havendecreet en andere toepasselijke bestuursrechtelijke principes. Binnen deze — decretale — context is het GHA als enige verantwoordelijk voor het beheer en de exploitatie van het openbaar en privaat havendomein. Overeenkomstig artikel 13 van het Havendecreet kan het havenbedrijf het havendomein ter beschikking stellen van derden voor hernieuwbare periodes van bepaalde duur. Het GHA hanteert hiervoor de decretaal aangehaalde rechtsfiguur van de domeinconcessie. De domeinconcessie wordt — gezien haar bijzondere aard — beheerst door dwingende principes van publiek recht. Het concessiebeleid kadert immers in het eigenlijke domeinbeheer, een taak die het GHA op grond van het Havendecreet decretaal/reglementair is opgedragen. De domeinconcessieovereenkomst wordt in beginsel aangemerkt als een sui generis overeenkomst met een gemengd karakter. Het betreft een administratieve overeenkomst waarbij de overheid een persoon het recht verleent om een gedeelte van het openbaar domein tijdelijk en op een wijze die het recht van anderen uitsluit, in gebruik te nemen. Om redenen ontleend aan het openbaar belang kan de overheid de domeinconcessieovereenkomsten eenzijdig moduleren.”

### 7.2.3. Verstoring van de mededinging en ongunstige beïnvloeding van het handelsverkeer tussen de lidstaten

- (60) De haven van Antwerpen is een internationale haven en een van Europa's belangrijkste hubs voor logistieke, opslag- en overslagdiensten. Beide vermeende begunstigden concurreren om containerverkeer met andere terminalexploitanten, met name in de Hamburg-Le Havre range; (zie de overwegingen (6) en (3434)).
- (61) Bijgevolg is de Commissie van mening dat, als de onderzochte maatregelen een economisch voordeel verschaffen aan PSA Antwerp en Antwerp Gateway, zij de mededinging zouden verstoren of dreigen te verstoren, en het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig kunnen beïnvloeden, aangezien elke overheidsmaatregel die de concurrentiepositie van de begunstigde onderneming kan verbeteren ten opzichte van andere ondernemingen waarmee zij concurreert, deze voorwaarden vervult <sup>(25)</sup>.

### 7.2.4. Economisch voordeel

- (62) Tot slot moet de Commissie onderzoeken of de maatregelen PSA Antwerp en Antwerp Gateway een economisch voordeel verschaffen dat zij in normale marktomstandigheden niet zouden hebben verkregen.
- (63) Om voor de toepassing van artikel 107, lid 1, VWEU te bepalen of de verlaging van de vergoeding door het GHA PSA Antwerp en Antwerp Gateway een economisch voordeel verschaft, moet de Commissie vaststellen of het GHA zich heeft gedragen zoals een particuliere marktdeelnemer in een vergelijkbare situatie zou hebben gedaan. Volgens het beginsel van de particuliere marktdeelnemer in een markteconomie houdt een door de Staat uitgevoerde maatregel geen staatssteun in wanneer een particuliere investeerder van vergelijkbare omvang als de betrokken overheidsinstanties en handelend in normale marktomstandigheden in een markteconomie, er in soortgelijke omstandigheden toe had kunnen worden gebracht de desbetreffende maatregel voor de begunstigde ten uitvoer te leggen <sup>(26)</sup>.
- (64) Zoals hierboven is uitgelegd, betwijfelt de Commissie in dit stadium van het onderzoek of een marktdeelnemer in een markteconomie de onderzochte maatregelen ten uitvoer zou hebben gelegd.
- (65) In de eerste plaats erkent de Commissie in overeenstemming met de vaste rechtspraak <sup>(27)</sup> dat de maatregelen moeten worden geanalyseerd in de context van de periode waarin zij zijn genomen. Voorts moet de Commissie ook rekening houden met andere elementen die van invloed kunnen zijn geweest op het besluitvormingsproces van het GHA.

### Maatregel 1 — Besluit van 2013

- (66) De Commissie merkt op dat de gevolgen van de economische crisis van 2009 in aanmerking moeten worden genomen bij de beoordeling van de marktconformiteit van maatregel 1. In het licht van de door België verstrekte informatie merkt de Commissie op dat progressieve tonnageverplichtingen, die in de periode 2004-2012 jaarlijks toenamen, in 2009 alleen voor PSA Antwerp en Antwerp Gateway golden, terwijl voor alle andere concessiehouders in de haven van Antwerpen, inclusief voor de klager, vaste tonnageverplichtingen golden (zie overweging (3131)). In de context van de economische crisis van 2009 was de situatie van PSA Antwerp en Antwerp Gateway bijgevolg specifiek, en verschillend van de andere in de haven van Antwerpen actieve marktdeelnemers.
- (67) Bovendien erkent de Commissie dat de ongekende gevolgen van de economische crisis van 2009 ondernemingen in alle sectoren van de economie heeft gedwongen hun gedrag aan te passen.
- (68) Voorts merkt de Commissie op dat, naast de context van de economische crisis van 2009, ook de handhaving van de samenwerking met PSA Antwerp en Antwerp Gateway belangrijk was voor de belangen van de haven op lange termijn (zie overweging (3434)).

<sup>(25)</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 17 september 1980, Philip Morris, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, punt 11. Zie ook het arrest van het Hof van Justitie van 15 juni 2000, Alzetta Mauro e.a./Commissie, gevoegde zaken T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 tot 607/97, T-1/98, T-3/98 tot T-6/98 en T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, punt 80.

<sup>(26)</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 11 juli 1996, SFEI e.a., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punten 60 en 61; arrest van het Hof van Justitie van 6 maart 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale en Land Nordrhein-Westfalen/Commissie, gevoegde zaken T-228/99 en T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57, punt 208.

<sup>(27)</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 16 mei 2002, Franse Republiek/Commissie (Stardust Marine), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punt 71. („... met betrekking tot de vraag of de staat zich als een voorzichtige investeerder in een markteconomie heeft gedragen, [...] moet worden uitgegaan van de periode waarin de financiële steunmaatregelen zijn genomen ...”).

- (69) Ondanks deze argumenten betwijfelt de Commissie nog steeds of het GHA bij de tenuitvoerlegging van maatregel 1 heeft gehandeld als een marktdeelnemer in een markteconomie.
- (70) Met name meent de Commissie dat een rationele particuliere marktdeelnemer ernaar zou hebben gestreefd zo veel mogelijk winst (of zo weinig mogelijk verlies) te maken door de verschuldigde bedragen zo snel mogelijk te innen. In dit geval was er een aanzienlijke tijdspanne tussen het begin van de economische crisis in 2009 en het besluit van 2013, waarbij de kwestie van de niet-betaalde vergoedingen retroactief is aangepakt door ze aanzienlijk te verlagen (zie de overwegingen (12) en (4444)).
- (71) Met name is de kwestie van de tonnageverplichtingen, zoals aangegeven in punt 6.4 van het besluit van 2013, de afgelopen jaren meermaals besproken in de raad van bestuur van het GHA<sup>(28)</sup>. Zoals beschreven in het besluit van 2013, heeft de raad van bestuur kwesties in verband met verkeer en de economische crisis besproken, maar de kwestie van het toezenden van een factuur voor de verschuldigde vergoedingen aan PSA Antwerp en Antwerp Gateway wegens het niet halen van de tonnageverplichtingen kwam daarbij niet specifiek aan de orde. In punt 5.3 van het besluit van 2013 staat wel expliciet dat de facturering van de verschuldigde vergoedingen ondanks de lopende raadplegingen over de tonnageverplichtingen werd opgeschort<sup>(29)</sup>.
- (72) Gelet op het voorafgaande betwijfelt de Commissie of een rationale particuliere marktdeelnemer zou hebben gewacht met een besluit betreffende de verlaging van de verschuldigde vergoedingen voor vier jaar.
- (73) Met betrekking tot de verlaging van de vergoeding zelf merkt de Commissie op dat, hoewel de daadwerkelijke terugval van het verkeer in het Deurganckdok in 2009 - 38,6 % bedroeg (en niet - 16 % zoals de klager aangeeft), de verlaging van de vergoeding ongeveer 80 % bedraagt (zie de overwegingen (30) en (4545)).
- (74) De Commissie betwijfelt bijgevolg of een rationale particuliere marktdeelnemer PSA Antwerp en Antwerp Gateway eenzelfde verlaging zou hebben toegekend als het GHA.
- (75) Aangezien de onderhandelingspositie van het GHA in sterke mate op de concessieovereenkomsten leek te zijn gebaseerd, lijkt dit een aanzienlijke verlaging. Aangezien de containerterminalexploitanten hun betrekkingen met het GHA niet eenzijdig konden beëindigen, terwijl het GHA de concessie geheel of gedeeltelijk kon intrekken in geval van een duidelijke onderbenutting van de terminal, konden PSA Antwerp en Antwerp Gateway niet geloofwaardig dreigen de haven van Antwerpen te verlaten als de tonnageverplichtingen niet werden verlaagd of de vergoeding niet werd opgeschort (zie overweging (3636)).
- (76) Zoals ook de klager aangeeft, merkt de Commissie op dat PSA Antwerp en Antwerp Gateway, aangezien er geen risico bestond dat vergoedingen moesten worden betaald wegens het niet halen van de tonnageverplichtingen in de haven van Antwerpen, hun verkeer mogelijk hebben verlegd naar havens waar strikt de hand werd gehouden aan de naleving van de tonnageverplichtingen, om boetes in die havens te vermijden (zie overweging (4747)).
- (77) Volgens de Commissie wordt de marktconformiteit van maatregel 1 ook ter discussie gesteld door het feit dat in het besluit van 2013 rekening wordt gehouden met elementen zoals ruimtegebruik, mobiliteit en duurzame werkgelegenheid (zie overweging (4646)). Volgens vaste rechtspraak<sup>(30)</sup> moeten dergelijke niet-economische aspecten van zakelijke besluiten buiten beschouwing worden gelaten bij de toepassing van het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie.
- (78) Bovendien betwijfelt de Commissie of het GHA echt een ernstig risico liep dat PSA Antwerp en Antwerp Gateway een rechtszaak zouden beginnen zoals België aanvoert (zie overweging (3737)). Om het risico op rechtszaken te bewijzen, heeft België de Commissie brieven van PSA Antwerp en Antwerp Gateway doen toekomen waarin hun juridisch standpunt wordt uiteengezet. De Commissie merkt evenwel op dat de brieven dateren van 19 februari 2013 en 23 februari 2013, en bijgevolg door de vermeende begunstigden aan het GHA zijn toegezonden nadat de klacht in deze zaak op 29 januari 2013 aan België was doorgezonden voor opmerkingen.

<sup>(28)</sup> Het punt stond op de agenda van de vergaderingen van de raad van bestuur van respectievelijk 12 mei en 1 september 2009, 29 juni en 5 oktober 2010, 1 februari, 11 oktober en 8 november 2011 en 3 juli, 4 september, 6 november en 18 november 2012.

<sup>(29)</sup> Met betrekking tot PSA Antwerp is in punt 4.3 van het besluit van 2013 bovendien vermeld dat was besloten de facturering op te schorten met het oog op verder onderzoek.

<sup>(30)</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 5 juni 2012, Commissie/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punten 79 tot en met 81.

- (79) In de voorlopige beoordeling van de Commissie worden dan ook vraagtekens geplaatst bij de conclusie dat het GHA wel degelijk een ernstig risico liep dat PSA Antwerp en Antwerp Gateway een rechtszaak zouden beginnen.
- (80) Gelet op het voorafgaande betwijfelt de Commissie nog steeds of het GHA bij de vaststelling van maatregel 1 heeft gehandeld als een marktdeelnemer in een markteconomie.

*Maatregel 2 — Besluit nr. 141345 — Deurganckdook Oost*

- (81) Met betrekking tot maatregel 2 neemt de Commissie nota van de verklaring in Besluit nr. 141330 — Deurganckdook West dat, gelet op de veranderingen op de markt met betrekking tot de rechtsopvolger van PSA Antwerp — PSA DGD, niet langer kan worden volgehouden dat de initiële tonnageverplichtingen (d.w.z. de in de concessieovereenkomsten van 2004 vastgestelde tonnageverplichtingen) onmogelijk kunnen worden gehaald als gevolg van de financiële en economische crisis (zie overweging (4848)).
- (82) Aangezien het GHA zelf van mening was dat de situatie op de markt aanzienlijk was veranderd, betwijfelt de Commissie of de handhaving van het verlaagde vergoedingsbedrag bij het niet halen van de tonnageverplichtingen voor Antwerp Gateway op basis van Besluit nr. 141345 — Deurganckdook Oost als marktconform kan worden beschouwd.
- (83) Met name meent de Commissie dat de handhaving van de verlaagde vergoeding niet als noodzakelijk kan worden beschouwd om Antwerp Gateway te compenseren voor het tijdelijke verlies van haar concessie voor 7 jaar, aangezien Antwerp Gateway hoe dan ook niet daadwerkelijk gebruik maakte van dit deel van haar concessiegebied. Daarnaast zullen de verlaagde tonnageverplichtingen voor Antwerp Gateway (d.w.z. de verlaagde vergoeding) van kracht blijven tot en met 2042, dus veel langer dan de periode van 7 jaar waarin een deel van de concessie zou worden overgedragen.

*Conclusie betreffende het economische voordeel*

- (84) Op basis van de bovenstaande beoordeling is de Commissie tot de voorlopige conclusie gekomen dat maatregel 1 een voordeel voor PSA Antwerp en Antwerp Gateway inhoudt.
- (85) In dit stadium is de Commissie van mening dat maatregel 2 een einde stelt aan een mogelijk voordeel voor PSA Antwerp, aangezien de oorspronkelijke tonnageverplichtingen bij deze maatregel geleidelijk opnieuw worden ingevoerd<sup>(31)</sup>. Voor Antwerp Gateway daarentegen bleven de aangepaste tonnageverplichtingen gelden en zou nog steeds sprake zijn van een potentieel voordeel in verband met de verlaagde tonnageverplichtingen.

*7.2.5. Conclusie betreffende de aanwezigheid van steun*

- (86) Op basis van de bovenstaande argumenten betwijfelt de Commissie in dit stadium of het GHA bij de vaststelling van maatregel 1 daadwerkelijk heeft gehandeld als een marktdeelnemer in een markteconomie.
- (87) Voorts betwijfelt de Commissie of het GHA, mocht blijken dat het bij de vaststelling van maatregel 1 heeft gehandeld als een marktdeelnemer in een markteconomie, bij de vaststelling van maatregel 2 en de handhaving van de verlaagde vergoeding in overeenstemming met maatregel 1 met betrekking tot Antwerp Gateway heeft gehandeld als een marktdeelnemer in een markteconomie, gelet op het feit dat het initiële vergoedingsniveau van vóór de crisis opnieuw is ingevoerd voor de rechtsopvolger van PSA Antwerp, namelijk PSA DGD.
- (88) De Commissie vraagt zich bijgevolg af of het GHA aan PSA Antwerp en Antwerp Gateway geen selectief voordeel heeft verschaft dat afkomstig is van staatsmiddelen en dat de mededinging verstoort of dreigt te verstoren en het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt.
- (89) De Commissie is in dit stadium derhalve van mening dat de hierboven beschreven maatregelen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU kunnen vormen.

**7.3 Onrechtmatige steun**

- (90) Als de onderzochte maatregelen staatssteun zouden inhouden, zouden zij door België zijn genomen in strijd met de verplichtingen ten aanzien van kennisgeving en standstill van artikel 108, lid 3, VWEU. De Commissie is in dit stadium derhalve van oordeel dat deze maatregelen als onrechtmatige staatssteun kunnen worden aangemerkt.

<sup>(31)</sup> Met betrekking tot haar rechtsopvolger PSA DGD.



#### 7.4 Verenigbaarheid met de interne markt

- (91) Voor zover de maatregelen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU vormen, moet de Commissie beoordelen of die steun verenigbaar met de interne markt kan worden verklaard.
- (92) Het is aan de lidstaat om mogelijke gronden voor de verenigbaarheid aan te dragen en aan te tonen dat aan de voorwaarden voor deze verenigbaarheid is voldaan<sup>(32)</sup>. België is echter van oordeel dat de maatregelen geen staatssteun vormen, en heeft bijgevolg geen gronden voor verenigbaarheid aangevoerd.
- (93) De Commissie is niettemin nagegaan of een van de mogelijke in het VWEU vastgelegde verenigbaarheidsgronden op het eerste gezicht van toepassing is.
- (94) De Commissie is met name nagegaan of de uitzonderingen van artikel 107, leden 2 en 3, VWEU van toepassing kunnen zijn.
- (95) De uitzonderingen van artikel 107, lid 2, VWEU, die betrekking hebben op steunmaatregelen van sociale aard aan individuele verbruikers, steunmaatregelen tot herstel van de schade veroorzaakt door natuurrampen of andere buitengewone gebeurtenissen en steunmaatregelen aan bepaalde streken van de Bondsrepubliek Duitsland, zijn in deze zaak niet van toepassing.
- (96) Krachtens artikel 107, lid 3, onder a), VWEU zijn steunmaatregelen ter bevordering van de economische ontwikkeling van streken waarin de levensstandaard abnormaal laag is of waar een ernstig gebrek aan werkgelegenheid heerst, toegestaan, maar deze uitzondering lijkt in deze zaak niet van toepassing te zijn, aangezien het geen steun ter bevordering van de economische ontwikkeling in dergelijke streken in België betreft.
- (97) De maatregelen kunnen evenmin worden beschouwd als steunmaatregelen om de verwezenlijking van een belangrijk project van gemeenschappelijk Europees belang te bevorderen of een ernstige verstoring in de economie van een lidstaat op te heffen, zoals bedoeld in artikel 107, lid 3, onder b), VWEU, noch als steunmaatregelen om de cultuur en de instandhouding van het culturele erfgoed te bevorderen zoals bedoeld in artikel 107, lid 3, onder d), VWEU.
- (98) Tot slot moeten de maatregelen worden onderzocht in het licht van artikel 107, lid 3, onder c), waarin is bepaald dat steunmaatregelen om de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid of van bepaalde regionale economieën te vergemakkelijken, zijn toegestaan mits de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt daardoor niet zodanig worden veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad. In dit stadium van het onderzoek heeft de Commissie twijfels over de mogelijke verenigbaarheid van de maatregel met de uitzondering van artikel 107, lid 3, onder c). De Belgische autoriteiten hebben ook geen argumenten aangevoerd om aan te tonen dat deze uitzondering in deze zaak van toepassing kan zijn.
- (99) De Commissie is veeleer van oordeel dat de betrokken maatregelen resulteren in een verlichting van de lasten die normaal gesproken door PSA Antwerp en Antwerp Gateway moeten worden gedragen, en dat ze bijgevolg exploitatiesteun vormen. Dergelijke steun kan niet als verenigbaar met de interne markt worden aangemerkt, aangezien die er niet toe strekt de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid of van bepaalde regionale economieën te vergemakkelijken.
- (100) De Commissie is in dit stadium van oordeel dat de uitzonderingen van artikel 107, leden 2 en 3, VWEU niet van toepassing zijn.

##### 7.4.1 Conclusie betreffende de verenigbaarheid

- (101) In dit stadium heeft de Commissie bijgevolg twijfels ten aanzien van de verenigbaarheid van de maatregelen met de interne markt.

#### 8. CONCLUSIE

In het licht van bovenstaande overwegingen verzoekt de Commissie, handelend volgens de procedure van artikel 108, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, België binnen een maand vanaf de datum van ontvangst van dit schrijven zijn opmerkingen te maken en alle dienstige inlichtingen te verstrekken voor de beoordeling van de steunmaatregel. Zij verzoekt uw autoriteiten onverwijld een kopie van dit schrijven te doen toekomen aan de potbegunstigden van de steun.

Voorts deelt de Commissie België mee dat zij de belanghebbenden door de bekendmaking van dit schrijven en van een samenvatting ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* in kennis zal stellen. Tevens zal zij de belanghebbenden in de lidstaten van de EVA die partij zijn bij de EER-Overeenkomst, door de bekendmaking van een mededeling in het EER-Supplement van het *Publicatieblad van de Europese Unie* in kennis stellen, alsmede de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA door haar een afschrift van dit schrijven te zenden. Alle bovengenoemde belanghebbenden zal worden verzocht hun opmerkingen te maken binnen één maand vanaf de datum van deze bekendmaking.”

---

<sup>(32)</sup> Zie bijvoorbeeld het arrest van het Hof van Justitie van 28 april 1993, Italië/Commissie, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, punt 20. Zie ook het arrest van het Gerecht van 27 september 2012, Italië/Commissie, T - 257/10, ECLI:EU:T:2012:504, lid 135.

**AYUDA ESTATAL — RUMANÍA****Ayuda estatal SA.33769 (2015/C) (ex 2015/NN) (ex 2011/CP)****Supuesta ayuda al aeropuerto de Târgu-Mureş Transilvania, Wizz Air, Ryanair y otras compañías aéreas****Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2016/C 104/04)

Por carta de 31 de julio de 2015, reproducida en la versión lingüística auténtica en las páginas siguientes al presente resumen, la Comisión notificó a Rumanía su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea <sup>(1)</sup> en relación con la medida antes citada.

Los interesados podrán presentar sus observaciones en el plazo de un mes a partir de la fecha de publicación del presente resumen y de la carta siguiente, enviándolas a:

Comisión Europea  
Dirección General de Competencia  
Registro de Ayudas Estatales  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË  
Fax + 32 22961242  
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Dichas observaciones serán comunicadas a Rumanía. Los interesados que presenten observaciones podrán solicitar por escrito, exponiendo los motivos de su solicitud, que su identidad sea tratada de forma confidencial.

**PROCEDIMIENTO**

El 13 de octubre de 2011, la Comisión recibió una denuncia sobre una supuesta ayuda estatal ilegal en relación con el aeropuerto de Târgu-Mureş Transilvania (en lo sucesivo denominado «TMT») y la compañía aérea Wizz Air. Puesto que parecía que la ayuda estatal se había ejecutado antes de que la Comisión pudiera pronunciarse sobre su compatibilidad con el mercado interior, la medida se registró como ayuda no notificada.

El 19 de diciembre de 2011, la denuncia se transmitió a las autoridades rumanas a efectos de que presentasen sus observaciones y, tras una prórroga del plazo, dichas autoridades contestaron el 13 de febrero de 2012.

Entre el 14 de octubre de 2011 y el 18 de febrero de 2015 se recibió más información y denuncias similares remitidas por el primer denunciante y por otros dos denunciantes; estas denuncias incluían acusaciones de ayudas estatales ilegales como consecuencia de la errónea atribución a TMT de servicios de interés económico general (SIEG).

Sobre la base de todas las denuncias recibidas, se enviaron solicitudes de información a las autoridades rumanas el 24 de febrero de 2012, el 28 de noviembre de 2013, el 11 de diciembre de 2014 y el 1 de abril de 2015. Las autoridades rumanas respondieron el 13 y el 24 de abril de 2012, el 20 de diciembre de 2013, el 18 de febrero de 2015 y el 8 de mayo de 2015.

**DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS EXAMINADAS***Aeropuerto de Târgu-Mureş Transilvania*

El aeropuerto TMT se encuentra a 14 km al sudoeste de Târgu-Mureş, una ciudad de 135 000 habitantes en el distrito de Mureş, en el centro de Rumanía. Tanto la ciudad como el aeropuerto pertenecen a la región histórica de Transilvania.

<sup>(1)</sup> DO L 138 de 30.4.2004.

La distancia entre el aeropuerto TMT y el de Cluj-Napoca es de 103 km o 1 hora y 31 minutos en automóvil.

*Medidas en favor de compañías aéreas que operan en TMT*

El nivel de las tasas aeroportuarias en TMT fue establecido por la Decisión del Consejo de Distrito de Mureş n.º 83/2012, de 6 de julio de 2012 (en lo sucesivo denominada «Decisión regional de julio de 2012»). Entre las tasas se incluye un impuesto por servicio al pasajero de 1 EUR por pasajero.

*Medidas en favor del gestor aeroportuario*

En el período 1997-2015 TMT fue subvencionado por el distrito en el que está situado. Algunas de estas subvenciones se derivaron de las Decisiones regionales n.º 107/2011, de 18 de agosto de 2011, y n.º 161/2014, de 30 de octubre de 2014, del Consejo de Distrito de Mureş.

Rumanía indicó que la financiación pública concedida al aeropuerto en el período 2011-2015, parte de la cual se destinó a equipos de asistencia en tierra y aparcamientos de vehículos, constituía por un lado una compensación por la prestación del SIEG, y por otro, financiación para la prestación de determinados servicios por el Estado en ejercicio de sus prerrogativas de poder público. Rumanía indicó que la financiación no constituía ayuda al gestor aeroportuario.

La financiación pública concedida a TMT por el distrito para compensar los costes del SIEG en el período 2007-2009 está siendo evaluada por la Comisión en el asunto SA.30931 (2011/C) (ex N 185/2010) <sup>(2)</sup> y no es objeto de la presente Decisión. La presente Decisión solo afecta a la financiación pública concedida al aeropuerto para el período a partir de 2011.

## EVALUACIÓN

*Medidas en favor de compañías aéreas que operan en TMT*

En la presente fase, la Comisión considera que la fijación de las tasas aeroportuarias por el gestor aeroportuario es imputable al Estado, puesto que se basó en la Decisión regional de julio de 2012.

La Comisión observa que el documento facilitado por Rumanía en relación con la fijación de las tasas aeroportuarias difiere en muchos aspectos de un análisis previo de rentabilidad. Por tanto, en esta fase la Comisión duda de que la fijación de las tasas aeroportuarias se ajuste al principio del operador privado en una economía de mercado (POPEM).

En esta fase, la Comisión considera, por tanto, que los bajos niveles de las tasas aeroportuarias otorgan una ventaja económica selectiva a las compañías aéreas que operan en TMT con respecto a otras compañías aéreas que operan en el mercado interior. Una ventaja económica de este tipo podría falsear la competencia y afectar al comercio entre Estados miembros y, por tanto, conllevaría ayuda estatal.

Por otra parte, en esta fase la posible ayuda recibida por las compañías aéreas que operan en TMT beneficiándose de dichas tasas bajas no puede ser considerada ayuda de puesta en marcha compatible con arreglo a las Directrices sobre aviación de 2005 <sup>(3)</sup>.

*Medidas en favor del gestor aeroportuario*

Con el fin de establecer si las medidas en cuestión otorgaron una ventaja al gestor del aeropuerto, la Comisión evaluó si se ajustan a los criterios establecidos en la sentencia Altmark <sup>(4)</sup> y si se acordaron en condiciones de mercado normales de conformidad con el POPEM.

<sup>(2)</sup> La Decisión de incoación del procedimiento de investigación formal se adoptó el 24 de mayo de 2011 y se publicó en el DO C 207 de 13.7.2011. La Comisión adoptó una corrección de errores de dicha Decisión el 23 de junio de 2011.

<sup>(3)</sup> Comunicación de la Comisión, Directrices comunitarias sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales (DO C 312 de 9.12.2005, p. 1).

<sup>(4)</sup> Asunto C-280/00, Altmark Trans GmbH y Regierungspräsidium Magdeburg, Rec. 2003, p. I-7747.



Se ha constatado que los actos que confían a TMT la prestación de un SIEG para el período 2011-2015 no establecen claramente las misiones de servicio público de TMT, ni el derecho a compensación de TMT ni los importes compensatorios reales. Además, estos actos también parecen implicar obligaciones de servicio público y no hay ningún indicio de que la financiación pública se determinase sobre la base de los costes de una empresa eficiente.

Además, en esta fase no hay ningún indicio de que se esperase que la financiación prestada a TMT en el período 2011- 2015 ofreciese un beneficio normal. Por tanto, la Comisión duda de que esta financiación pública cumpla el POPEM y adopta el punto de vista preliminar de que esto constituye una ventaja económica para el gestor aeroportuario.

Dicha ventaja económica para TMT puede falsear la competencia y afectar al comercio entre Estados miembros y por tanto constituye ayuda estatal.

Por razones similares a las relativas al incumplimiento de los criterios de la sentencia Altmark, la Comisión considera preliminarmente que la financiación pública no puede considerarse compatible con el Marco SIEG <sup>(5)</sup>.

Además, por lo que se refiere a la ayuda a TMT en el período 2011-2015, en la fase actual parece que las condiciones de compatibilidad de las Directrices de aviación de 2014 <sup>(6)</sup> no se cumplen en su totalidad, en particular en cuanto a la necesidad de la ayuda. Además, dado que la distancia entre los aeropuertos de Cluj-Napoca y TMT es de aproximadamente 100 km, en esta fase la Comisión no puede concluir que sea apropiado considerar que ambos aeropuertos no se encuentran en la misma zona de influencia.

Por tanto, en esta fase la Comisión duda de que la ayuda a TMT en el período 2011- 2015 pueda declararse compatible con el mercado interior con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del Tratado.

De conformidad con el artículo 14 del Reglamento (CE) n.º 659/1999 del Consejo <sup>(7)</sup>, toda ayuda concedida ilegalmente podrá ser reclamada a su beneficiario.

---

<sup>(5)</sup> Comunicación de la Comisión relativa al marco de la UE sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público (2011) (DO C 8 de 11.1.2012, p. 15).

<sup>(6)</sup> Comunicación de la Comisión, Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas (DO C 99 de 4.4.2014, p. 3).

<sup>(7)</sup> Reglamento (CE) n.º 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo de 1999, por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO L 83 de 27.3.1999, p. 1.).

## TEXTO DE LA CARTA

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

## 1. PROCEDURA

- (1) La 13 octombrie 2011, a fost înaintată o plângere Comisiei, în conformitate cu articolul 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE)<sup>(1)</sup>, privind presupusul ajutor ilegal de stat acordat Aeroportul Transilvania Târgu-Mureș (denumit în continuare «TMA» sau «administratorul aeroportului»). Plângerea a fost înregistrată sub numărul de caz SA.33769. Întrucât ajutorul acordat de stat părea să fi fost pus în aplicare înainte să se poată adopta de către Comisie o poziție cu privire la compatibilitatea acestuia cu piața internă, măsura a fost ulterior înregistrată ca ajutor nenotificat.
- (2) Plângerea a fost înaintată autorităților române pentru observații la 19 decembrie 2011 și, după o prelungire a termenului-limită, a fost primit un răspuns din partea autorităților române la 13 februarie 2012.
- (3) Reclamantul (denumit în continuare «primul reclamant») a furnizat informații suplimentare Comisiei la 14 octombrie 2011, 18 octombrie 2011, 3 noiembrie 2011, 24 noiembrie 2011 și 10 ianuarie 2012.
- (4) Prin intermediul unei scrisori din 24 februarie 2012, Comisia a solicitat autorităților române furnizarea de informații suplimentare. La 13 aprilie 2012 și la 24 aprilie 2012, după o prelungire a termenului-limită, autoritățile române au prezentat informațiile solicitate.
- (5) La 1 martie 2012, Comisia a primit din partea unui al doilea reclamant informații sub forma unei plângeri suplimentare privind presupusul ajutor de stat ilegal acordat companiei aeriene Wizz Air la TMA. Cel de al doilea reclamant a furnizat informații suplimentare Comisiei la 2 aprilie 2012, 20 aprilie 2012 și 15 octombrie 2012.
- (6) De asemenea, la 15 octombrie 2012, Comisia a primit informații din partea unui al treilea reclamant sub forma unei plângeri suplimentare privind presupusul ajutor de stat ilegal acordat TMA pentru finanțarea infrastructurii și presupusul ajutor de stat ilegal rezultat din încredințarea incorectă în favoarea TMA a sarcinii furnizării unui serviciu de interes economic general (denumit în continuare «SIEG»).
- (7) La 8 noiembrie 2012, primul reclamant a furnizat informații suplimentare Comisiei.
- (8) La 7 decembrie 2012, 26 februarie 2013, 27 februarie 2013 și 5 decembrie 2013, au fost primite informații suplimentare de către Comisie din partea celui de al treilea reclamant.
- (9) La 18 septembrie 2013, Comisia a primit o plângere suplimentară din partea celui de al treilea reclamant, prin care acesta afirma că TMA sau autoritățile locale din Târgu-Mureș ar fi acordat ajutor în favoarea Ryanair, în special prin intermediul unui acord de marketing.
- (10) Plângerea a fost transmisă autorităților române la 28 noiembrie 2013 și a fost primit un răspuns de la acestea la 20 decembrie 2013, prin care se afirma faptul că nu a fost încheiat niciun acord de marketing de către TMA sau de către autoritățile locale din Târgu-Mureș cu Ryanair sau cu orice altă companie aeriană.
- (11) La 20 ianuarie 2014, a avut loc la Bruxelles o reuniune între Comisie și reprezentanții celui de al treilea reclamant.
- (12) La 14 octombrie 2014, Comisia a transmis celui de al treilea reclamant scrisoarea autorităților române din 20 decembrie 2013. La 27 octombrie 2014, Comisia a primit un răspuns din partea celui de al treilea reclamant (denumit în continuare «rezumatul plângerii celui de al treilea reclamant»).

<sup>(1)</sup> JO L 138, 30.4.2004.

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

## 2. DESCRIERE DETALIATĂ A MĂSURILOR

### 2.1. Aeroportul Transilvania Târgu Mureș (TMA)

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

Tabelul 1

#### Numărul de pasageri la TMA <sup>(2)</sup>

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

- (17) Printre companiile aeriene care au operat de pe TMA se numără Malev, TAROM, Ryanair și Wizz Air. Dintre aceste companii aeriene, numai Wizz Air este operațională în prezent, activitatea sa acoperind cea mai mare parte a zborurilor.
- (18) Wizz Air și-a început operațiunile pe TMA în iunie 2006 cu o rută cu destinația Budapesta și și-a extins rapid activitățile în cadrul aeroportului, iar în 2007 a operat rute cu destinația Budapesta, Londra, Barcelona, Roma, Milano și Dortmund.
- (19) În noiembrie 2007, Wizz Air și-a încetat activitatea la TMA, mutând anumite servicii la Aeroportul Internațional Cluj-Napoca (denumit în continuare «AICN»). În 2008, Wizz Air și-a reluat serviciile de la TMA către Budapesta. În 2011, serviciile Wizz Air au înregistrat o creștere semnificativă, fiind redeschise rutele cu destinația Londra, Barcelona, Roma, Milano și Dortmund și adăugând la acestea noi destinații, Madrid și Paris.
- (20) Wizz Air operează în prezent zboruri de la TMA către aeroporturile Budapesta, Dortmund, Memmingen, Frankfurt Hahn, Paris Beauvais, London Luton, Milano, Madrid și Rome Ciampino. De pe AICN, Wizz Air operează în prezent zboruri către 20 de destinații. Aceste destinații includeau șase destinații pe care compania le deservea și de pe TMA, și anume: Dortmund, Paris Beauvais, London Luton, Milan, Madrid și Rome Ciampino.
- (21) Ryanair a început operarea de zboruri de pe TMA către Bruxelles și Pisa în 2013, însă în 2014 și-a întrerupt toate operațiunile de pe TMA.
- (22) Distanța dintre TMA și AICN este de 103 km sau de 1 oră și 31 de minute de mers cu mașina, în timp ce distanța dintre TMA și Aeroportul Internațional Sibiu este de 114 km sau de 1 oră și 53 de minute de mers cu mașina <sup>(3)</sup>. Toate celelalte aeroporturi importante, inclusiv Aeroportul Internațional Brașov-Ghimbav în curs de construcție, se află la peste 2 ore de mers cu mașina de TMA.

<sup>(2)</sup> Sursa: [https://ro.wikipedia.org/wiki/Aeroportul\\_Interna%C8%9Bional\\_Transilvania,\\_T%C3%A2rgu\\_Mure%C8%99](https://ro.wikipedia.org/wiki/Aeroportul_Interna%C8%9Bional_Transilvania,_T%C3%A2rgu_Mure%C8%99).

<sup>(3)</sup> Potrivit [www.googlemaps.com](http://www.googlemaps.com), ruta cea mai scurtă și cea mai rapidă dintre cele două aeroporturi cu mașina este de 103 km sau de 1 oră și 31 de minute.

### 2.1.1. Administrarea Aeroportului Transilvania Târgu Mureș (TMA)

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

### 2.2. Aeroportul Internațional Cluj-Napoca (AICN)

- (27) AICN este cel de al doilea cel mai mare aeroport din România, situat lângă Cluj-Napoca, cel mai mare centru urban al Transilvaniei, o regiune istorică din nord-vestul României.
- (28) AICN deservește în prezent 23 de destinații interne și internaționale, cele mai multe dintre acestea fiind operate de Wizz Air [a se vedea punctul (20)]. În plus, diferite destinații de vacanță sunt operate prin zboruri charter.
- (29) AICN deservește în prezent peste 1 milion de pasageri anual. Numărul de pasageri a crescut substanțial începând din momentul dereglementării traficului aerian în România, în 2007.

### 2.3. Descrierea măsurilor care fac obiectul procedurii oficiale de investigație

- (30) Plângerile pot fi rezumate prin următoarele acuzații:
- nivelul tarifelor aeroportuare este atât de scăzut încât se acordă ajutor de stat companiilor aeriene care operează de pe TMA;
  - TMA primește ajutor de stat ilegal sub forma încredințării incorecte a sarcinii furnizării de servicii de interes economic general în favoarea TMA și a finanțării pentru echipamentele de handling la sol și facilitățile de parcare.
- (31) Aceste măsuri sunt descrise mai în detaliu în secțiunile următoare (2.4 și 2.5):

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

- (32) Se afirmă că, începând cu 6 iulie 2012, companiile aeriene care au deschis noi rute de pe TMA au plătit un tarif aferent serviciilor pentru pasageri de numai 1 EUR/pasager.
- (33) Un presupus rezultat al stabilirii tarifelor TMA la aceste niveluri a fost transferul de la AICN la TMA al rutelor operate de Wizz Air către anumite destinații.
- (34) S-a afirmat, de asemenea, că Ryanair a fost subvenționată de Consiliul Județean Târgu-Mureș prin intermediul unui acord de servicii de marketing [a se vedea punctul (10)], însă autoritățile române au confirmat că un astfel de acord nu există. Această acuzație nu a fost reluată în rezumatul plângerii celui de al treilea reclamant.

- (35) Nivelul tarifelor aeroportuare la care se referă acuzațiile a fost stabilit prin Hotărârea nr. 83/2012 a Consiliului Județean Mureș din 6 iulie 2012 (denumită în continuare «hotărârea regională din iulie 2012») de aprobare a Deciziei nr. 7/26.06.2012 a Consiliului de administrație al TMA.
- (36) În temeiul hotărârii regionale din iulie 2012, tarifele aeroportuare au devenit următoarele:

Tabelul 2

**Tarifele aeroportuare percepute de TMA aplicabile în urma hotărârii regionale din iulie 2012**

Tarif	Cost (EUR)
Aterizare	1,25/tonă
Iluminare	0,40/tonă
Staționare	0,15/tonă
Servicii pentru pasageri	1,00/pasager

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

Tabelul 3

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

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

- (39) Tarifele aeroportuare prevăzute în tabelul 2 și tabelul 3 au fost publicate în AIP<sup>(4)</sup> România GEN 4.1-16 din 20 septembrie 2012.
- (40) Pentru a permite Comisiei să evalueze dacă tarifele aeroportuare valabile pentru companiile aeriene care operează de pe TMA erau menite să genereze o contribuție pozitivă suplimentară la profit pentru aeroport<sup>(5)</sup>, adică să ducă la profituri mai mari sau la pierderi mai mici decât ar fi urmat să se înregistreze într-o situație contrafactuală (dacă aceste companii aeriene nu ar fi fost prezente la aeroport plătind respectivele tarife), România a fost invitată să furnizeze orice plan de afaceri care a stat la baza hotărârii de stabilire a tarifelor aeroportuare și, în cazul în care nu există o analiză de rentabilitate *ex ante* veritabilă înainte de hotărârea regională din iulie 2012, o analiză de rentabilitate *ex ante* reconstituită pe care un operator privat rezonabil în economia de piață ar fi efectuat-o înainte de adoptarea tarifelor aeroportuare din 2012<sup>(6)</sup>.
- (41) În răspunsul lor, autoritățile române au declarat că analiza oportunității oferite de tarifele aeroportuare care au fost stabilite prin hotărârea regională din iulie 2012 s-a bazat pe documentul: «Prognoza privind evoluția compensațiilor în perioada 2011-2015 având la bază tarifele aeroportuare propuse pentru aprobare» (denumit în continuare «documentul de prognoză economică»). Documentul a fost elaborat înainte de stabilirea taxelor prin hotărârea regională din iulie 2012. Acest document este reprodus în tabelul 4:

Tabelul 4

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

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

(\*) informații confidențiale

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

<sup>(5)</sup> Orientările privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (JO C 99, 4.4.2014, p. 3) specifică la punctul 61 «Comisia consideră că perspectivele de rentabilitate suplimentară *ex ante* sunt criteriul cel mai relevant pentru evaluarea acordurilor încheiate în mod individual de aeroporturi cu anumite companii aeriene.»

<sup>(6)</sup> Scrisoare din partea Comisiei din 11 decembrie 2014.

- (42) Documentul de prognoză economică conține date reale *ex post* pentru 2011 și previziuni *ex ante* pentru perioada 2012-2015. Datele acoperă numărul de rotații ale Wizz Air și ale altor companii aeriene și veniturile TMA provenite de la Wizz Air și de la alte companii aeriene, compensația SIEG pentru TMA și o cifră pentru buget. Autoritățile române au fost invitate să explice legătura dintre coloanele «Total venituri», «Compensație SIEG» și «Buget» și, în special, ce reprezintă cifra pentru buget.
- (43) Potrivit autorităților române, documentul de prognoză economică evidențiază efectul benefic al noilor taxe de aeroport și indică o previziune de scădere drastică în fiecare an a valorii compensației SIEG solicitată de TMA autorităților locale. În plus, acesta demonstrează obiectivul final al TMA, și anume acela de a fi capabil să obțină o rentabilitate într-un interval de timp rezonabil de 5-10 ani, prin generarea de trafic suplimentar la aeroport.

## 2.5. Măsuri în favoarea TMA

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

### 2.5.1. Sarcini SIEG încredințate TMA

- (46) TMA a primit finanțare publică din bugetul Consiliului Județean Mureș începând din 1997, în urma Hotărârii nr. 398/1997 a Guvernului [a se vedea punctul (24)].
- (47) Potrivit autorităților române, această finanțare a constituit compensație pentru obligații de serviciu public care au îndeplinit toate condițiile de fond pentru SIEG.
- (48) Finanțarea publică acordată TMA de către consiliul județean pentru a compensa costurile cu serviciile de interes economic general în perioada 2007-2009 sunt evaluate în prezent de Comisie în cadrul cazului SA.30931 (2011/C) (ex N 185/2010) <sup>(7)</sup>. România a declarat că această finanțare și cea în favoarea altor aeroporturi din România ar avea valoarea ajutorului exceptat de la obligația de notificare în baza Deciziei 2005/842/CE a Comisiei din 28 noiembrie 2005 privind aplicarea articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE [în prezent articolul 106 alineatul (2) din TFUE] la ajutorul de stat, sub forma compensației pentru obligația de serviciu public, acordat anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (denumită în continuare «Decizia privind SIEG din 2005») <sup>(8)</sup>.
- (49) În special, România a afirmat că finanțarea publică în cauză a reprezentat o compensație pentru sarcina furnizării de servicii de interes economic general încredințată TMA (și altor aeroporturi din România) în temeiul Hotărârii nr. 398/1997 a Guvernului. Hotărârea guvernului se referă la transferul proprietății aeroporturilor regionale din România de la Ministerul Transporturilor către consiliile județene și regionale și stabilește, în anexa la aceasta, statutul administratorilor aeroporturilor, incluzând o listă detaliată a activităților acestora. România a susținut că aceste activități, adică administrarea generală a aeroporturilor în cauză, ar trebui considerate drept servicii de interes economic general.
- (50) La 24 mai 2011, Comisia a deschis procedura oficială de investigație în cazul SA.30931 sus-menționat. Finanțarea din fonduri publice acordată TMA de către consiliul județean în perioada 2007-2009 este, așadar, evaluată de Comisie separat în cadrul cazului SA.30931 și nu face obiectul prezentei decizii. Pentru perioada care începe la 1 ianuarie 2010, Comisia a închis parțial procedura oficială de investigație inițiată în temeiul articolului 108 alineatul (2) din TFUE în ceea ce privește schema notificată prin care se prevedea acordarea de finanțare publică pentru sprijinirea îmbunătățirilor aduse infrastructurii aeroporturilor regionale mici, întrucât România și-a retras notificarea privind proiectul în cauză. Prezenta decizie vizează doar finanțarea publică acordată TMA începând cu 2011.

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

<sup>(8)</sup> JO L 312, 29.11.2005, p. 67.



## 2.5.1.1. Încredințarea sarcinii SIEG 2011

- (51) În 2011, aeroportului TMA i s-a încredințat sarcina furnizării unui SIEG (denumit în continuare «SIEG 2011») prin Hotărârea regională nr. 107/2011 a Consiliului Județean Mureș din 18 august 2011 (denumită în continuare «hotărârea regională din august 2011»). În temeiul articolului 1 alineatul (2), reprezintă un SIEG următoarele activități desfășurate de aeroport:
- (A) construirea infrastructurii aeroportuare și a echipamentelor: piste de decolare, terminale, platforme, turn de control sau a instalațiilor care le sprijină în mod direct: instalații de stingere a incendiilor, echipamente de securitate sau de siguranță;
  - (B) operarea infrastructurii, a echipamentelor și a instalațiilor care le sprijină în mod direct, cuprinzând întreținerea, repararea, modernizarea și administrarea infrastructurii aeroportului;
  - (C) furnizarea de servicii aeroportuare auxiliare transportului aerian, cu excepția serviciilor de handling la sol;
  - (D) furnizarea de servicii de controlul traficului aerian, stingere a incendiilor, servicii de urgență, servicii de siguranță;
  - (E) asigurarea, în condițiile legii, a spațiilor și a utilităților necesare autorităților publice care efectuează activități specifice de control pe aeroport;
  - (F) prelucrarea zborurilor cu aeronave scutite, conform legii, de la plata tarifelor aeroportuare<sup>(9)</sup>, 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..
- (52) Potrivit autorităților române, activitățile de la literele D)-H) de mai sus nu sunt de natură economică și nu intră în sfera competențelor autorității publice. În ceea ce privește literele F) și G), autoritățile române au menționat că anumite categorii de aeronave sunt scutite legal de toate tarifele aeroportuare și comisioanele conexe, inclusiv de tarifele pentru serviciile de handling la sol, pe toate aeroporturile din România<sup>(10)</sup>.
- (53) În conformitate cu articolul 1 alineatul (3) din hotărârea regională din august 2011, nu pot face parte din activitățile aferente serviciului de interes economic general activitățile comerciale care nu sunt legate în mod direct de activitățile de bază ale aeroportului și care includ construirea, finanțarea, utilizarea și închirierea terenului și a clădirilor sau porțiunilor din acestea, nu numai pentru birouri și depozitare, dar și pentru hoteluri și operatori economici situați în incinta aeroportului, precum și pentru magazine, restaurante sau parcuri.

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

<sup>(10)</sup> A se vedea nota de subsol nr. 9.



- (54) Compensația plătită TMA pentru furnizarea de servicii de interes economic general în perioada 2011-2014 este prezentată în tabelul următor:

Tabelul 5

**Finanțare pentru SIEG plătită TMA (2011-2014)**

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

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

Mecanismul de compensare în baza SIEG 2011

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

## 2.5.1.2. Încredințarea sarcinii SIEG 2014

- (62) Aeroportului i s-a încredințat sarcina de furnizare a unui al doilea SIEG (denumit în continuare «SIEG 2014») de către Consiliul Județean Mureș prin Hotărârea nr. 161/2014 a Consiliului Județean Mureș din 30 octombrie 2014 (denumită în continuare «hotărârea regională din octombrie 2014»).

<sup>(1)</sup> Pe baza cursului de schimb din 25 mai 2015, 4,4539 RON/EUR. Sursa: Banca Centrală Europeană.

- (63) Potrivit autorităților române, SIEG 2014 a fost elaborat și adoptat în conformitate cu TFUE, cu Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor privind ajutoarele de stat din Uniunea Europeană în materie de compensare acordată pentru furnizarea de servicii de interes economic general<sup>(12)</sup> și cu cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public (denumit în continuare «cadrul SIEG»)<sup>(13)</sup> și luând în considerare Orientările din 2014 privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (denumite în continuare «Orientările din 2014 privind sectorul aviației»)<sup>(14)</sup>.
- (64) Autoritățile române sunt invitate să confirme dacă SIEG 2014 a avut efect de abrogare a SIEG 2011 [a se vedea punctul (58)], precum și data la care SIEG 2014 a intrat în vigoare.
- (65) De asemenea, autoritățile române au fost invitate să confirme valoarea compensației plătite pentru 2014 și pentru 2015, până în prezent, în baza SIEG 2014 [a se vedea punctul (55)].
- (66) Hotărârea regională din octombrie 2014 prevede granturi atât pentru costurile de investiții, cât și pentru costurile de exploatare, drept compensație pentru furnizarea unui SIEG:
- în temeiul articolului 4 alineatul (2), costurile de investiții sunt compensate pe baza deficitului de finanțare în conformitate cu planul de afaceri al aeroportului până la o intensitate de 75 % din costurile eligibile (costurile aferente investițiilor în infrastructura aeroportuară, inclusiv cele legate de infrastructura de handling la sol). Articolul 4 alineatul (3) prevede că finanțarea publică poate depăși în mod excepțional 75 % din costurile eligibile care fac obiectul unei notificări sub rezerva unei evaluări și a unei notificări prealabile a Comisiei;
  - în temeiul articolului 4 alineatul (4), finanțarea publică a cheltuielilor de exploatare este stabilită anual pe baza deficitului de finanțare al activităților SIEG, calculat pe baza planului de afaceri al aeroportului. În conformitate cu articolul 4 alineatul (5), compensația pentru cheltuielile de exploatare în primii cinci ani nu poate depăși 80 % din deficitul de finanțare a cheltuielilor de exploatare în cursul primilor cinci ani și, în conformitate cu articolul 4 alineatul (6), 50 % din deficitul de finanțare a cheltuielilor de exploatare în următorii 5 ani.
- (67) SIEG 2014 acoperă o perioadă de tranziție de 10 ani până la 4 aprilie 2024 și poate fi revizuit în oricare dintre următoarele situații:
- la 4 ani de la atribuirea inițială;
  - dacă traficul aeroportului depășește 700 000 de pasageri pe an;
  - ori de câte ori se prevede astfel în legislația relevantă.

#### 2.5.2. Finanțarea echipamentelor de handling la sol

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

Tabelul 6

#### Finanțarea echipamentelor de handling la sol

Investiție	Sumă alocată (RON)	Sumă plătită (RON)	Sumă plătită (EUR) <sup>(15)</sup>
Autobuze pentru platformă	206 000	205 823	46 212
Cărucioare pentru bagajele pasagerilor	59 200	59 164	13 284
Unitatea de alimentare la sol (500 kVA)	188 500	179 676	40 341

<sup>(12)</sup> JO C 8, of 11.1.2012, p. 4.

<sup>(13)</sup> Comunicarea Comisiei privind Cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public (2011), JO C 8, 11.1.2012, p. 15.

<sup>(14)</sup> JO C 99, 4.4.2014, p. 3.

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

Investiție	Sumă alocată (RON)	Sumă plătită (RON)	Sumă plătită (EUR) <sup>(16)</sup>
Scări cu autopropulsare	920 000	919 823	206 521
Unitatea de degivrare	1 674 000	1 673 876	375 823
<b>TOTAL</b>		<b>3 038 362</b>	<b>682 180</b>

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

### 2.5.3. Finanțarea facilităților de parcare ale aeroportului

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

## 3. EVALUARE

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

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

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

- (75) Potrivit articolului 107 alineatul (1) din tratat, «sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de stat sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre».

<sup>(16)</sup> Pe baza cursului de schimb din 25 mai 2015, 4,4539 RON/EUR. Sursa: Banca Centrală Europeană.

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

#### 3.1.1.1. Resurse de stat și imputabilitatea statului

- (77) Orice avantaj economic pe care îl implică tarifele aeroportuare stabilite prin hotărârea regională din iulie 2012 ar fi finanțat din resursele administratorului aeroportului, care este o societate controlată public. Prin urmare, orice astfel de avantaj economic ar trebui să fie considerat finanțat din resurse de stat.
- (78) Mai mult decât atât, Comisia constată că hotărârea regională din iulie 2012 care stabilește tarifele aeroportuare este o hotărâre adoptată direct de către un consiliu județean din România. Astfel cum a fost stabilit de Curte în hotărârea pronunțată în cauza *Stardust Marine*, conceptul de ajutor de stat se aplică oricărui avantaj, acordat în mod direct sau indirect, finanțat din resursele statului, acordat de statul însuși sau de orice organism intermediar care acționează în baza prerogativelor ce i-au fost conferite<sup>(17)</sup>. Măsurile adoptate de aceste entități (descentralizate, federalizate, regionale, locale sau altele) ale statelor membre, indiferent de statutul lor juridic și de descrierea lor, țin, în același mod ca și măsurile luate de către autoritatea centrală, de domeniul de aplicare al articolului 107 din tratat<sup>(18)</sup>. Hotărârea regională din iulie 2012 pare, astfel, imputabilă statului. În această fază, autoritățile române nu au indicat faptul că stabilirea tarifelor aeroportuare ale TMA prin hotărârea regională din iulie 2012 nu a fost imputabilă statului, nici nu a indicat că respectiva compensație care rezultă din hotărâre nu a constituit resurse de stat.
- (79) Prin urmare, pe baza informațiilor de care dispune în această fază, opinia preliminară a Comisiei este că stabilirea tarifelor aeroportuare care se aplică companiilor aeriene care operează la TMA este imputabilă statului și implică resurse de stat.

#### 3.1.1.2. Avantaj economic

- (80) În cursul investigației preliminare, România a susținut că tarifele aeroportuare aplicate Wizz Air și altor companii aeriene implică faptul că administratorul aeroportului acționează ca un operator în cadrul economiei de piață prudent, ghidat de perspectivele în materie de rentabilitate într-o situație similară, astfel încât regimul de tarifare în cauză nu conferă niciun avantaj economic pe care companiile aeriene nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață. În consecință, tarifele aeroportuare ar respecta principiul operatorului privat în economia de piață și nu ar conferi, astfel, niciun avantaj economic companiilor aeriene în cauză.
- (81) Potrivit Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației, în virtutea principiului operatorului privat în economia de piață, ajutorul acordat unei companii aeriene poate, în principiu, să fie exclus atunci când:
- prețul perceput pentru serviciile aeroportuare corespunde prețului de piață estimat prin intermediul unei metode de analiză comparativă; sau
  - se poate demonstra prin intermediul unei analize *ex ante*, și anume a unei analize bazate pe datele disponibile la momentul adoptării hotărârii cu privire la măsurile în cauză, că acordul dintre aeroport și compania aeriană ar putea genera, pentru aeroport, o contribuție pozitivă suplimentară la profit<sup>(19)</sup>.
- (82) În plus, potrivit Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației «atunci când va evalua acordurile dintre aeroporturi și companiile aeriene, Comisia va lua, de asemenea, în calcul în ce măsură acordurile evaluate pot fi considerate ca înscriindu-se în cadrul unei strategii globale a aeroportului menită să restabilească rentabilitatea cel puțin pe termen lung<sup>(20)</sup>».

<sup>(17)</sup> Cauza C-482/99 Franța/Comisia («Stardust Marine») [2002], Rec., p. I-4397.

<sup>(18)</sup> Hotărârea Curții din 6 martie 2002, cauzele conexe T-127/99, T-129/99, T-140/99 Diputación Foral de Álava și alții/Comisia, Rec. 2002, p. II-1330, punctul 142.

<sup>(19)</sup> Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 53.

<sup>(20)</sup> Ibid, punctul 66.

- (83) În ceea ce privește prima abordare (compararea prețului perceput pentru serviciile aeroportuare cu prețul de piață), Comisia are îndoieli serioase cu privire la posibilitatea de a defini un indicator de referință adecvat pentru stabilirea valorii de piață a serviciilor furnizate de aeroporturi. În plus, România nu a prezentat niciun reper relevant care ar putea constitui un indicator de referință adecvat pentru stabilirea prețului de piață pentru serviciile furnizate de administratorul aeroportului în favoarea companiilor aeriene. Prin urmare, în prezent, Comisia consideră că perspectivele de rentabilitate suplimentară *ex ante* constituie criteriul cel mai relevant pentru evaluarea acordurilor încheiate în mod individual de aeroporturi cu anumite companii aeriene <sup>(21)</sup>.
- (84) În cadrul acestei analize, trebuie să fie luate în considerare toate veniturile și costurile suplimentare relevante asociate tranzacției.
- (85) Veniturile suplimentare preconizate trebuie să includă în special veniturile din tarifele aeroportuare, ținând seama de reduceri, precum și de traficul care se așteaptă a fi generat de acord, și veniturile din activități non-aeronautice care se așteaptă a rezulta din traficul suplimentar. Veniturile suplimentare preconizate trebuie să includă, în special, toate costurile suplimentare de exploatare și cu investițiile care nu ar fi suportate în absența acordului, precum costurile suplimentare cu personalul, echipamentele și investițiile” dacă este cazul, care decurg din prezența companiilor aeriene la aeroport, precum și costurile granturilor de marketing și ale altor stimulente financiare. În schimb, costurile pe care aeroportul ar trebui să le suporte în orice caz și independent de acordul cu companiile aeriene nu ar trebui să fie luate în considerare în cadrul evaluării principiului operatorului privat în economia de piață.
- (86) Astfel cum se specifică la punctul (40), României i s-a solicitat să furnizeze Comisiei orice plan de afaceri pe care s-a bazat hotărârea de stabilire a tarifelor aeroportuare și, în cazul în care nu există o analiză de rentabilitate *ex ante* veritabilă înainte de hotărârea regională din iulie 2012, o analiză de rentabilitate *ex ante* reconstituită pe care un operator privat rezonabil în economia de piață ar fi efectuat-o înainte de adoptarea tarifelor aeroportuare din 2012.
- (87) Singura informație furnizată de autoritățile române ca răspuns la solicitare este documentul de prognoză economică <sup>(22)</sup>, care, potrivit autorităților române, a fost o analiză a oportunității oferite de stabilirea tarifelor aeroportuare prin hotărârea regională din iulie 2012.

#### Evaluarea costurilor și veniturilor suplimentare

- (88) Comisia trebuie să evalueze dacă tarifele aeroportuare aplicate companiilor aeriene la TMA erau menite să genereze o contribuție pozitivă suplimentară la profit pentru aeroport, adică să ducă la profituri mai mari sau la pierderi mai mici decât s-ar fi înregistrat într-o situație contrafactuală (dacă respectivele companii aeriene nu ar fi fost prezente la aeroport).
- (89) Documentul de prognoză economică este *ex ante* anilor 2012-2015 și conține previziuni privind numărul de pasageri și veniturile.
- (90) Totuși, există mai multe caracteristici ale documentului de prognoză economică care par să îl diferențieze de un plan de afaceri sau de o analiză de rentabilitate *ex ante* pe care ar fi putut să o realizeze un operator de aeroport ipotetic care să fi fost un operator privat în economia de piață în scopul de a stabili rentabilitatea asigurată de prezența companiilor aeriene la TMA.
- (91) În primul rând, documentul de prognoză economică nu pare a fi legat în mod specific de data de începere presupusă a aplicării noilor tarife aeroportuare, și anume data hotărârii regionale din iulie 2012 (6 iulie 2012), ci reprezintă mai degrabă o analiză de sfârșit de an, cu date reale pentru 2011 și cu date previzionate pentru 2012-2015.
- (92) În al doilea rând, documentul de prognoză economică nu conține nicio informație privind costurile suplimentare care ar putea rezulta din nivelurile tarifelor aeroportuare în cauză.
- (93) Costurile suplimentare sunt importante în acest context, întrucât analiza necesară ar trebui să examineze dacă pentru o anumită companie aeriană (oricare ar fi aceasta) care operează de pe aeroport veniturile suplimentare preconizate a fi generate de respectiva companie aeriană (luând în considerare reducerile aplicate tarifelor aeroportuare, veniturile din activități non-aeronautice, *inter alia*,) ar fi suficiente pentru a acoperi costurile suplimentare și un profit rezonabil. Fără nicio informație privind costurile suplimentare nu este posibil să se ia o decizie în același mod în care ar fi procedat un operator privat în economia de piață.

<sup>(21)</sup> Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctele 59 și 61.

<sup>(22)</sup> A se vedea punctele (41) – (43).

- (94) În al treilea rând, deși documentul de prognoză economică a prevăzut veniturile totale pentru 2012-2015, nu există niciun indiciu că aceste venituri sunt suplimentare ca urmare a stabilirii tarifelor aeroportuare în cauză.
- (95) În al patrulea rând, documentul de prognoză economică include o coloană privind compensarea pentru SIEG, ceea ce poate reprezenta un indiciu că veniturile suplimentare legate de tarifele aeroportuare nu sunt suficiente pentru a acoperi costurile suplimentare. Autoritățile române sunt invitate să formuleze observații privind acest subiect.
- (96) Autoritățile române sunt invitate să confirme dacă veniturile din activități non-aeronautice sunt, de asemenea, luate în considerare în documentul de prognoză economică.
- (97) Având în vedere cele de mai sus, opinia preliminară a Comisiei este că documentul de prognoză economică nu este o analiză de rentabilitate adecvată în scopul aplicării principiului operatorului privat în economia de piață și constată că autoritățile române nu au furnizat până în prezent nicio analiză *ex ante* reconstituită, chiar dacă au fost invitate de către Comisie să facă acest lucru în cazul în care nu exista nicio analiză de rentabilitate *ex ante* veritabilă.
- (98) Prin urmare, în această fază Comisia nu dispune de datele necesare pentru a reconstitui analiza de rentabilitate *ex ante* a nivelurilor tarifelor aeroportuare aplicate companiilor aeriene care operează de pe TMA pe baza costurilor și veniturilor suplimentare care puteau fi preconizate în mod rezonabil de către un operator economic acționând în locul TMA la momentul adoptării acestor tarife.
- (99) Prin urmare, în această fază, răspunsul autorităților române din 18 februarie 2015 nu a eliminat toate îndoielile Comisiei referitoare la faptul că, la momentul stabilirii nivelurilor tarifelor aeroportuare aplicate companiilor aeriene care operează de pe TMA, se putea preconiza în mod rezonabil că acestea vor aduce venituri suplimentare. Prin deschiderea procedurii oficiale de investigație, Comisia invită România să furnizeze toate datele necesare pentru evaluarea rentabilității acestor acorduri, inclusiv o analiză de rentabilitate *ex ante* reconstituită corespunzătoare. Aceste date ar trebui să includă, *inter alia*, orice deducere din veniturile TMA cu privire la tarifele datorate, inclusiv orice tarif legat de securitate [a se vedea punctul (37)].
- (100) Comisia constată, de asemenea, că prin reducerile aplicate tarifelor pentru aterizare prevăzute în tabelul 3 se pare că o parte dintre utilizatori ar putea plăti tarife pentru aterizare mai mari ca alți utilizatori pentru același nivel de servicii, ca urmare a numărului de rute pe care le operează în prezent de pe TMA. Comisia observă, de asemenea, că nu este clar dacă și în ce măsură reducerile aplicate tarifului pentru aterizare au fost fixate ținând seama în mod direct de costurile de exploatare a infrastructurii aeroportului și de serviciile furnizate și, pe baza informațiilor disponibile, nu poate evalua dacă un investitor în economia de piață le-ar fi oferit. Autoritățile române sunt invitate să formuleze observații cu privire la acest punct.

### 3.1.1.3. Selectivitate

- (101) Pentru a intra sub incidența articolului 107 alineatul (1) din TFUE, o măsură de stat trebuie să favorizeze «anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri». Prin urmare, numai acele măsuri care favorizează întreprinderile și acordă un avantaj selectiv se pot califica drept ajutor de stat.
- (102) În cazul vizat, Comisia constată că, potrivit autorităților române, grila tarifelor aeroportuare în cauză a fost furnizată tuturor celorlalte companii aeriene care operează de pe TMA.
- (103) În acest sens, Comisia constată că, deși măsura în cauză este posibil să fi fost acordată tuturor companiilor aeriene prezente pe TMA, aceasta nu este acordată companiilor aeriene care nu sunt prezente pe TMA. Prin urmare, avantajul economic inerent grilei tarifelor aeroportuare din 2012, dacă acest avantaj se confirmă, ar fi acordat de Consiliul Județean Mureș, prin TMA, numai companiilor care aparțin unui subsegment al sectorului de transport aerian. Chiar și numai din acest motiv, opinia preliminară a Comisiei este că, dacă se confirmă existența unui avantaj economic, atunci acesta ar fi selectiv.
- (104) În acest sens, este important să se remarce faptul că respectivul concept de selectivitate nu se bazează doar pe ipoteza că o măsură este selectivă dacă este discriminatorie, adică tratează în mod diferit companii sau sectoare de producție comparabile. Criteriul de selectivitate servește mai degrabă la distingerea măsurilor de ajutor de stat de politica fiscală sau economică generală aplicabilă tuturor operatorilor economici.



- (105) În conformitate cu jurisprudența constantă și cu dispozițiile articolului 107 alineatul (1) din TFUE, este tot o chestiune de selectivitate și atunci când toate companiile dintr-un anumit sector beneficiază în același mod de o măsură de ajutor<sup>(23)</sup>. Acest principiu se aplică *a fortiori* și atunci când, la fel ca în cazul prezent, numai anumite companii din sectorul aerian beneficiază de ajutor, chiar dacă au fost selectate pe baza unui criteriu obiectiv, și anume pe baza faptului că operează de pe TMA.
- (106) Prin urmare, pentru a stabili selectivitatea, este irelevant dacă toate companiile concurente într-un stat membru sau într-o regiune din cadrul unui anumit sector primesc același ajutor. Dimpotrivă, simplul fapt că ajutorul este limitat la anumite companii concurente pe piața internă este suficient pentru a stabili că este vorba de acordarea unui ajutor.
- (107) Așadar, chiar dacă nu ar fi fost concurență între companiile aeriene care operează de pe TMA și cele care operează de pe AICN, lucru față de care Comisia și-a exprimat îndoielile [a se vedea punctele (172) și (196)], grila tarifelor de la TMA tot ar fi la fel de selectivă întrucât se aplică doar companiilor aeriene care deservește TMA.
- (108) În plus, Comisia consideră că, în această fază, măsura care face obiectul investigației pare să favorizeze anumiți potențiali utilizatori ai TMA în defavoarea altora, fără ca acest lucru să fie justificat prin natura sau schema generală a grilei tarifelor aeroportuare. În primul rând, Comisia constată că tariful aferent serviciilor pentru pasageri (1 EUR/pasager) pare deosebit de mic. În plus, un tarif aferent serviciilor pentru pasageri foarte mic este probabil să favorizeze companii aeriene care transportă un număr mare de pasageri de la un anumit aeroport și care au un nivel foarte ridicat de utilizare a aeronavelor, cum este deseori cazul transportatorilor low-cost precum Wizz Air, principalul transportator care operează de pe TMA, fără ca acest lucru să reflecte neapărat costurile subiacente suportate de TMA cu privire la fiecare companie aeriană. De asemenea, Comisia constată că grila tarifelor aeroportuare din 2012 implică reduceri substanțiale ale taxei de aterizare în funcție de numărul de aterizări pe lună. Un astfel de sistem de reducere tinde să favorizeze companiile aeriene care operează mai multe rute de la aeroport, precum Wizz Air de pe TMA, sau cu frecvențe mai mari, fără ca acest lucru să reflecte neapărat costurile subiacente suportate de TMA cu privire la fiecare companie aeriană. Prin urmare, grila tarifelor aeroportuare din 2012 pare să favorizeze anumite companii aeriene în defavoarea altora fără ca în această etapă să se fi identificat vreun motiv clar și obiectiv legat de logica grilei tarifelor aeroportuare. Drept urmare, chiar dacă s-ar porni de la premisa că selectivitatea măsurii care face obiectul evaluării ar depinde de eventualitatea ca de avantajul economic inerent măsurii să beneficieze în mod egal toți potențialii utilizatori ai TMA, Comisia ar avea în continuare îndoieli în această fază că măsura nu este selectivă.
- (109) Din toate aceste motive, opinia preliminară a Comisiei este că, dacă se confirmă că există un avantaj economic inerent grilei tarifelor aeroportuare din 2012, acesta ar fi selectiv.

#### 3.1.1.4. Afectarea comerțului și denaturarea concurenței

- (110) Pentru a se califica drept ajutor de stat, o măsură financiară trebuie să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre și să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența. Pentru evaluarea acestor două condiții, Comisia nu este obligată să stabilească faptul că ajutorul are un efect real asupra schimburilor comerciale dintre statele membre și că există o denaturare efectivă a concurenței, ci doar să analizeze dacă ajutorul respectiv, având în vedere circumstanțele, poate afecta astfel de schimburi și să denatureze concurența<sup>(24)</sup>. Atunci când un ajutor acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente în cadrul schimburilor comerciale din Uniune, aceste din urmă întreprinderi trebuie considerate ca fiind afectate de respectivul ajutor.
- (111) Începând cu data intrării în vigoare a celui de a treilea pachet privind liberalizarea transportului aerian la 1 ianuarie 1993<sup>(25)</sup>, transportatorii aeriени pot opera liber zboruri în cadrul unor conexiuni intraeuropene. Astfel cum a constatat Curtea de Justiție
- (a) «în cazul în care o întreprindere își desfășoară activitatea într-un sector în care [...] concurează producători din diferite state membre, orice ajutor pe care îl pot primi de la autoritățile publice este de natură să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre și să afecteze concurența, în măsura în care prezența lor continuă pe piață împiedică concurenții de la creșterea cotei de piață a acestora și reduce șansele de creștere a exporturilor<sup>(26)</sup>.»

<sup>(23)</sup> A se vedea, cel mai recent, hotărârea C-672/13, OTP Bank Nyrt, EU:C:2015:185, punctele 48-50; pentru alte referințe la jurisprudență, a se vedea, de asemenea, punctul 53 a treia liniuță.

<sup>(24)</sup> A se vedea, de exemplu, cauza C-372/97 România/Comisia[2004], Rec., p. I-3679, punctul 44.

<sup>(25)</sup> Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele operatorilor de transport aerian, Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare și Regulamentul (CEE) nr. 2409/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind tarifele serviciilor aeriene pentru transportul de pasageri și de marfă, toate aceste trei regulamente fiind publicate în JO L 240, 24.8.1992, p. 1-17.

<sup>(26)</sup> Cauza C-305/89 Italia/Comisia [1991], Rec., p. I-1603, punctul 26.

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

#### 3.1.1.5. Concluzii asupra existenței unui ajutor

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

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

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

#### 3.1.3. Compatibilitatea ajutorului acordat companiilor ariene care operează de pe TMA

- (116) Până în prezent, autoritățile române nu au invocat baza compatibilității măsurii în ipoteza în care aceasta s-ar califica drept ajutor de stat.
- (117) În această privință, Comisia reamintește României că statele membre sunt cele care trebuie să invoce motivele compatibilității, absența unor astfel de argumente fiind un prim motiv pentru a considera îndoielnică compatibilitatea măsurii.
- (118) Comisia consideră că Orientările din 2005 privind sectorul aviației ar putea eventual constitui o bază a compatibilității pentru evaluarea nivelului tarifelor aeroportuare stabilite prin hotărârea regională din iulie 2012 și că Orientările din 2014 privind sectorul aviației ar putea eventual constitui o bază a compatibilității pentru acele taxe începând cu 4 aprilie 2014. Comisia invită România și părțile interesate să formuleze observații cu privire la acest punct.
- (119) În această privință, Comisia constată că Orientările din 2005 privind sectorul aviației permit acordarea de ajutor la înființare companiilor ariene pentru crearea de noi rute, dacă sunt îndeplinite doisprezece condiții cumulative. Aceste condiții sunt prevăzute la punctul 79 literele (a)-(l) din Orientările din 2005 privind sectorul aviației.
- (120) Potrivit condiției (a), beneficiarii trebuie să fie transportatori arieni care dețin o licență de operare valabilă emisă de un stat membru în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului <sup>(27)</sup>. În acest caz, Comisia nu are niciun motiv să creadă că beneficiarii nu sunt transportatori arieni conform definiției din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 <sup>(28)</sup>. Prima condiție stabilită de Orientările din 2005 privind sectorul aviației este, prin urmare, îndeplinită.
- (121) Potrivit condiției (b), ajutorul trebuie plătit pentru rute care leagă un aeroport regional din categoria C sau D de un alt aeroport al UE. Potrivit Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației, TMA este un aeroport regional din categoria D. Totuși, tarifele sunt aparent disponibile pentru zboruri către toate destinațiile, nu doar către destinații situate în Uniune Cea de a doua condiție nu pare astfel a fi respectată.

<sup>(27)</sup> Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele operatorilor de transport aerian, JO L 240, 24.8.1992, p. 1.

<sup>(28)</sup> Ca urmare a intrării în vigoare a Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor ariene în Comunitate, Regulamentul nr. 2407/92 a fost abrogat și, în conformitate cu articolul 27 din Regulamentul nr. 1008/2008, trimiterea la regulamentul abrogat se interpretează ca trimitere la Regulamentul nr. 1008/2008.



- (122) Celelalte nouă condiții rămase se referă la cerințele referitoare la costurile eligibile, durata ajutorului, planurile de afaceri, procedurile de acțiune și mecanismele de sancționare, *inter alia*. În această fază, s-ar părea că puține dintre aceste cerințe (sau niciuna) au fost inerente tarifelor aeroportuare stabilite pentru TMA.
- (123) Prin urmare, opinia preliminară a Comisiei este că nivelul tarifelor aeroportuare practicate la TMA stabilite prin hotărârea regională din iulie 2012 nu poate fi considerat compatibil cu ajutorul la înființare acordat în baza Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației.
- (124) Pentru perioada ulterioară datei de 4 aprilie 2014, Comisia constată că Orientările din 2014 privind sectorul aviației permit acordarea de ajutor la înființare companiilor aeriene pentru crearea de noi rute dacă este îndeplinit un set de condiții cumulative.
- (125) Orientările din 2014 privind sectorul aviației prevăd la punctele 138-155 mai multe condiții cumulative care trebuie îndeplinite pentru ca ajutorul la înființare acordat companiilor aeriene care lansează noi rute să fie considerat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat.
- (126) Cu toate acestea, ajutorul la înființare care poate fi permis în temeiul Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației se limitează la o subvenție de până la maximum 50 % din tarifele aeroportuare în ceea ce privește o nouă rută pentru o perioadă maximă de trei ani, costurile eligibile fiind tarifele aeroportuare aplicabile rutei<sup>(29)</sup>.
- (127) În acest caz, posibilul ajutor acordat companiilor aeriene ia forma nivelului tarifelor aeroportuare și, prin urmare, nu ar părea posibil ca aceste taxe de aeroport să fie calificate drept o reducere aplicată tarifelor aeroportuare. Astfel, această condiție nu este îndeplinită.
- (128) Prin urmare, întrucât condițiile în discuție trebuie să fie îndeplinite în mod cumulativ, opinia preliminară a Comisiei este că nivelul tarifelor aeroportuare practicate la TMA stabilite prin hotărârea regională din iulie 2012 nu poate fi considerat compatibil cu ajutorul la înființare acordat în baza Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației.

### 3.1.3.1. Concluzie

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

## 3.2. Măsuri în favoarea TMA

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

#### 3.2.1.1. Activitatea economică și conceptul de întreprindere

- (131) Această secțiune se aplică tuturor măsurilor în favoarea TMA care fac obiectul investigației, astfel cum sunt descrise în secțiunea 2.5.
- (132) Astfel cum se menționează la punctul (76), pentru a stabili dacă o măsură constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1), trebuie să fie îndeplinite în mod cumulativ mai multe condiții, inclusiv ca sprijinul financiar în cauză «să favorizeze anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri».
- (133) În ceea ce privește toate măsurile în favoarea TMA care fac obiectul investigației, astfel cum sunt descrise în secțiunea 2.5, și potrivit jurisprudenței constante, Comisia trebuie să stabilească mai întâi dacă administratorul aeroportului este o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat. Conceptul de întreprindere acoperă orice entitate angajată într-o activitate economică, indiferent de statutul său juridic și de modul în care este finanțată<sup>(30)</sup>. Orice activitate care constă în oferirea de bunuri sau de servicii pe o anumită piață este o activitate economică.

<sup>(29)</sup> A se vedea Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 150.

<sup>(30)</sup> Cauza C-41/90 Höfner și Elser [1991], Rec., p. I-1979, punctul 21; C-160/91 Poucet și Pistre/AGF și Cancava [1993], Rec., p. I-637, punctul 17; cauza C-35/96 Comisia/România [1998], Rec., p. I-3851, punctul 36.

- (134) În hotărârea sa în cauza Aeroportul Leipzig/Halle, Curtea de Justiție a confirmat că operarea unui aeroport în scopuri comerciale și construirea infrastructurii aeroportului constituie activitate economică<sup>(31)</sup>. Odată ce un administrator de aeroport se angajează în activități economice oferind servicii aeroportuare în baza unei remunerații, indiferent de statutul său sau de modul în care este finanțat, acesta constituie o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat și normele tratatului privind ajutorul de stat pot, prin urmare, să se aplice avantajelor acordate de stat sau prin resurse de stat respectivului administrator de aeroport<sup>(32)</sup>.
- (135) În cauza Aeroportul Leipzig/Halle, Tribunalul de Primă Instanță a considerat că, de la data pronunțării hotărârii în cauza Aéroports de Paris (12 decembrie 2000), aplicarea normelor privind ajutoarele de stat în ceea ce privește finanțarea infrastructurii aeroportuare nu mai poate fi exclusă.
- (136) În consecință, începând cu 12 decembrie 2000, activitățile de operare și construire a infrastructurii aeroportuare trebuie considerate activitate ce intră în domeniul de aplicare al controlului ajutoarelor de stat. În schimb, Comisia nu poate pune la îndoială, pe baza normelor privind ajutoarele de stat, măsurile de finanțare acordate administratorilor de aeroporturi înainte de 12 decembrie 2000<sup>(33)</sup>.
- (137) Având în vedere cele de mai sus, opinia preliminară a Comisiei este că începând cu 12 decembrie 2000 administratorul aeroportului a fost angajat într-o activitate economică și că acesta constituie o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

#### 3.2.1.2. Domeniul de aplicare al misiunii de serviciu public

- (138) Curtea de Justiție a susținut că activitățile care intră în mod normal în responsabilitatea statului în exercitarea prerogativelor sale oficiale de autoritate publică nu sunt de natură economică și nu se încadrează în domeniul de aplicare al normelor privind ajutoarele de stat. Prin urmare, finanțarea activităților care țin de domeniul de aplicare al misiunii de serviciu public sau finanțarea infrastructurii legate direct de aceste activități nu constituie în general ajutor de stat<sup>(34)</sup>. În cadrul unui aeroport, activități precum cele legate de controlul traficului aerian, poliție, vamă, pompieri, activitățile necesare pentru a proteja aviația civilă împotriva actelor de intervenție ilicită și investițiile legate de infrastructura și echipamentele necesare pentru a efectua aceste activități sunt, în general, considerate a fi de natură neeconomică<sup>(35)</sup>.
- (139) România a susținut că TMA a desfășurat anumite activități care țin de domeniul de aplicare al misiunii de serviciu public. În special, România a susținut că respectivele costuri suportate de administratorul aeroportului în numele entităților publice care operează în incinta aeroportului, precum și costurile suportate pentru deservirea zborurilor scutite de plata tarifelor aeroportuare trebuie să fie considerate ca intrând în domeniul de aplicare al misiunii de serviciu public.
- (140) În ceea ce privește SIEG 2011, astfel cum este prevăzut la punctul (52), autoritățile române susțin că activitățile de la literele D)-H) de la articolul 1 alineatul (2) din hotărârea de stabilire a SIEG 2011 nu sunt de natură economică și țin de competențele autorităților publice.
- (141) În această privință, autoritățile române sunt invitate să transmită observații cu privire la cât anume din compensația acordată în baza SIEG 2011 s-a utilizat pentru a finanța fiecare dintre activitățile de la literele D)-H) de la articolul 1 alineatul (2) din hotărârea de stabilire a SIEG 2011. Autoritățile române sunt invitate, de asemenea, să confirme dacă aceste cheltuieli sunt înregistrate separat în contabilitatea aeroportului. În plus, s-ar părea că prelucrarea zborurilor care sunt scutite, conform legii, de la plata tarifelor aeroportuare este limitată și nu necesită o infrastructură dedicată.
- (142) În ceea ce privește SIEG 2014, autoritățile române sunt invitate să formuleze observații privind eventualitatea ca acea compensație care s-a acordat sau care urmează să fie acordată în baza acestui act acoperă și activitățile neeconomice.

<sup>(31)</sup> Cauza C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen și Flughafen Leipzig-Halle/Comisia* [2012], Rec., p. I-0000; a se vedea, de asemenea, cauza T-128/89 *Aéroports de Paris/Comisia* [2000], Rec., p. II-3929, confirmată de cauza C-82/01P *Aéroports de Paris/Comisia* [2002], Rec., p. I-9297 și de cauza T-196/04 *Ryanair/Comisia* [2008], Rec., p. II 3643.

<sup>(32)</sup> Cauzele C-159/91 și C-160/91 *Poucet/AGV și Pistre/Cancave* [1993], Rec., p. I-637.

<sup>(33)</sup> Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 29.

<sup>(34)</sup> Decizia Comisiei din 19 martie 2003 în Cauza N 309/2002, citată.

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

- (143) Cu privire la finanțarea echipamentelor de handling la sol, astfel cum sunt menționate la punctul (70), autoritățile române susțin că, pentru a respecta obligațiile de SIEG, orice aeroport are datoria de a asigura echipamentele de handling la sol minim necesare pentru mișcările aeronavelor scutite de lege de tarifele aeroportuare.
- (144) În această privință, Comisia constată că facilitățile de handling la sol nu sunt destinate utilizării exclusive de către astfel de aeronave. Comisia constată, în egală măsură, că finanțarea a fost acordată integral și că autoritățile române nu au sugerat că orice atribuire a costului ar fi fost defalcată în funcție de proporția mișcărilor aeronavelor scutite prin lege de tarifele aeroportuare. Mai mult decât atât, Comisia constată că, potrivit Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației, handlingul la sol în sine este considerat activitate economică <sup>(36)</sup>.
- (145) În ceea ce privește finanțarea parcarilor, potrivit autorităților române finanțarea parcarilor nu reprezintă ajutor de stat întrucât facilitățile sunt utilizate parțial de persoane care furnizează activități ce intră în domeniul de aplicare a misiunii de serviciu public (și anume activități neeconomice).
- (146) În această privință, Comisia constată că facilitățile de parcare nu par a fi destinate utilizării exclusive de către astfel de persoane. Comisia constată, în egală măsură, că finanțarea a fost acordată integral și autoritățile române nu au sugerat că orice atribuire a costului ar fi fost defalcată în funcție de proporția personalului care desfășoară activități economice și neeconomice ce utilizează această facilitate.
- (147) Având în vedere cele de mai sus, Comisia se îndoiește că parametrii de calculare a compensației legate de orice sarcini ce intră în domeniul de aplicare al misiunii de serviciu public inerente SIEG 2011 sau SIEG 2014 sunt bine definite. De asemenea, Comisia se îndoiește că finanțarea echipamentelor de handling la sol și a parcarilor de la TMA constituie veritabile activități ce intră în domeniul de aplicare al misiunii de serviciu public, prin natura lor.
- (148) În plus, Comisia consideră că finanțarea publică a activităților neeconomice nu trebuie să conducă la o discriminare nejustificată între companiile aeriene și administratorii aeroporturilor. Dacă într-un sistem juridic dat este normal ca administratorii aeroporturilor sau companiile aeriene să suporte costurile anumitor servicii, în timp ce unii administratori de aeroporturi sau unele companii aeriene care oferă aceleași servicii în numele aceluiași autorități publice nu trebuie să suporte aceste costuri, acestea din urmă pot beneficia de un avantaj chiar dacă respectivele servicii sunt considerate în sine ca neeconomice <sup>(37)</sup>. Până în prezent, România nu a furnizat nicio justificare clară a motivului pentru care această condiție de nediscriminare ar fi îndeplinită în cazul în discuție.
- (149) Prin urmare, prin deschiderea procedurii oficiale de investigație, Comisia invită România să detalieze tipul costurilor menționate și să clarifice dacă toți administratorii aeroporturilor sunt obligați de ordinea juridică relevantă să suporte astfel de costuri. În plus, România ar trebui să clarifice dacă legislația națională prevede faptul că administratorii aeroporturilor au dreptul la compensație pentru costurile suportate pentru astfel de activități. Dacă în temeiul unui sistem juridic aplicabil aeroporturile din România trebuie în mod normal să suporte ele însele costurile relevante, astfel de costuri ar trebui considerate a constitui cheltuieli normale suportate de administratorii aeroporturilor <sup>(38)</sup> și orice compensație acordată de către autoritățile publice pentru acoperirea acestor cheltuieli se poate califica drept ajutor de stat.

### 3.2.1.3. Resurse de stat și imputabilitatea statului

- (150) Această secțiune se aplică tuturor măsurilor în favoarea TMA care fac obiectul investigației, astfel cum sunt descrise în secțiunea 2.5.
- (151) Așa cum a stabilit Curtea în hotărârea pronunțată în cauza Stardust Marine, conceptul de ajutor de stat se aplică oricărui avantaj acordat din resursele statului de statul însuși sau de orice organism intermediar care acționează în baza prerogativelor ce i-au fost conferite <sup>(39)</sup>. Resursele entităților intrastatale (descentralizate, federalizate, regionale, locale sau altele) ale statelor membre sunt, în sensul aplicării articolului 107 din tratat, resurse de stat <sup>(40)</sup>. În plus, măsurile adoptate de aceste entități, indiferent de statutul lor juridic și de descrierea lor, intră, în același mod ca și măsurile luate de către autoritatea centrală, în domeniul de aplicare al articolului 107 din tratat <sup>(41)</sup>.

<sup>(36)</sup> Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 31.

<sup>(37)</sup> Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 37.

<sup>(38)</sup> Ibid.

<sup>(39)</sup> Hotărârea pronunțată în cauza *Altmark*, citată.

<sup>(40)</sup> Cauzele comune T-267/08 și T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais* [2011], Rec., p. II-1999 punctul 108.

<sup>(41)</sup> Decizia Curții din 6 martie 2002, cazurile comune T-127/99, T-129/99, T-140/99 *Diputación Foral de Álava și alții/Comisia*, Rec., p. 2002, p. II-1330, punctul 142.

- (152) În ceea ce privește compensația acordată în baza SIEG 2011 și orice compensație acordată în baza SIEG 2014, Comisia remarcă faptul că hotărârile regionale din august 2011 și, respectiv, octombrie 2014 au autorizat aparent această finanțare. Aceste decizii sunt luate direct de către un consiliu județean din România, care face parte în mod clar din statul român. În această fază, autoritățile române nu au indicat că respectiva compensație acordată în baza SIEG 2011 și posibila compensație acordată în baza SIEG 2014 prin deciziile regionale din august 2011 și octombrie 2014 nu sunt imputabile statului sau nu au implicat resurse de stat.
- (153) În ceea ce privește finanțarea echipamentelor de handling la sol, în această fază nu este clar care este cadrul legal în baza căruia a fost acordată această finanțare [a se vedea punctul (69)]. Totuși, potrivit informațiilor disponibile în această fază, se pare că finanțarea provine de la Consiliul Județean Mureș și că a fost decisă de acesta din urmă. În plus, în această etapă, autoritățile române nu au indicat că finanțarea echipamentelor de handling la sol nu a fost imputabilă statului sau nu a implicat resurse de stat. Autoritățile române sunt invitate să formuleze observații cu privire la acest subiect.
- (154) În ceea ce privește posibila finanțare a facilităților de parcare, Comisia remarcă faptul că hotărârea regională nr. 47/2013 a Consiliului Județean Mureș a autorizat aparent această finanțare, inclusiv specificând valoarea acesteia și detalii privind modalitățile de finanțare. Aceasta este o decizie luată direct de către un consiliu județean din România, care face în mod clar parte din statul român, iar resursele implicate par a proveni de la același consiliu județean. În această fază, autoritățile române nu au indicat dacă posibila finanțare a facilităților de parcare acordată prin hotărârea regională nr. 47/2013 a Consiliului Județean Mureș nu a fost imputabilă statului.
- (155) Având în vedere cele de mai sus, opinia preliminară a Comisiei este că măsurile în favoarea TMA care fac obiectul investigației, astfel cum sunt descrise în secțiunea 2.5, implică resurse de stat și sunt imputabile statului.

#### 3.2.1.4. Avantaj economic

- (156) Un avantaj în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat este orice beneficiu economic pe care o întreprindere nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață, și anume în absența intervenției statului<sup>(42)</sup>. În acest sens, «capitalurile care sunt puse la dispoziția unei întreprinderi, direct sau indirect, de către stat în împrejurări care corespund condițiilor normale de piață nu pot fi calificate drept ajutoare de stat» («principiul operatorului privat în economia de piață»)<sup>(43)</sup>.
- (157) În plus, finanțarea costurilor suportate pentru prestarea de SIEG nu conferă un avantaj economic beneficiarului în măsura în care sunt respectate condițiile stabilite de Curte în hotărârea pronunțată în cauza Altmark<sup>(44)</sup>.
- (158) Prin urmare, pentru ca măsurile de tipul celor analizate în această secțiune să nu constituie ajutor de stat, acestea ar trebui să respecte fie principiul operatorului privat în economia de piață, fie condițiile prevăzute de Curte în hotărârea pronunțată în cauza Altmark.
- (159) În cele ce urmează, Comisia evaluează în primul rând respectarea condițiilor Altmark de către fiecare dintre măsurile acordate în favoarea TMA care fac obiectul investigației, astfel cum sunt descrise în secțiunea 2.5.

#### Condițiile Altmark – SIEG 2011

- (160) Astfel cum se specifică în secțiunea 2.5.1.1, TMA a beneficiat de o compensație în baza SIEG 2011.
- (161) În cazul întreprinderilor cărora le-a fost încredințată sarcina furnizării unui SIEG, pentru a concluziona dacă măsurile care fac obiectul evaluării constituie sau nu un avantaj în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, Comisia trebuie să analizeze respectarea condițiilor stabilite de Curte în hotărârea sa pronunțată în cauza Altmark. Aceste condiții pot fi rezumate după cum urmează:
- întreprinderea beneficiară trebuie să aibă efectiv obligații de serviciu public de îndeplinit, iar aceste obligații trebuie definite în mod clar («condiția Altmark 1»);
  - parametrii pe baza cărora este calculată compensația trebuie să fie stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent («condiția Altmark 2»);

<sup>(42)</sup> Cauza C-39/94 *Syndicat français de l'Express international (SFEI) și alții/La Poste și alții* [1996], Rec., p I-3547, punctul 60 și cauza C-342/96 *Regatul Spaniei/Comisia Comunităților Europene* [1999], Rec., p I-2459, punctul 41.

<sup>(43)</sup> Hotărârea pronunțată în cauza *Stardust Marine* citată, punctul 69.

<sup>(44)</sup> Cauza C-280/00, *Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg* [2003], Rec., p I-7747.

- compensația nu poate depăși ceea ce este necesar pentru a acoperi în întregime sau parțial costurile ocazionate de executarea obligațiilor de serviciu public, ținând cont de veniturile aferente, precum și de un beneficiu rezonabil pentru executarea acestor obligații («condiția Altmark 3»);
- atunci când misiunea de SIEG nu este încredințată unei întreprinderi prin intermediul unei proceduri de achiziție publică, nivelul compensației necesare trebuie stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine administrată și dotată în mod adecvat cu mijloacele de care are nevoie pentru a putea îndeplini cerințele de serviciu public necesare le-ar fi suportat pentru executarea acestor obligații, ținând cont de veniturile aferente, precum și de un beneficiu rezonabil pentru executarea acestor obligații («condiția Altmark 4»).
- (162) Comisia evaluează mai întâi respectarea criteriului Altmark 4.
- (163) În acest caz, beneficiarul nu a fost ales în urma unei proceduri de achiziții publice.
- (164) Comisia poate evalua, de asemenea, existența dovezii care să ateste că nivelul compensației acordate operatorului aeroportului a fost «stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine administrată și dotată în mod adecvat cu mijloacele de care are nevoie pentru a putea îndeplini cerințele de serviciu public necesare, le-ar fi suportat pentru executarea acestor obligații, ținând cont de veniturile aferente acestora, precum și de un beneficiu rezonabil pentru executarea acestor obligații.»
- (165) În această privință, autoritățile române au furnizat anumite informații potențial relevante privind mecanismul de compensare în baza SIEG 2011. Mecanismul este descris la punctele (59) – (61).
- (166) Comisia remarcă faptul că, în această fază, nimic nu sugerează că acele costuri aferente unui operator de aeroport tipic bine gestionat sunt avute în vedere la calcularea compensației.
- (167) Prin urmare, Comisia consideră că nu se poate stabili că finanțarea publică pentru SIEG 2011 a fost determinată pe baza costurilor unui operator de aeroport eficient tipic.
- (168) Comisia evaluează în continuare respectarea condiției Altmark 1.
- (169) Condiția Altmark 1 prevede că întreprinderea beneficiară trebuie să aibă efectiv obligații de serviciu public de îndeplinit, iar obligațiile în cauză trebuie definite în mod clar.
- (170) Comisia remarcă faptul că domeniul de aplicare al SIEG 2011 pare a acoperi în mod esențial toate operațiunile de la TMA. Comisia remarcă, de asemenea, că sarcinile de serviciu public definite în SIEG 2011 includ sarcini de natură neeconomică și nu este clar care este nivelul de compensație pentru sarcinile de natură neeconomică și care este nivelul de compensație pentru restul sarcinilor de serviciu public pretinse.
- (171) În ceea ce privește gestionarea generală a unui aeroport ca SIEG, Orientările din 2014 privind sectorul aviației prevăd că: «în ceea ce privește aeroporturile, Comisia consideră că este posibil ca, în cazuri bine justificate, administrarea globală a unui aeroport să fie considerată un SIEG. [...] Comisia consideră că acest lucru se poate întâmpla numai în cazul în care, fără aeroportul respectiv, o parte din zona potențial deservită de acest aeroport ar fi izolată de restul Uniunii într-o asemenea măsură încât s-ar aduce atingere dezvoltării sale sociale și economice. [...]. Comisia remarcă faptul că anumite aeroporturi joacă un rol important în ceea ce privește conectivitatea unor regiuni izolate, îndepărtate sau periferice ale Uniunii»<sup>(45)</sup>.
- (172) Comisia are îndoieli că zona deservită de TMA ar fi izolată fără aeroport, întrucât un alt aeroport (AICN) este situat la o distanță de 103 km.
- (173) În acest sens, Comisia are îndoieli cu privire la faptul că obligațiile din cadrul SIEG 2011 sunt obligații de serviciu public veritabile, în sensul Altmark 1, și, prin urmare, se îndoiește că SIEG 2011 constituie un SIEG veritabil.
- (174) Comisia evaluează în continuare respectarea condițiilor Altmark 2 și Altmark 3.

<sup>(45)</sup> A se vedea Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 72.

- (175) Deși România a susținut că finanțarea publică acordată TMA în perioada 2011-2014 a reprezentat parțial o compensație pentru furnizarea de servicii de interes economic general, actele prin care se încredințează aeroportului sarcina furnizării unui SIEG nu par a prevedea în mod clar și transparent obligațiile de serviciu public, parametrii de calculare a compensației și acordurile de evitare a oricărei supracompensări. Prin urmare, Comisia se îndoiește că respectiva compensație a fost clar definită în prealabil într-un mod transparent și obiectiv și că a fost proporțională cu costurile SIEG.
- (176) Dat fiind faptul că există obligația respectării cumulative a condițiilor Altmark, nerespectarea oricăreia dintre aceste condiții ar duce la concluzia că prezența unui avantaj nu poate fi exclusă pe baza acestui test.
- (177) Dat fiind că în acest caz cele patru condiții Altmark nu par a fi respectate în mod cumulativ, concluzia preliminară a Comisiei este că, pe baza acestui test, nu poate fi exclusă prezența unui avantaj.

#### Condițiile Altmark – SIEG 2014

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

#### Echipamentele de handling la sol

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

#### Parcarea

- (182) Astfel cum se indică la punctul (146), facilitățile de parcare par a fi utilizate de personalul general al aeroportului, și nu numai de personalul angajat în legătură cu activitățile de serviciu public. Dacă acest lucru este adevărat, se pare că respectivele facilități sunt intrinsec legate de operațiunile generale ale aeroportului și, din aceleași motive ca cele prevăzute la punctul (180) pentru echipamentele de handling la sol, Comisia are îndoieli că obligațiile inerente acordării de finanțare pentru facilitățile de parcare, dacă s-a acordat o astfel de finanțare, sunt obligații de serviciu public veritabile.

#### Respectarea principiului operatorului privat în economia de piață

- (183) Această secțiune se aplică tuturor măsurilor în favoarea TMA care fac obiectul investigației, astfel cum sunt descrise în secțiunea 2.5.
- (184) Comisia reamintește faptul că acele «capitaluri puse de către stat la dispoziția unei întreprinderi, în mod direct sau indirect, în împrejurări care corespund condițiilor normale de piață nu pot fi considerate ajutoare de stat»<sup>(46)</sup>.
- (185) Pentru a stabili dacă finanțarea publică a TMA a conferit administratorului aeroportului un avantaj de care nu ar fi beneficiat în condiții normale de piață, Comisia trebuie să compare comportamentul autorităților publice care furnizează finanțarea în cauză cu cel al unui investitor în economia de piață ghidat de perspectiva rentabilității<sup>(47)</sup>.
- (186) Pentru a fi în măsură să aplice principiul operatorului privat în economia de piață, Comisia trebuie să se plaseze în momentul în care a fost luată decizia de acordare a fondurilor publice administratorului aeroportului.
- (187) Comisia observă în primul rând că România nu a susținut faptul că respectivele granturi ar respecta principiul operatorului privat în economia de piață.

<sup>(46)</sup> Hotărârea pronunțată în cauza *Stardust Marine* citată, punctul 69.

<sup>(47)</sup> Cauza C-305/89 *România/Comisia («Alfa Romeo»)* [1991], Rec., p. I-1603, punctul 23; Cauza T-296/97 *Alitalia/Comisia* [2000], Rec., p. II-03871, punctul 84.



(188) Pe baza informațiilor disponibile în această fază, în schimbul dreptului de a administra infrastructura aeroportului, TMA plătește statului o taxă de concesiune<sup>(48)</sup>. Totuși, nu există niciun indiciu că taxele de concesiune datorate de administratorii aeroportului din România pentru a remunera statul pentru investițiile publice în infrastructura aeroportului sau pentru compensația pentru serviciul public sunt legate de SIEG 2011 și de SIEG 2014. Nu există niciun indiciu că, la momentul finanțării anumitor investiții în cadrul TMA sau al finanțării SIEG 2011 și SIEG 2014, statul se putea aștepta la o creștere a traficului și la o creștere conexă a taxelor de concesiune care să fie de o magnitudine suficientă pentru a asigura o rată de rentabilitate echitabilă în raport cu cheltuielile. În plus, Comisia observă că, în acest caz, finanțarea publică în cauză a fost în mare parte acordată mai degrabă de consiliul județean decât de stat. În această fază nu este clar faptul că respectivul consiliu județean s-ar putea aștepta să obțină un profit din investiția sa, întrucât, spre deosebire de stat, acesta nu pare să încaseze nicio taxă de concesiune sau o remunerare echivalentă de la TMA.

(189) Întrucât nu există niciun indiciu care să ateste că se preconiza ca finanțarea în cauză să conducă la un profit normal, Comisia se îndoiește că finanțarea publică care face obiectul evaluării respecta principiul operatorului privat în economia de piață, opinia sa preliminară fiind că administratorului aeroportului i-a fost conferit un avantaj economic.

#### Concluzie

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

#### 3.2.1.5. Selectivitate

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

(192) Pentru a intra în domeniul de aplicare al articolului 107 alineatul (1) din TFUE, o măsură de stat trebuie să favorizeze «anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri». Prin urmare, numai acele măsuri care favorizează anumite întreprinderi și acordă un avantaj selectiv se pot califica drept ajutor de stat.

(193) În cazul de față, Comisia observă că finanțarea în cauză a fost acordată numai administratorului aeroportului. Prin urmare, opinia preliminară a Comisiei este că avantajul este, așadar, selectiv în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

#### 3.2.1.6. Afectarea comerțului și denaturarea concurenței

(194) Pentru a se califica drept ajutor de stat, o măsură financiară trebuie să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre și să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența. Pentru evaluarea acestor două condiții, Comisia nu trebuie să stabilească faptul că ajutorul are un efect real asupra schimburilor comerciale dintre statele membre și că are loc o denaturare efectivă a concurenței, ci doar să analizeze dacă ajutorul respectiv, având în vedere circumstanțele, poate să afecteze astfel de schimburi și să denatureze concurența<sup>(49)</sup>. Atunci când un ajutor acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente în cadrul schimburilor comerciale din interiorul Uniunii, acestea din urmă trebuie considerate ca fiind afectate de respectivul ajutor.

(195) Așa cum s-a evaluat mai sus, exploatarea unui aeroport constituie o activitate economică. Concurența are loc, pe de o parte, între aeroporturi, pentru a atrage companii aeriene și traficul aerian aferent (pasageri și mărfuri), și, pe de altă parte, între administratorii aeroporturilor, care pot concura între ei pentru a li se încredința administrarea unui anumit aeroport. În acest sens, Comisia subliniază că, în special în ceea ce privește transportatorii low-cost și operatorii charter, aeroporturile care nu sunt situate în aceleași zone deservite și care sunt situate în state membre diferite pot fi, de asemenea, în concurență unele cu altele pentru a atrage respectivele companii aeriene.

(196) În această privință, având în vedere proximitatea relativ imediată a AICN, la 103 km distanță, Comisia se îndoiește că TMA și AICN nu sunt situate în aceeași zonă deservită.

<sup>(48)</sup> La punctul (25), Comisia a solicitat autorităților române să furnizeze detalii suplimentare legate de acest punct.

<sup>(49)</sup> A se vedea, de exemplu, cauza C-372/97 *România/Comisia* [2004], Rec, p. I-3679, punctul 44.

- (197) În ceea ce privește concurența dintre aeroporturile UE în vederea atragerii de companii aeriene, Orientările din 2014 din sectorul aviației specifică clar faptul că «...atât finanțarea publică acordată aeroporturilor, cât și cea acordată companiilor aeriene pot denatura concurența și pot influența comerțul pe piețele de transport aerian de pe întregul teritoriul Uniunii<sup>(50)</sup>.»
- (198) În plus, Orientările din 2014 privind sectorul aviației stabilesc modul în care poate fi evaluată concurența dintre aeroporturi în funcție de criteriile alese de companiile aeriene pentru a alege de unde să zboare și, în acest sens: «... nivelul taxelor este un factor esențial, deoarece finanțarea publică acordată unui aeroport ar putea fi folosită pentru menținerea, în mod artificial, a unui nivel scăzut al tarifelor de aeroport în vederea atragerii companiilor aeriene și astfel poate denatura în mod semnificativ concurența<sup>(51)</sup>.»
- (199) Astfel cum se menționează la punctul 40 din Orientările din 2005 privind sectorul aviației și se reafirmă la punctul 45 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației, nu este posibil să se excludă nici măcar aeroporturile de dimensiuni mici din domeniul de aplicare al articolului 107 alineatul (1) din tratat pe motiv că finanțarea lor de către autoritățile publice nu ar putea denatura concurența sau nu ar putea afecta schimburile comerciale dintre statele membre. În plus, punctul 45 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației prevede în mod explicit faptul că dacă «întreprinderea care beneficiază de finanțare publică are dimensiuni relativ mici nu exclude așadar posibilitatea ca schimburile comerciale dintre statele membre să fie afectate.»
- (200) TMA deservește în prezent circa 350 000 de pasageri pe an<sup>(52)</sup> și vasta majoritate a pasagerilor zboară către sau dinspre destinații internaționale. În lumina acestor fapte și având în vedere motivele menționate anterior, trebuie considerat faptul că avantajul economic conferit administratorului aeroportului prin intermediul diverselor măsuri în discuție a denaturat sau a amenințat să denatureze concurența și a existat cel puțin posibilitatea să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

#### 3.2.1.7. Concluzii asupra existenței unui ajutor

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

#### 3.2.2. Legalitatea ajutorului acordat TMA

- (202) În temeiul articolului 108 alineatul (3) din tratat, statele membre trebuie să notifice orice planuri de acordare sau de modificare a ajutorului și nu pot pune în aplicare nicio măsură notificată înainte de pronunțarea unei decizii finale în cadrul procedurii de notificare.
- (203) În cazul de față, trebuie să se analizeze dacă măsurile în favoarea TMA care fac obiectul investigației, astfel cum sunt descrise în secțiunea 2.5, au fost puse în aplicare fără autorizația Comisiei sau beneficiază de exceptarea de la obligațiile de notificare și standstill menționate la punctul anterior («exceptare pe categorii»).
- (204) Măsurile în favoarea TMA nu au fost notificate Comisiei pentru aprobare prealabilă și, potrivit informațiilor disponibile până în prezent, acestea au fost deja aplicate. În plus, se pare că în această fază singurele acte care ar putea prevedea o exceptare pe categorii în cazul măsurilor în discuție sunt Decizia privind SIEG din 2005 aplicabilă ajutoarelor acordate înainte de 31 ianuarie 2012 sau Decizia 2012/21/UE<sup>(53)</sup> (denumită în continuare «Decizia privind SIEG din 2012»), aplicabilă ajutoarelor acordate după data de 31 ianuarie 2012.
- (205) Decizia privind SIEG din 2005 exceptează de la obligația de notificare ajutoarele de stat sub forma compensației pentru obligația de serviciu public acordate întreprinderilor în legătură cu acele SIEG care respectă condițiile prevăzute în aceasta. În special, Decizia privind SIEG din 2005 a declarat compatibil un ajutor de stat acordat sub forma compensației pentru serviciu public pentru aeroporturi i) al căror trafic anual mediu nu depășește 1 000 000 de pasageri, ii) cu o cifră de afaceri anuală medie înainte de impozitare mai mică de 100 de milioane pe parcursul celor două exerciții financiare anterioare exercițiului financiar în care a fost atribuit SIEG, care primesc o compensație anuală mai mică de 30 de milioane EUR.
- (206) Decizia privind SIEG din 2005 s-a aplicat numai ajutorului acordat sub formă de compensație pentru obligația de serviciu public pentru un SIEG veritabil. Pentru a beneficia de o exceptare, compensația pentru obligația de serviciu public pentru prestarea unui SIEG trebuie să respecte și condițiile prevăzute la articolele 4, 5 și 6 din respectiva decizie.

<sup>(50)</sup> Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 44.

<sup>(51)</sup> Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 43.

<sup>(52)</sup> A se vedea **tabelul 1**.

<sup>(53)</sup> Decizia 2012/21/UE a Comisiei din 20 decembrie 2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (JO L 7, 11.1.2012, p. 3).



- (207) Potrivit autorităților române, compensația primită de TMA în baza hotărârii regionale din august 2011 pentru activitățile legate de SIEG începând din 2011 îndeplinește condițiile prevăzute în Decizia privind SIEG din 2005. Autoritățile române afirmă că TMA respectă ambele praguri menționate la articolul 2 literele (a) și (b) din Decizia privind SIEG din 2005 [menționate și la punctul (205)] întrucât compensația pentru obligația de serviciu public în cauză este mai mică de 30 de milioane EUR pe an și, prin urmare, semnificativ mai mică decât pragul de 100 de milioane EUR. În plus, traficul anual de aproximativ 300 000 de pasageri este semnificativ mai mic decât numărul de 1 000 000 de pasageri permis prin această decizie.
- (208) Autoritățile române afirmă, de asemenea, că hotărârea regională din august 2011 include toate elementele menționate la articolul 4 literele (a)-(e) din Decizia privind SIEG din 2005. În ceea ce privește articolul 4 litera (a) privind natura și durata obligațiilor de serviciu public, autoritățile române fac trimitere la articolul 1 alineatele (2) și (3) și la articolul 2 alineatele (1) și (2) din hotărârea regională din august 2011.
- (209) Totuși, Comisia se îndoiește că această condiție este îndeplinită din motivele deja evidențiate la punctele (174) – (175).
- (210) Autoritățile române afirmă în continuare că, în ceea ce privește articolul 4 litera (d) privind parametrii de calculare, control și revizuire a compensației, articolele 4 și 5 din hotărârea regională din august 2011 îndeplinesc această condiție.
- (211) Totuși, Comisia se îndoiește că această condiție este îndeplinită din motivele deja evidențiate la punctele (160) – (178).
- (212) Întrucât condițiile Deciziei privind SIEG din 2005 sunt cumulative, Comisia se îndoiește că Decizia privind SIEG din 2005 este respectată de compensația legată de SIEG 2011.
- (213) În ceea ce privește compensația aferentă SIEG 2014, ar trebui să se analizeze dacă aceasta îndeplinește obligațiile prevăzute în Decizia privind SIEG din 2012, care a intrat în vigoare la 31 ianuarie 2012 și care acoperă, *inter alia*, compensația pentru obligația de serviciu public acordată:
- (b) aeroporturilor unde traficul mediu anual nu depășește 200 000 de pasageri pe durata celor două exerciții financiare anterioare exercițiului financiar în care a fost atribuit SIEG; și
  - (c) companiilor aeriene pentru legături aeriene către insule, al căror trafic mediu anual nu depășește 300 000 de pasageri.
- (214) Comisia observă că TMA deservește în prezent peste 200 000 de pasageri pe an și a depășit această cifră în fiecare an în perioada 2011-2014. Prin urmare, în această fază, Comisia remarcă faptul că măsurile în favoarea TMA care fac obiectul investigației nu intră în domeniul de aplicare al Deciziei privind SIEG din 2012. În plus, aceleași motive ca cele prevăzute la punctele (209) – (211) se aplică *mutatis mutandis* compensației legate de SIEG 2014, în măsura în care și în Decizia privind SIEG din 2012 sunt prevăzute condiții foarte asemănătoare.

### 3.2.3. Compatibilitatea ajutorului

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

#### 3.2.3.1. Compensația primită în baza SIEG 2011

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

Evaluarea în baza cadrului privind SIEG

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

Evaluarea în baza Orientărilor privind sectorul aviației

- (220) Ajutoarele de exploatare acordate înainte de intrarea în vigoare a Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației, adică înainte de 4 aprilie 2014, pot fi declarate compatibile cu condiția îndeplinirii următoarelor condiții<sup>(54)</sup>:
- (a) *Contribuția la un obiectiv de interes comun bine definit*: această condiție este îndeplinită, *inter alia*, dacă ajutorul sporește mobilitatea cetățenilor UE și conectivitatea regiunilor sau facilitează dezvoltarea regională<sup>(55)</sup>;
- (b) *Caracterul adecvat al ajutorului de stat ca instrument de politic*: statele membre trebuie să demonstreze că ajutorul este adecvat pentru a atinge obiectivul urmărit sau pentru a soluționa problemele vizate<sup>(56)</sup>;
- (c) *Necesitatea intervenției statului*: ajutorul ar trebui să vizeze situațiile în care un astfel de ajutor poate determina o îmbunătățire substanțială pe care piața nu este în măsură să o furnizeze prin mijloace proprii<sup>(57)</sup>;
- (d) *Existența unui efect stimulat*: această condiție este îndeplinită în cazul în care este probabil ca, în absența lor și luând în considerare posibila prezență a unor ajutoare pentru investiții și nivelul traficului, nivelul activității economice a aeroportului în cauză să se reducă substanțial<sup>(58)</sup>;
- (e) *Proportionalitatea ajutoarelor (ajutoare limitate la minimumul necesar)*: pentru a fi proporționale, ajutoarele de exploatare acordate aeroporturilor trebuie să fie limitate la minimumul necesar pentru ca activitatea care beneficiază de ajutor să aibă loc<sup>(59)</sup>;
- (f) *Evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și asupra schimburilor comerciale*<sup>(60)</sup>.
- (221) Astfel cum s-a explicat la punctele (195) și (196), în această fază, Comisia are îndoieli în ceea ce privește măsura în care se suprapun zonele deservite de AICN și TMA și, prin urmare, nu poate concluziona că ajutorul de exploatare acordat TMA a contribuit la realizarea unui obiectiv de interes comun.
- (222) În plus, prin deschiderea procedurii oficiale de investigație, Comisia invită România să justifice faptul că ajutorul de exploatare a constituit un instrument adecvat pentru realizarea obiectivului de interes comun și să justifice faptul că ajutorul de exploatare aduce o îmbunătățire substanțială pe care piața nu este în măsură să o furnizeze prin mijloace proprii.

<sup>(54)</sup> Punctul 137 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

<sup>(55)</sup> Punctele 137 și 113 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

<sup>(56)</sup> Punctele 137 și 120 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

<sup>(57)</sup> Punctele 137 și 116 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

<sup>(58)</sup> Punctele 137 și 124 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

<sup>(59)</sup> Punctele 137 și 125 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

<sup>(60)</sup> Punctele 137 și 131 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

- (223) În plus, în această fază, nu este clar dacă, în absența ajutorului în cauză, activitatea TMA ar fi fost semnificativ redusă sau dacă ajutorul de exploatare în cauză a fost limitat la minimumul necesar pentru ca activitatea care beneficiază de ajutor să aibă loc.
- (224) De asemenea, România este invitată să confirme că infrastructura aeroportului a fost pusă la dispoziția tuturor companiilor aeriene în condiții nediscriminatorii.
- (225) Pe această bază, opinia preliminară a Comisiei este că nu sunt îndeplinite în întregime condițiile privind compatibilitatea stabilite în Orientările din 2014 privind sectorul aviației și că, prin urmare, ajutorul de exploatare care face obiectul evaluării nu poate fi considerat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat. Prin deschiderea procedurii oficiale de investigație, Comisia invită România să justifice respectarea condițiilor sus-menționate.
- (226) În această fază, opinia preliminară a Comisiei este că finanțarea acordată în baza SIEG 2011 nu este compatibilă cu tratatul.

### 3.2.3.2. Compensația primită în baza SIEG 2014

#### Evaluarea în baza cadrului privind SIEG

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

#### Evaluarea în baza Orientărilor privind sectorul aviației

- (232) În măsura în care orice ajutor (dacă a fost acordat un ajutor) în baza SIEG 2014 a fost acordat după 4 aprilie 2014, se aplică cerințele Orientărilor privind sectorul aviației referitoare la ajutoarele acordate începând cu 4 aprilie 2014. Acesta este cazul atât pentru ajutorul de exploatare, cât și pentru ajutorul pentru investiții în baza SIEG 2014.
- (233) Din descrierea de la punctul (66) rezultă că dispozițiile hotărârii regionale din octombrie 2014 par a avea anumite similități cu dispozițiile din Orientările din 2014 privind sectorul aviației în ceea ce privește ajutorul de exploatare și ajutorul pentru investiții. Totuși, în această fază, respectivele similități nu par a fi suficiente pentru a asigura deplina conformitate a compensației cu toate cerințele relevante ale Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației.

- (234) În primul rând, în ceea ce privește compensația pentru costurile cu investițiile, hotărârea regională din octombrie 2014 nu pare să conțină nicio dispoziție care să asigure faptul că respectiva compensație este limitată la costurile suplimentare care rezultă din optarea mai degrabă pentru proiectul de investiții decât pentru proiectul alternativ sau pentru activitatea desfășurată în scenariul contrafactual <sup>(61)</sup>. Tot astfel, nicio dispoziție nu asigură faptul că finanțarea în cauză este necesară pentru implementarea proiectelor de investiții pentru care aceasta este acordată <sup>(62)</sup>. În plus, nu există niciun element de probă în această fază care să demonstreze că proiectele de investiție care puteau fi finanțate în temeiul hotărârii regionale din octombrie 2014 contribuie la un obiectiv de interes comun veritabil, în special având în vedere relativa proximitate a unui alt aeroport (AICN), care nu pare a derula operațiuni aproape de capacitatea sa maximă <sup>(63)</sup>. În plus, hotărârea regională din octombrie 2014 nu pare a conține nicio dispoziție care să asigure faptul că proiectele de investiții care puteau fi finanțate în temeiul respectivului mecanism au perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu <sup>(64)</sup> și că respectiva compensație nu ar duce la efecte negative nejustificate asupra concurenței și a comerțului, având în vedere în special relativa proximitate a AICN <sup>(65)</sup>.
- (235) În ceea ce privește compensația pentru cheltuielile de exploatare, se aplică în egală măsură considerentele prezentate anterior cu privire la contribuția compensației la promovarea obiectivelor de interes comun veritabile și la evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și a comerțului <sup>(66)</sup>. Mai mult decât atât, Comisia remarcă, de asemenea, că hotărârea regională din octombrie 2014 pare să conțină un angajament de a acorda ajutor de exploatare administratorului aeroportului în perioada 2014-2024 <sup>(67)</sup>, în timp ce, în temeiul Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației, ajutorul de exploatare acordat aeroporturilor ce deserveșc mai puțin de 700 000 de pasageri poate fi acordat numai pentru o perioadă de cinci ani după data de 4 aprilie 2014, dar nu există o dispoziție explicită care să permită acordarea de ajutor de exploatare acestor aeroporturi după această perioadă <sup>(68)</sup>.
- (236) În plus, hotărârea regională din octombrie 2014 prevede că o compensație pentru costurile de exploatare «se stabilește anual, pe baza deficitului de finanțare a cheltuielilor de exploatare aferente serviciului economic de interes general, calculat pe baza unui plan de afaceri prezentat de aeroport.» Acest lucru sugerează că întreaga valoare a ajutorului de exploatare acordat în perioada 2014-2024 nu este limitată de un plafon definit *ex ante*, contrar cerințelor Orientărilor privind sectorul aviației și nu există, în această fază, niciun element de probă care să ateste că planul de afaceri pe baza cărua trebuie să fie calculată compensația rezultă din ipoteze și metode solide <sup>(69)</sup>.
- (237) Autoritățile române sunt invitate de către Comisie să formuleze observații cu privire la aceste aspecte. În cazul în care autoritățile române consideră că respectiva compensație prevăzută în hotărârea regională din octombrie 2014 respectă condițiile de compatibilitate cu Orientările din 2014 privind sectorul aviației, sunt invitate să furnizeze documente justificative exhaustive care să indice motivul pentru care, în opinia lor, absolut fiecare dintre condițiile de compatibilitate este îndeplinită.
- (238) Având în vedere cele de mai sus, opinia preliminară a Comisiei este că finanțarea acordată în baza SIEG 2014 nu este compatibilă cu tratatul.

### 3.2.3.3. Echipamentele de handling la sol

- (239) Potrivit autorităților române, finanțarea echipamentelor de handling la sol a fost acordată în legătură cu activitățile SIEG ale TMA. Totuși, astfel cum a fost evidențiat la punctele (179) – (180), Comisia are îndoieli legate de considerarea obligațiilor inerente furnizării de finanțare pentru echipamentele de handling la sol drept obligații de serviciu public veritabile.
- (240) Orientările din 2014 privind sectorul aviației oferă un cadru pentru a evalua dacă ajutoarele destinate aeroporturilor pot fi declarate compatibile în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat.

<sup>(61)</sup> Punctul 99 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

<sup>(62)</sup> Punctele 94-96 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

<sup>(63)</sup> Punctele 84-84 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

<sup>(64)</sup> Punctul 85 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

<sup>(65)</sup> Punctele 106-108 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

<sup>(66)</sup> Punctele 113-115 și 131-135 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

<sup>(67)</sup> A se vedea punctul (66).

<sup>(68)</sup> Punctele 130 și 134 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

<sup>(69)</sup> Punctul 121 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

- (241) Dacă ajutorul pentru investiții ilegal a fost acordat înainte de 4 aprilie 2014, Comisia va aplica normele de compatibilitate în vigoare la momentul acordării ajutorului pentru investiții ilegal. În consecință, Comisia a aplicat principiile prevăzute în Orientările din 2005 privind sectorul aviației în cazul ajutorului de investiții ilegal acordat aeroporturilor înainte de 4 aprilie 2014. Comisia a aplicat principiile prevăzute în Orientările din 2014 privind sectorul aviației tuturor cazurilor vizând ajutoare de exploatare acordate aeroporturilor chiar dacă acestea au fost acordate înainte de 4 aprilie 2014.
- (242) Prin urmare, în mod alternativ, ajutorul pentru echipamentele de handling la sol, dacă a fost acordat înainte de 4 aprilie 2014, poate fi evaluat în raport cu condițiile de compatibilitate pentru ajutorul pentru investiții în temeiul Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației.
- (243) Comisia remarcă în primul rând faptul că, potrivit Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației, costurile cu investițiile eligibile în cadrul unui aeroport trebuie să fie limitate la construirea infrastructurii și la echipamentele aeroportuare (piste, terminale, platforme, turnuri de control) sau la instalațiile care le sprijină în mod direct (instalații de stingere a incendiilor, echipamente de securitate sau de siguranță)<sup>(70)</sup>.
- (244) Comisia remarcă, de asemenea, că, potrivit Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației, finanțarea infrastructurii de handling la sol nu este considerată a constitui cost eligibil la evaluarea compatibilității ajutorului pentru investiții<sup>(71)</sup>. Din acest motiv, opinia preliminară a Comisiei este că finanțarea infrastructurii de handling la sol nu poate fi considerată ajutor pentru investiții compatibil în temeiul punctului 61 din Orientările din 2005 privind sectorul aviației. Această poziție coincide cu opinia autorităților române, care consideră că criteriile privind ajutorul pentru investiții prevăzute de Orientările din 2005 privind sectorul aviației nu sunt aplicabile în acest caz.

#### 3.2.3.4. Facilitățile de parcare

- (245) Din motivele specificate anterior la punctele (243) – (244), Comisia ar putea evalua, de asemenea, posibila finanțare pentru facilitățile de parcare în raport cu criteriile de compatibilitate cu ajutorul pentru investiții prevăzute în Orientările din 2005 privind sectorul aviației.
- (246) Comisia remarcă faptul că respectivele costuri eligibile trebuie să excludă costurile care nu sunt legate direct de activitățile de bază ale aeroportului, care includ construirea, finanțarea, utilizarea și închirierea terenului și a clădirilor sau porțiunilor din acestea, nu numai pentru birouri și depozitare, dar și pentru hoteluri și operatori economici situați în incinta aeroportului, precum și pentru magazine, restaurante sau parcări<sup>(72)</sup>.
- (247) Prin urmare, întrucât finanțarea parcarilor nu este considerată cost eligibil la evaluarea compatibilității ajutorului pentru investiții<sup>(73)</sup>, opinia preliminară a Comisiei este că aceasta nu poate fi considerată compatibilă cu ajutorul pentru investiții prevăzut la punctul 61 din Orientările din 2005 privind sectorul aviației. Autoritățile române sunt invitate să formuleze observații cu privire la acest subiect.

#### Concluzie

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

#### 3.2.3.5. Concluzie

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

<sup>(70)</sup> Orientările din 2005 privind sectorul aviației, punctul 53 litera (i) și punctul 55.

<sup>(71)</sup> Orientările din 2005 privind sectorul aviației, punctul 53 litera (iii) și punctul 55.

<sup>(72)</sup> Orientările din 2005 privind sectorul aviației, punctul 53 litera (iv).

<sup>(73)</sup> Orientările din 2005 privind sectorul aviației, punctul 53 litera (iii) și punctul 55.

#### 4. DECIZIE

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

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

Comisia va informa părțile interesate prin publicarea prezentei scrisori și a unui rezumat relevant al acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. De asemenea, va informa părțile interesate din țările AELS care sunt semnatare ale Acordului privind SEE, prin publicarea unei comunicări în suplimentul privind SEE al *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene*, și va informa Autoritatea AELS de Supraveghere prin transmiterea unei copii a prezentei scrisori. Toate părțile interesate vor fi invitate să formuleze observații în termen de o lună de la data publicării.”

---

**AYUDA ESTATAL — RUMANÍA****Ayuda estatal SA.32963 (2015/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP)****Ayuda estatal a Wizz Air y al Aeropuerto de Cluj-Napoca****Invitación a presentar observaciones en aplicación del artículo 108, apartado 2, del Tratado CE****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2016/C 104/05)

Por carta de 31 de julio de 2015, reproducida en la versión lingüística auténtica en las páginas siguientes al presente resumen, la Comisión notificó a Rumanía su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea <sup>(1)</sup> en relación con la medida antes citada.

Los interesados podrán presentar sus observaciones en un plazo de un mes a partir de la fecha de publicación del presente resumen y de la carta siguiente, enviándolas a:

Comisión Europea  
Dirección General de Competencia  
Dirección F  
Edificio/despacho  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË  
Fax: + 32 22961242  
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Dichas observaciones serán comunicadas a Rumanía. Los interesados que presenten observaciones podrán solicitar por escrito, exponiendo los motivos de su solicitud, que su identidad sea tratada de forma confidencial.

**PROCEDIMIENTO**

El 4 de mayo de 2011, la Comisión recibió una denuncia relativa a la posible concesión de ayudas estatales ilegales a Wizz Air en el aeropuerto de Cluj-Napoca. El 23 de mayo de 2011, la Comisión remitió a las autoridades rumanas la versión no confidencial de la denuncia. Rumanía respondió el 5 de julio de 2011.

El denunciante presentó información adicional sobre supuestas subvenciones al aeropuerto de Cluj-Napoca el 30 de junio de 2011, el 29 de junio de 2012 y el 9 de enero de 2015.

La Comisión pidió a Rumanía que facilitara información adicional sobre la medida objeto de la denuncia mediante cartas de 24 de febrero de 2012, 11 de noviembre de 2013 y 10 de febrero de 2015.

La información solicitada fue presentada por las autoridades rumanas el 24 de abril de 2012, el 11 de diciembre de 2013, el 21 de abril de 2015 y el 12 de mayo de 2015.

**DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS OBJETO DE LA EVALUACIÓN***Aeropuerto de Cluj-Napoca*

El aeropuerto internacional de Cluj-Napoca (en lo sucesivo, «el aeropuerto») es el segundo mayor de Rumanía. Por el aeropuerto pasan en la actualidad más de un millón de pasajeros al año. El aeropuerto más cercano es el de Târgu-Mureș, situado a 103 kilómetros, es decir a 1 h 31 minutos por carretera.

<sup>(1)</sup> DO L 138 de 30.4.2004.



La Regia Autonomă Aeroportul Internațional «Avram Iancu» Cluj (en lo sucesivo el «CNIA» o el «gestor del aeropuerto»), gestor del aeropuerto de Cluj-Napoca, es propiedad al 100 % del Condado de Cluj.

#### *Medidas en favor de Wizz Air*

El aeropuerto firmó con Wizz Air un acuerdo de servicios de asistencia en tierra (en lo sucesivo, «AAT») el 18 de octubre de 2007 que entró en vigor el 13 de noviembre del mismo año por un período de cinco años. El AAT establecía las condiciones de explotación de Wizz Air en el aeropuerto y permitía importantes descuentos de las tasas aeroportuarias. Fue modificado en dos ocasiones, el 1 de noviembre de 2008 y el 1 de enero de 2009.

El 18 de octubre de 2007 se firmó un acuerdo de comercialización (en lo sucesivo, «AC») que entró en vigor el 13 de noviembre del mismo año por un período de cinco años. De conformidad con el AC, el gestor del aeropuerto prestaría apoyo financiero para las actividades de comercialización llevadas a cabo por Wizz Air en relación con sus operaciones con salida del CNIA. Tres acuerdos adicionales al AC se firmaron el 1 de noviembre de 2008, el 1 de enero de 2009 y el 1 de enero de 2010.

#### *Medidas en favor del gestor del aeropuerto*

En el período de 2007 a 2014, el CNIA fue subvencionado por el condado (y por el Estado en 2013).

Rumanía indicó que la financiación pública concedida al aeropuerto durante el período de 2007 a 2011 constituía, en parte, una compensación por la prestación de servicios de interés económico general (en lo sucesivo, «SIEG») y, en parte, una financiación para la prestación de determinados servicios por el Estado en ejercicio de sus prerrogativas de poder público. Rumanía indicó que la financiación no constituía ayuda al gestor del aeropuerto.

Según Rumanía, en el período de 2012 a 2014 toda la financiación pública al CNIA iba dirigida a cubrir los costes de capital.

La financiación pública concedida al CNIA por el condado para compensar los costes de los SIEG durante el período de 2007 a 2009 está siendo evaluada por la Comisión en el asunto SA.30931 (2011/C) (ex N 185/2010) <sup>(2)</sup> y no es objeto de la presente Decisión. La presente Decisión solo afecta a la financiación pública concedida al aeropuerto durante el período de 2010 a 2014.

## **APRECIACIÓN**

#### *Medidas en favor de Wizz Air*

En esta fase, la Comisión considera que los acuerdos concluidos por el gestor del aeropuerto con Wizz Air son imputables al Estado. El gestor del aeropuerto es propiedad del condado, que nombra a sus órganos de gobierno y aprueba su presupuesto, y es probable que este haya participado en la celebración de contratos importantes como los que nos ocupan.

La Comisión adopta el punto de vista preliminar de que el AAT y el AC son inseparables y, por lo tanto, considera necesario analizar el AC junto con el AAT con vistas a determinar si ambos acuerdos constituyen ayuda estatal. El mismo razonamiento se aplica a las posteriores modificaciones del AAT y del AC.

En primer lugar, la Comisión señala que Rumanía no facilitó ningún análisis de rentabilidad independiente previo por lo que se refiere a las enmiendas del AAT o a los acuerdos adicionales del AC. En segundo lugar, en esta fase, la Comisión tiene dudas de que la metodología empleada por Rumanía para «reconstruir» el análisis de rentabilidad previo que un operador en una economía de mercado habría llevado a cabo en el lugar del CNIA por lo que se refiere al AAT y al AC de 2007 se base en hipótesis suficientemente sólidas. Por lo tanto, en esta fase, la Comisión duda de que los acuerdos en cuestión cumplan el principio del operador privado en una economía de mercado («POPEM»).

<sup>(2)</sup> La decisión de incoar el procedimiento de investigación formal se adoptó el 24 de mayo de 2011 y se publicó en el DO C 207 de 13.7.2011. La Comisión adoptó una corrección de errores de dicha decisión el 23 de junio de 2011.

En esta fase, la Comisión considera, por tanto, que los acuerdos en cuestión otorgan una ventaja económica selectiva a Wizz Air. Una ventaja económica de este tipo podría falsear la competencia y afectar al comercio entre los Estados miembros y, por lo tanto, constituye ayuda estatal.

Por otra parte, en esta fase, la posible ayuda recibida por Wizz Air a través de esos acuerdos no puede considerarse ayuda de puesta en marcha compatible con arreglo a las Directrices de aviación de 2005 <sup>(3)</sup>.

#### *Medidas en favor del aeropuerto*

Con el fin de determinar si las medidas en cuestión confieren una ventaja al gestor del aeropuerto, la Comisión evaluó si las medidas se concedieron en condiciones de mercado normales de conformidad con el POPEM y si cumplen las condiciones establecidas en la sentencia Altmark <sup>(4)</sup>. Este no parece ser el caso, en particular debido a que Rumanía no ha facilitado el o los actos por los que se encomienda al CNIA la prestación de SIEG para el período 2010-2011 y por los que se establece su derecho a compensación, ni los montantes compensatorios reales. Además, no hay ninguna indicación de que la financiación pública se determinara sobre la base de los costes de una empresa eficiente.

Además, en esta fase no existe indicio alguno de que se esperara un rendimiento normal de la financiación suministrada al CNIA para cubrir los costes de capital. Por lo tanto, la Comisión duda de que esta financiación pública cumpla el POPEM y adopta el punto de vista preliminar de que constituye una ventaja económica al gestor del aeropuerto.

La ventaja económica al CNIA podría falsear la competencia y afectar al comercio entre los Estados miembros y, por lo tanto, constituye ayuda estatal.

Dado que no se ha facilitado a la Comisión un acto de atribución que defina con antelación y de forma precisa los SIEG encomendados al beneficiario o su derecho a compensación, la ayuda al CNIA en el período de 2010 a 2011 no se puede considerar compatible con el Marco SIEG de 2012 <sup>(5)</sup>. Por lo tanto, en esta fase, la Comisión considera que las ayudas al CNIA para cubrir, si los hubiera, los costes de los SIEG en 2010 y 2011 no puede declararse compatible con el mercado interior con arreglo al artículo 106, apartado 2, del Tratado.

Además, por lo que se refiere a las ayudas (de funcionamiento y a la inversión) al CNIA en el período comprendido entre 2010 y 2014, en la fase actual parece que las condiciones de compatibilidad de las Directrices de aviación de 2005 y 2014 <sup>(6)</sup> no se cumplen en su totalidad, en particular en cuanto a la necesidad de la ayuda, a la proporcionalidad de los importes de la ayuda y a unas perspectivas razonables a medio plazo de uso de la infraestructura. Por otro lado, dado que la distancia entre Cluj-Napoca y el aeropuerto de Târgu-Mureș es de aproximadamente 100 km, y que, con arreglo a su propio plan de negocio, el CNIA considera al aeropuerto de Târgu-Mureș como su competidor, en esta fase la Comisión no puede concluir que los dos aeropuertos estén en distintas zonas de influencia.

De conformidad con el artículo 14 del Reglamento (CE) n.º 659/1999 del Consejo <sup>(7)</sup>, toda ayuda concedida ilegalmente podrá ser recuperada de su beneficiario.

<sup>(3)</sup> Directrices comunitarias sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales (DO C 312 de 9.12.2005, p. 1).

<sup>(4)</sup> Asunto C-280/00, Altmark Trans GmbH y Regierungspräsidium Magdeburg, Rec. 2003, p. I-7747.

<sup>(5)</sup> Comunicación sobre un Marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público (2011) (DO C 8 de 11.1.2012, p. 15).

<sup>(6)</sup> Comunicación de la Comisión, Directrices comunitarias sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas (DO C 99 de 4.4.2014, p. 3).

<sup>(7)</sup> Reglamento (CE) n.º 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo de 1999, por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO L 83 de 27.3.1999, p. 1.).

## TEXTO DE LA CARTA

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

## 1. PROCEDURA

- (1) La 4 mai 2011, Comisia a primit o plângere privind o posibilă acordare de ajutoare de stat ilegale în favoarea Wizz Air care operează pe Aeroportul Cluj-Napoca. Plângerea a fost înregistrată sub numărul de caz SA.32963. Întrucât se pare că sprijinul din partea statului a fost aplicat înainte să poată fi adoptată o poziție de către Comisie cu privire la compatibilitatea sa cu piața internă, măsura a fost înregistrată ulterior ca ajutor nenotificat.
- (2) La 23 mai 2011, Comisia a transmis autorităților române versiunea neconfidențială a plângerii. Prin intermediul aceleiași scrisori, Comisia a solicitat României să furnizeze informații suplimentare privind anumite puncte menționate în plângere. După o prelungire a termenului-limită stabilit pentru furnizarea informațiilor solicitate, la 5 iulie 2011, Comisia a primit un răspuns din partea autorităților române.
- (3) La 30 iunie 2011, reclamantul a furnizat informații suplimentare.
- (4) Comisia a solicitat autorităților române să furnizeze informații suplimentare privind măsura care face obiectul plângerii prin scrisoarea din data de 24 februarie 2012. După o prelungire a termenului-limită, autoritățile române au prezentat informațiile solicitate la 24 aprilie 2012.
- (5) La 29 iunie 2012, reclamantul a completat plângerea inițială, afirmând că Aeroportul Cluj-Napoca a primit subvenții ilegale.
- (6) Comisia a solicitat autorităților române să furnizeze informații suplimentare privind măsurile care fac obiectul plângerii, prin scrisoarea din 11 noiembrie 2013. La 11 decembrie 2013, autoritățile române au furnizat informațiile solicitate.
- (7) La 9 ianuarie 2015, reclamantul a furnizat informații suplimentare privind presupusele subvenții acordate Aeroportului Cluj-Napoca.
- (8) Comisia a solicitat autorităților române să furnizeze informații suplimentare privind măsura care face obiectul plângerii prin scrisoarea din data de 10 februarie 2015. După o prelungire a termenului-limită, autoritățile române au prezentat informațiile solicitate la 21 aprilie 2015 și 12 mai 2015.

## 2. DESCRIERE DETALIATĂ A MĂSURILOR

## 2.1. Aeroportul Internațional Cluj-Napoca

- (9) Aeroportul Internațional Cluj-Napoca («aeroportul») este cel de al doilea aeroport ca mărime din România. Acesta se află lângă Cluj-Napoca, cel mai mare centru urban al Transilvaniei, situat în nord-vestul României.
- (10) În prezent, aeroportul deservește 23 de destinații interne și internaționale: București, Viena, München, Dortmund, Eindhoven, Paris, Londra, Charleroi, Barcelona, Madrid, Valencia, Zaragoza, Bologna, Milano, Veneția, Tel Aviv, Basel Mulhouse, Nuremberg, Geneva, Malmö, Köln și Bari. În plus, de pe acest aeroport sunt operate zboruri charter către diferite destinații de vacanță din Spania, Turcia, Grecia, Egipt și Tunisia. Din acest aeroport, Lufthansa, Tarom, Wizz Air și Vueling operează zboruri regulate, în timp ce Air Bucharest, Aegean Airlines, TAROM, Nesma și Nouvelair operează zboruri charter.
- (11) Cele mai apropiate aeroporturi sunt aeroportul din Târgu-Mureș (103 kilometri sau 1 oră și 31 de minute de mers cu mașina), aeroportul din Oradea (152 de kilometri sau 3,2 ore de mers cu mașina), aeroportul din Baia Mare (149 de kilometri sau 3,2 ore de mers cu mașina) și aeroportul din Satu Mare (174 de kilometri sau 3,6 ore de mers cu mașina).

- (12) În prezent, aeroportul numără peste 1 milion de pasageri.

Tabelul 1

**Numărul de pasageri**

Numărul de pasageri în AICN în perioada 2007-2014							
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
391 000	752 000	834 000	1 029 000	1 004 855	932 000	1 035 438	1 180 000

- (13) În cadrul Aeroportului Cluj-Napoca, tarifele percepute de la companiile aeriene sunt, de obicei, stabilite pe baza unei grile publicate a tarifelor aeroportuare care includ următoarele elemente: tariful de decolare și de aterizare, tariful de iluminare, tariful de servicii pentru pasageri, tariful pentru securitatea aeroportului, tariful pentru dezvoltarea aeroportului, tariful pentru pasagerii cu mobilitate redusă (tariful PRM), tariful pentru serviciile de handling la sol și tariful de staționare.
- (14) Regia Autonomă Aeroportul Internațional «Avram Iancu» Cluj («AICN» sau «administratorul aeroportului») a fost înființată în 1997 în calitate de administrator al Aeroportului Cluj-Napoca. AICN asigură operarea aeroportului în baza unui acord de concesiune încheiat cu statul, proprietarul infrastructurii aeroportuare. De la înființarea sa, AICN a fost deținut, în permanență și în întregime, de Consiliul Județean Cluj.

**2.2. Planul de afaceri**

- (15) La 24 mai 2007, Consiliul de administrație al AICN a aprobat un plan de afaceri privind activitățile aeroportului în perioada 2007-2020.
- (16) Principalul obiectiv care a stat la baza planului de afaceri a fost diversificarea conexiunilor asigurate de companiile aeriene prin atragerea unor companii aeriene low-cost ca importanți factori determinând creșterea. Pe termen scurt (1 an), aeroportul a planificat lansarea de noi zboruri regulate cu cel puțin 1 transportator. Pe termen mediu și lung, aeroportul a planificat investiții în infrastructura aeroportuară (un nou terminal pentru pasageri, un nou terminal pentru mărfuri, o nouă pistă, extinderea parcării auto și construirea unui hotel în incinta aeroportului), precum și o creștere a nivelurilor de trafic cu până la [...] (\*) pe an. Totalul cheltuielilor de capital pentru perioada 2007-2020 a fost estimat la [...] EUR, dintre care AICN urma să suporte [...] EUR. Potrivit planului de afaceri, diferența de [...] EUR urma să fie suportată de Consiliul județean în perioada 2007-2011.
- (17) Previțiunile de trafic au indicat faptul că aeroportul urma să atingă un număr de 1 milion de pasageri la sfârșitul anului 2011 și peste 2 milioane în 2013.
- (18) Planul de afaceri a propus dezvoltarea unei campanii de marketing de către AICN pentru a promova aeroportul și care ar fi putut să fie derulată de companiile aeriene interesate de dezvoltarea aeroportului.

**2.3. Programul de dezvoltare a aeroportului**

- (19) Programul de dezvoltare a aeroportului a fost aprobat prin Hotărârea nr. 157/2006 a Consiliului județean. Potrivit programului de dezvoltare, se preconiza că aeroportul va atinge un număr de 400 000 de pasageri în 2010, de 650 000 de pasageri în 2015 și de 900 000 de pasageri în 2020.

(\*) informații confidențiale

- (20) Programul de dezvoltare a stabilit lista investițiilor în infrastructură necesare în cadrul aeroportului și a furnizat o estimare a costurilor de investiții.

#### 2.4. Măsurile care fac obiectul investigației

##### 2.4.1. Măsuri în favoarea administratorului aeroportului

- (21) Prin scrisoarea din 21 aprilie 2015, România a oferit detalii privind finanțarea publică acordată AICN de către consiliul județean (și de către stat în 2013) în perioada 2007-2014 pentru subvenționarea costurilor de investiții, după cum urmează:

Tabelul 2

#### Finanțarea publică acordată AICN pentru subvenționarea costurilor de investiții (mii de RON)

Anul	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Finanțare publică (RON)</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Temei juridic</b>	Hotărârea nr. 269 din 19 decembrie 2007	Hotărârea nr. 290 din 19 decembrie 2008	Hotărârea nr. 248 din 16 decembrie 2009	Hotărârea nr. 307 din 15 decembrie 2010	Hotărârea nr. 348 din 21 decembrie 2011	Hotărârea nr. 313 din 19 decembrie 2012	Hotărârea nr. 389 din 18 decembrie 2013	Hotărârea nr. 300 din 28 noiembrie 2014

- (22) Prin scrisoarea din 27 mai 2015, România a furnizat o defalcare pe an a finanțării publice totale acordate AICN în perioada 2007-2014, după cum urmează:

Tabelul 3

#### Finanțarea publică totală acordată AICN (mii de RON)

Anul	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Finanțare publică (RON)</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (23) Prin intermediul aceleiași scrisori, România a indicat faptul că finanțarea publică acordată aeroportului în perioada 2007-2011 a reprezentat, parțial, o compensație pentru furnizarea de servicii de interes economic general («SIEG») și, parțial, finanțare pentru furnizarea anumitor servicii de către stat, care își exercita competențele publice. Granturile vizau acoperirea costurilor suportate de către administratorul aeroportului în numele entităților publice care operează în incinta aeroportului (Poliția de Frontieră Română, Serviciul Român de Informații, Agenția Națională a Vămirilor, Poliția Română, Unitatea Specială de Aviație<sup>(1)</sup>), precum și a costurilor suportate pentru deservirea zborurilor scutite de la plata tarifelor aeroportuare<sup>(2)</sup>. Potrivit autorităților române, finanțarea respectivă nu a constituit un ajutor acordat administratorului aeroportului. Totuși, România nu a furnizat Comisiei o defalcare a subvențiilor din resursele de stat pentru costurile aferente SIEG și cele aferente misiunii de serviciu public.

<sup>(1)</sup> Unitatea Specială de Aviație Cluj-Napoca este structura din cadrul Inspectoratului General al Aviației care sprijină efectuarea de misiuni umanitare organizate de Ministerul Afacerilor Interne în județele Cluj, Sălaj, Satu-Mare, Maramureș, Bistrița-Năsăud, Bihor, Alba, Mureș, Brașov, Sibiu, Covasna, Harghita, Arad, Timiș, Caraș-Severin și Hunedoara.

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

- (24) Potrivit autorităților române, în perioada 2012-2014, întreaga finanțare acordată AICN din fonduri publice a vizat acoperirea costurilor de capital. Finanțarea publică în cauză a fost utilizată pentru a construi un nou terminal pentru pasageri, o nouă pistă, o nouă platformă, un nou terminal pentru mărfuri, sistemul de balizaj al pistei, o nouă clădire pentru echipamentele de handling la sol, relocarea unității de alimentare și a unității de încălzire și pentru a realiza reparații ale pistelor. În etapa examinării preliminare, România nu a afirmat că această finanțare a vizat acoperirea costurilor aferente SIEG.
- (25) Finanțarea publică acordată AICN de către consiliul județean în vederea compensării costurilor aferente SIEG în perioada 2007-2009 este în curs de evaluare de către Comisie în cadrul cazului SA.30931 (2011/C) (ex N 185/2010) <sup>(3)</sup>. România a declarat că această finanțare și cea acordată în favoarea altor aeroporturi din România ar reprezenta un ajutor exceptat de la obligația de notificare în baza Deciziei 2005/842/CE a Comisiei din 28 noiembrie 2005 privind aplicarea articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE [în prezent articolul 106 alineatul (2) din TFUE], fiind un ajutor de stat sub formă de compensație pentru obligația de serviciu public acordată anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unor servicii de interes economic general (denumită în continuare «Decizia SIEG din 2005») <sup>(4)</sup>.
- (26) În special, în cazul SA.30931, România a susținut că finanțarea publică în cauză a reprezentat o compensație pentru furnizarea de servicii de interes economic general, sarcină încredințată AICN (și altor aeroporturi din România) prin Hotărârea Guvernului nr. 398/1997. Hotărârea Guvernului se referă la trecerea unor regii autonome aeroportuare de sub autoritatea Ministerului Transporturilor sub autoritatea consiliilor județene și regionale, iar anexele la aceasta prevăd statutul administratorilor aeroporturilor, care include o listă detaliată a activităților acestora. România a susținut că aceste activități, adică administrarea generală a aeroporturilor în cauză, ar trebui considerate drept servicii de interes economic general.
- (27) La 24 mai 2011, Comisia a inițiat procedura oficială de investigare în cazul SA.30931 sus-menționat. Finanțarea publică acordată AICN de Consiliul județean în perioada 2007-2009 nu face, așadar, obiectul prezentei decizii. Prezenta decizie vizează exclusiv finanțarea publică acordată aeroportului în perioada 2010-2014.

#### 2.4.2. Măsurile în favoarea Wizz Air

##### 2.4.2.1. Acordurile încheiate între AICN și Wizz Air

- (28) Administratorul aeroportului a încheiat cu Wizz Air următoarele acorduri:
- un acord de servicii de handling la sol («acordul de servicii de handling la sol»), semnat la 18 octombrie 2007, care a intrat în vigoare la 13 noiembrie 2007, pentru o perioadă de 5 ani;
  - appendicele 5 la acordul de servicii de handling la sol, care a intrat în vigoare la 1 noiembrie 2008;
  - appendicele 6 la acordul de servicii de handling la sol, care a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2009;
  - un acord de marketing («acordul de marketing») semnat la 18 octombrie 2007, care a intrat în vigoare la 13 noiembrie 2007, pentru o perioadă de 5 ani;
  - acordul adițional nr. 1 la acordul de marketing, care a intrat în vigoare la 1 noiembrie 2008;
  - acordul adițional nr. 2 la acordul de marketing, care a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2009;
  - acordul adițional nr. 3 la acordul de marketing, care a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2010.

<sup>(3)</sup> Decizia de a iniția o procedură oficială de investigare a fost adoptată la 24 mai 2011 și a fost publicată în JO C 207, 13.7.2011. La 23 iunie 2011, Comisia a adoptat o rectificare la această decizie.

<sup>(4)</sup> JO L 312, 29.11.2005, p. 67.

Acordul de servicii de handling la sol

(29) Acordul de servicii de handling la sol prevedea condițiile de operare ale Wizz Air la Aeroportul Cluj-Napoca, după cum urmează:

— *tariful pentru serviciile de handling la sol:* [...] EUR/mișcare;

— *tarifele aeroportuare:* tariful de decolare și de aterizare de [...] EUR/tonă/mișcare, cu un tarif minim de [...] EUR; tariful de iluminare de [...] EUR/tonă/mișcare, cu un tarif minim de [...] EUR; tariful de staționare de [...] EUR/tonă/oră, cu un tarif minim de [...] EUR.

(30) În ceea ce privește tarifele aeroportuare, au fost convenite următoarele reduceri:

Tabelul 4

**Reduceri ale tarifelor aeroportuare**

An de operare	Volum anual de pasageri	Numărul minim de zboruri pe săptămână	Aeronave bazate pe Aeroportul Cluj	Reduceri
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

— *tariful de servicii pentru pasageri:* [...] EUR/pasager îmbarcat, cu o reducere de [...] pentru un volum de peste [...];

— *tariful pentru securitatea aeroportului:* [...] EUR/pasager îmbarcat;

— *tariful pentru dezvoltarea aeroportului* <sup>(5)</sup>: [...] EUR/pasager îmbarcat.

(31) În 2008, părțile au semnat apendicele 5 la acordul de servicii de handling la sol, care prevedea un tarif PRM suplimentar de [...] EUR/pasager îmbarcat.

(32) Apendicele 6 la acordul de servicii de handling la sol prevedea o creștere a tarifului pentru securitatea aeroportului de la [...] EUR/pasager îmbarcat la [...] EUR/pasager îmbarcat.

Acordul de marketing

(33) Articolul 1 – *Principiile cooperării pentru promovare* din acordul de marketing prevede că, în cazul în care Wizz Air solicită i) extinderea amplitudinii nevoilor și cerințelor sale în ceea ce privește Aeroportul Cluj-Napoca; sau ii) creșterea capacității Aeroportul Cluj-Napoca ca urmare a creșterii activității sale comerciale, «Wizz notifică acest lucru companiei aeroportuare în prealabil». Aeroportul, «acționând cu bună credință și conform posibilităților sale, întreprinde toate măsurile și eforturile necesare pentru a răspunde așteptărilor Wizz».

(34) Articolul 1 alineatul (4) prevede, de asemenea, că «ținând cont de cooperarea pe termen lung avută în vedere între părți», acestea sunt de acord ca, «pe parcursul perioadei acestui acord, fiecare dintre părți să desfășoare activități de marketing privind cooperarea lor».

<sup>(5)</sup> Tariful pentru dezvoltare se percepe pentru fiecare pasager care se îmbarcă la bordul unei aeronave pe aeroport. Tariful se percepe pe durata obiectivelor de investiții care trebuie finanțate. Tariful nu se aplică pasagerilor în tranzit și în transfer.



- (35) Potrivit articolului 2 – *Srijin financiar pentru marketing* din acordul de marketing, având în vedere activitatea de marketing a Wizz Air în ceea ce privește Aeroportul Cluj-Napoca, administratorul aeroportului va asigura sprijin financiar pentru costurile de marketing suportate de Wizz Air în legătură cu activitatea de promovare menționată. Sprijinul pentru marketing urma să fie acordat la prezentarea de către transportator a unui plan strategic anual de marketing înainte de începerea anului respectiv, care urma să includă «activitățile de promovare, stabilirea prețurilor și activitățile *free seat*, precum și bugetul financiar».
- (36) Calcularea sprijinului pentru marketing a fost realizată lunar pe baza numărului efectiv de pasageri transportați în luna vizată, după cum urmează:

Tabelul 5

**Sprijin pentru marketing acordat Wizz Air**

Număr lunar de pasageri (plecare și sosire)	Număr minim de aeronave bazate pe AICN	Sprijin pentru marketing (EUR/pasager la plecare)
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

- (37) Articolul 3 – *Durată și reziliere* prevede faptul că acordul de marketing va înceta în cazul rezilierii, din orice motiv, a acordului de servicii de handling la sol. Fiecare parte are dreptul de a rezilia acordul în cazul unei încălcări substanțiale a acestuia.

- (38) [...]

Acordul adițional nr. 1 din 1 noiembrie 2008 la acordul de marketing

- (39) Potrivit articolului 1, un tarif PRM de [...] EUR/pasager îmbarcat a fost introdus începând cu 1 noiembrie 2008. Prin urmare, sprijinul pentru marketing a fost [...] după cum urmează:

Tabelul 6

**Sprijinul pentru marketing – acordul adițional nr. 1**

Număr lunar de pasageri (plecare și sosire)	Număr minim de aeronave bazate pe AICN	Sprijin pentru marketing (EUR/pasager la plecare)
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

Acordul adițional nr. 2 din 1 ianuarie 2009 la acordul de marketing

- (40) Potrivit articolului 1, tariful pentru securitate s-a [...] de la [...] EUR la [...] EUR/pasager îmbarcat începând cu 1 ianuarie 2009 (în temeiul apendicelui 6 la acordul de servicii de handling la sol, a se vedea punctul 32). În consecință, sprijinul pentru marketing a fost [...] cu [...] EUR, după cum urmează:

Tabelul 7

**Sprijinul pentru marketing – acordul adițional nr. 2**

Număr lunar de pasageri (plecare și sosire)	Număr minim de aeronave bazate pe AICN	Sprijin pentru marketing (EUR/pasager la plecare)
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

*Acordul adițional nr. 3 din 1 ianuarie 2010 la acordul de marketing*

- (41) Potrivit articolului 1, începând cu 1 ianuarie 2010, tariful pentru dezvoltarea aeroportului a fost [...] la [...] EUR/pasager îmbarcat față de tariful anterior de [...] EUR/pasager îmbarcat, cum prevedea inițial acordul de servicii de handling la sol, iar tariful de servicii pentru pasageri a fost fixat la [...] EUR/pasager îmbarcat (acordul de servicii de handling la sol prevăzuse un tarif de servicii pentru pasageri de [...] EUR/pasager îmbarcat, cu o reducere de [...] pentru un volum de peste [...] de pasageri). În consecință, începând cu 1 ianuarie 2010, sprijinul pentru marketing s-a [...] cu [...] EUR, după cum urmează:

Tabelul 8

**Sprijinul pentru marketing – acordul adițional nr. 3**

Număr lunar de pasageri (plecare și sosire)	Număr minim de aeronave bazate pe AICN	Sprijin pentru marketing (EUR/pasager la plecare)
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

*2.4.2.2. Analiza de rentabilitate ex ante*

- (42) În etapa examinării preliminare, România a susținut că decizia aeroportului de a încheia acordurile cu Wizz Air s-a bazat pe:
- planul de afaceri al aeroportului din 2007;
  - studiul de fezabilitate privind atragerea unor noi companii aeriene low-cost și lansarea de noi rute de pe aeroport («studiul de fezabilitate»).
- (43) Atât studiul de fezabilitate, cât și planul de afaceri prezentate Comisiei au inclus estimări prospective privind veniturile și costurile aeroportului. Totuși, nici planul de afaceri, nici studiul de fezabilitate nu se refereau exclusiv la acordurile încheiate între administratorul aeroportului și Wizz Air. În plus, acestea au acoperit o perioadă cu mult mai îndelungată decât cea acoperită de respectivele acorduri.

- (44) Pentru a putea evalua dacă acordurile cu Wizz Air erau menite să genereze o contribuție pozitivă suplimentară la profit pentru aeroport, adică să ducă la profituri mai mari sau la pierderi mai mici decât ar fi urmat să se înregistreze într-o situație contrafactuală (dacă aeroportul nu ar fi încheiat acordurile în cauză), Comisia a solicitat României să îi furnizeze o analiză de rentabilitate reconstituită pe baza datelor *ex ante* referitoare la fiecare dintre acordurile încheiate între aeroport și Wizz Air <sup>(6)</sup>.
- (45) Ca răspuns la această solicitare, România a pus la dispoziția Comisiei o analiză *ex ante* reconstituită despre care afirmă că a fost bazată pe costurile și veniturile suplimentare pe care le-ar fi așteptat în mod rezonabil un operator economic din cadrul economiei de piață acționând în locul AICN la momentul încheierii acordurilor cu Wizz Air <sup>(7)</sup>. Potrivit autorităților române, pe baza acestei analize, AICN s-ar fi putut aștepta în mod rezonabil ca acordurile din 2007 încheiate cu Wizz Air să fie rentabile pentru aeroport la momentul la care au fost încheiate. Nicio analiză *ex ante* nu a fost pusă la dispoziția Comisiei cu privire la modificările ulterioare aduse acordului de servicii de handling la sol și acordurilor adiționale la acordul de marketing.

#### 2.4.2.3. Procesul decizional

- (46) Potrivit autorităților române, decizia încheierii acordurilor cu Wizz Air a fost luată de administratorul aeroportului în mod autonom, fără nicio implicare a acționarilor săi publici. Prin scrisoarea din 21 aprilie 2015, România a susținut că:
- în momentul în care au fost încheiate respectivele acorduri, directorul general al AICN avea autoritate deplină pentru administrarea activității aeroportului; acordurile încheiate cu Wizz Air au fost negociate de directorul general;
  - Consiliul Județean Cluj doar «aprobă» obiectivele și indicatorii de performanță propuși de către însuși administratorul aeroportului, fără a aproba însă în mod direct acordurile, programele sau strategiile aeroportului. Aeroportul își prezintă anual Consiliului Județean Cluj programul general, precum și programul de investiții, însă această prezentare nu ia în considerare nici transportatorii individuali, nici acordurile specifice încheiate de aeroport cu respectivii transportatori. În măsura în care aeroportul realizează indicatorii de performanță, nu mai este necesară nicio aprobare suplimentară din partea Consiliului județean cu privire la modul în care aeroportul implementează programele respective;
  - implicarea Consiliului județean în administrarea aeroportului a fost limitată la rolul normal asumat de un acționar privat care participă la reuniunile Adunării acționarilor în momentul aprobării politicilor și strategiilor aeroportului.

#### 2.4.3. Concluzie

- (47) În secțiunea 3, Comisia va evalua următoarele măsuri:
- măsurile în favoarea administratorului aeroportului: finanțarea publică acordată AICN în perioada 2010-2014:
    - finanțarea publică acordată de Consiliul județean în 2010 și 2011 pentru acoperirea costurilor de investiții (în temeiul Deciziei nr. 307 din 15 decembrie 2010 și al Deciziei nr. 348 din 21 decembrie 2011) și de exploatare (calificate de România drept costuri aferente SIEG);
    - finanțarea publică acordată de Consiliul județean (și de stat în 2013) în perioada 2012-2014 pentru acoperirea costurilor de investiții (în temeiul Deciziei nr. 313 din 19 decembrie 2012, al Deciziei nr. 389 din 18 decembrie 2013 și al Deciziei nr. 300 din 28 noiembrie 2014);
  - posibilul ajutor din acordurile încheiate de administratorul aeroportului cu Wizz Air:
    - acordul de servicii de handling la sol semnat la 18 octombrie;
    - appendicele 5 la acordul de servicii de handling la sol;
    - appendicele 6 la acordul de servicii de handling la sol;

<sup>(6)</sup> Scrisoarea Comisiei din 10 februarie 2015.

<sup>(7)</sup> Scrisoarea României din 21 aprilie 2015.

- acordul de marketing din 18 octombrie 2007;
- acordul adițional nr. 1 din 1 noiembrie 2008 la acordul de marketing;
- acordul adițional nr. 2 din 1 ianuarie 2009 la acordul de marketing;
- acordul adițional nr. 3 din 1 ianuarie 2010 la acordul de marketing.

### 3. EVALUARE

#### 3.1. Măsurile în favoarea Wizz Air

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

- (48) În cadrul prezentei secțiuni, Comisia evaluează dacă acordurile încheiate între administratorul aeroportului și Wizz Air menționate la punctul 47 constituie ajutor de stat în favoarea Wizz Air în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.
- (49) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din tratat, «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».
- (50) Pentru ca acordurile care fac obiectul investigației să constituie ajutor de stat în favoarea Wizz Air în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, acestea trebuie să îndeplinească toate condițiile de mai jos:
- să fie acordate de către un stat membru sau prin intermediul resurselor de stat;
  - să favorizeze anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri;
  - să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența;
  - să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

##### 3.1.1.1. Resurse de stat și imputabilitatea față de stat

- (51) Plecând de la ipoteza că oricare dintre acordurile care fac obiectul investigației cuprinde un avantaj economic, este necesar să se stabilească dacă acest avantaj a fost finanțat prin resurse de stat și dacă este imputabil statului, dat fiind faptul că acordurile în cauză nu au fost încheiate direct de autoritățile publice, ci de AICN, care este o companie deținută de stat.
- (52) Potrivit jurisprudenței constante, resursele întreprinderilor publice (și anume, întreprinderile asupra cărora autoritățile publice pot exercita, direct sau indirect, o influență dominantă) se califică drept resurse de stat întrucât aceste resurse «rămân în mod constant sub control public și, așadar [se află] la dispoziția autorităților naționale competente»<sup>(8)</sup>.
- (53) În conformitate cu această jurisprudență, întrucât administratorul aeroportului este o întreprindere publică deținută integral de stat, resursele sale trebuie să fie considerate drept resurse de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.
- (54) În plus, conform jurisprudenței constante, imputabilitatea față de stat în ceea ce privește o măsură luată de o întreprindere publică poate fi stabilită fie prin indicii «organice» sau «structurale», fie prin indicii că statul a fost implicat în luarea deciziei care a dus la măsura concretă sau că era puțin probabil să fie absent în luarea deciziei respective. În această privință, nu se poate pretinde să se demonstreze că autoritățile publice au incitat efectiv întreprinderea publică să adopte măsurile de ajutor în cauză. Imputabilitatea față de stat a unei măsuri de ajutor luate de o întreprindere publică poate fi dedusă dintr-un ansamblu de indicii care rezultă din împrejurările cazului și din contextul în care a fost luată această măsură<sup>(9)</sup>.

<sup>(8)</sup> A se vedea, de exemplu, cauza C-278/00 Grecia/Comisia, Rec. 2004, p. I-03997, punctele 52-54; C-482/99 Franța/Comisia, Rec. 2002, p. I-04397, punctele 37 și 38, și cauzele conexe C-328/99 și C-399/00 România și SIM 2 Multimedia/Comisia, Rec. 2003, p. I-04035, punctul 33.

<sup>(9)</sup> A se vedea cauza C-242/13 Commerz Nederland, hotărârea din 17 septembrie 2014, punctul 29 și următoarele.

- (55) În etapa preliminară, România a susținut că decizia de a încheia acordurile cu Wizz Air a fost luată de administratorul aeroportului în mod autonom, fără nicio implicare din partea acționarilor săi.
- (56) Totuși, Comisia constată faptul că administrarea aeroportului este în subordinea Consiliului județean. Acesta numește Consiliul de administrație și directorul general al aeroportului (cu aprobarea Ministerului Transporturilor) și stabilește bugetul și mijloacele de finanțare ale aeroportului și, prin urmare, trebuie privit ca factor cu influență asupra proceselor decizionale și ca parte implicată în deciziile luate de AICN.
- (57) Comisia constată, de asemenea, că România a afirmat că decizia administratorului aeroportului de a încheia acordurile cu Wizz Air a avut ca bază planul de afaceri din 2007, care a fost aprobat de către Consiliul de administrație. Într-adevăr, potrivit informațiilor publicate, președintele Consiliului județean, dl Marius Nicoară, a declarat în 2007: «(...) dezvoltarea Aeroportului Cluj reprezintă principala noastră prioritate. Am sperat să atragem transportatori low-cost începând din primăvara viitoare, dar suntem bucuroși totuși să vedem că acest lucru s-a întâmplat mai devreme. Acesta este, desigur, rezultatul planului anunțat de investiții în noile terminale, o nouă pistă și un nou sistem de balizaj (...)».
- (58) În plus, Comisia consideră că, dată fiind importanța preconizată a acordurilor cu Wizz Air pentru activitatea aeroportului în momentul în care au fost încheiate respectivele acorduri, este foarte puțin probabil ca acționarii publici să nu fi fost direct implicați în luarea deciziei de a le încheia.
- (59) Mai mult, Comisia consideră că însăși natura activităților AICN (administrarea aeroportului) reprezintă un alt indiciu al faptului că măsurile în discuție sunt imputabile statului, dat fiind faptul că aeroporturile regionale sunt deseori considerate de autoritățile județene și regionale un important instrument de promovare a dezvoltării economice la nivel local (fapt confirmat, în cazul de față, de declarația președintelui Consiliului județean citată mai sus).
- (60) Pe această bază, opinia preliminară a Comisiei este că încheierea acordurilor cu Wizz Air este imputabilă statului.
- (61) Prin inițierea procedurii oficiale de investigare, Comisia invită România să furnizeze toate procesele-verbale ale Consiliului de administrație al AICN și toate documentele pregătitoare prezentate Consiliului de administrație și/sau autorităților publice înainte de momentul luării deciziei de a încheia acordurile cu Wizz Air, care ar putea clarifica gradul de implicare a acționarilor și/sau a autorităților publice în luarea deciziei de încheiere a respectivelor acorduri. În plus, Comisia invită părțile interesate să formuleze observații cu privire la imputabilitatea măsurilor în discuție în sarcina statului.

#### 3.1.1.2. Avantajul economic

- (62) Comisia constată, în primul rând, că acordurile încheiate cu Wizz Air prevăd reduceri importante (unele ajungând până la [...]) ale tarifelor aeroportuare în favoarea transportatorului. În plus, acordul de marketing prevede plăți legate de marketing în favoarea transportatorului care par a avea ca obiectiv finanțarea costurilor de exploatare ale Wizz Air pe aeroport. Într-adevăr, plățile legate de marketing prevăzute de acordul de marketing au fost modificate ulterior [...]. Prin urmare, la prima vedere, aceste acorduri par să reducă într-un mod extrem de semnificativ tarifele aeroportuare plătite de Wizz Air în comparație cu ceea ce alți transportatori aerieni ar plăti la aeroport. Întrucât se presupune că tarifele aeroportuare sunt stabilite de administratorul aeroportului pe baza sumelor necesare acoperirii costurilor aeroportului și pentru a asigura un profit rezonabil, la prima vedere, acordurile cu Wizz Air par să încalce principiul operatorului în economia de piață.
- (63) Cu toate acestea, pe parcursul investigației, România a susținut că, în momentul încheierii acordurilor cu Wizz Air, administratorul aeroportului a acționat întocmai cum ar fi acționat un operator economic prudent în economia de piață, ghidat de perspectivele în materie de rentabilitate într-o situație similară, astfel încât acordurile în cauză nu au conferit niciun avantaj economic pe care Wizz Air nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață.
- (64) Potrivit Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației, în virtutea principiului operatorului în economia de piață, ajutorul acordat unei companii aeriene poate, în principiu, să fie exclus atunci când:

— prețul cerut pentru serviciile aeroportuare corespunde prețului de piață sau

— se poate demonstra prin intermediul unei analize *ex ante*, și anume o analiză bazată pe datele disponibile la momentul luării deciziei cu privire la măsurile în cauză, că acordul dintre aeroport și compania aeriană ar putea genera, pentru aeroport, o contribuție pozitivă suplimentară la profit <sup>(10)</sup>.

- (65) În ceea ce privește prima abordare (compararea prețului perceput pentru serviciile aeroportuare cu prețul de piață), Comisia are îndoieli serioase cu privire la posibilitatea de a defini un indicator de referință adecvat, cum ar fi un eșantion potrivit de «aeroporturi de comparație», pentru stabilirea valorii de piață a serviciilor furnizate de aeroporturi. În plus, România nu a prezentat niciun comparator relevant care ar putea constitui un indicator de referință adecvat pentru stabilirea prețului de piață al serviciilor furnizate de administratorul aeroportului în favoarea Wizz Air sau al serviciilor de marketing furnizate de Wizz Air aeroportului. Prin urmare, în această etapă, Comisia consideră că analiza *ex ante* a rentabilității suplimentare constituie cea mai relevantă abordare pentru evaluarea acordurilor încheiate de administratorul aeroportului cu Wizz Air <sup>(11)</sup>.
- (66) În cadrul acestei analize, trebuie să fie luate în considerare toate veniturile și costurile suplimentare relevante asociate tranzacției.
- (67) Veniturile suplimentare preconizate trebuie să includă, în special, veniturile din tarifele aeroportuare, ținând seama de reduceri, precum și de traficul suplimentar care se așteaptă a fi generat de acord, și veniturile din activitățile non-aeronautice pe care se preconizează că le va genera traficul suplimentar. Veniturile suplimentare preconizate trebuie să includă, în special, toate costurile suplimentare de exploatare și de investiții care nu ar fi suportate în absența acordului, precum costurile suplimentare cu personalul, echipamentele și investițiile, dacă este cazul, care decurg din prezența companiei aeriene la aeroport, precum și costurile subvențiilor pentru marketing și alte stimulente financiare. În contrast, costurile pe care aeroportul ar trebui să le suporte în orice caz și independent de acordul cu compania aeriană nu ar trebui să fie luate în considerare în cadrul evaluării principiului operatorului în economia de piață.

#### **Evaluarea comună a acordului de servicii de handling la sol și a acordului de marketing**

- (68) Opinia preliminară a Comisiei este că, în scopurile aplicării principiului operatorului în economia de piață, acordul de servicii de handling la sol și acordul de marketing și consecințele lor financiare trebuie evaluate împreună ca o singură măsură, întrucât acestea au fost încheiate în cadrul unei singure tranzacții.
- (69) În primul rând, acordurile au fost încheiate de aceleași părți, în același timp și pentru aceeași durată.
- (70) În al doilea rând, acordul de marketing specifică în preambulul său faptul că «Wizz Air intenționează să devină una dintre noile companii aeriene de la Aeroportul Cluj-Napoca începând cu noiembrie 2007 și să își stabilească o bază în cadrul Aeroportului Cluj-Napoca». Preambulul face trimitere în mod specific la acordul de servicii de handling la sol încheiat de către părți la 18 octombrie 2007. Formularea din preambul stabilește o legătură directă clară între acordul de servicii de handling la sol și acordul de marketing în sensul că, după toate probabilitățile, nu ar fi putut fi încheiate unul fără celălalt.
- (71) În al treilea rând, acordul de marketing va înceta automat dacă acordul de servicii de handling la sol este reziliat din orice motiv (a se vedea punctul 37 de mai sus).
- (72) În cele din urmă, Comisia observă că legătura dintre acordul de servicii de handling la sol și acordul de marketing reiese, de asemenea, în mod clar din analiza conținutului acordului de marketing. Într-adevăr, acordul de marketing prevede faptul că, în cazul unei ajustări a tarifelor aeroportuare stabilite în acordul de servicii de handling la sol, acordul de marketing va fi modificat în consecință, pentru a adapta sprijinul pentru marketing în mod proporțional cu modificarea adusă tarifelor aeroportuare.
- (73) Pe baza acestor motive, opinia preliminară a Comisiei este că acordul de servicii de handling la sol și acordul de marketing nu sunt separabile și, prin urmare, consideră că este necesar ca acordul de marketing să fie analizat împreună cu acordul de servicii de handling la sol care a fost încheiat în același timp, cu scopul de a stabili dacă o astfel de tranzacție constituie ajutor de stat. Același raționament se aplică și modificărilor ulterioare aduse acordului de servicii de handling la sol și acordului de marketing.

#### **Evaluarea costurilor și veniturilor suplimentare**

- (74) Astfel cum a fost menționat mai sus, nici studiul de fezabilitate, nici planul de afaceri din 2007 prezentate de România nu se refereau exclusiv la acordurile semnate între administratorul aeroportului și Wizz Air.

<sup>(10)</sup> Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 53.

<sup>(11)</sup> Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctele 59 și 61.





- (80) Administratorul aeroportului ar fi estimat venituri suplimentare din activități aeronautice pe baza venitului mediu pe pasager din anii anteriori și a informațiilor privind tarifele aeroportuare publicate de alte aeroporturi. Pe această bază, România a susținut că a estimat venituri suplimentare de [...] EUR/pasager pe parcursul perioadei acoperite de acordurile cu Wizz Air (2007-2012).

Tabelul 11

**Venituri estimate din activități aeronautice**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Total venituri din activități aeronautice</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

## ii. Venituri din activități non-aeronautice

- (81) Pentru reconstituirea analizei *ex ante*, România a luat în considerare următoarele categorii de venituri non-aeronautice:

— veniturile din închirierea spațiilor comerciale și publicitate;

— veniturile din exploatarea parcarii;

— alte venituri din activități non-aeronautice.

Tabelul 12

**Venituri estimate din activități non-aeronautice**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Închirierea de spații comerciale și publicitate</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Parcare</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Alte venituri</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Total venituri din activități non-aeronautice</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (82) Veniturile suplimentare provenite din închirierea spațiilor comerciale și publicitate au fost estimate de România pe baza unor venituri similare obținute în 2006 și a spațiilor din incinta aeroportului care urmau să fie închiriate în fiecare dintre anii următori, luând, de asemenea, în considerare dezvoltarea aeroportului (noul terminal). Veniturile suplimentare au fost estimate pe baza relației dintre veniturile totale ale aeroportului provenite din închiriere/publicitate și numărul de pasageri transportați de Wizz Air ca procentaj din numărul total de pasageri.
- (83) Veniturile suplimentare din exploatarea parcarii au fost estimate de România pe baza venitului pe pasager din 2006 și a numărului preconizat de pasageri Wizz Air (venitul pe pasager a fost estimat la [...] EUR), luând în considerare o ajustare anuală a tarifelor de parcare.

(84) Alte venituri din activități non-aeronautice (venituri provenite din permisele de acces, asistență medicală acordată unor terțe părți) au fost estimate la [...] din totalul veniturilor din activități non-aeronautice.

iii. Costuri suplimentare

(85) Au fost luate în considerare următoarele componente ale costurilor:

— costurile de exploatare suplimentare (costurile cu personalul, costurile cu serviciile, utilitățile și materialele, amortizarea);

— costurile cu taxele pentru închirierea spațiilor din aeroport;

— costurile legate de sprijinul pentru marketing.

Tablul 13

**Costuri de exploatare suplimentare estimate**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Costuri cu materialele</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Costuri cu utilitățile</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Costuri cu serviciile</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Costuri cu personalul</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Amortizare</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Alte costuri</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(86) *Costurile suplimentare cu materialele*: România a estimat respectivele costuri ca procentaj din totalul costurilor de exploatare ale aeroportului, egal cu procentajul veniturilor suplimentare din activități aeronautice din totalul veniturilor din activități aeronautice ale aeroportului.

(87) *Costurile suplimentare cu utilitățile*: administratorul aeroportului a preconizat că lucrările la noul terminal pentru pasageri se vor finaliza până în 2011, ceea ce ar duce la o creștere semnificativă a costurilor legate de utilități. Prin urmare, pentru calculele aferente perioadei de referință, a fost luată în considerare o creștere de [...]. Costurile suplimentare cu utilitățile au fost estimate ca procentaj din totalul costurilor de exploatare ale aeroportului, egal cu procentajul veniturilor suplimentare din activități aeronautice din totalul veniturilor din activități aeronautice ale aeroportului.

(88) *Costurile suplimentare cu serviciile*: au fost estimate ca procentaj din totalul costurilor de exploatare ale aeroportului, egal cu procentajul veniturilor suplimentare din activități aeronautice din totalul veniturilor din activități aeronautice ale aeroportului.

- (89) *Costurile suplimentare cu personalul*: au fost estimate pe baza numărului de angajați din 2007 (138), cu o creștere de [...] pentru 2008, de [...] pentru 2009 și de [...] pe an în perioada 2010-2012. A fost luată în considerare o ajustare periodică a salariilor cu aproape [...].
- (90) *Amortizarea*: estimată pe baza programului de investiții al aeroportului la [...] din totalul costurilor de exploatare.
- (91) *Costurile cu taxele pentru închirierea spațiilor din aeroport*: estimate la [...] din venitul estimat din activitățile de închiriere și publicitate.
- (92) *Plățile legate de marketing* au fost luate în considerare drept costuri legate de aeroport. Costurile de marketing au fost estimate pe baza costurilor de marketing/pasager îmbarcat înmulțite cu numărul de pasageri Wizz Air preconizat:

Tabelul 14

**Costuri de marketing**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Costuri de marketing</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (93) Pe baza ipotezelor detaliate mai sus, profiturile suplimentare ale fluxurilor de numerar care s-a preconizat că vor fi generate de acordurile cu Wizz Air, astfel cum au fost calculate de România, sunt prezentate în tabelul 15.

Tabelul 15

**Profituri suplimentare estimate**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Venituri suplimentare</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Costuri suplimentare</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Profituri suplimentare</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (94) Profiturile suplimentare estimate sunt pozitive în fiecare an al perioadei acoperite de evaluare, ceea ce conduce autoritățile române la concluzia că aceste acorduri sunt în conformitate cu principiul operatorului în economia de piață.
- (95) Totuși, Comisia are următoarele îndoieli în ceea ce privește soliditatea abordării adoptate de România în estimarea numărului de pasageri și calcularea, pe această bază, a veniturilor din activități aeronautice și non-aeronautice:

#### Venituri din activități aeronautice

- Comisia consideră că ipotezele privind previziunile de trafic ar trebui să se bazeze pe frecvențele rutelor și pe țintele în ceea ce privește numărul de pasageri prevăzute în acordurile cu Wizz Air, atâta timp cât respectivele ținte ar putea fi estimate ca realizabile în mod rezonabil în momentul în care au fost convenite. În acest caz, ipotezele de bază privind numărul rutelor, frecvențele și nivelurile de pasageri nu par să se fi bazat pe niciunul dintre acordurile cu Wizz Air, nici pe planul de afaceri din 2007 sau pe studiul de fezabilitate. În această etapă, nu există niciun dovadă că, la momentul încheierii acordurilor în cauză de către administratorul aeroportului, acesta s-ar fi așteptat ca Wizz Air să transporte numărul respectiv de pasageri;
  
- *numărul rutelor și frecvența zborurilor*: un număr estimat de peste [...] de zboruri în al doilea an înseamnă cel puțin [...] zboruri pe săptămână estimate pentru 2008. Mai mult, potrivit autorităților române, administratorul aeroportului ar fi estimat o creștere constantă a numărului zborurilor pe parcursul întregii perioade acoperite de acordurile cu Wizz Air. Totuși, Comisia observă că acordul de servicii de handling la sol prevedea doar o frecvență minimă de [...] pe săptămână, o frecvență de [...] zboruri pe săptămână fiind prevăzută numai începând din [...];
  
- *numărul de pasageri*: Comisia observă în primul rând că nu se prevedea aplicarea niciunei sancțiuni în cazul nerespectării de către Wizz Air a plafoanelor referitoare la pasageri prevăzute în acordul de marketing și că Wizz Air nu își luase niciun angajament contractual în ceea ce privește noi rute sau frecvențe de zbor. În această etapă, opinia Comisiei este că, la reconstituirea analizei *ex-ante*, România a supraestimat numărul de pasageri la care administratorul aeroportului s-ar fi putut fi așteptat în momentul încheierii acordurilor cu Wizz Air. Într-adevăr, în timp ce, potrivit autorităților române, administratorul aeroportului s-ar fi așteptat la cel puțin [...] de pasageri ai Wizz Air în primul an, la peste [...] de pasageri în al doilea an și la o creștere a numărului acestora în anii următori, Comisia observă că acordul de marketing prevedea doar un nivel minim de [...] de pasageri transportați pe lună ([...] pe an). În plus, numărul de pasageri pe care se estima că Wizz Air îi va transporta în 2012 pare a fi egal sau mai mare decât numărul total de pasageri estimat pentru aeroport în 2012, potrivit planului de afaceri din 2007 (care estima că traficul urma să atingă plafonul de 1 milion de pasageri la sfârșitul anului 2011 și urma să depășească 2 milioane de pasageri până la sfârșitul anului 2013) și semnificativ mai mare decât numărul total de pasageri estimat pentru aeroport în Programul de dezvoltare (400 000 de pasageri în 2010 și până la 650 000 de pasageri în 2015). În plus, opinia preliminară a Comisiei este că numărul de pasageri a fost supraestimat pentru anul 2007, luând în considerare faptul că acordul de servicii de handling la sol și acordul de marketing au intrat în vigoare la 13 noiembrie 2007 și, prin urmare, în 2007 au fost în vigoare timp de mai puțin de 2 luni. Comisia are în vedere că administratorul aeroportului ar fi putut preconiza că Wizz Air va transporta [...] de pasageri în numai 2 luni de la începerea desfășurării activităților la aeroport în 2007;
  
- *venituri suplimentare din activități aeronautice*: potrivit autorităților române, veniturile suplimentare din activități aeronautice au fost estimate pe baza informațiilor privind venitul mediu pe pasager îmbarcat obținut în anii anteriori, completate cu informații privind tarifele publicate de alte aeroporturi. În această etapă, opinia Comisiei este că estimarea veniturilor suplimentare din activități aeronautice ar fi trebuit să se bazeze pe tarifele aeroportuare și pe alte tarife prevăzute în acordul de servicii de handling la sol, mai degrabă decât pe venitul mediu pe pasager din anii anteriori, în special având în vedere reducerile semnificative acordate în favoarea Wizz Air prin acordul de servicii de handling la sol. Nu este clar care sunt diferențele categorii de venituri din activități aeronautice pe care România le-a luat în considerare pentru această analiză (tariful pentru serviciile de handling la sol, tariful de aterizare etc.). De asemenea, nu este clar nici dacă acest calcul ține cont de toate reducerile prevăzute în acordul de servicii de handling la sol. În cele din urmă, nu este clar în ce măsură analiza ia în considerare informațiile privind tarifele percepute pe alte aeroporturi și modul în care aceste informații au fost avute în vedere. În orice caz, în această etapă, Comisia consideră că analiza *ex ante* ar fi trebuit să se bazeze exclusiv pe veniturile suplimentare generate de acordurile cu Wizz Air și, prin urmare, nu ar fi trebuit, în principiu, să țină cont de informațiile privind tarifele aeroportuare percepute pe alte aeroporturi.

#### Venituri din activități non-aeronautice

- *veniturile din închiriere și publicitate*: au fost estimate de România pe baza veniturilor obținute în 2006 și a suprafeței totale care urma să fie închiriată în fiecare dintre următorii ani. Opinia preliminară a Comisiei este că veniturile respective nu variază în funcție de numărul de pasageri, prin urmare nu sunt venituri suplimentare față de acordurile cu Wizz Air și nu ar fi trebuit să fie luate în considerare pentru acest calcul; Prin inițierea procedurii oficiale de investigare, România este invitată să justifice motivul pentru care veniturile din închiriere și publicitate ar fi suplimentare ca urmare a acordurilor cu Wizz Air;

- *veniturile din exploatarea parcarii*: au fost estimate pe baza veniturilor pe pasager din 2006 și a numărului de pasageri ai Wizz Air preconizat. Întrucât opinia Comisiei este că numărul de pasageri ai Wizz Air preconizat de administratorul aeroportului la momentul încheierii acordurilor cu Wizz Air este posibil să fi fost supraestimat, Comisia consideră că este posibil, de asemenea, ca veniturile din exploatarea parcarii să fi fost supraestimate. În plus, autoritățile române sunt invitate să furnizeze detalii privind ajustarea anuală aplicată tarifelor de parcare și să justifice de ce o astfel de ajustare ar fi rezonabilă;
  - *alte venituri din activități non-aeronautice* au fost estimate la [...] din totalul veniturilor din activități non-aeronautice. În această etapă, nu este clar ce tip de venituri din activități non-aeronautice sunt avute în vedere și pe ce anume se bazează estimările de mai sus.
- (96) Comisia are următoarele îndoieli cu privire la abordarea adoptată de România pentru estimarea costurilor suplimentare:
- *costurile cu materialele, utilitățile și serviciile și costurile cu personalul*: au fost estimate proporțional cu procentajul veniturilor suplimentare generate de activitățile aeronautice din veniturile totale din activitățile aeronautice ale aeroportului. Comisia are îndoieli cu privire la această abordare de estimare a costurilor suplimentare. Într-adevăr, deși costurile suplimentare variază în funcție de numărul pasagerilor transportați de compania aeriană, acestea nu variază neapărat în aceeași proporție ca veniturile din activități aeronautice. Opinia preliminară a Comisiei este că, pentru a estima costurile suplimentare la care administratorul aeroportului ar fi putut să se aștepte în momentul semnării acordurilor cu Wizz Air, România ar fi trebuit să analizeze impactul unei schimbări pe care numărul pasagerilor l-ar fi avut asupra costurilor de exploatare ale aeroportului pe bază *ex ante* și să combine rezultatele cu previziuni rezonabile ale numărului de pasageri ai Wizz Air. În plus, în această etapă nu este clar dacă ajustarea de [...] a salariilor luată în considerare la estimarea costurilor suplimentare cu personalul a fost aplicată anual și dacă se referă la o majorare cu [...] a costurilor cu personalul. România este invitată să clarifice, de asemenea, ce procentaj din traficul aerian total de pe aeroport este asigurat de Wizz Air și ce procentaj din investițiile în infrastructura aeroportuară este suplimentar ca urmare a acordurilor cu Wizz Air;
  - *costurile cu taxele pentru închirierea spațiilor din aeroport*: în această etapă, natura costurilor respective și modul în care acestea depind de trafic sunt neclare. Prin inițierea procedurii oficiale de investigare, autoritățile române sunt invitate să clarifice tipul costurilor care sunt luate în considerare și baza pe care acestea au fost estimate la [...] din veniturile din închiriere;
  - *costurile legate de sprijinul pentru marketing*: astfel cum se ilustrează în tabelul 14, costurile de marketing au fost estimate pe baza numărului estimat de pasageri, luând în considerare un nivel de [...] EUR/pasager îmbarcat, astfel cum se prevede în acordul de marketing în cazul în care se înregistrează un număr de peste [...] de pasageri pe lună. În această etapă, Comisia nu este în măsură să verifice caracterul solid al acestei abordări, având în vedere îndoielile sale privind estimările *ex ante* reconstituite ale României cu privire la numărul pasagerilor;
  - nu este clar care este tipul de costuri pe care România le-a avut în vedere ca «alte costuri».
- (97) Având în vedere cele de mai sus, în această etapă, Comisia nu poate concluziona că, la momentul încheierii acordurilor din 2007 cu Wizz Air, se preconiza că acestea vor fi rentabile. Prin inițierea procedurii oficiale de investigare, Comisia invită România să furnizeze toate datele necesare pentru evaluarea rentabilității *ex ante* a respectivelor acorduri. Părțile interesate sunt, de asemenea, invitate să își transmită observațiile cu privire la acest subiect.
- (98) În plus, nicio analiză *ex ante* separată nu a fost pusă la dispoziția Comisiei cu privire la modificările ulterioare aduse acordului de servicii de handling la sol și acordurilor adiționale la acordul de marketing. Întrucât scopul modificărilor aduse acordului de servicii de handling la sol și acordurilor adiționale la acordul de marketing pare să fi fost luarea în considerare a ajustărilor tarifelor aeroportuare și, prin urmare, menținerea echilibrului general al acordurilor din 2007 cu Wizz Air, în această etapă, Comisia are îndoieli că administratorul aeroportului se putea aștepta ca acele acorduri următoare să fie rentabile în momentul încheierii lor. Pentru fiecare dintre acordurile relevante, luând în considerare faptul că anumite modificări aduse acordului de servicii de handling la sol trebuie să fie evaluate împreună cu modificările aduse acordului de marketing, România este invitată să furnizeze Comisiei toate datele necesare pentru evaluarea rentabilității *ex ante*. Părțile interesate sunt, de asemenea, invitate să își transmită observațiile cu privire la acest subiect. În plus, Comisia invită România să clarifice dacă acordul de servicii de handling la sol a suferit modificări ulterioare, aplicabile începând cu 1 ianuarie 2010, prin care au fost revizuite tarifele aeroportuare, conform acordului adițional nr. 3 din 1 ianuarie 2010 la acordul de marketing. România este invitată să furnizeze Comisiei aceste modificări ulterioare aduse acordului de servicii de handling la sol.

### 3.1.1.3. Selectivitate

- (99) Presupusa finanțare în cauză a fost acordată exclusiv în favoarea Wizz Air și, prin urmare, este selectivă în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

### 3.1.1.4. Afectarea schimburilor comerciale și denaturarea concurenței

- (100) De la intrarea în vigoare a celui de al treilea pachet privind liberalizarea transportului aerian la 1 ianuarie 1993<sup>(12)</sup>, transportatorii aerieni pot opera liber zboruri în cadrul unor conexiuni intraeuropene.
- (101) Opinia preliminară a Comisiei este că AICN a acordat un avantaj selectiv în favoarea Wizz Air. Transportatorul este activ pe o piață liberalizată, competitivă și avantajul pe care l-a primit îi putea consolida poziția competitivă pe piața serviciilor de transport aerian către/dinspre Aeroportul Cluj în defavoarea altor transportatori aerieni ai Uniunii. Având în vedere aceste aspecte, concluzia preliminară a Comisiei este că avantajul oferit Wizz Air este de natură să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

### 3.1.1.5. Concluzie privind existența ajutorului

- (102) Opinia preliminară a Comisiei este că măsurile adoptate de AICN în temeiul acordurilor cu Wizz Air, care fac obiectul prezentei decizii, au implicat ajutor de stat acordat transportatorului.

### 3.1.2. Legalitatea ajutorului acordat Wizz Air

- (103) Măsura a fost pusă în vigoare fără a fi autorizată de Comisie și nu pare a fi acoperită de exceptarea de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 din tratat. Dacă măsura constituie ajutor de stat, este posibil ca acest ajutor să fie ilegal.

### 3.1.3. Compatibilitatea ajutorului acordat Wizz Air

- (104) Prin scrisoarea din 21 aprilie 2015, România a afirmat că acordurile cu Wizz Air nu au implicat niciun ajutor acordat transportatorului și, prin urmare, nu a furnizat nicio justificare în ceea ce privește compatibilitatea acestora cu piața internă în cazul în care ar implica un ajutor de stat.
- (105) Comisia consideră că singurul temei juridic aplicabil pentru evaluarea compatibilității unui eventual ajutor acordat în favoarea Wizz Air cu piața internă l-ar putea constitui Orientările din 2005 privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale<sup>(13)</sup>. Orientările din 2014 privind sectorul aviației se aplică doar ajutoarelor la înființare notificate acordate în favoarea companiilor aeriene în cazul cărora Comisia a trebuit să adopte o decizie începând cu 4 aprilie 2014. În conformitate cu Comunicarea Comisiei privind stabilirea normelor aplicabile pentru evaluarea ajutorului de stat ilegal, Comisia nu va aplica principiile prevăzute în Orientările din 2014 privind sectorul aviației în cazul ajutorului ilegal la înființare în favoarea companiilor aeriene care a fost acordat înainte de 4 aprilie 2014. Comisia invită România și părțile interesate să formuleze observații în această privință.
- (106) Orientările din 2005 privind sectorul aviației prevăd la punctul 79 mai multe condiții care trebuie îndeplinite pentru ca un ajutor la înființare să fie considerat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat.
- i. *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*<sup>(14)</sup>.
- (107) În acest caz, beneficiarul este un transportator aerian în sensul definit de Regulamentul (CE) nr. 1008/2008<sup>(15)</sup>. Prin urmare, prima condiție stabilită în Orientările din 2005 privind sectorul aviației este îndeplinită.

<sup>(12)</sup> Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele operatorilor de transport aerieni, Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare și Regulamentul (CEE) nr. 2409/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind tarifele serviciilor aeriene pentru transportul de pasageri și de marfă, toate aceste trei regulamente fiind publicate în JO L 240, 24.8.1992, p. 1-17.

<sup>(13)</sup> JO C 312, 9.12.2005, p. 1-14

<sup>(14)</sup> Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele operatorilor de transport aerieni, JO L 240, 24.8.1992, p. 1.

<sup>(15)</sup> Ca urmare a intrării în vigoare a Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate, Regulamentul nr. 2407/92 a fost abrogat și, în conformitate cu articolul 27 din Regulamentul nr. 1008/2008, trimiterea la regulamentul abrogat se interpretează ca trimitere la Regulamentul nr. 1008/2008.

- ii. *Ajutorul este plătit pentru rute care leagă un aeroport regional din categoria C sau D de un alt aeroport din UE.*
- (108) În temeiul Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației, aeroportul Cluj este considerat un aeroport regional din categoria C. Ajutorul a fost acordat unei companii aeriene care deschide noi rute de la aeroport către alte aeroporturi situate în Uniune. Prin urmare, a doua condiție este îndeplinită.
- iii. *Ajutorul se aplică numai deschiderii de rute noi sau de noi frecvențe de zboruri, 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<sup>(16)</sup> sau același sistem aeroportuar<sup>(17)</sup>, care deservește aceeași destinație sau o destinație similară în conformitate cu aceleași criterii.*
- (109) Ajutorul a fost acordat pentru a încuraja Wizz Air să lanseze noi rute de pe Aeroportul Cluj către una sau mai multe destinații din Uniune, conducând astfel la o creștere a volumului net de pasageri. Niciuna dintre rutele operate de Wizz Air nu era deservită de un serviciu feroviar de mare viteză. Totuși, având în vedere proximitatea relativă a aeroportului din Târgu Mureș, în această etapă, Comisia are îndoieli că a treia condiție prevăzută de Orientările din 2005 privind sectorul aviației este îndeplinită și invită România și părțile interesate să formuleze observații cu privire la acest punct.
- iv. *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.*
- (110) Ajutorul pentru Wizz Air a fost limitat la durata acordurilor încheiate cu AICN, și anume la cinci ani. Cu toate acestea, în conformitate cu punctul 79 litera (f) din Orientările din 2005 privind sectorul aviației, ajutorul poate fi acordat pe o perioadă maximă de 3 ani. În plus, în această etapă, ajutorul acordat Wizz Air nu pare să fi fost degresiv. De asemenea, în acorduri nu a fost impusă nicio condiție prin care rutele operate de transportator de pe aeroport ar fi trebuit să fie, în ultimă instanță, profitabile în mod independent.
- v. *Valoarea ajutorului trebuie să fie strict legată de costurile eligibile*
- (111) Costurile eligibile sunt definite în Orientările din 2005 privind sectorul aviației drept «costurile suplimentare la înființare suportate pentru lansarea noii rute sau frecvențe, [...] pe care transportatorul aerian nu trebuie să le suporte după înființare, în regim de operare normală». România nu a susținut că finanțarea acordată Wizz Air a fost limitată la acoperirea costurilor eligibile și că nu urma să fie subvenționate costurile de exploatare obișnuite. În această etapă, nu se poate concluziona că această condiție este îndeplinită.
- vi. *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.*
- (112) Acordurile în cauză nu fac nicio referire la costurile companiilor aeriene și nu prevăd că ajutorul trebuie să se limiteze la un anumit procentaj din costurile eligibile. Prin urmare, opinia preliminară a Comisiei este că această condiție nu este îndeplinită.
- vii. *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.*
- (113) Comisia observă că nu s-a impus nicio condiție ca rutele deschise de Wizz Air să fie operate în mod viabil pentru o perioadă mult mai îndelungată după încheierea perioadei în care operarea lor este subvenționată și, prin urmare, se îndoiește că această condiție este îndeplinită.

<sup>(16)</sup> Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare, JO L 240, 24.8.1992, p. 8.

<sup>(17)</sup> Astfel cum este definit la articolul 2 litera (m) din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului.



viii. *Plățile în cadrul ajutorului trebuie legate de creșterea netă a numărului de pasageri transportați*

(114) Comisia observă că există o legătură clară între numărul de pasageri transportați și valoarea ajutorului. În special, acordul de marketing stabilește taxa de marketing care trebuie plătită de aeroport în funcție de numărul de pasageri transportați efectiv de Wizz Air. Prin urmare, concluzia preliminară a Comisiei este că această condiție este îndeplinită.

ix. *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.*

(115) România a afirmat că intenția aeroportului de a încheia acorduri cu companii aeriene interesate de deschiderea de noi rute cu plecare de pe aeroport a beneficiat de suficientă publicitate în rândul transportatorilor potențial interesați. Totuși, nu au fost furnizate elemente de probă în acest sens. În special, nu există niciun indiciu că aeroportul a făcut cunoscute, în timp util și cu publicitate adecvată, intenția sa de a acorda ajutor companiilor aeriene și condițiile de acordare a unui astfel de ajutor. Prin urmare, procedura de selecție a transportatorilor aerieni nu a fost suficient de clară pentru a asigura tratamentul nediscriminatoriu al transportatorilor potențial interesați. Prin urmare, Comisia se îndoiește că această condiție este îndeplinită.

x. *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.*

(116) România nu a furnizat elemente de probă în cadrul investigației potrivit cărora transportatorul a trebuit să prezinte mai întâi un plan de afaceri pentru rutele respective pentru a demonstra viabilitatea acestora, în mod independent, după o anumită perioadă. De asemenea, AICN nu a afirmat că a efectuat o evaluare a influenței noilor rute asupra altor rute. Prin urmare, Comisia se îndoiește că această condiție este îndeplinită.

xi. *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.*

(117) Nu există niciun indiciu că AICN a publicat anual lista rutelor care primesc finanțare publică, indicând sursa de finanțare, transportatorul aerian, valoarea ajutorului plătit efectiv și numărul de pasageri transportați. Prin urmare, Comisia se îndoiește că această condiție este îndeplinită.

xii. *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.*

(118) România nu a susținut că au fost instituite proceduri de acțiune care să fie utilizate în cazul plângerilor referitoare la acordarea ajutorului în favoarea transportatorilor care operează rute de pe aeroport. Prin urmare, Comisia se îndoiește că această condiție este îndeplinită.

xiii. *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.*

(119) Comisia observă că acordurile cu transportatorul nu prevedeau un sistem de sancțiuni în cazul nerespectării de către compania aeriană a ținutelor în materie de trafic stipulate în acestea. Prin urmare, Comisia se îndoiește că această condiție este îndeplinită.

xiv. 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 ajutorul plătit într-un alt stat.

(120) România nu a confirmat că ajutorul în cauză nu a fost acordat pentru înființarea de rute care fac obiectul obligațiilor de serviciu public în baza Regulamentului (CE) nr. 1008/2008. În plus, România nu a confirmat faptul că ajutorul nu a fost combinat cu alt ajutor pentru a acoperi aceleași costuri.

(121) Prin urmare, Comisia se îndoiește că orice ajutor acordat Wizz Air în baza acordurilor care fac obiectul evaluării poate fi considerat a constitui ajutor la înființare compatibil în temeiul Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației.

### 3.2. Măsurile în favoarea aeroportului

(122) În continuare, Comisia va evalua finanțarea publică acordată AICN în perioada 2010-2014, care acoperă atât ajutorul pentru investiții, cât și ajutorul pentru exploatare:

— finanțarea publică acordată de Consiliul județean în 2010 și 2011 pentru acoperirea costurilor de investiții (în temeiul Deciziei nr. 307 din 15 decembrie 2010 și al Deciziei nr. 348 din 21 decembrie 2011) și de exploatare (calificate de România drept costuri aferente SIEG);

— finanțarea publică acordată de Consiliul județean (și de stat în 2013) în perioada 2012-2014 pentru acoperirea costurilor de investiții (în temeiul Deciziei nr. 313 din 19 decembrie 2012, al Deciziei nr. 389 din 18 decembrie 2013 și al Deciziei nr. 300 din 28 noiembrie 2014).

(123) Prin inițierea procedurii oficiale de investigare, România este invitată să confirme informațiile/datele furnizate Comisiei prin scrisorile din 21 aprilie 2015 și 27 mai 2015 și care figurează în tabelele 2 și 3 din prezenta decizie. În special, în această etapă, relația dintre sumele care figurează în tabelele respective nu este clară, mai ales având în vedere că, pentru anumiți ani, finanțarea publică menită să acopere costurile de investiții ale AICN pare să fie egală sau să depășească finanțarea totală care s-a afirmat că a fost acordată administratorului aeroportului în același an (de exemplu, în 2011, 2012, 2013, 2014). Autoritățile române sunt invitate să ofere detalii suplimentare privind tipul costurilor de investiții și de exploatare acoperite de finanțarea publică și să furnizeze sumele corespunzătoare.

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

##### 3.2.1.1. Activitatea economică și conceptul de întreprindere

(124) Conceptul de întreprindere acoperă orice entitate angajată într-o activitate economică, indiferent de statutul său juridic și de modul în care este finanțată<sup>(18)</sup>. Orice activitate care constă în oferirea de bunuri sau de servicii pe o anumită piață este o activitate economică.

(125) În cauza Leipzig/aeroportul din Halle, Tribunalul a statuat că, de la data pronunțării hotărârii în cauza Aéroports de Paris (12 decembrie 2000), aplicarea normelor privind ajutoarele de stat pentru finanțarea infrastructurii aeroportuare nu mai putea fi exclusă.

(126) Prin urmare, Comisia constată că, începând cu 12 decembrie 2000, administratorul aeroportului a fost angajat într-o activitate economică și că acesta este o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat<sup>(19)</sup>.

<sup>(18)</sup> Cauza C-41/90 Höfner și Elser, Rec. 1991, p. I-1979, punctul 21; cauza C-160/91 Poucet și Pistre/AGF și Cancava, Rec. 1993, p. I-637, punctul 17; cauza C-35/96 Comisia/România, Rec. 1998, p. I-3851, punctul 36.

<sup>(19)</sup> Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 29.

### 3.2.1.2. Domeniul de aplicare al misiunii de serviciu public

- (127) Curtea de Justiție a statuat că activitățile care intră în mod normal în responsabilitatea statului în exercitarea prerogativelor sale oficiale de autoritate publică nu sunt de natură economică și nu se încadrează în domeniul de aplicare al normelor privind ajutoarele de stat. Prin urmare, finanțarea activităților care țin de domeniul de aplicare al misiunii de serviciu public sau de infrastructura direct legată de aceste activități în general nu constituie ajutor de stat <sup>(20)</sup>. În cadrul unui aeroport, activități precum cele legate de controlul traficului aerian, poliție, vamă, pompieri, activitățile necesare pentru a proteja aviația civilă împotriva actelor de intervenție ilicită și investițiile legate de infrastructura și echipamentele necesare pentru a efectua aceste activități sunt, în general, considerate a fi de natură neeconomică <sup>(21)</sup>.
- (128) Astfel cum se menționează la punctul 23, prin scrisoarea din 27 mai 2015, România a afirmat că AICN a desfășurat anumite activități care se încadrează în domeniul de aplicare al misiunii de serviciu public. În special, potrivit afirmațiilor autorităților române, costurile de exploatare suportate de administratorul aeroportului în numele entităților publice care operează în incinta aeroportului, precum și costurile suportate pentru deservirea zborurilor scutite de plata tarifelor aeroportuare trebuie considerate ca ținând de domeniul de aplicare al misiunii de serviciu public.
- (129) Comisia consideră că finanțarea publică a activităților neeconomice nu trebuie să conducă la o discriminare nejustificată între companiile aeriene și administratorii aeroporturilor. Dacă într-un sistem juridic dat este normal ca administratorii aeroporturilor sau companiile aeriene să suporte costurile anumitor servicii, în timp ce unii administratori ai aeroporturilor sau unele companii aeriene care oferă aceleași servicii în numele aceluiași autorități publice nu trebuie să suporte aceste costuri, acestea din urmă ar putea beneficia de un avantaj, chiar dacă respectivele servicii sunt considerate în sine ca neeconomice <sup>(22)</sup>. În această etapă, Comisia nu trebuie să adopte o poziție privind întrebarea dacă aceste costuri s-ar putea califica sau nu în mod legitim drept costuri aferente misiunii de serviciu public întrucât, până acum, România nu a demonstrat în mod clar că această condiție a nediscriminării a fost respectată în prezentul caz.
- (130) Prin urmare, prin inițierea procedurii oficiale de investigare, Comisia invită România să detalieze tipul de costuri menționate și să clarifice dacă toți administratorii aeroporturilor sunt obligați de legislația existentă să suporte astfel de costuri. În plus, România ar trebui să clarifice dacă legislația națională prevede că administratorii aeroporturilor au dreptul la compensație pentru costurile suportate pentru astfel de activități. Dacă, în temeiul sistemului juridic aplicabil, aeroporturile din România trebuie, în mod normal, să suporte ele însele costurile relevante, astfel de costuri ar trebui considerate drept costuri de exploatare și de investiții normale suportate de administratorii aeroporturilor <sup>(23)</sup>, iar orice compensație acordată de către autoritățile publice pentru acoperirea acestor cheltuieli se poate califica drept ajutor de stat.

### 3.2.1.3. Resurse de stat și imputabilitatea față de stat

- (131) Astfel cum a stabilit Curtea în hotărârea pronunțată în cauza Stardust Marine, conceptul de ajutor de stat se aplică oricărui avantaj acordat din resursele statului de statul însuși sau de orice organism intermediar care acționează în baza competențelor ce i-au fost conferite <sup>(24)</sup>. Resursele entităților intrastatale (descentralizate, federalizate, regionale, județene sau altele) ale statelor membre sunt, în scopul aplicării articolului 107 din tratat, resurse de stat <sup>(25)</sup>. În plus, măsurile adoptate de aceste entități, indiferent de statutul lor juridic și de descrierea lor, se încadrează, în același mod ca și măsurile luate de către autoritatea centrală, în domeniul de aplicare al articolului 107 din tratat <sup>(26)</sup>.
- (132) Prin urmare, opinia preliminară a Comisiei este că subvențiile acordate de Consiliul județean și de stat în favoarea administratorului aeroportului implică resurse de stat și sunt imputabile statului.

<sup>(20)</sup> Decizia Comisiei din 19 martie 2003 în cazul N 309/2002, Franța, Securitatea aviației – compensație pentru costurile suportate în urma atacurilor de la 11 septembrie 2001 (JO C 148, 25.6.2003, p. 7-8).

<sup>(21)</sup> A se vedea, în special, cauza C-364/92 SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, Rec. 1994, p. I-43, punctul 30 și cauza C-113/07 P Selex Sistemi Integrati/Comisia, Rec. 2009, p. I-2207, punctul 71; Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 35.

<sup>(22)</sup> Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 37.

<sup>(23)</sup> Ibid.

<sup>(24)</sup> Cauza C-482/99 Franța/Comisia («Stardust Marine»), Rec. 2002, p. I-4397.

<sup>(25)</sup> Cauzele conexe T-267/08 și T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, Repertoriu 2011, p. II-1999, punctul 108.

<sup>(26)</sup> Hotărârea Curții din 6 martie 2002, cauzele conexe T-127/99, T-129/99, T-140/99 Diputación Foral de Álava și alții/Comisia, Rec. 2002, p. II-1330, punctul 142.

#### 3.2.1.4. Avantajul economic

- (133) În sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, un avantaj este orice beneficiu economic pe care o întreprindere nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață, și anume în absența intervenției statului <sup>(27)</sup>. În acest sens, «capitalurile care sunt puse la dispoziția unei întreprinderi, direct sau indirect, de către stat în împrejurări care corespund condițiilor normale de piață nu pot fi calificate drept ajutoare de stat» («principiului operatorului în economia de piață») <sup>(28)</sup>.
- (134) În plus, finanțarea costurilor suportate pentru prestarea de SIEG nu conferă un avantaj economic beneficiarului în măsura în care sunt respectate condițiile stabilite de Curte în hotărârea pronunțată în cauza Altmark <sup>(29)</sup>.
- (135) În cele ce urmează, Comisia evaluează, în primul rând, dacă măsura în discuție a fost acordată în condiții normale de piață, în conformitate cu principiului operatorului în economia de piață și, în al doilea rând, dacă respectă condițiile Altmark.

#### Respectarea principiului operatorului în economia de piață

- (136) Comisia reamintește următorul aspect: «capitalurile care sunt puse la dispoziția unei întreprinderi, direct sau indirect, de către stat în împrejurări care corespund condițiilor normale de piață nu pot fi calificate drept ajutoare de stat» <sup>(30)</sup>.
- (137) Pentru a stabili dacă finanțarea publică a AICN a conferit administratorului aeroportului un avantaj de care acesta nu ar fi beneficiat în condiții normale de piață, Comisia trebuie să compare comportamentul autorităților publice care oferă finanțarea în cauză cu cel al unui investitor în economia de piață ghidat de perspectiva rentabilității <sup>(31)</sup>. Pentru a fi în măsură să aplice principiul operatorului în economia de piață, Comisia trebuie să se plaseze în momentul în care a fost luată decizia de acordare a fondurilor publice în favoarea administratorului aeroportului.
- (138) În primul rând, Comisia observă că România nu a susținut că granturile acordate AICN în perioada 2010-2014 pentru acoperirea costurilor de investiții au respectat principiul operatorului în economia de piață.
- (139) Pe baza informațiilor disponibile în această etapă, în schimbul dreptului de a administra infrastructura aeroportuară, AICN plătește statului o taxă de concesiune. Totuși, nu există niciun indiciu că taxele de concesiune datorate de administratorii aeroporturilor din România au ca scop remunerarea investițiilor publice în infrastructura aeroportuară. Nu există niciun indiciu că, la momentul finanțării anumitor investiții la AICN, statul ar fi putut aștepta o creștere a traficului și o creștere conexă a taxelor de concesiune care să fie de o magnitudine suficientă pentru a asigura o rată de rentabilitate cu un profit rezonabil. În plus, Comisia observă că, în acest caz, finanțarea publică în cauză a fost în mare parte acordată de Consiliul județean, mai degrabă decât de stat.
- (140) Întrucât nu există niciun indiciu potrivit căruia se estima ca finanțarea în cauză să conducă la o rată normală de rentabilitate, Comisia se îndoiește că finanțarea publică acordată de stat în perioada 2010-2014 pentru acoperirea costurilor de investiții a respectat principiul operatorului în economia de piață, opinia sa preliminară fiind că administratorului aeroportului i-a fost conferit un avantaj economic.

#### Condițiile Altmark

- (141) În etapa examinării preliminare, România a furnizat Comisiei o defalcare a finanțării publice primite de AICN în perioada 2010-2014. România a susținut că subvențiile acordate aeroportului în 2010 și 2011 au fost parțial destinate să acopere costurile pentru serviciile de interes economic general.

<sup>(27)</sup> Cauza C-39/94 Syndicat français de l'Express international (SFEI) și alții/La Poste și alții, Rec. 1996, p. I-3547, punctul 60 și cauza C-342/96 Regatul Spaniei/Comisia Comunităților Europene, Rec. 1999, p. I-2459, punctul 41.

<sup>(28)</sup> Hotărârea pronunțată în cauza Stardust Marine citată, punctul 69.

<sup>(29)</sup> Cauza C-280/00 Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg, Rec. 2003, p. I-7747.

<sup>(30)</sup> Hotărârea pronunțată în cauza Stardust Marine citată, punctul 69.

<sup>(31)</sup> Cauza C-305/89 România/Comisia («Alfa Romeo»), Rec. 1991, p. I-1603, punctul 23; cauza T-296/97 Alitalia/Comisia, Rec. 2000, p. II-03871, punctul 84.

- (142) În cazul întreprinderilor cărora le-a fost încredințată sarcina furnizării unui SIEG, pentru a concluziona dacă măsurile care fac obiectul evaluării constituie un avantaj în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, Comisia trebuie să analizeze respectarea condițiilor stabilite de Curte în hotărârea sa pronunțată în cauza Altmark. Aceste condiții pot fi rezumate după cum urmează:
- întreprinderea beneficiară trebuie să fie însărcinată efectiv cu executarea obligațiilor de serviciu public, iar aceste obligații trebuie definite în mod clar («condiția Altmark 1»);
  - parametrii pe baza cărora este calculată compensația trebuie să fie stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent («condiția Altmark 2»);
  - compensația nu poate depăși ceea ce este necesar pentru a acoperi în întregime sau în parte costurile ocazionate de executarea obligațiilor de serviciu public, ținând cont de veniturile relevante, precum și de un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații («condiția Altmark 3»);
  - în cazul în care o misiune SIEG nu este încredințată unei întreprinderi prin intermediul unei proceduri de achiziții publice, nivelul compensației necesare trebuie stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere obișnuită, bine gestionată și dotată corespunzător cu mijloace necesare pentru a putea satisface cerințele de serviciu public, le-ar fi suportat pentru executarea acestor obligații, ținând cont de veniturile relevante, precum și de un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații («condiția Altmark 4»).
- (143) Întrucât condițiile Altmark trebuie să fie respectate cumulativ, nerespectarea oricăreia dintre aceste condiții ar conduce la concluzia că prezența unui avantaj nu poate fi exclusă pe baza acestui test, chiar dacă serviciile furnizate de administratorul aeroportului se califică drept servicii de interes economic general veritabile.
- (144) În acest caz, beneficiarul nu a fost ales în urma unei proceduri de achiziții publice. De asemenea, România nu a furnizat Comisiei vreun element de probă care să ateste că nivelul compensației acordate administratorului aeroportului a fost stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere obișnuită, bine gestionată și dotată corespunzător cu mijloace necesare pentru a putea satisface cerințele de serviciu public necesare, le-ar fi suportat în executarea acestor obligații, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil. Prin urmare, Comisia consideră că finanțarea publică în cauză nu poate fi considerată a fi fost stabilită pe baza costurilor unei întreprinderi eficiente.
- (145) În consecință, opinia preliminară a Comisiei este că condiția Altmark 4 nu este îndeplinită în acest caz.
- (146) Dat fiind că cele patru condiții Altmark nu sunt respectate în mod cumulativ, Comisia concluzionează că, pe baza acestui test, nu poate fi exclusă prezența unui avantaj.
- (147) De asemenea, Comisia observă că, deși România a afirmat că finanțarea publică acordată Aeroportului Cluj-Napoca în 2010 și 2011 a reprezentat parțial o compensație pentru furnizarea de servicii de interes economic general, România nu a transmis detalii privind presupusele servicii de interes economic general furnizate de aeroport, nici actul (actele) prin care a încredințat aeroportului sarcina furnizării vreunui SIEG, în care să stabilească în mod clar și transparent obligațiile de serviciu public, parametrii pentru calcularea compensației și modalitățile pentru evitarea oricărei supracompensări. În absența unui act de încredințare a sarcinii, Comisia nu poate concluziona că Aeroportului Internațional Cluj-Napoca i s-a încredințat în mod legal furnizarea unui SIEG, nici că respectiva compensație a fost clar definită în prealabil, în mod transparent și obiectiv și că a fost necesară pentru a acoperi costuri aferente unor SIEG.

#### 3.2.1.5. Selectivitate

- (148) Finanțarea publică a fost oferită doar administratorului aeroportului și este, prin urmare, selectivă în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat.

#### 3.2.1.6. Afectarea schimburilor comerciale și denaturarea concurenței

- (149) Astfel cum s-a evaluat mai sus, exploatarea unui aeroport constituie o activitate economică. Concurența are loc, pe de o parte, între aeroporturi pentru a atrage companii aeriene și un trafic aerian corespunzător (pasageri și mărfuri) și, pe de altă parte, între administratorii aeroporturilor, care pot concura între ei pentru a li se încredința administrarea unui anumit aeroport. În acest sens, Comisia subliniază că, în special în ceea ce privește transportatorii low-cost și operatorii charter, aeroporturile care nu sunt situate în aceleași zone deservite și în state membre diferite se pot afla, de asemenea, în concurență unele cu altele pentru a atrage respectivele companii aeriene.

- (150) Aeroportul AICN deservește în prezent aproape 1,2 milioane de pasageri pe an. Planul de afaceri din 2007 prezentat de România prevedea o creștere constantă a numărului de pasageri la 1 milion de pasageri în 2011 și la 2 milioane de pasageri în perioada 2013-2015. În plus, unul dintre principalele obiective ale AICN a fost de a crește numărul de destinații internaționale deservite.
- (151) În lumina acestor fapte, trebuie luat în considerare faptul că este posibil ca avantajul economic conferit administratorului aeroportului prin intermediul diferitelor măsuri aflate în discuție, dacă acest avantaj a fost acordat, să fi denaturat sau amenințat să denatureze concurența și a fost cel puțin de natură să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

#### 3.2.1.7. Concluzie privind existența ajutorului

- (152) Prin urmare, concluzia preliminară a Comisiei este că finanțarea publică acordată administratorului aeroportului în perioada 2010-2014 constituie ajutor.

#### 3.2.2. Legalitatea ajutorului

- (153) În prezentul caz, ajutorul pentru acoperirea costurilor de investiții acordat AICN în perioada 2010-2014 a fost pus în aplicare fără a fi autorizat de Comisie. Prin urmare, opinia Comisiei este că acest ajutor a fost un ajutor ilegal în favoarea administratorului aeroportului.
- (154) Mai mult, pe baza evaluării de la punctul 156, opinia preliminară a Comisiei este că ajutorul acordat în favoarea administratorului aeroportului pentru a acoperi costurile aferente SIEG în perioada 2010-2011, astfel cum a fost definit de România, nu poate fi considerat ca fiind exceptat de la obligația de notificare pe baza Deciziei privind SIEG din 2005 aplicabilă ajutoarelor acordate înainte de 31 ianuarie 2012.
- (155) În special, Decizia privind SIEG din 2005 se aplica numai ajutoarelor acordate sub formă de compensație pentru obligația de serviciu public pentru un SIEG veritabil. Pentru a beneficia de o exceptare, compensația pentru obligația de serviciu public pentru operarea unui SIEG trebuie să respecte și condițiile prevăzute la articolele 4, 5 și 6 din respectiva decizie.
- (156) Astfel cum s-a explicat mai sus, România nu a furnizat Comisiei actul (actele) prin care aeroportului în cauză i s-a încredințat sarcina furnizării unui SIEG, în care să se stabilească în mod clar și transparent obligațiile de serviciu public, parametrii pentru calcularea compensației și modalitățile pentru evitarea oricărei supracompensări. În absența unui act de încredințare a sarcinii, Comisia nu poate concluziona, în această etapă, că beneficiarului i s-a încredințat legal un SIEG, nici că respectiva compensație a fost clar definită în prealabil, în mod transparent și obiectiv, și că a fost necesară pentru a acoperi costurile aferente SIEG.
- (157) Prin urmare, în această etapă, Comisia consideră că administratorului aeroportului nu i-a fost încredințată sarcina unui SIEG clar stabilit și formalizat printr-un act de încredințare a sarcinii concret, iar finanțarea publică de care beneficiat în 2010 și 2011 nu a fost exceptată de la obligația de notificare în baza Deciziei privind SIEG din 2005.
- (158) Prin urmare, opinia preliminară a Comisiei este că România nu a respectat obligația de standstill prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din tratat și că măsura în cauză constituie, astfel, ajutor de stat ilegal.

#### 3.2.3. Compatibilitatea ajutorului

- (159) Întrucât Comisia are îndoieli că măsura nu constituie un ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat, compatibilitatea acesteia trebuie evaluată din perspectiva excepțiilor prevăzute la articolul 107 alineatele (2) și (3) și la articolul 106 alineatul (2) din tratat.

##### 3.2.3.1. Compatibilitatea în temeiul articolului 106 alineatul (2) din tratat a finanțării publice acordate AICN pentru acoperirea costurilor de exploatare în 2010 și 2011

- (160) La 31 ianuarie 2012, a intrat în vigoare noul pachet SIEG, care include cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensației pentru obligația de serviciu public (2011) (denumit în continuare «cadrul privind SIEG din 2012») și Decizia 2012/21/UE a Comisiei din 20 decembrie 2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (denumită în continuare «Decizia privind SIEG din 2012»).



- (161) Cadrul privind SIEG din 2012 se aplică retroactiv oricărui ajutor ilegal acordat înainte de intrarea în vigoare a cadrului referitor la care Comisia adoptă o decizie după 31 ianuarie 2012, cu excepția dispozițiilor prevăzute la punctele 14, 19, 20, 24, 39 și 60. Prin urmare, compatibilitatea oricărei compensații pentru furnizarea SIEG acordate AICN în perioada 2010-2011 se încadrează în domeniul de aplicare al Cadrului privind SIEG din 2012.
- (162) Punctul 16 din cadrul privind SIEG din 2012 stabilește cerințele care arată dacă un SIEG a fost încredințat în mod valabil. În special punctul 16 litera (a) prevede că actul de atribuire trebuie să precizeze natura și durata obligațiilor de serviciu public. Prin urmare, din aceleași motive deja menționate la punctul 147, în prezentul caz, ajutorul pentru AICN nu poate fi considerat compatibil în temeiul cadrului privind SIEG din 2012. În special, Comisia nu a primit niciun act de atribuire care să stabilească *ex ante* în mod clar sarcina SIEG încredințată beneficiarului sau dreptul său la compensație. Mai mult, nu a fost prezentat Comisiei niciun element care să demonstreze că punctele 17 și 18 din cadrul privind SIEG din 2012 au fost respectate.
- (163) Prin urmare, în această etapă, Comisia consideră că ajutorul acordat AICN pentru acoperirea costurilor aferente SIEG în 2010 și 2011, dacă ajutorul a fost acordat, nu poate fi declarat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din tratat.

#### 3.2.3.2. Aplicabilitatea Orientărilor din 2005 și 2014 privind sectorul aviației în cazul ajutorului acordat AICN în perioada 2010-2014

- (164) Orientările din 2014 privind sectorul aviației oferă un cadru pentru a evalua dacă ajutorul destinat aeroporturilor poate fi declarat compatibil în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat.
- (165) În conformitate cu punctul 173 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației, Comisia va aplica principiile stabilite în Orientările din 2005 privind sectorul aviației în cazul ajutoarelor pentru investiții ilegale acordate AICN înainte de 4 aprilie 2014 și principiile din Orientările din 2014 privind sectorul aviației în cazul ajutoarelor pentru investiții ilegale acordate după 4 aprilie 2014. În plus, Comisia va aplica principiile prevăzute în Orientările din 2014 privind sectorul aviației pentru toate ajutoarele de exploatare, chiar dacă astfel de ajutoare au fost acordat înainte de 4 aprilie 2014.
- (166) În lumina definițiilor prevăzute în Orientările din 2014 privind sectorul aviației, se poate considera că orice subvenție publică utilizată pentru a acoperi pierderile anuale de exploatare ale administratorului aeroportului, cu condiția ca acestea să se califice drept ajutor de stat în sensul articolului 107 din tratat, constituie ajutor de exploatare în favoarea administratorului aeroportului. Mai mult, în măsura în care investițiile în infrastructură au intrat în mod normal în responsabilitatea administratorului aeroportului, finanțarea publică a acestor investiții l-a scutit pe administratorul aeroportului de costurile cu investițiile pe care ar trebui să le suporte în mod normal. Prin urmare, finanțarea publică primită de administratorul aeroportului care a fost alocată investițiilor în infrastructură constituie ajutor pentru investiții în favoarea administratorului aeroportului.
- (167) Măsurile în favoarea administratorului aeroportului care fac obiectul prezentei decizii includ (i) finanțarea pentru investiții primită în perioada 2012-2014, precum și (ii) finanțarea primită în perioada 2010-2011 care poate acoperi costurile de investiții și de exploatare. În această etapă, Comisia înțelege că întregul ajutor pentru investiții a fost acordat AICN înainte de 4 aprilie 2014, data intrării în vigoare a Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației. Finanțarea primită în perioada 2012-2014 va fi astfel evaluată în temeiul Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației, iar finanțarea primită în perioada 2010-2011 va fi evaluată mai jos, atât în temeiul Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației (în măsura în care o parte din aceasta a fost alocată pentru finanțarea investițiilor), cât și în temeiul Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației (în măsura în care o parte din aceasta a fost alocată pentru finanțarea costurilor de exploatare). Cu toate acestea, prin inițierea procedurii oficiale de investigare, Comisia invită România să clarifice dacă s-a acordat vreun ajutor pentru investiții în favoarea AICN după intrarea în vigoare a Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației, respectiv după 4 aprilie 2014.

#### 3.2.3.3. Evaluarea compatibilității ajutorului în favoarea AICN în perioada 2010-2014

##### Compatibilitatea ajutorului pentru investiții în favoarea AICN (ajutorul pentru investiții acordat AICN în perioada 2012-2014 și ajutorul primit în perioada 2010-2011 în măsura în care o parte din acesta se califică drept ajutor pentru investiții)

- (168) Potrivit Orientărilor din 2005 din sectorul aviației, costurile eligibile ale investițiilor în cadrul unui aeroport trebuie să fie limitate la construirea infrastructurii și a echipamentelor aeroportuare (piste, terminale, platforme etc.) sau a instalațiilor care le sprijină în mod direct. Costurile eligibile trebuie să excludă costurile care nu sunt legate direct de activitățile de bază ale aeroportului, inclusiv construirea, finanțarea, utilizarea și închirierea de terenuri și de clădiri, nu numai pentru birouri și depozitare, ci și pentru hoteluri și întreprinderi industriale situate în incinta aeroportului, precum și magazine, restaurante și parcuri auto.



- (169) Costurile de investiții în noul terminal de pasageri, noua pistă, platforma, sistemul de balizaj al pistelor, reparația pistelor existente sunt eligibile pentru a beneficia de ajutoare pentru investiții în temeiul Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației. Totuși, în această etapă, Comisia se îndoiește că investițiile pentru construirea clădirii care găzduiește echipamentele de handling la sol, relocarea unității de alimentare și a unității de încălzire sunt eligibile pentru a beneficia de finanțare în temeiul Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației, întrucât acestea nu sunt direct legate de activitățile de bază ale aeroportului. Autoritățile române sunt invitate să formuleze observații în această privință. În plus, autoritățile române sunt invitate să clarifice tipul investițiilor denumite «TNT» și să justifice faptul că acestea sunt eligibile pentru a beneficia de ajutor pentru investiții în temeiul Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației.
- (170) În ceea ce privește compatibilitatea cu piața internă a finanțării publice care face obiectul investigației, în conformitate cu punctul 61 din Orientările din 2005 privind sectorul aviației, Comisia analizează în special dacă:
- (a) construirea și operarea infrastructurii îndeplinește un obiectiv de interes general definit în mod clar (dezvoltare regională, accesibilitate etc.);
  - (b) infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivul stabilit;
  - (c) infrastructura are perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu, în special în ceea ce privește utilizarea infrastructurii existente;
  - (d) toți potențialii utilizatori ai infrastructurii au acces la aceasta în mod egal și nediscriminatoriu;
  - (e) dezvoltarea comerțului nu este afectată într-o măsură contrară interesului Uniunii.
- (171) Pe lângă obligația de a îndeplini criteriile de compatibilitate specifice indicate în Orientările din 2005 privind sectorul aviației, ajutorul de stat destinat aeroporturilor ar trebui să aibă un efect stimulator și să fie necesar și proporțional pentru a fi declarat compatibil<sup>(32)</sup>. Prin urmare, Comisia trebuie să evalueze, de asemenea, efectul stimulator, necesitatea și proporționalitatea ajutorului în cauză.
- i. Obiectivul de interes general definit în mod clar*
- (172) Măsurile care fac obiectul evaluării au vizat, printre altele, finanțarea construirii unui nou terminal, unei noi piste și a unei platforme. În plus, ajutorul pentru investiții a fost utilizat pentru a finanța mai multe măsuri care au contribuit la adaptarea aeroportului la noile cerințe în materie de siguranță și securitate în scopul de a-l menține complet operațional, precum modernizarea sistemului de balizaj al pistelor și reparații ale pistelor.
- (173) Potrivit autorităților române, scopul general al finanțării infrastructurii Aeroportului Cluj-Napoca a fost dezvoltarea de infrastructuri de transport sigure și viabile și conectivitatea regională. Potrivit autorităților române, aeroporturile regionale au un rol esențial în promovarea accesibilității în zonele deservite și investițiile în discuție îmbunătățesc siguranța, securitatea și eficiența aeroportului, contribuind în același timp la realizarea unor obiective de dezvoltare regionale mai ample.
- (174) Totuși, Comisia observă că Aeroportul Cluj-Napoca este situat la aproximativ 103 kilometri de Aeroportul Târgu-Mureș. Având în vedere proximitatea celor două aeroporturi, o posibilă duplicare a infrastructurii aeroportuare ar putea milita împotriva concluziei potrivit căreia investițiile în infrastructură îndeplinesc un obiectiv de interes comun clar definit. Prin urmare, Comisia trebuie să evalueze dacă finanțarea investițiilor respective conduce într-adevăr la duplicarea infrastructurii aeroportuare în aceeași zonă deservită.
- (175) Orientările din 2014 privind sectorul aviației au definit «zona pe care o deservește un aeroport» drept o limită a pieței geografice, care este stabilită, în mod normal, la circa 100 de kilometri sau la circa 60 de minute de mers cu mașina, cu autobuzul, cu trenul sau cu trenul de mare viteză față de aeroport. Definiția zonei pe care o deservește un anumit aeroport trebuie să țină seama de specificul fiecărui aeroport în parte. Dimensiunea și configurația acestei zone deservite depind de diferite caracteristici ale aeroportului, inclusiv de modelul său de afaceri, de locația sa și de destinațiile pe care acesta le deservește.

<sup>(32)</sup> A se vedea, de exemplu, Decizia Comisiei în cazul SA.34586 – Grecia – Modernizarea aeroportului Chania, punctul 49.

- (176) Timpul de deplasare dintre cele două aeroporturi depășește 60 de minute, iar distanța dintre cele două aeroporturi depășește cu puțin 100 de kilometri. Prin urmare, în principiu, cele două aeroporturi nu se află în aceeași zonă deservită potrivit definiției de la punctul 25 alineatul (12) din Orientările din 2014 privind sectorul aviației. Totuși, întrucât limita de 100 de kilometri este doar foarte puțin depășită, Comisia intenționează să evalueze, pe baza tuturor criteriilor relevante, dacă cele două aeroporturi pot fi considerate într-adevăr ca nefiind situate în aceeași zonă deservită. În plus, Comisia observă că, în conformitate cu planul său de afaceri, AICN însuși consideră Aeroportul Târgu-Mureș drept concurentul său. Prin urmare, Comisia invită România să își prezinte opiniile în ceea ce privește măsura în care zonele deservite de cele două aeroporturi se suprapun, precum și toate elementele factuale relevante. În termeni mai generali, Comisia invită România și părțile interesate să formuleze observații cu privire la substituibilitatea celor două aeroporturi.
- (177) Astfel cum s-a menționat anterior, celelalte aeroporturi învecinate sunt situate la peste 100 de kilometri și la peste 60 de minute de mers cu mașina: Oradea (152 de kilometri rutier și 3,2 ore de călătorie), Baia Mare (149 de kilometri rutier și 3,2 ore de călătorie), Satu Mare (174 de kilometri rutier și 3,6 ore de călătorie). Dată fiind distanța dintre aceste aeroporturi și Aeroportul Cluj-Napoca și calitatea slabă a infrastructurii rutiere din zona în discuție, în această etapă, opinia Comisiei este că aeroporturile în cauză nu sunt situate în aceeași zonă deservită.

ii. *Necesitatea și proporționalitatea infrastructurii față de obiectivul stabilit*

- (178) Potrivit autorităților române, ajutorul de stat destinat finanțării investițiilor în cadrul Aeroportului Cluj-Napoca a fost necesar pentru a crește capacitatea aeroportului și, prin urmare, pentru a asigura viabilitatea pe termen lung a acestuia. În plus, potrivit autorităților române, au fost implementate anumite îmbunătățiri necesare pentru a ameliora siguranța, care au facilitat o mai bună utilizare a infrastructurii aeroportuare existente și, astfel, au contribuit la dezvoltarea regională și la conectivitatea zonei deservite a aeroportului. În această etapă, Comisia nu poate concluziona că infrastructura în cauză a fost necesară și proporțională cu obiectivul de a asigura conectivitatea și dezvoltarea regională, în special din cauza absenței elementelor de probă care să ateste faptul că aeroportul s-a confruntat cu constrângeri în materie de capacitate și că, prin urmare, au fost necesare investiții pentru creșterea capacității pentru a permite gestionarea unui număr mai mare de pasageri. În plus, astfel cum s-a explicat anterior, Comisia nu poate, în această etapă, să concluzioneze că investițiile în cauză nu constituie o duplicare a unei infrastructuri existente subutilizate.
- (179) Prin inițierea procedurii oficiale de investigare, Comisia invită, așadar, România și părțile interesate să formuleze observații cu privire la acest aspect.

iii. *Perspective de utilizare pe termen mediu, în special în ceea ce privește utilizarea infrastructurii existente*

- (180) Potrivit autorităților române, investițiile au permis Aeroportului Cluj-Napoca să îndeplinească cerințele în materie de siguranță și să își adapteze nevoile de transport în zona deservită
- (181) Pe baza planului de afaceri al aeroportului, AICN a realizat un program de investiții vizând adaptarea infrastructurii și a echipamentelor aeroportuare pentru a face față creșterii numărului de pasageri transportați. Potrivit autorităților române, acel nivel al traficului de pasageri nu ar fi putut fi atins fără investițiile care fac obiectul evaluării în prezentul caz.
- (182) Planul de afaceri din 2007 previziona o creștere a numărului total de pasageri la Aeroportul Cluj-Napoca la 1 milion în 2011 și la 2 milioane în 2013. Totuși, în această etapă, România nu a prezentat elemente detaliate care să demonstreze că ipotezele pe care se baza planul de afaceri din 2007 au fost solide.
- (183) Mai mult, evoluțiile ulterioare nu au confirmat decât parțial previziunile inițiale. Într-adevăr, aeroportul a fost în măsură să atingă ținta de 1 milion de pasageri în 2011, însă în 2012 traficul a scăzut, iar în 2014 acesta era din nou la nivelul traficului din 2011. Comisia observă, de asemenea, că pe baza Programului de dezvoltare a aeroportului<sup>(33)</sup>, aprobat prin Hotărârea nr. 157/2006 a Consiliului județean, se preconiza că aeroportul va atinge doar un număr de 400 000 de pasageri în 2010, de 650 000 de pasageri în 2015 și de 900 000 de pasageri în 2020.

<sup>(33)</sup> Scrisoarea României din 27 mai 2015.

(184) Prin urmare, în această etapă, Comisia se îndoiește că, în momentul în care autoritățile publice au luat deciziile de finanțare, se putea aștepta ca infrastructura modernizată să ofere bune perspective de utilizare pe termen mediu. Prin inițierea procedurii oficiale de investigare, Comisia invită, așadar, România și părțile interesate să formuleze observații cu privire la acest aspect.

*iv. Accesul egal și nediscriminatoriu la infrastructură*

(185) Potrivit autorităților române, tuturor transportatorilor li se acordă acces egal și nediscriminatoriu la infrastructura aeroportuară. Totuși, în acest caz, România nu a furnizat încă elemente clare pentru a demonstra că accesul la infrastructura aeroportuară este acordat în mod nediscriminatoriu. Prin inițierea procedurii oficiale de investigare, România este invitată să demonstreze că infrastructura aeroportuară a fost deschisă tuturor potențialilor utilizatori fără discriminare, în ciuda diferenței de prețuri aplicate în acordurile individuale cu companiile aeriene.

*v. Dezvoltarea comerțului nu este afectată într-o măsură contrară interesului Uniunii*

(186) Prin inițierea procedurii oficiale de investigare, România este invitată să arate că niciun alt aeroport (de exemplu, Aeroportul Târgu-Mureș) nu este situat în aceeași zonă deservită și că finanțarea acordată pentru modernizarea infrastructurii Aeroportului Cluj-Napoca nu a denaturat concurența într-o măsură contrară interesului Uniunii.

*vi. Efectul de stimulare, necesitatea și proporționalitatea ajutorului*

(187) În acest caz, granturile pentru investiții au fost legate de modernizarea infrastructurii aeroportuare. Perioadele lungi de recuperare asociate investițiilor în infrastructură, combinate cu importante complexități și riscuri asociate aferente proiectelor de mare amploare, implică faptul că pot exista dificultăți în atragerea de capital privat pentru astfel de proiecte. Aeroporturile mai mici, precum Aeroportul Cluj-Napoca, se pot confrunta cu mari dificultăți în atragerea de capital privat la un preț adecvat pentru a fi în măsură să se angajeze în proiectele de infrastructură necesare.

(188) Totuși, România nu a furnizat niciun element pentru a demonstra că, în lipsa ajutorului, obiectivul de interes public nu ar fi putut fi realizat și că ajutorul a fost limitat la minimumul necesar pentru ca activitatea care beneficiază de ajutor să aibă loc. Prin inițierea procedurii oficiale de investigare, Comisia invită România să arate că, în absența ajutorului, respectivele investiții nu ar fi putut fi realizate. Într-adevăr, în această etapă, nu este clar dacă AICN nu putea să contribuie în mod semnificativ mai mult la finanțarea acestor investiții decât a făcut-o efectiv și dacă nu dispunea de nicio posibilitate de a obține fonduri exterioare de pe piață.

*vii. Concluzie*

(189) Potrivit opiniei preliminare a Comisiei, condițiile de compatibilitate stabilite în Orientările din 2005 privind sectorul aviației nu sunt îndeplinite în întregime și, prin urmare, ajutorul pentru investiții care face obiectul evaluării este incompatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat. Prin inițierea procedurii oficiale de investigare, Comisia invită România să demonstreze că dezvoltarea infrastructurii AICN a respectat condițiile enumerate mai sus.

Compatibilitatea ajutorului de exploatare în favoarea AICN (ajutorul acordat AICN în perioada 2010-2011 în măsura în care o parte din acesta se califică drept ajutor de exploatare)

(190) Pe baza evaluării de la punctele 160-163, în această etapă, opinia preliminară a Comisiei este că ajutorul acordat AICN în perioada 2010-2011 pentru acoperirea costurilor de exploatare nu poate fi declarat compatibil în temeiul articolului 106 alineatul (2) din tratat.

(191) În conformitate cu Orientările din 2014 privind sectorul aviației, ajutorul de exploatare poate fi însă declarat compatibil dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

(a) *contribuția la un obiectiv de interes comun bine definit*: această condiție este îndeplinită, printre altele, dacă ajutorul sporește mobilitatea cetățenilor UE și conectivitatea regiunilor sau facilitează dezvoltarea regională<sup>(34)</sup>;

(b) *caracterul adecvat al ajutorului de stat ca instrument de politică*: statele membre trebuie să demonstreze că ajutorul este adecvat pentru a atinge obiectivul urmărit sau pentru a soluționa problemele vizate<sup>(35)</sup>;

<sup>(34)</sup> Punctele 137 și 113 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

<sup>(35)</sup> Punctele 137 și 120 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

- (c) *necesitatea intervenției statului*: ajutorul ar trebui să vizeze situațiile în care un astfel de ajutor poate determina o îmbunătățire substanțială pe care piața nu este în măsură să o furnizeze prin mijloace proprii <sup>(36)</sup>;
- (d) *existența unui efect stimulat*: această condiție este îndeplinită în cazul în care este probabil ca, în absența lor și luând în considerare posibila prezență a unor ajutoare pentru investiții și nivelul traficului, nivelul activității economice a aeroportului în cauză să se reducă substanțial <sup>(37)</sup>;
- (e) *proporționalitatea ajutoarelor (ajutoare limitate la minimul necesar)*: pentru a fi proporționale, ajutoarele de exploatare acordate aeroporturilor trebuie să fie limitate la minimul necesar pentru ca activitatea care beneficiază de ajutor să aibă loc <sup>(38)</sup>;
- (f) *evitarea efectelor negative necuvenite asupra concurenței și a comerțului* <sup>(39)</sup>.
- (192) Astfel cum s-a explicat la punctele 174-176, în această etapă, Comisia are îndoieli cu privire la măsura în care zonele deservite de aeroporturile Cluj-Napoca și Târgu-Mureș se suprapun și, prin urmare, nu poate concluziona că ajutorul de exploatare acordat Aeroportului Cluj-Napoca a contribuit la realizarea unui obiectiv de interes comun. Într-adevăr, în conformitate cu Orientările din 2014 privind sectorul aviației, duplicarea aeroporturilor neprofitabile nu contribuie la un obiectiv de interes comun.
- (193) În plus, prin inițierea procedurii oficiale de investigare, Comisia invită România să justifice faptul că ajutorul de exploatare a constituit un instrument adecvat pentru realizarea obiectivului de interes comun și să justifice faptul că ajutorul de exploatare aduce o îmbunătățire substanțială pe care piața însăși nu o poate asigura. În această etapă, nu este clar dacă, în absența ajutorului în cauză, activitatea AICN ar fi fost redusă în mod semnificativ.
- (194) De asemenea, nu este clar dacă ajutorul de exploatare în cauză a fost limitat la minimul necesar pentru ca activitatea care beneficiază de ajutor să aibă loc.
- (195) Mai mult, după cum s-a menționat la punctul 185 de mai sus, România este invitată să confirme că infrastructura aeroportuară a fost pusă la dispoziția tuturor companiilor aeriene în condiții nediscriminatorii.
- (196) Pe această bază, Comisia se îndoiește că sunt îndeplinite în întregime condițiile de compatibilitate stabilite în Orientările din 2014 privind sectorul aviației și, prin urmare, opinia sa preliminară este că ajutorul de exploatare care face obiectul evaluării nu poate fi considerat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat. Prin inițierea procedurii oficiale de investigare, Comisia invită România să demonstreze respectarea condițiilor sus-menționate.

#### 4. DECIZIE

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

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

Comisia va informa părțile interesate prin publicare prezentei scrisori și a unui rezumat relevant al acestuia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. De asemenea, va informa părțile interesate din țările AELS care sunt semnatare ale Acordului privind SEE prin publicarea unei comunicări în suplimentul SEE al *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene* și va informa Autoritatea AELS de Supraveghere prin transmiterea unei copii a prezentei scrisori. Toate părțile interesate vor fi invitate să formuleze observații în termen de o lună de la data publicării.”

<sup>(36)</sup> Punctele 137 și 116 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

<sup>(37)</sup> Punctele 137 și 124 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

<sup>(38)</sup> Punctele 137 și 125 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

<sup>(39)</sup> Punctele 137 și 131 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.











ISSN 1977-0928 (edición electrónica)  
ISSN 1725-244X (edición papel)



**Oficina de Publicaciones de la Unión Europea**  
2985 Luxemburgo  
LUXEMBURGO

**ES**