

Europos Sąjungos oficialusis leidinys

C 270



Leidimas
lietuvių kalba

Informacija ir pranešimai

54 tomas
2011 m. rugsėjo 13 d.

<u>Pranešimo Nr.</u>	Turinys	Puslapis
<p>II <i>Komunikatai</i></p> <p>EUROPOS SAJUNGOS INSTITUCIJŲ, ĮSTAIGŲ IR ORGANŲ PRIIMTI KOMUNIKATAI</p> <p style="text-align: center;">Europos Komisija</p>		
2011/C 270/01	Neprieštaravimas praneštai koncentracijai (Byla COMP/M.6329 – Total Energie Developpement/Tenesol) ⁽¹⁾	1
2011/C 270/02	Neprieštaravimas praneštai koncentracijai (Byla COMP/M.5902 – LWM/RWI/F&F) ⁽¹⁾	1
<hr/> <p>IV <i>Pranešimai</i></p> <p>EUROPOS SAJUNGOS INSTITUCIJŲ, ĮSTAIGŲ IR ORGANŲ PRANEŠIMAI</p> <p style="text-align: center;">Europos Komisija</p>		
2011/C 270/03	Euro kursas	2

LT

Kaina:
3 EUR

⁽¹⁾ Tekstas svarbus EEE

(Tęsinys antrajame viršelyje)

V Nuomonės

ADMINISTRACINĖS PROCEDŪROS

Europos Komisija

2011/C 270/04	Kvietimas teikti pasiūlymus – EACEA/28/11 – 4.1 veiksmas – Europos jaunimo reikalų organizacijų rėmimas	3
---------------	---	---

PROCEDŪROS, SUSIJUSIOS SU BENDROS PREKYBOS POLITIKOS ĮGYVENDINIMU

Europos Komisija

2011/C 270/05	Pranešimas apie antidempingo priemonių, taikomų importuojamai Kinijos Liaudies Respublikos kilmės zomšai, galiojimo termino peržiūros inicijavimą	6
---------------	---	---

PROCEDŪROS, SUSIJUSIOS SU KONKURENCIJOS POLITIKOS ĮGYVENDINIMU

Europos Komisija

2011/C 270/06	Valstybės pagalba – Rumunija – Valstybės pagalba SA.31662 (11/C) (ex CP 237/10) – Timișoaros tarptautinis oro uostas – Wizz Air – Kvietimas teikti pastabas pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 2 dalį ⁽¹⁾	11
2011/C 270/07	Išankstinis pranešimas apie koncentraciją (Byla COMP/M.6343 – Apax/Kinetic Concepts) ⁽¹⁾	32



⁽¹⁾ Tekstas svarbus EEE

II

*(Komunikatai)*EUROPOS SAJUNGOS INSTITUCIJŲ, ĮSTAIGŲ IR ORGANŲ PRIIMTI
KOMUNIKATAI

EUROPOS KOMISIJA

Neprieštaravimas praneštai koncentracijai**(Byla COMP/M.6329 – Total Energie Developpement/Tenesol)****(Tekstas svarbus EEE)**

(2011/C 270/01)

2011 m. rugpjūčio 22 d. Komisija nusprendė neprieštarauti pirmiau nurodytai koncentracijai, apie kurią pranešta, ir pripažinti ją suderinama su bendrąja rinka. Šis sprendimas priimtas remiantis Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 6 straipsnio 1 dalies b punktu. Visas sprendimo tekstas pateikiamas tik prancūzų kalba ir bus viešai paskelbtas iš jo pašalinus visą konfidencialią su verslu susijusią informaciją. Sprendimo tekstą bus galima rasti:

- Komisijos konkurencijos svetainės susijungimų skiltyje (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Šioje svetainėje konkrečius sprendimus dėl susijungimo galima rasti įvairiais būdais, pavyzdžiui, pagal įmonės pavadinimą, bylos numerį, sprendimo priėmimo datą ir sektorių,
- elektroniniu formatu EUR-Lex svetainėje (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>). Dokumento numeris 32011M6329. EUR-Lex svetainėje galima rasti įvairių Bendrijos teisės aktų.

Neprieštaravimas praneštai koncentracijai**(Byla COMP/M.5902 – LWM/RWI/F&F)****(Tekstas svarbus EEE)**

(2011/C 270/02)

2010 m. spalio 26 d. Komisija nusprendė neprieštarauti pirmiau nurodytai koncentracijai, apie kurią pranešta, ir pripažinti ją suderinama su bendrąja rinka. Šis sprendimas priimtas remiantis Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 6 straipsnio 1 dalies b punktu. Visas sprendimo tekstas pateikiamas tik anglų kalba ir bus viešai paskelbtas iš jo pašalinus visą konfidencialią su verslu susijusią informaciją. Sprendimo tekstą bus galima rasti:

- Komisijos konkurencijos svetainės susijungimų skiltyje (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Šioje svetainėje konkrečius sprendimus dėl susijungimo galima rasti įvairiais būdais, pavyzdžiui, pagal įmonės pavadinimą, bylos numerį, sprendimo priėmimo datą ir sektorių,
- elektroniniu formatu EUR-Lex svetainėje (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>). Dokumento numeris 32010M5902. EUR-Lex svetainėje galima rasti įvairių Bendrijos teisės aktų.

IV

(Pranešimai)

EUROPOS SAJUNGOS INSTITUCIJŲ, ĮSTAIGŲ IR ORGANŲ PRANEŠIMAI

EUROPOS KOMISIJA

Euro kursas ⁽¹⁾

2011 m. rugsėjo 12 d.

(2011/C 270/03)

1 euro =

Valiuta	Valiutos kursas	Valiuta	Valiutos kursas		
USD	JAV doleris	1,3656	AUD	Australijos doleris	1,3225
JPY	Japonijos jena	105,32	CAD	Kanados doleris	1,3668
DKK	Danijos krona	7,4472	HKD	Honkongo doleris	10,6544
GBP	Svaras sterlingas	0,86015	NZD	Naujosios Zelandijos doleris	1,6658
SEK	Švedijos krona	8,9905	SGD	Singapūro doleris	1,6842
CHF	Šveicarijos frankas	1,2055	KRW	Pietų Korėjos vonas	1 471,90
ISK	Islandijos krona		ZAR	Pietų Afrikos randas	10,0346
NOK	Norvegijos krona	7,5905	CNY	Kinijos ženminbi juanis	8,7443
BGN	Bulgarijos levas	1,9558	HRK	Kroatijos kuna	7,4910
CZK	Čekijos krona	24,522	IDR	Indonezijos rupija	11 773,44
HUF	Vengrijos forintas	282,55	MYR	Malaizijos ringitas	4,1453
LTL	Lietuvos litas	3,4528	PHP	Filipinų pesas	58,503
LVL	Latvijos latas	0,7091	RUB	Rusijos rublis	41,3500
PLN	Lenkijos zlotas	4,3232	THB	Tailando batas	41,159
RON	Rumunijos lėja	4,2823	BRL	Brazilijos realas	2,3053
TRY	Turkijos lira	2,4485	MXN	Meksikos pesas	17,4152
			INR	Indijos rupija	64,4970

⁽¹⁾ Šaltinis: valiutų perskaičiavimo kursai paskelbti ECB.

V

(Nuomonės)

ADMINISTRACINĖS PROCEDŪROS

EUROPOS KOMISIJA

KVIETIMAS TEIKTI PASIŪLYMUS – EACEA/28/11

4.1 veiksmas – Europos jaunimo reikalų organizacijų rėmimas

(2011/C 270/04)

1. Tikslas

Šis kvietimas teikti pasiūlymus susijęs su struktūrine parama (dotacija veiklai) Europos lygmeniu veikiančioms jaunimo reikalų organizacijoms, siekiančioms bendro europinio intereso tikslo.

Tikslas – remti organizacijas, kurios, vykdydamos nuolatinę, įprastą ir reguliarią veiklą, padeda siekti programos „Veiklus jaunimas“ tikslų.

Ši veikla turi padėti skatinti jaunus piliečius dalyvauti viešajame ir visuomeniniame gyvenime ir rengti bei įgyvendinti Europos bendradarbiavimo veiksmus jaunimo reikalų srityje plačiąja prasme.

Kvietimu teikti pasiūlymus siekiama atrinkti organizacijas ir su jomis sudaryti į 2012 m. biudžetą įtrauktas metines dotacijos veiklai sutartis. Jis neskirtas organizacijoms, sudariusioms partnerystės pagrindų susitarimą su vykdomąja įstaiga 2011–2013 m.

2. Paraiškas galintys teikti pareiškėjai**2.1. Paraiškas galinčios teikti organizacijos**

Šis kvietimas teikti pasiūlymus skirtas:

1) Europos nevyriausybinėms organizacijoms:

- a) Europos skėtinėms organizacijoms, turinčioms skyrius bent 8 šalyse, kurių organizacijos gali teikti paraiškas;
- b) oficialiems europiniams tinklams, turintiems oficialias pagal įstatymą įsteigtas organizacijas nares bent 8 šalyse, kurių organizacijos gali teikti paraiškas.

2) Neoficialiems europiniams tinklams, kuriuos sudaro viena nuo kitos nepriklausomos organizacijos, veikiantiems bent 8 šalyse, kurių organizacijos gali teikti paraiškas.

Kad organizacija gautų dotaciją savo veiklai finansuoti, ji turi atitikti šiuos reikalavimus:

- būti pelno nesiekianti organizacija,
- būti nevyriausybinė organizacija,
- paraiškų pateikimo dieną būti bent vienerius metus teisiškai įregistruota šalyje, kurios organizacijos gali teikti paraiškas,

- būti jaunimo organizacija arba platesnio pobūdžio veiklą vykdanči organizacija, dalį savo veiklos skirianti jaunimui,
- įtraukti jaunus žmones į jaunimui skirtos veiklos valdymą,
- turėti bent vieną nuolatinį (gaunantį atlyginamą arba ne) darbuotoją. Išimtis taikoma organizacijoms, iki šiol negavusioms pagal šį veiksmą skiriamos dotacijos ir numatančioms įdarbinti nuolatinį darbuotoją, jei joms dotacija bus suteikta.

2.2. Šalys, kurių organizacijos gali teikti paraišką

Paraišką gali teikti organizacijos, įsteigtos vienoje iš toliau nurodytų šalių:

- Europos Sąjungos valstybėse narėse,
- Europos laisvosios prekybos asociacijos (ELPA) šalyse: Islandijoje, Lichtenšteine, Norvegijoje ir Šveicarijoje,
- šalyse kandidatėse tapti Europos Sąjungos narėmis, kurioms taikoma pasirengimo narystei strategija: Kroatijoje ir Turkijoje,
- Vakarų Balkanų šalyse: Albanijoje, Bosnijoje ir Hercegovinoje, Buvusiojoje Jugoslavijos Respublikoje Makedonijoje, Kosove (pagal JTST rezoliuciją 1244/1999), Juodkalnijoje ir Serbijoje,
- Rytų Europos šalyse: Baltarusijoje, Moldavijoje, Rusijos Federacijoje ir Ukrainoje.

3. Remiama veikla

Organizacijos savo metinėje programoje turi numatyti įvairaus pobūdžio veiklą, kuri atitiktų principus, pagrindžiančius Europos Sąjungos veiksmus jaunimo reikalų srityje.

Veiklos sritys, galinčios prisidėti prie Europos Sąjungos veiklos veiksmingumo didinimo ir gerinimo, yra šios:

- 1 grupė. Atstovavimas jaunų žmonių nuomonių ir interesų įvairovei Europos lygmeniu,
- 2 grupė. Jaunimo mainai ir savanorių tarnybos,
- 3 grupė. Jaunimui skirtas formalusis ir neformalusis mokymasis ir veiklos programos,
- 4 grupė. Kultūrų mokymosi ir supratimo skatinimas,
- 5 grupė. Debatai Europos, ES politikos ar jaunimo politikos klausimais,
- 6 grupė. Informacijos apie Europos Sąjungos veiksmus platinimas,
- 7 grupė. Jaunų žmonių dalyvavimo ir iniciatyvos skatinimo veiksmai.

4. Dotacijos skyrimo kriterijai

Reikalavimus atitinkančios paraiškos bus vertinamos pagal tokius kriterijus:

- atitiktis programos „Veiklus jaunimas“ ir kvietimo teikti pasiūlymus tikslams ir prioritetams (30 proc.),

- darbo plano ir jame numatytų darbo metodų kokybė (50 proc.),
- dalyvių pobūdis ir skaičius, taip pat veikloje dalyvaujančių valstybių skaičius (20 proc.).

5. Biudžetas

Pagal šį kvietimą teikti paraiškas Europos lygmeniu veikiančių jaunimo reikalų organizacijų veiklos bendram finansavimui numatyta skirti 800 000 EUR.

Europos Sąjungos finansinis įnašas negali viršyti 80 proc. preliminarių išlaidų (jeigu pareiškėjas pasirenka dotacijos apskaičiavimo būdą, pagrįstą biudžeto duomenimis, ši riba taikoma 80 proc. visų remtinų išlaidų ⁽¹⁾).

Sudarius metinę sutartį, vienai organizacijai gali būti skiriama ne daugiau kaip 35 000 EUR.

Vykdomoji įstaiga pasilieka teisę nepaskirstyti visų turimų lėšų.

6. Paraiškų teikimas

Paraiškos dotacijai gauti turi būti parengtos viena iš oficialiųjų ES kalbų, naudojant specialiai šiam tikslui parengtą elektroninę paraiškos formą.

Formas galima rasti internete šiuo adresu:

http://eacea.ec.europa.eu/youth/index_en.htm

Tinkamai užpildytas elektronines paraiškas reikia pateikti **iki 2011 m. lapkričio 15 d.** 12.00 val. Vidurio Europos vasaros laiku (vidurdienio).

Spausdintinę paraiškos versiją taip pat reikia išsiųsti iki 2011 m. lapkričio 15 d. šiuo adresu:

Education, Audiovisual and Culture Executive Agency
Youth Unit (P6) — Grant application — Action 4.1 — 2012
BOUR 4/029
Avenue du Bourget/Bourgetlaan 1
1140 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

- paštu (pašto žymos data),
- per pašto kurjerių tarnybą (gavimo pašto kurjerių tarnyboje, pristatančioje paraišką Vykdomajai įstaigai, data).

Faksu ar elektroniniu paštu atsiųstos paraiškos nepriimamos.

7. Papildoma informacija

Paraiškos turi atitikti Kvietimo teikti pasiūlymus EACEA/28/11 paraiškų teikimo taisykles, taip pat reikia užpildyti šiam tikslui numatytą paraiškos formą ir pridėti atitinkamus priedus.

Minėtus dokumentus galima rasti internete šiuo adresu:

http://eacea.ec.europa.eu/youth/index_en.htm

⁽¹⁾ Dotacijos apskaičiavimo metodai aprašyti 2012 m. paraiškų teikimo gairių 9.5 punkte.

PROCEDŪROS, SUSIJUSIOS SU BENDROS PREKYBOS POLITIKOS ĮGYVENDINIMU

EUROPOS KOMISIJA

Pranešimas apie antidempingo priemonių, taikomų importuojamai Kinijos Liaudies Respublikos kilmės zomšai, galiojimo termino peržiūros inicijavimą

(2011/C 270/05)

Paskelbus pranešimą apie artėjantį galiojančių antidempingo priemonių ⁽¹⁾, taikomų importuojamai Kinijos Liaudies Respublikos (toliau – nagrinėjamoji šalis) kilmės zomšai, galiojimo terminą, Europos Komisija (toliau – Komisija) gavo prašymą atlikti peržiūrą pagal 2009 m. lapkričio 30 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 1225/2009 dėl apsaugos nuo importo dempingo kaina iš Europos bendrijos narėmis nesančių valstybių ⁽²⁾ (toliau – pagrindinis reglamentas) 11 straipsnio 2 dalį.

1. Prašymas atlikti peržiūrą

Prašymą gamintojų, kurie pagamina didžiąją dalį (šiuo atveju daugiau nei 50 %) visos zomšos Sąjungoje, vardu 2011 m. birželio 14 d. pateikė Jungtinės Karalystės odos federacija (toliau – pareiškėjas).

2. Produktas

Nagrinėjamas produktas – Kinijos Liaudies Respublikos kilmės zomša ir kombinuotoji zomša, supjaustyta arba nesupjaustyta reikiamų formų gabalais, įskaitant „krasto“ (angl. *crust*) būdu pagamintą zomšą ir kombinuotąją zomšą (toliau – nagrinėjamas produktas), kurių klasifikaciniai KN kodai šiuo metu yra 4114 10 10 ir 4114 10 90.

3. Galiojančios priemonės

Šiuo metu galiojančios priemonės – tai galutinis antidempingo muitas, nustatytas Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1338/2006 ⁽³⁾.

4. Peržiūros pagrindas

Prašymas grindžiamas tuo, kad pasibaigus priemonių galiojimui dempingas veikiausiai būtų vykdomas toliau, o Sąjungos pramonei būtų toliau daroma žala.

Remdamasis pagrindinio reglamento 2 straipsnio 7 dalimi, pareiškėjas Kinijos Liaudies Respublikos eksportuojantiems gamintojams nustatė normaliąją vertę pagal Europos Sąjungoje už panašų produktą faktiškai sumokėtas arba mokėtinas kainas. Įtarimas dėl dempingo tęsimosi tikimybės grindžiamas pirmiau pateiktame sakinyje nurodytos normaliosios vertės palyginimu su nagrinėjamojo produkto pardavimo eksportui į Sąjungą kainomis.

Atsižvelgiant į tai, apskaičiuotas dempingo skirtumas yra reikšmingas.

Pareiškėjas pateikė įrodymų, kad nagrinėjamas produktas ir toliau dideliais kiekiais iš Kinijos Liaudies Respublikos importuojamas į ES rinką.

Iš pareiškėjo pateiktų *prima facie* įrodymų matyti, kad importuojamo nagrinėjamojo produkto kiekis ir kainos, be kitų pasekmių, toliau darė neigiamą poveikį Sąjungos pramonės prašomų kainų lygiui ir parduotam kiekiui, ir dėl to buvo padarytas didelis neigiamas poveikis bendriems Sąjungos pramonės veiklos rezultatams, finansinei padėčiai ir užimtumui.

5. Procedūra

Pasikonsultavusi su Patariamuoju komitetu ir nustačiusi, kad yra pakankamai įrodymų, pateisinančių priemonių galiojimo termino peržiūros inicijavimą, Komisija, remdamasi pagrindinio reglamento 11 straipsnio 2 dalimi, inicijuoja peržiūrą.

5.1. Dempingo ir žalos tikimybės nustatymo procedūra

Atlikus tyrimą bus nustatyta, ar yra tikimybės, kad nustojus galioti priemonėms būtų toliau vykdomas dempingas ir daroma žala.

⁽¹⁾ OL C 19, 2011 1 20, p. 9.

⁽²⁾ OL L 343, 2009 12 22, p. 51.

⁽³⁾ OL L 251, 2006 9 14, p. 1.

a) *Atranka*

Atsižvelgdama į akivaizdžiai didelį šiame tyrime dalyvaujančių šalių skaičių, Komisija, remdamasi pagrindinio reglamento 17 straipsniu, gali nuspręsti taikyti atranką.

i) Kinijos Liaudies Respublikos eksportuotojų ir (arba) gamintojų atranka

Kad Komisija galėtų nuspręsti, ar atranka yra būtina (o jei būtina, kad galėtų atrinkti bendroves), visų eksportuotojų ir (arba) gamintojų arba jų vardu veikiančių atstovų prašoma Komisijai pranešti apie save ir per 6 dalies b punkto i papunktyje nustatytą laikotarpį 7 dalyje nurodyta forma pateikti toliau nurodytą informaciją apie savo bendrovę ar bendroves:

- pavadinimą, adresą, e. pašto adresą, telefono ir fakso numerius ir asmenį ryšiams,
- apyvertą vietos valiuta ir nagrinėjamojo produkto, parduoto eksportui į Sąjungą nuo 2010 m. liepos 1 d. iki 2011 m. birželio 30 d., kiekį kvadratinėmis pėdomis atskirai kiekvienai iš 27 valstybių narių ⁽⁴⁾ ir bendrai,
- apyvertą vietos valiuta ir nagrinėjamojo produkto, parduoto vidaus rinkoje nuo 2010 m. liepos 1 d. iki 2011 m. birželio 30 d., kiekį kvadratinėmis pėdomis,
- apyvertą vietos valiuta ir nagrinėjamojo produkto, parduoto į kitas trečiąsias šalis nuo 2010 m. liepos 1 d. iki 2011 m. birželio 30 d., kiekį kvadratinėmis pėdomis,
- tiksliai apibūdintą su nagrinėjamoju produktu susijusią bendrovės veiklą pasaulio mastu,
- visų susijusių bendrovių ⁽⁵⁾, dalyvaujančių gaminant ir (arba) parduodant (eksportui ir (arba) vidaus rinkai) nagrinėjamąjį produktą, pavadinimus ir tiksliai apibūdintą veiklą,
- kitą svarbią informaciją, kuri padėtų Komisijai atrinkti bendroves.

⁽⁴⁾ 27 Europos Sąjungos valstybės narės: Airija, Austrija, Belgija, Bulgarija, Čekija, Danija, Estija, Graikija, Ispanija, Italija, Jungtinė Karalystė, Kipras, Latvija, Lenkija, Lietuva, Liuksemburgas, Malta, Nyderlandai, Portugalija, Prancūzija, Rumunija, Slovakija, Slovėnija, Suomija, Švedija, Vengrija ir Vokietija.

⁽⁵⁾ Norėdami sužinoti susijusių bendrovių sąvokos apibrėžtį, žr. Komisijos reglamento (EEB) Nr. 2454/93, išdėstančio Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą, įgyvendinimo nuostatas, 143 straipsnį (OL L 253, 1993 10 11, p. 1).

Pateikdama nurodytą informaciją, bendrovė sutinka būti atrenkama. Jei bendrovė bus atrinkta, ji turės pateikti klausimyno atsakymus ir leisti atlikti tų atsakymų tyrimą vietoje. Jeigu bendrovė nurodys, kad nesutinka būti atrenkama, tai bus laikoma atsisakymu bendradarbiauti atliekant tyrimą. Atsisakymo bendradarbiauti padariniai nurodyti 8 dalyje.

Siekdama gauti informacijos, kuri, jos nuomone, yra reikalinga atrenkant eksportuotojus ir (arba) gamintojus, Komisija taip pat kreipsis į Kinijos Liaudies Respublikos valdžios institucijas ir visas žinomas eksportuotojų ir (arba) gamintojų asociacijas.

ii) Importuotojų atranka

Kad Komisija galėtų nuspręsti, ar atranka yra būtina (o jei būtina, kad galėtų atrinkti bendroves), visų importuotojų arba jų vardu veikiančių atstovų prašoma Komisijai pranešti apie save ir per 6 dalies b punkto i papunktyje nustatytą laikotarpį 7 dalyje nurodyta forma pateikti toliau nurodytą informaciją apie savo bendrovę ar bendroves:

- pavadinimą, adresą, e. pašto adresą, telefono ir fakso numerius bei asmenį ryšiams,
- tiksliai apibūdintą bendrovės veiklą, susijusią su nagrinėjamoju produktu,
- Kinijos Liaudies Respublikos kilmės nagrinėjamojo produkto importo į Sąjungos rinką ir perpardavimo joje nuo 2010 m. liepos 1 d. iki 2011 m. birželio 30 d. kiekį kvadratinėmis pėdomis ir vertę eurais,
- visų susijusių bendrovių ⁽⁶⁾, dalyvaujančių gaminant ir (arba) parduodant nagrinėjamąjį produktą, pavadinimus ir tiksliai apibūdintą veiklą,
- kitą svarbią informaciją, kuri padėtų Komisijai atrinkti bendroves.

Pateikdama nurodytą informaciją, bendrovė sutinka būti atrenkama. Jei bendrovė bus atrinkta, ji turės pateikti klausimyno atsakymus ir leisti atlikti tų atsakymų tyrimą vietoje. Jeigu bendrovė nurodys, kad nesutinka būti atrenkama, tai bus laikoma atsisakymu bendradarbiauti atliekant tyrimą. Atsisakymo bendradarbiauti padariniai nurodyti 8 dalyje.

⁽⁶⁾ Žr. 5 išnašą.

Siekdama gauti informacijos, kuri, jos nuomone, yra reikalinga atliekant importuotojų atranką, Komisija taip pat kreipsis į visas žinomas importuotojų asociacijas.

iii) Sąjungos gamintojų atranka

Komisija preliminariai atrinko Sąjungos gamintojus. Išsamesnę informaciją galima rasti suinteresuotosioms šalims susipažinti skirtoje byloje. Suinteresuotosios šalys raginamos susipažinti su byla (tam jos turėtų kreiptis į Komisiją 7 dalyje nurodytu kontaktiniu adresu) ir per 15 dienų nuo šio pranešimo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* dienos pateikti pastabas dėl šio pasirinkimo tinkamumo.

Komisija visiems žinomiems Sąjungos gamintojams ir Sąjungos gamintojų asociacijoms praneš apie galutinai atrinktas bendroves.

iv) Galutinė atranka

Visos suinteresuotosios šalys, norinčios pateikti bet kokios atrankai svarbios informacijos, privalo tai padaryti per 6 dalies b punkto ii papunktyje nustatytą laikotarpį.

Galutinę atranką Komisija ketina atlikti pasitarusi su susijusiomis šalimis, kurios pareiškė norą būti atrenkamos.

Atrinktos bendrovės privalo pateikti klausimyno atsakymus per 6 dalies b punkto iii papunktyje nustatytą laikotarpį ir bendradarbiauti vykstant tyrimui.

Jei bus bendradarbiuojama nepakankamai, Komisija, vadovaudamasi pagrindinio reglamento 17 straipsnio 4 dalimi ir 18 straipsniu, gali padaryti išvadas remdamasi turimais faktais. Kaip paaiškinta 8 dalyje, remiantis turimais faktais padaryta išvada susijusiai šaliai gali būti mažiau palanki.

b) Klausimynai

Siekdama gauti informacijos, kuri, kaip ji mano, būtina tyrimui, Komisija nusiųs klausimynus atrinktoms Sąjungos pramonės įmonėms ir visoms žinomoms Sąjungos gamintojų asociacijoms, atrinktiems Kinijos Liaudies Respublikos eksportuotojams ir (arba) gamintojams ir visoms žinomoms eksportuotojų ir (arba) gamintojų asociacijoms, atrinktiems importuotojams, visoms žinomoms importuotojų asociacijoms ir nagrinėjamosios šalies valdžios institucijoms.

c) Informacijos rinkimas ir suinteresuotųjų šalių išklausa

Visos suinteresuotosios šalys raginamos pareikšti savo nuomonę, pateikti kitą nei klausimyno atsakymai informaciją

bei patvirtinimo įrodymus. Šią informaciją ir patvirtinamuosius dokumentus Komisija turi gauti per 6 dalies a punkto ii papunktyje nustatytą laikotarpį.

Be to, Komisija gali išklausti suinteresuotąsias šalis, jei jos pateikia prašymą, kuriame nurodo svarbias priežastis, dėl kurių reikėtų jas išklausti. Tokį prašymą privalo pateikti per 6 dalies a punkto iii papunktyje nustatytą laikotarpį.

d) Pagrindas normaliajai vertei nustatyti

Ankstesnio tyrimo metu, siekiant nustatyti Kinijos Liaudies Respublikai taikomą normaliąją vertę, tinkama rinkos ekonomikos šalimi buvo pasirinktos Jungtinės Valstijos. Pasirodo, kad Jungtinėse Valstijose zomša nebegaminama. Todėl Komisija, siekdama nustatyti normaliąją vertę Kinijos Liaudies Respublikai, ketina kreiptis į kitus rinkos ekonomikos trečiųjų šalių, pavyzdžiui, į Naujosios Zelandijos, Turkijos ir Indijos, gamintojus. Suinteresuotosios šalys raginamos teikti pastabas apie šio pagrindo normaliajai vertei nustatyti tinkamumą per 6 dalies c punkte nustatytą laikotarpį.

5.2. Sąjungos interesų vertinimo procedūra

Remiantis pagrindinio reglamento 21 straipsniu ir patvirtinus, kad tikėtina, jog bus toliau vykdomas dempingas ir toliau daroma žala, bus vertinama, ar toliau taikant antidempingo priemonės nebus prieštaraujama Sąjungos interesams. Dėl šios priežasties Komisija gali išsiųsti klausimynus žinomoms Sąjungos pramonės įmonėms, importuotojams, jiems atstovaujančioms asociacijoms, naudotojų atstovams ir vartotojams atstovaujančioms organizacijoms. Jeigu šios šalys, įskaitant Komisijai nežinomas šalis, įrodo, kad esama objektyvaus ryšio tarp jų veiklos ir nagrinėjamojo produkto, per 6 dalies a punkto ii papunktyje nustatytus bendruosius laikotarpius jos gali pranešti apie save ir Komisijai pateikti informacijos. Šalys, veikusios kaip nurodyta pirmiau pateiktame sakinyje, per 6 dalies a punkto iii papunktyje nustatytą laikotarpį gali prašyti jas išklausti, bet turi nurodyti konkrečias tokio prašymo priežastis. Reikėtų pažymėti, kad į informaciją, pateiktą pagal pagrindinio reglamento 21 straipsnį, bus atsižvelgta tik tuomet, jei pateikiant ji bus pagrįsta faktiniais įrodymais.

6. Laikotarpiai

a) Bendrieji laikotarpiai

i) Laikotarpis, per kurį šalys turi paprašyti klausimyno

Visos suinteresuotosios šalys, kurios nebendradarbiavo tyrime, po kurio buvo nustatytos šioje peržiūroje nagrinėjamos priemonės, turėtų prašyti klausimyno kuo greičiau, bet ne vėliau kaip per 15 dienų nuo šio pranešimo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

- ii) Laikotarpis, per kurį šalys turi pranešti apie save, pateikti klausimyno atsakymus ir kitą informaciją

Norėdamos, kad atliekant tyrimą būtų atsižvelgta į jų pastabas, visos suinteresuotosios šalys privalo pranešti apie save Komisijai, pareikšti nuomonę ir pateikti klausimyno atsakymus arba kitą informaciją per 37 dienas nuo šio pranešimo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* dienos, jeigu nenurodyta kitaip. Atkreipiamas dėmesys į tai, kad daugumos pagrindiniame reglamente išdėstytų procesinių teisių įgyvendinimas priklauso nuo to, ar per minėtą laikotarpį šalis pranešė apie save.

Atrinktos bendrovės privalo pateikti klausimyno atsakymus per 6 dalies b punkto iii papunktyje nurodytą laikotarpį.

iii) Klausymas

Per tą patį 37 dienų laikotarpį visos suinteresuotosios šalys taip pat gali kreiptis prašydamos, kad Komisija jas išklaustytų.

b) Konkretus laikotarpis, susijęs su atranka

- i) 5.1 dalies a punkto i, ii ir iii papunkčiuose nurodytą informaciją Komisija turėtų gauti per 15 dienų nuo šio pranešimo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* dienos, nes per 21 dieną nuo šio pranešimo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* Komisija ketina tartis dėl galutinės atrankos su atitinkamomis šalimis, kurios pareiškė norą dalyvauti atrankoje;

- ii) Visą kitą svarbią atrankai informaciją, kaip nurodyta 5.1 dalies a punkto iv papunktyje, Komisija turi gauti per 21 dieną nuo šio pranešimo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*;

- iii) Atrinktų šalių klausimyno atsakymus Komisija turi gauti per 37 dienas nuo pranešimo apie jų įtraukimą į atranką dienos, jeigu nenurodyta kitaip.

c) Konkretus laikotarpis, susijęs su normaliosios vertės pagrindo nustatymu

Tyrimo šalys gali norėti pateikti savo pastabų dėl Naujosios Zelandijos, Indijos ar Turkijos arba bet kurios kitos rinkos ekonomikos šalies, kuri galėtų būti laikoma rinkos ekonomikos šalimi, tinkamumo nustatant normaliąją vertę Kinijos Liaudies Respublikai. Šias pastabas Komisija turi gauti per 10 dienų nuo šio pranešimo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

7. Rašytinės informacijos teikimo, užpildytų klausimynų siuntimo ir susirašinėjimo tvarka

Visa rašytinė informacija, kurią prašoma laikyti konfidencialia, įskaitant šiame pranešime prašomą informaciją, užpildytus klausimynus ir suinteresuotųjų šalių susirašinėjimą, ženklinama „riboto naudojimo“ grifu (7).

Pagal pagrindinio reglamento 19 straipsnio 2 dalį suinteresuotosios šalys, teikiančios „riboto naudojimo“ informaciją, privalo pateikti nekonfidencialią tokios informacijos santrauką, ženklinamą „suinteresuotosioms šalims susipažinti“. Santrauka turėtų būti pakankamai išsami, kad būtų galima tinkamai suprasti konfidencialios informacijos esmę. Jei konfidencialią informaciją teikianti suinteresuotoji šalis nepateikia reikiamos formos ir kokybės nekonfidencialios tokios informacijos santraukos, į tokią konfidencialią informaciją gali būti neatsižvelgta.

Atlikdama šį tyrimą Komisija naudos elektroninę dokumentų tvarkymo sistemą. Suinteresuotosios šalys privalo pateikti visą informaciją ir prašymus elektronine forma (nekonfidencialią informaciją elektroniniu paštu, o konfidencialią informaciją – įrašytą į CD-R/DVD diskus) ir nurodyti suinteresuotosios šalies pavadinimą, adresą, e. pašto adresą, telefono ir fakso numerius. Vis dėlto, visi įgaliojimai ir prie klausimyno atsakymų pridedami pasirašyti pažymėjimai arba bet kokia atnaujinta informacija privalo būti pateikta atspausdinta, t. y. išsiųsta paštu toliau nurodytu adresu arba įteikta asmeniškai. Pagal pagrindinio reglamento 18 straipsnio 2 dalį, jei suinteresuotoji šalis negali pateikti informacijos ir prašymų elektronine forma, ji privalo nedelsdama apie tai pranešti Komisijai. Daugiau informacijos apie susirašinėjimą su Komisija suinteresuotosios šalys gali rasti atitinkamame Prekybos generalinio direktorato svetainės tinklalapyje <http://ec.europa.eu/trade/tackling-unfair-trade/trade-defence/>

Komisijos adresas susirašinėjimui:

European Commission
Directorate-General for Trade
Directorate H
Office: N105 04/092
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Faks. +32 22956505

El. paštas: trade-chamois-leather-dumping@ec.europa.eu
trade-chamois-leather-injury@ec.europa.eu

(7) „Riboto naudojimo“ dokumentas yra konfidencialus dokumentas pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 1225/2009 (OL L 343, 2009 12 22, p. 51) 19 straipsnį ir PPO Susitarimo dėl 1994 m. GATT VI straipsnio įgyvendinimo (Antidempingo susitarimo) 6 straipsnį. Toks dokumentas taip pat apsaugotas pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1049/2001 (OL L 145, 2001 5 31, p. 43) 4 straipsnį.

8. Nebendradarbiavimas

Tais atvejais, kai suinteresuotoji šalis atsisako leisti susipažinti su būtina informacija, jos nepateikia per nustatytą laikotarpį arba akivaizdžiai trukdo tyrimui, pagal pagrindinio reglamento 18 straipsnį teigiamos arba neigiamos išvados gali būti daromos remiantis turimais faktais.

Nustačius, kad suinteresuotoji šalis pateikė melagingą ar klaidinančią informaciją, į ją neatsižvelgiama ir pagal pagrindinio reglamento 18 straipsnį remiamasi turimais faktais. Jei suinteresuotoji šalis nebendradarbiauja arba bendradarbiauja tik iš dalies, ir remiamasi turimais faktais, rezultatas gali būti mažiau palankus suinteresuotajai šaliai nei tuo atveju, jei ji būtų bendradarbiavusi.

9. Tyrimo tvarkaraštis

Pagal pagrindinio reglamento 11 straipsnio 5 dalį tyrimas bus baigtas per 15 mėnesių nuo šio pranešimo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* dienos.

10. Galimybė prašyti atlikti peržiūrą pagal pagrindinio reglamento 11 straipsnio 3 dalį

Kadangi ši priemonių galiojimo termino peržiūra inicijuojama vadovaujantis pagrindinio reglamento 11 straipsnio 2 dalies nuostatomis, dėl jos išvadų nebus keičiamas galiojančių priemonių dydis, bet tos priemonės bus panaikintos arba toliau taikomos pagal pagrindinio reglamento 11 straipsnio 6 dalį.

Jei kuri nors tyrimo šalis mano, kad priemonių dydžio peržiūra yra pateisinama, kad būtų sudaryta galimybė iš dalies keisti (t. y.

padidinti arba sumažinti) priemonių dydį, ji gali prašyti atlikti peržiūrą pagal pagrindinio reglamento 11 straipsnio 3 dalį.

Šalys, norinčios prašyti tokios peržiūros, kuri būtų atliekama nepriklausomai nuo šiamo pranešime minimos priemonių galiojimo termino peržiūros, gali kreiptis į Komisiją pirmiau nurodytu adresu.

11. Asmens duomenų tvarkymas

Atkreipiamas dėmesys į tai, kad atliekant šį tyrimą gauti asmens duomenys bus tvarkomi vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 45/2001 dėl asmenų apsaugos Bendrijos institucijoms ir įstaigoms tvarkant asmens duomenis ir laisvo tokių duomenų judėjimo ⁽⁸⁾.

12. Bylas nagrinėjantis pareigūnas

Taip pat pažymima, kad suinteresuotosios šalys, manančios, jog patiria sunkumų naudodamosi teise į gynybą, gali reikalauti, kad nagrinėjant bylą dalyvautų Prekybos generalinio direktorato bylas nagrinėjantis pareigūnas. Pareigūnas yra suinteresuotųjų šalių ir Komisijos tarnybų tarpininkas, kuris prireikus tarpininkauja sprendžiant procedūrinius klausimus, galinčius turėti įtakos jų interesų gynimui atliekant šį tyrimą, ypač galimybės susipažinti su byla, konfidencialumo, laikotarpių pratęsimo bei raštu ir (arba) žodžiu pateiktų nuomonių aiškinimo klausimus. Daugiau informacijos ir kontaktinius duomenis suinteresuotosios šalys gali rasti bylas nagrinėjančio pareigūno tinklalapiuose Prekybos generalinio direktorato svetainėje (http://ec.europa.eu/trade/tackling-unfair-trade/hearing-officer/index_en.htm).

⁽⁸⁾ OL L 8, 2001 1 12, p. 1.

PROCEDŪROS, SUSIJUSIOS SU KONKURENCIJOS POLITIKOS ĮGYVENDINIMU

EUROPOS KOMISIJA

VALSTYBĖS PAGALBA – RUMUNIJA

Valstybės pagalba SA.31662 (11/C) (ex CP 237/10) – Timišoaros tarptautinis oro uostas – Wizz Air

Kvietimas teikti pastabas pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 2 dalį

(Tekstas svarbus EEE)

(2011/C 270/06)

2011 m. gegužės 24 d. raštu, pateiktu originalo kalba po šios santraukos, Komisija pranešė Rumunijai apie savo sprendimą pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą dėl minėtos priemonės.

Per vieną mėnesį nuo šios santraukos ir šio rašto paskelbimo dienos suinteresuotosios šalys gali pateikti savo pastabas apie priemonę, dėl kurios Komisija pradeda procedūrą, adresu:

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

Šios pastabos bus perduotos Rumunijai. Pastabas teikianti suinteresuotoji šalis gali pateikti pagrįstą rašytinį prašymą neatskleisti jos tapatybės.

PROCEDŪRA

2010 m. rugsėjo 30 d. raštu Wizz Air konkurentas Europos oro transporto rinkoje (toliau – skundo pateikėjas) pateikė skundą, kuriame teigiama, kad Rumunijos institucijos Timišoaros oro uoste teikė neteisėtą valstybės pagalbą oro vežėjui Wizz Air Hungarian Airlines Ltd (toliau – Wizz Air).

Skundo pateikėjas prašo sustabdyti pagalbos teikimą ir susigrąžinti suteiktą pagalbą.

PRIEMONIŲ APRAŠYMAS

Skunde minimos dvi priemonės: 2008 m. oro uosto ir Wizz Air sudarytas komercinis susitarimas ir 2010 m. rugpjūčio mėn. nustatyta oro uosto rinkliavų nuolaidų schema.

Remdamasi turima informacija, Komisija taip pat nusprendė įvertinti oro uosto rinkliavoms 2007, 2008 ir 2010 m. taikytas

schemas, įskaitant jų taisykles dėl nuolaidų ir lengvatų. Komisija taip pat vertina tai, kad Wizz Air vis dar nesumokėjo oro uosto rinkliavų, nurodytų 2009 m. spalio mėn.–2010 m. vasario mėn. laikotarpio sąskaitose.

Rumunijos institucijų teigimu, oro vežėjui Wizz Air pagal komercinį susitarimą mokėtini komisiniai dar nesumokėti. Kita vertus, oro uostas iki šiol negavo minėto laikotarpio oro uosto rinkliavų mokėjimo, kurio suma yra tokia pat, kaip mokėtinų komisinių.

Pagal 2007, 2008 ir 2010 m. schemas diferencijuojami tarptautinių ir vidaus skrydžių keleivių mokesčiai ir tarptautiniams skrydžiams taikomi mokesčiai yra didesni. 2007, 2008 ir 2010 m. schemose taip pat diferencijuojami su persėdimu ir tranzitu vykstantys keleiviai.

Pagal 2007 m. nuolaidų schemą suteikiamos nuolaidos, kurios, didėjant metiniam tūpimų skaičiui, laipsniškai didėja iki 85 %. Pagal 2008 m. schemą tuo pačiu pagrindu suteikiamos nuolaidos iki 70 %, o pagal metinį įlaipintų keleivių skaičių suteikiama nuolaida iki 30 %.

2010 m. nuolaidų schema iš dalies keičiama 2008 m. nuolaidų schema ir didesnės nei 70 tonų maksimalios kilimo masės orlaiviams pagal įlaipinamų keleivių per mėnesį skaičių nustatoma nuolaida iki 85 %.

Pagal visas schemas ribotam laikui suteikiamos nuolaidos naujiems oro vežėjams ir naujoms skrydžių kryptims.

Be to, Rumunijos institucijos pateikė Komisijai informaciją apie viešąjį finansavimą, suteiktą regioniniams oro uostams nuo Rumunijos įstojimo į Europos Sąjungą. Remiantis ta informacija, Timišoaros oro uostas viešąjį finansavimą gavo 2007–2009 m. Rumunijos institucijos tvirtina, kad Timišoaros oro uostui suteiktas viešasis finansavimas nėra pagalba, jeigu priemonė atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio investuotojo kriterijų.

PRIEMONĖS VERTINIMAS

Komisija išnagrinėjo, ar šios priemonės galėtų būti laikomos valstybės pagalba, kuri buvo suteikta Timišoaros oro uostui ir kurią Timišoaros oro uostas suteikė *Wizz Air* bei kitiems oro uostu besinaudojantiems oro vežėjams:

- a) metinis veiklos finansavimas, suteiktas Timišoaros oro uostui;
- b) oro uosto rinkliavos, nustatytos 2007 m. aviacijos informaciniame leidinyje (toliau – AIL), 2008 m. AIL ir 2010 m. AIL;
- c) nuolaidos ir lengvatos pagal 2007 m. AIL, pradėtos taikyti 2007 m. birželio 7 d.;
- d) 2008 m. *Wizz Air* ir Timišoaros oro uosto susitarimai;
- e) nuolaidos ir lengvatos pagal 2008 m. AIL, pradėtos taikyti 2008 m. spalio 23 d.;
- f) nuolaidos ir lengvatos pagal 2010 m. AIL, pradėtos taikyti 2010 m. rugpjūčio 26 d.; ir
- g) toleravimas, kad *Wizz Air* nemoka oro uosto rinkliavų, nurodytų 2009 m. spalio mėn.–2010 m. vasario mėn. laikotarpio sąskaitose.

Remdamasi turima informacija, Komisija laikosi išankstinės nuomonės, kad Timišoaros oro uostas be metinių veiklos subsidijų nebūtų pelningas, nes iš Rumunijos institucijų perduotos

informacijos aiškiai matyti, kad metinių veiklos subsidijų suma viršija oro uosto metinio pelno sumą. Todėl Komisija abejoja, ar šiuo atveju yra laikomasi rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio investuotojo principo. Šiame etape Komisija laikosi išankstinės nuomonės, kad Timišoaros oro uostui suteiktos metinės subsidijos yra veiklos pagalba, dėl kurios sumažėja oro uosto operatoriaus einamosios išlaidos. Remiantis Teisingumo Teismo praktika, tokia veiklos pagalba iš principo nedera su vidaus rinka.

Komisija reiškia abejones dėl pagalbos buvimo 2007, 2008 bei 2010 m. schemose ir pagal jas taikytose nuolaidose ir lengvatos. Vertinant apibūdintas schemų ypatybes, atrodo, kad konkretiems oro vežėjams taikytas lengvatinis režimas ir už tokio paties pobūdžio paslaugas jie turi mokėti mažesnes rinkliavas negu kiti naudotojai. Rumunijos institucijos šio diferencijavimo ekonominės naudos analize kol kas nepagrindė. Ribos ir didžiausios nuolaidos kartais atrodo labai nepagrįstos ar perdėtos.

Komisija taip pat turi abejonių dėl pagalbos buvimo 2008 m. susitarimuose su *Wizz Air*. Šiais susitarimais oro uostas sutinka priimti tam tikrus išpareigojimus *Wizz Air* atžvilgiu, būtent mokėti komisinius. Nėra jokių įrodymų, kad šie susitarimai atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio investuotojo kriterijų. Dėl komisinių Rumunijos institucijos net pripažino, kad *Wizz Air* atlieka ne visus mokėjimus ir naudos neįmanoma įvertinti.

Komisija mano, kad schemų ir 2008 m. susitarimų derėjimą būtų galima vertinti remiantis SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktu ir Bendrijos gairėmis dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti (toliau – 2005 m. aviacijos gairės). 2005 m. aviacijos gairėse nustatyta, kad pagalba skiriama tik naujiems maršrutams pradėti arba reisų skaičiui padidinti ir ji turi būti laipsniškai mažėjanti bei teikiama nustatytą laikotarpį. Šiame etape Komisija laikosi išankstinės nuomonės, kad pagalba negali būti pripažinta derančia pagal 2005 m. aviacijos gaires, nes vidaus ir tarptautiniams skrydžiams taikomi nevienodi keleivių mokesčiai, naujiems maršrutams taikoma tik dalis nuolaidų ir lengvatų, ir tos nuolaidos bei lengvatos, kurios yra taikomos naujiems maršrutams, nėra laipsniškai mažėjančios.

Komisija laikosi išankstinės nuomonės, kad 2,6 mln. EUR oro uosto rinkliavų nemokėjimo toleravimas, dėl kurio Rumunijos institucijos nepateikė jokio paaiškinimo, susijęs su valstybės pagalba. Nepanašu, kad priemonei būtų galima taikyti kurią nors iš Sutartyje nustatytų išimčių. Todėl Komisija turi rimtų abejonių dėl jos derėjimo su vidaus rinka.

Šiame etape Komisija laikosi išankstinės nuomonės, kad sąlygos įsakyti sustabdyti pagalbos tiekimą ir susigrąžinti suteiktą pagalbą šiuo atveju yra tenkinamos. Todėl Komisija ragina Rumuniją pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 659/1999⁽¹⁾ 11 straipsnio 1 dalį pateikti savo pastabas dėl

⁽¹⁾ OL L 83, 1999 3 27, p. 1.

galimo Komisijos sprendimo, kuriame būtų reikalaujama, kad Rumunija sustabdytų 2010 m. AIL taisyklės, pagal kurią visoms didesnės nei 70 tonų maksimalios kilimo masės orlaiviams taikomoms oro uosto rinkliavoms suteikiamos papildomos 72–85 % nuolaidos, taikymą. Ši papildoma lengvata, kuri, atrodo, yra naudinga išimtinai Wizz Air, *prima facie* yra nepakankama oro uosto sąnaudoms padengti ir suteikiama *de facto* diskriminaciniu būdu. Komisija taip pat ragina Rumuniją pagal Reglamento (EB) Nr. 659/1999 11 straipsnio 1 dalį pateikti savo pastabas dėl galimo Komisijos sprendimo, kuriame būtų pareikalauta, kad Rumunija iš Wizz Air išieškotų visas oro uosto rinkliavas, nesumokėtas nuo to laiko, kai Wizz Air pradėjo veiklą iš Timișoaros oro uosto, iki 2008 m. susitarimo termino pabaigos, taip pat susigrąžintų visą pagalbą, suteiktą pagal 2010 m. AIL taisyklę, pagal kurią visoms didesnės nei 70 tonų maksimalios kilimo masės orlaiviams taikomoms oro uosto rinkliavoms suteikiamos papildomos 72–85 % nuolaidos.

RAŠTO TEKSTAS

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

1. PROCEDURĂ

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

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

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

2. DESCRIEREA FAPTELOR

2.1. Aeroportul Timișoara

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

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

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

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

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

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

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

Tabelul 1

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

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

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

Tabelul 2

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

Aeroportul	2007	2008	2009
Timișoara	9 104	19 516	8 769

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

Tabelul 3

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

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

2.2. Taxele de aeroport la Aeroportul Timișoara în 2007

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

Tabelul 4

Taxele de aeroport aplicabile (AIP 2007) în EUR

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

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

Tabelul 5

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

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

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

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

2.3. Acordurile din 2008 dintre Aeroportul Timișoara și Wizz Air

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

2.3.1. Memorandumul de înțelegere din 25 iunie 2008

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

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

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

2.3.2. Contractul de marketing din 30 iulie 2008

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

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

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

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

— publicitate pentru aeroport pe site-ul său internet;

— elaborarea unei strategii de marketing pentru aeroport și pentru Wizz Air;

— campanii publicitare în legătură cu serviciile aeriene pe aeroport și

— alte activități de promovare în vederea creșterii numărului de pasageri de pe aeroport.

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

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

Figura 1

Formula de calcul a taxei de marketing

[... (*)

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

(25) [...]

Tabelul 6

[...]

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

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

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

— [...];

— [...];

— [...];

— [...];

— [...];

— [...].

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

(29) Conform articolului 1 alineatul (3) din Contractul de marketing din 2008, Wizz Air este obligată să furnizeze aeroportului, cel puțin anual, rapoarte în care sunt descrise activitățile de marketing (și anume, descrierea activităților de marketing, grupurile țintă, publicitatea, frecvența, alegerea mijloacelor de informare în masă, sumele cheltuite pentru activități de marketing) realizate de aceasta în anul precedent.

2.3.3. Contractul de operare din 1 august 2008

- (30) Contractul de operare s-a semnat la 1 august 2008, pentru perioada [...].
- (31) Taxele sunt, în esență, aceleași, așa cum se arată mai jos în secțiunea 2.4. În plus, compania aeriană primește o reducere de [...] % pentru [...] luni pentru o creștere a frecvențelor.
- (32) Plățile pentru servicii sunt scadente în termen de 30 de zile de la primirea facturii «fără nicio deducere din cauza vreunei presupuse cereri reconvenționale sau din orice alt motiv». Dobânda aplicată pentru întârziere este de [...] % pe an. Sancțiunile se trec pe factură.
- (33) Încălcarea confidențialității contractului se sancționează printr-o amendă în valoare de [...] EUR.
- (34) La 25 iunie 2010, a fost convenită o nouă schemă de reduceri cu aceleași taxe ca cele menționate mai jos la secțiunea 2.5.
- (35) În stadiul actual, autoritățile române nu au informat Comisia dacă contractul de operare a fost modificat sau înlocuit cu un nou contract.

2.3.4. Contractul de deservire la sol din 1 august 2008

- (36) Contractul de deservire la sol (denumit în continuare: «CDS») constituie o anexă la Contractul standard de deservire la sol (denumit în continuare «CSD») din aprilie 2004 și este valabil din [...] până în [...], cu reînnoire automată pentru o perioadă suplimentară de [...; 1 an].
- (37) CDS stabilește taxe de deservire de [...] EUR pentru o aeronavă Airbus A320 destinată transportului de pasageri pentru un pachet unic de deservire la sol constând în deservire la sosire și la plecarea ulterioară. Nu sunt incluse serviciile «la cerere», pentru care se percepe taxe suplimentare.
- (38) Facturile pentru serviciile de deservire nu se emit mai târziu de a cincea zi din luna următoare. Plățile se efectuează în 30 de zile de la data primirii facturii. După notificarea societății de deservire, se percepe dobândă pentru întârzierea plății la o rată de [...] % pe an.
- (39) La 1 februarie 2010, CDS a fost prelungit pentru o perioadă de un an [...]. Prevederea din contractul de marketing care permite rezilierea imediată a acordului și a contractului de operare, fără nici un fel de despăgubiri, atunci când contractul de marketing expiră sau este reziliat, a fost declarată nulă și neavenită.
- (40) La 25 iunie 2010, CDS a fost modificat printr-o schemă nouă de reduceri aplicabilă pentru taxele de deservire și serviciile la cerere, începând din iunie 2010. Noua schemă de reduceri a fost introdusă printr-o decizie a

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

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

2.4. Taxele de aeroport la Aeroportul Timișoara în 2008

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

Tabelul 7

Taxele de aeroport aplicabile (AIP 2008) în EUR

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

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

Tabelul 8

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

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

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

2.6. Plata taxelor de aeroport de către Wizz Air

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

3. PLÂNGEREA

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

3.1. Contractul de marketing din 2008

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

3.2. Schema de reduceri din 26 august 2010

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

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

- (63) Reclamantul explică faptul că schema de reduceri nu ar fi fost introdusă de un investitor privat, întrucât prețul rezultat în urma reducerii nu acoperă costurile serviciilor pentru că Wizz Air plătește doar 15 % din taxele de aeroport.
- (64) Reclamantul susține, în continuare, că Wizz Air și aeroportul au încheiat o serie de noi acorduri, care au intrat în vigoare în martie 2011. Acesta afirmă că noile acorduri au în vedere reduceri și stimulente suplimentare în favoarea companiei Wizz Air. În stadiul actual, autoritățile române nu au informat Comisia dacă deja se aplică sau nu o schemă nouă.

3.3. Cerere de ordin de recuperare și de suspendare

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

4. EVALUARE

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

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

4.1. Existența ajutorului

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

4.1.1. Caracterul de ajutor al finanțării publice acordate Aeroportului Timișoara

Resurse de stat și imputabilitatea statului

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

Activitatea economică și noțiunea de întreprindere

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

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

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

Avantajul economic

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

Tabelul 11

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

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

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

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

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

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

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

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

Selectivitatea

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

Denaturarea concurenței și afectarea schimburilor comerciale

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

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

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

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

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

⁽¹⁶⁾ A se vedea mai sus punctele (69) și 0.

⁽¹⁷⁾ JO C 312, 9.12.2005, p. 1.

Concluzie

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

4.1.2. Rata de referință din 2007, 2008 și 2010

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

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

Resurse de stat și imputabilitatea statului

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

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

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

- (100) Autoritățile române susțin că Aeroportul Timișoara funcționează ca un investitor în economia de piață și că influența statului este limitată strict la rolul său de acționar al societății, conform actului constitutiv al societății și Legii nr. 31/1990 privind societățile comerciale. Politica de prețuri a aeroportului este hotărâtă de Consiliul directorilor și de conducerea executivă a aeroportului, în conformitate cu actul constitutiv al societății.
- (101) Comisia observă, în primul rând, că activitățile aeroportului joacă un rol fundamental în mai multe politici, și anume: politica de transport, politica de dezvoltare economică regională sau națională ori politica de planificare urbană și regională. Autoritățile publice nu sunt, în general, «absente» atunci când conducerea unui aeroport ia hotărâri care determină dezvoltarea pe termen lung a acestuia și punerea în aplicare a unor strategii noi. Aeroportul Timișoara, prin natura activităților sale, joacă un rol fundamental în politica de dezvoltare regională și chiar națională.
- (102) În al doilea rând, în ceea ce privește supravegherea activităților Aeroportului Timișoara de către stat, Comisia observă că, în conformitate cu articolul 14 din statutul aeroportului, aprobat prin Hotărârea de Guvern

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

⁽¹⁹⁾ JO L 318, 17.11.2006, p. 17.

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

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

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

(103) În al treilea rând, în conformitate cu articolul 20 din statutul aeroportului, Consiliul de administrație este alcătuit din șapte membri, dintre care doi sunt reprezentanți ai Ministerului Transporturilor, iar unul este reprezentant al Ministerului de Finanțe. Mai mult, Comisia observă că Adunarea generală a acționarilor alege Consiliul de administrație, iar acesta este numit prin ordin al Ministerului Transporturilor.

(104) Pe baza acestor elemente, se pare că statul este capabil să controleze activitățile Aeroportului Timișoara și este puțin probabil ca acesta să nu fi fost implicat în deciziile importante privind exploatarea economică a aeroportului. Prin urmare, în această etapă, opinia preliminară a Comisiei este că decizia privind punerea în aplicare a AIP 2007 este imputabilă autorităților publice.

Avantaj economic specific

(105) Dacă o schemă de reduceri este concepută astfel încât să acorde tratament preferențial unei anumite întreprinderi prin renunțarea la resurse de stat, se poate aplica articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

(106) Un investitor privat poate acorda reduceri din motive comerciale, de exemplu în cazul în care acestea au o durată limitată sau nu fac discriminare între utilizatorii infrastructurii aeroportuare și în cazul în care nu pun în pericol viabilitatea economică a aeroportului, ci mai degrabă o îmbunătățesc. În orice caz, rabaturile și reducerile ar trebui să reflecte economia de scară sau alte economii în ceea ce privește costurile pentru operatorul aeroportuar sau să se bazeze pe un raționament economic potrivit căruia este convenabil, din punct de vedere economic, pentru operatorul aeroportuar să le acorde⁽²²⁾.

(107) Pe de altă parte, reducerile care conduc la situații în care taxele de aeroport plătite de către companiile aeriene sunt mai mici decât costul operațiunii de bază furnizată de aeroport pentru companiile aeriene nu ar avea niciun sens din punct de vedere economic, ele ar avea doar efectul de a crește pierderile operatorului aeroportuar. Prin urmare, în condiții normale de piață, un operator aeroportuar privat nu le-ar acorda. Rezultă că aceste reduceri ar constitui un avantaj pentru companiile aeriene, pe care acestea nu l-ar obține în condițiile normale de piață.

(108) AIP 2007 conține reduceri pentru taxele de debarcare în funcție de numărul debarcărilor⁽²³⁾. Mai mult, prevede reduceri de 50 % ale taxelor de aeroport pentru operatorii noi pentru o perioadă de șase luni și o reducere de 50 % a taxelor de aeroport pentru destinațiile noi deservite, pentru o perioadă de șase luni. În sfârșit, aceasta prevede o reducere pentru pasagerii în tranzit.

(109) Prin urmare, în cazul de față Comisia trebuie să stabilească dacă schema de reduceri conform AIP 2007 este stabilită fără a avea vreo justificare economică, și anume dacă nici un operator aeroportuar privat care funcționează în condiții normale de piață nu ar fi instituit un astfel de sistem de reduceri și rabaturi.

(110) Taxele de aeroport, inclusiv schemele de reduceri trebuie să fie clare și trebuie să existe o legătură directă între nivelul taxelor și serviciile prestate către utilizatori.

(111) Autoritățile române susțin că aeroportul înregistrează profit și, prin urmare, schema de taxe și reduceri nu este concepută astfel încât să constituie un avantaj economic selectiv pentru unii utilizatori ai aeroportului.

(112) Comisia observă în primul rând că AIP 2007 face distincție între taxa pentru servicii prestate pasagerilor zborurilor internaționale, care se ridică la 8 EUR per pasager, și cea pentru serviciile prestate pasagerilor zborurilor interne, care se ridică la 3 EUR per pasager. Ar reieși că reducerile care fac distincție între zborurile interne și celelalte zboruri în interiorul UE contravin normelor pieței interne. Dacă acestea conțin elemente de ajutor de stat, ajutorul respectiv ar putea, prin urmare, să fie incompatibil pur și simplu din acest motiv⁽²⁴⁾.

(113) În al doilea rând, pentru taxele de debarcare se prevăd reduceri de până la 85 % pentru un număr de peste 4 001 debarcări pe an. În al treilea rând, operatorii noi sau operatorii care efectuează zboruri de pe aeroport către destinații noi primesc o reducere suplimentară de 50 % a taxelor de aeroport. În al patrulea rând, companiile aeriene plătesc mai puțin pentru pasagerii în tranzit decât pentru pasagerii obișnuiți.

(114) În acest stadiu, Comisia are îndoieli cu privire la faptul că toți utilizatorii infrastructurii aeroportuare ar beneficia de același acces deschis și nediscriminatoriu la aceasta. Se pare că este posibil ca unii dintre utilizatori să plătească taxe mai mari decât alții utilizatori pentru același nivel al serviciilor. Comisia constată, de asemenea, că nu este clar dacă, și în ce măsură, rabaturile și reducerile pentru taxele de aeroport au fost stabilite prin raportare directă la costurile de exploatare a infrastructurii aeroportuare și ale serviciilor furnizate și, pe baza informațiilor disponibile, nu poate aprecia dacă un investitor din economia de piață le-ar fi oferit aceste rabaturi și reduceri.

(115) Prin urmare, în stadiul actual, Comisia nu poate exclude posibilitatea ca anumiți utilizatori ai aeroportului să fi beneficiat de un avantaj economic selectiv acordat prin rabaturile și reducerile din AIP 2007.

(116) Comisia invită autoritățile române să furnizeze detalii suplimentare privind analiza cost-beneficiu a rabaturilor și reducerilor din AIP 2007 efectuată la momentul când a fost luată decizia de a se introduce schema taxelor de aeroport și a reducerilor de taxe la Aeroportul Timișoara. Comisia invită autoritățile române să furnizeze detalii privind diferitele reduceri și rabaturi aplicabile diversilor utilizatori ai aeroportului, precum și rațiunile economice ale acestora. Comisia invită, de asemenea, utilizatorii

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

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

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

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

Denaturarea concurenței și afectarea schimburilor comerciale

- (117) Atunci când un ajutor acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente în comerțul din cadrul UE, acestea din urmă trebuie considerate ca fiind afectate de ajutorul respectiv⁽²⁵⁾. Conform jurisprudenței constante⁽²⁶⁾, pentru ca o măsură să denatureze concurența, este suficient ca beneficiarul ajutorului să concureze cu alte întreprinderi pe piețe deschise concurenței.
- (118) Reducerea taxelor de aeroport determină scăderea costuri de funcționare normale ale companiilor aeriene care beneficiază de astfel de reduceri. Prin urmare, este în măsură să consolideze poziția acestora pe piață. Mai mult, sectorul transportului aerian se caracterizează printr-o concurență puternică între operatorii din diferite state membre, în special de la intrarea în vigoare a celei de a treia etape a procesului de liberalizare a transportului aerian («cel de-al treilea pachet») la 1 ianuarie 1993. Rezultă că reducerile și rabaturile prevăzute în AIP 2007 afectează schimburile comerciale dintre statele membre și denaturează sau amenință să denatureze concurența în sectorul transportului aerian.

Concluzie

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

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

Resurse de stat și imputabilitatea statului

- (120) Conform celor explicate anterior la secțiunea 4.1.2, atunci când au fost încheiate acordurile din 2008 între Aeroportul Timișoara și Wizz Air, aeroportul era deținut direct, în proporție de 80 %, de Ministerul Transporturilor din România. Comisia consideră, prin urmare, că acordurile din 2008 cu Wizz Air, în măsura în care au avut un impact asupra resurselor aeroportului, au fost finanțate din resurse de stat.
- (121) În ceea ce privește imputabilitatea autorităților române în ceea ce privește acordurile din 2008, este valabil același raționament ca și cel pentru reducerile și rabaturile conform AIP 2007. În acest stadiu, Comisia nu poate exclude faptul că decizia privind încheierea acordurilor din 2008 este imputabilă autorităților publice.

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

Avantaj economic specific

- (123) Articolul 107 alineatul (1) din TFUE impune ca o măsură, pentru a fi considerată ajutor de stat, să favorizeze «anumite întreprinderi sau producția anumitor bunuri». În cazul de față, Comisia constată că acordurile din 2008 privesc numai Wizz Air. Prin urmare, măsura este selectivă în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.
- (124) Pentru a constitui ajutor de stat, o măsură trebuie să ofere beneficiarului un avantaj. În hotărârea în cauza «Aeroportul Leipzig-Halle», Tribunalul a confirmat că un criteriu posibil pentru a se exclude existența unui ajutor de stat către utilizatorii infrastructurii este accesul egal și nediscriminatoriu la aceasta.⁽²⁷⁾ Mai mult, conform hotărârii Charleroi⁽²⁸⁾, în evaluarea măsurii în cauză, Comisia trebuie să țină seama de toate caracteristicile relevante ale măsurilor și de contextul acestora.
- (125) În cazul de față, acordurile din 2008 cu Wizz Air conțin prevederi, cum ar fi sprijinul pentru marketing sau acordul aeroportului de a pune la dispoziție sloturi orare la cererea companiei Wizz Air sau să extindă terminalul pentru pasageri pentru a putea deservi până la 3 milioane de pasageri pe an, care nu par a fi disponibile, în aceeași măsură, și pentru ceilalți utilizatori ai infrastructurii. Prin urmare, în stadiul actual, opinia preliminară a Comisiei este că acordurile din 2008 prevăd avantajele legate de utilizarea infrastructurii aeroportuare, care nu sunt disponibile pentru toți utilizatorii în condiții egale și nediscriminatorii.

Aplicarea principiului investitorului în economia de piață

- (126) Pentru a aprecia dacă acordurile din 2008 au fost convenite în condiții normale de piață, Comisia trebuie să examineze dacă, în condiții similare, un investitor care funcționează în condiții normale ale economiei de piață ar fi încheiat acorduri comerciale identice sau similare cu cele încheiate de Aeroportul Timișoara.
- (127) Conform principiilor stabilite în jurisprudență, Comisia trebuie să compare comportamentul Aeroportului Timișoara cu un operator din economia de piață care ține seama de perspectivele de profitabilitate⁽²⁹⁾. Autoritățile române susțin că aeroportul a acționat rezonabil, dar nu au furnizat Comisiei un plan de afaceri subiacent sau proiecții privind profitabilitatea ale acordurilor respective.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Denaturarea concurenței și afectarea schimburilor comerciale

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

Concluzie

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

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

Resurse de stat și imputabilitatea statului

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

Avantaj economic specific

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(*) Aproximativ 2,6 milioane EUR.

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

Denaturarea concurenței și afectarea schimburilor comerciale

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

Concluzie

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

4.2. Compatibilitatea ajutorului

4.2.1. Finanțarea anuală acordată Aeroportului Timișoara

(176) În ceea ce privește finanțarea publică acordată Aeroportului Timișoara, Comisia observă că, având în vedere faptul că autoritățile române nu consideră că acestea reprezintă ajutor de stat, nu au fost aduse argumente în ceea ce privește compatibilitatea acestuia cu piața internă.

(177) În acest stadiu, Comisia adoptă opinia preliminară potrivit căreia subvențiile anuale acordate Aeroportului Timișoara reprezintă ajutor de exploatare prin faptul că reduc cheltuielile curente ale operatorului aeroportuar. În conformitate cu jurisprudența Curții, astfel de ajutoare de exploatare sunt, în principiu, incompatibile cu piața internă⁽³⁸⁾.

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

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

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

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

⁽³⁸⁾ Cauza T-459/93 Siemens SA/Comisia, Rec., 1995, p. II-01675, punctul 48. A se vedea, în acest sens, de asemenea, hotărârea din 8.7.2010, Freistaat Sachsen și Land Sachsen-Anhalt/Comisia (T-396/08) (cf. punctele 46-48); C-156/98, Germania/Comisia, Rec., p. 16857, punctul 30 și jurisprudența menționată.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽⁴³⁾ JO L 83, 27.3.1999, p. 1.

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

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

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

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

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

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

și

— o intervenție este urgentă

și

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

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

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

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

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

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

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

5.2.2. O intervenție este urgentă

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

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

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

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

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

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

Tabelul 12

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

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

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

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

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

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

- (238) Reclamantul a demonstrat că scăderea veniturilor a avut, de asemenea, un impact negativ asupra fluxului său de numerar din activitățile operaționale. Prin urmare, acționarii reclamantului au fost obligați să furnizeze finanțare suplimentară societății. Cu toate acestea, în stadiul actual, acționarii societății nu mai sunt în măsură să o susțină în continuare.
- (239) Comisia constată că Timișoara este baza de pe care operează Carpatair. Reiese că Wizz Air s-a angajat într-un proces de selectare exclusivă a rutelor celor mai profitabile (cherry picking) pe care concurează cu Carpatair și poate oferi prețuri mai mici decât Carpatair datorită ajutoarelor de stat pe care le primește, în special prin acordul din 2008 și norma din AIP 2010 care acordă rabaturi suplimentare de 72 % până la 85 % la toate taxele de aeroport pentru aeronavele de peste 70 MTOW.
- (240) Având în vedere cele de mai sus, Comisia adoptă opinia preliminară potrivit căreia, fără o recuperare provizorie a ajutorului acordat companiei Wizz Air, Carpatair ar putea

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

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

6. DECIZIE

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

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

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

Išankstinis pranešimas apie koncentraciją
(Byla COMP/M.6343 – Apax/Kinetic Concepts)

(Tekstas svarbus EEE)

(2011/C 270/07)

1. 2011 m. rugsėjo 2 d. pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 ⁽¹⁾ 4 straipsnį Komisija gavo pranešimą apie siūlomą koncentraciją: įmonė „Apax Partners LLP“ (toliau – „Apax“, JK) pirkdama akcijas įgyja, kaip apibrėžta Susijungimų reglamento 3 straipsnio 1 dalies b punkte, netiesioginę įmonės „Kinetic Concepts, Inc.“ (toliau – KCI, JAV) kontrolę.

2. Įmonių verslo veikla:

- „Apax“: investicijų valdymo ir konsultacijų paslaugos privataus kapitalo fondams, investuojantiems į įvairius sektorius, kaip antai ligoninių teikiamas paslaugas,
- KCI: terapinių priemonių, žaizdų gydymo produktų, regeneracinės medicinos priemonių ir gydymo sistemų gamyba.

3. Preliminariai išnagrinėjusi pranešimą Komisija mano, kad sandoriui, apie kurį pranešta, galėtų būti taikomas EB susijungimų reglamentas. Komisijai paliekama teisė priimti galutinį sprendimą šiuo klausimu.

4. Komisija kviečia suinteresuotas trečiąsias šalis teikti savo pastabas dėl pasiūlyto veiksmo.

Pastabos Komisijai turi būti pateiktos ne vėliau kaip per 10 dienų nuo šio pranešimo paskelbimo. Pastabas galima siųsti faksu (+32 22964301), e. paštu COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu arba paštu su nuoroda COMP/M.6343 – Apax/Kinetic Concepts adresu:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ OL L 24, 2004 1 29, p. 1 (EB susijungimų reglamentas).

2011 m. prenumeratos kainos (be PVM, įskaitant paprastosios siuntos išlaidas)

<i>ES oficialusis leidinys</i> , L ir C serijos, tik spausdintinė versija	22 oficialiosiomis ES kalbomis	1 100 EUR per metus
<i>ES oficialusis leidinys</i> , L ir C serijos, spausdintinė versija ir metinis skaitmeninis diskas	22 oficialiosiomis ES kalbomis	1 200 EUR per metus
<i>ES oficialusis leidinys</i> , L serija, tik spausdintinė versija	22 oficialiosiomis ES kalbomis	770 EUR per metus
<i>ES oficialusis leidinys</i> , L ir C serijos, mėnesinis kaupiamasis skaitmeninis diskas	22 oficialiosiomis ES kalbomis	400 EUR per metus
Oficialiojo leidinio priedas, S serija (Konkursai ir viešieji pirkimai), skaitmeninis diskas, leidžiamas vieną kartą per savaitę	daugiakalbis: 23 oficialiosiomis ES kalbomis	300 EUR per metus
<i>ES oficialusis leidinys</i> , C serija. Konkursai	konkursų kalbomis	50 EUR per metus

Europos Sąjungos oficialųjį leidinį, leidžiamą oficialiosiomis Europos Sąjungos kalbomis, galima prenumeruoti bet kuria iš 22 kalbų. Jį sudaro L (teisės aktai) ir C (informacija ir pranešimai) serijos.

Kiekviena kalba leidžiamas leidinys prenumeruojamas atskirai.

Oficialieji leidiniai airių kalba parduodami atskirai, remiantis 2005 m. birželio 18 d. Oficialiajame leidinyje L 156 paskelbtu Tarybos reglamentu (EB) Nr. 920/2005, nurodančiu, kad Europos Sąjungos institucijos laikinai neįpareigojamos rengti ir skelbti visų aktų airių kalba.

Oficialiojo leidinio priedas (S serija. Konkursai ir viešieji pirkimai) skelbiamas viename daugiakalbiame skaitmeniniame diske visomis 23 oficialiosiomis kalbomis.

Pateikę paprastą prašymą *Europos Sąjungos oficialiojo leidinio* prenumeratoriai gali gauti įvairius Oficialiojo leidinio priedus. Apie priedų išleidimą prenumeratoriai informuojami pranešime skaitytojui, kuris skelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Pardavimas ir prenumerata

Įvairių mokamų leidinių, tokių kaip *Europos Sąjungos oficialusis leidinys*, galima užsiprenumeruoti mūsų pardavimo biuruose. Pardavimo biurų sąrašą galima rasti internete adresu

http://publications.europa.eu/others/agents/index_lt.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) – tai tiesioginė ir nemokama prieiga prie Europos Sąjungos teisės aktų. Šiame tinklalapyje galima skaityti *Europos Sąjungos oficialųjį leidinį*, susipažinti su sutartimis, teisės aktais, precedentine teise bei parengiamaisiais teisės aktais.

Išsamesnės informacijos apie Europos Sąjungą rasite <http://europa.eu>



Europos Sąjungos leidinių biuras
2985 Liuksemburgas
LIUKSEMBURGAS

LT