II

*(Acte fără caracter legislativ)*

# DECIZII

## DECIZIA (UE) 2021/1428 A COMISIEI

**din 24 februarie 2020**

**PRIVIND AJUTORUL DE STAT SA.31662 – C/2011 (ex NN/2011) pus în aplicare de România pentru Aeroportul Internațional Timișoara – Wizz Air**

*[notificată cu numărul C(2021) 1065]*

**(Numai textul în limba română este autentic)**

**(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispoziția (dispozițiile) menționată (menționate) anterior ([1]) și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

### 1. PROCEDURĂ

(1) Prin scrisoarea din 30 septembrie 2010, Carpatair ([2]), companie activă pe piața europeană a transporturilor aeriene (denumită în continuare „autorul plângerii" sau „Carpatair"), a depus o plângere privind un presupus ajutor de stat ilegal acordat de autoritățile române la Aeroportul Internațional Timișoara (denumit în continuare „aeroportul") în favoarea companiei Wizz Air Hungarian Airlines Ltd (denumită în continuare „Wizz Air") ([3]). Această plângere a fost înregistrată cu numărul de ajutor de stat SA.31662 (ex CP 237/2010).

(2) Comisia a observat că plângerea părea să aibă legătură cu notificarea transmisă de autoritățile române la 17 mai 2010 (denumită în continuare „notificarea") referitoare la planurile de a acorda sprijin din fonduri publice aeroporturilor regionale. Notificarea a fost înregistrată cu numărul de caz N 185/2010. La 15 septembrie 2010, autoritățile române au informat Comisia că Aeroportul Internațional Timișoara nu va face parte din aeroporturile eligibile pentru finanțare în cadrul schemei notificate. Cu toate acestea, întrucât Comisia a obținut informații referitoare la anumite finanțări publice pentru Aeroportul Internațional Timișoara în perioada 2007-2009, în cazul de față se analizează finanțarea publică din perioada menționată.

(3) Prin scrisoarea din 21 octombrie 2010, Comisia a transmis plângerea respectivă României și a solicitat informații. Autoritățile române au răspuns prin scrisoarea din data de 15 decembrie 2010.

([1]) Decizia Comisiei în cazul SA.31662 (11/C) (ex CP 237/10) – Aeroportul Internațional Timișoara – Wizz Air (JO C 270, 13.9.2011, p. 11).

([2]) Carpatair este o companie aeriană regională privată, înființată în 1999. În 2000, Carpatair și-a stabilit baza la Aeroportul Timișoara, furnizând servicii radiale, de tip „hub and spoke".

([3]) Wizz Air este o companie aeriană maghiară low-cost. Grupul Wizz Air este format din trei operatori, și anume Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria și Wizz Air Ukraine.

(4) Autorul plângerii a furnizat informații suplimentare în 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 autorul plângerii cu privire la stadiul cazului și i-a solicitat informații suplimentare. Autorul plângerii 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 data de 10 martie 2011 și 5 aprilie 2011. La 16 martie 2011, Comisia a informat autoritățile române că mai sunt necesare informații suplimentare, cerându-le să le trimită până la 15 aprilie 2011. Autoritățile române au răspuns prin scrisoarea din data de 21 aprilie 2011.

(6) În scrisoarea din 12 mai 2011, autorul plângerii a fost de acord să își divulge identitatea și situația financiară și a furnizat informații suplimentare în acest sens.

(7) Prin scrisoarea din 24 mai 2011, Comisia a informat România că a luat decizia de a iniția procedura oficială de investigare în ceea ce privește finanțarea legată de Aeroportul Internațional Timișoara, acordul din 2008 dintre operatorul acestui aeroport și Wizz Air, neplata tarifelor de aeroport de către Wizz Air, precum și reducerile și rabaturile prevăzute de schemele de reducere a tarifelor de aeroport pentru anii 2007, 2008 și 2010 („decizia de inițiere a procedurii”).

(8) În scrisoarea din 16 iunie 2011, autoritățile române au indicat Comisiei ce informații doreau să fie excluse din decizia de inițiere a procedurii înainte de publicare.

(9) La 23 iunie 2011, Comisia a transmis României o propunere de versiune neconfidențială a deciziei de inițiere a procedurii. Comisia a comunicat României informațiile pe care nu le-a acceptat ca fiind confidențiale.

(10) Prin scrisoarea din 27 iunie 2011, România a răspuns Comisiei, menținându-și cererea de eliminare a anumitor informații.

(11) Pe baza corespondenței cu România, Comisia a luat o decizie finală cu privire la textul pe care intenționa să îl publice, în conformitate cu punctul 33 din Comunicarea Comisiei privind secretul profesional în deciziile din domeniul ajutorului de stat ([4]). Prin scrisoarea din 25 iulie 2011, Comisia a comunicat României decizia sa de a-i respinge cererea de nedivulgare a anumitor informații. România a avut la dispoziție 15 zile pentru a reacționa la această decizie și a comunica elemente suplimentare în sprijinul cererii sale.

(12) Prin scrisoarea din 11 august 2011, România a informat Comisia că își menține opinia în ceea ce privește eliminarea anumitor informații, dar că nu se mai opune publicării deciziei de inițiere a procedurii.

(13) La 13 septembrie 2011, decizia de inițiere a procedurii a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([5]). Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsura în cauză în termen de o lună de la data publicării.

(14) Comisia a primit observații din partea României cu privire la decizia de inițiere a procedurii prin intermediul scrisorilor din 27 iunie 2011 și 14 octombrie 2011. România a transmis informații suplimentare la 27 iulie 2011 și 12 iunie 2012.

(15) Comisia a primit observații cu privire la decizia de inițiere a procedurii din partea Societății Naționale Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia S.A. (denumită în continuare „administratorul aeroportului”) la 27 octombrie 2011, din partea Carpatair la 8 august 2011 și din partea Wizz Air la 24 iunie 2011 și 27 octombrie 2011. De asemenea, Comisia a primit observații cu privire la decizia de inițiere a procedurii din partea Asociației Aeroporturilor din România, a fostului director al administratorului aeroportului, a Eurojet, a Austrian Airlines și a Asociației Europene a Companiilor Aviatice din Regiunile Europei.

(16) La 4 septembrie 2012 și 20 septembrie 2012, Comisia a transmis României observațiile părților terțe referitoare la decizia de inițiere a procedurii. România a răspuns Comisiei cu privire la aceste observații în scrisorile din 5 octombrie 2012 și 17 octombrie 2012.

([4]) Comunicarea Comisiei privind secretul profesional în deciziile din domeniul ajutorului de stat (JO C 297, 9.12.2003, p. 6).

([5]) A se vedea nota de subsol 1.

(17) Comisia a solicitat informații suplimentare din partea autorităților române prin scrisorile din 12 octombrie 2011, 24 februarie 2012, 27 iulie 2012, 9 august 2012, 3 noiembrie 2012, 30 octombrie 2014 și 28 iulie 2015. Autoritățile române au răspuns prin scrisorile din 16 noiembrie 2011, 13 aprilie 2012, 3 mai 2012, 3 septembrie 2012, 5 octombrie 2012, 12 decembrie 2012, 2 decembrie 2014, 9 decembrie 2014 și, respectiv, 21 septembrie 2015.

(18) Prin scrisoarea din 27 iulie 2012, Comisia a solicitat informații suplimentare din partea autorului plângerii. Acesta din urmă a furnizat informații suplimentare în răspunsul său din 3 septembrie 2012. De asemenea, autorul plângerii a furnizat informații la 7 iunie 2011, 30 iunie 2011, 8 august 2011, 14 octombrie 2011, 19 martie 2012, 14 mai 2012, 13 iulie 2012, 19 octombrie 2012, 3 decembrie 2012, 1 iulie 2013, 6 iunie 2014, 10 iulie 2014, 10 octombrie 2014, 15 și 16 octombrie 2014, 10 noiembrie 2014, 12 noiembrie 2014, 14 noiembrie 2014, 25 februarie 2015, 25 mai 2015, 28 mai 2015, 29 septembrie 2015, 10 decembrie 2015, 22 decembrie 2015, 13 aprilie 2016, 28 aprilie 2016, 27 februarie 2018 și 20 aprilie 2018.

(19) Wizz Air a comunicat informații suplimentare la 11 februarie 2015 și 3 iulie 2015, transmițând inclusiv un raport, comandat societății Oxera, în care principiul operatorului economic privat în economia de piață a fost aplicat diferitelor acorduri încheiate între Wizz Air și administratorul aeroportului. Oxera a transmis actualizări ale rapoartelor și alte note la 14 mai 2015, 10 august 2015, 21 septembrie 2015, 20 octombrie 2015, 15 septembrie 2017 și 22 septembrie 2017. La 10 noiembrie 2017, Comisia a solicitat o versiune neconfidențială a răspunsurilor Oxera din 15 și 22 septembrie 2017. La 15 noiembrie 2017, Oxera a informat Comisia că Wizz Air nu a solicitat ștergerea niciunei informații, iar după ce a obținut noi clarificări din partea Oxera la 23 noiembrie 2017, Comisia a transmis României, la 1 decembrie 2017, răspunsurile Oxera din 15 și 22 septembrie 2017. Autoritățile române și-au prezentat observațiile cu privire la studiul Oxera la 1 februarie 2018.

(20) La 14 martie 2014, Comisia a informat România și părțile interesate cu privire la adoptarea Comunicării „Orientările UE privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene” ([6]) („Orientările din 2014 pentru sectorul aviației”) și le-a solicitat să prezinte observații în termen de 20 de zile lucrătoare de la data publicării acestor orientări. La 4 aprilie 2014, Orientările din 2014 pentru sectorul aviației au fost publicate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Comisia a primit observații din partea Carpatair la 25 martie 2014, din partea Wizz Air la 30 aprilie 2014 și din partea operatorului administratorului aeroportului la 8 mai 2014.

(21) La 28 mai 2014, Comisia a transmis României observațiile părților terțe cu privire la Orientările din 2014 pentru sectorul aviației. Comisia a primit remarcile României cu privire la observațiile părților interesate în scrisoarea din 3 iulie 2014.

(22) Administratorul aeroportului a transmis informații suplimentare la 11 noiembrie 2011, la 24 noiembrie 2016 și la 16 decembrie 2016. De asemenea, Comisia a primit informații suplimentare din partea administratorului aeroportului la 18 ianuarie 2016, 31 ianuarie 2016 și 7 martie 2016. La 11 martie 2016, Comisia a transmis aceste informații României, care nu a prezentat observații.

(23) Prin scrisoarea din 17 iulie 2015, Comisia a transmis României observații suplimentare din partea autorului plângerii și a Wizz Air, iar România a prezentat remarci cu privire la aceste observații la 21 septembrie 2015.

(24) Prin scrisoarea din 11 martie 2016, Comisia a transmis României informații suplimentare primite din partea Oxera, iar România a prezentat observații cu privire la aceste informații la 15 aprilie 2016.

(25) Comisia a solicitat informații suplimentare din partea autorităților române la 30 octombrie 2017. Traducerea în limba română a cererii a fost trimisă autorităților române la data de 9 noiembrie 2017. Autoritățile române au răspuns la 15 ianuarie 2018, obținând de două ori prelungirea termenului. Comisia a solicitat clarificări suplimentare autorităților române la 26 martie 2018 și la 31 octombrie 2018, la care acestea din urmă au răspuns la 4 iunie 2018 și, respectiv, la 21 noiembrie 2018. La 8 aprilie 2019, autoritățile române au transmis traducerea răspunsurilor lor din 4 iunie 2018.

(26) La 17 mai 2019, Wizz Air a trimis Comisiei o scrisoare prin care a solicitat dreptul de acces la dosar și dreptul de a fi audiată, la care Comisia a răspuns la 11 iunie 2019.

([6]) Comunicarea Comisiei – Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (JO C 99, 4.4.2014, p. 3).

2. **AEROPORTUL INTERNAȚIONAL TIMIȘOARA**

2.1. **Aeroportul**

(27) Aeroportul Internațional Timișoara este un aeroport internațional situat în vestul României.

(28) Aeroportul este exploatat de administratorul aeroportului (considerentul 15), societate comercială pe acțiuni la care statul român deține 80 % din acțiuni la data prezentei decizii ([7]). Restul acțiunilor sunt deținute de Fondul Proprietatea ([8]). Anterior, capitalul social inițial a fost în întregime subscris de statul român și a fost vărsat integral la data constituirii administratorului aeroportului ([9]).

(29) Administratorul aeroportului este proprietarul infrastructurii aeroportuare, cu excepția pistei, a căii de rulare și a platformei aeroportuare, aflate în proprietatea statului român. Această din urmă infrastructură este concesionată de stat administratorului aeroportului.

(30) În prezent, Aeroportul Internațional Timișoara are o singură pistă, de 3 500 de metri lungime și 45 de metri lățime. Platformele asigură 22 de locuri de staționare. Capacitatea aeroportului este de 1 300 de pasageri curse externe/oră și de 500 de pasageri curse interne/oră. De asemenea, aeroportul are un terminal de mărfuri.

(31) Între 2007 și 2009, și anume în perioada care face obiectul evaluării, Aeroportul Internațional Timișoara a fost al doilea aeroport din România din punctul de vedere al traficului (tabelul 1) include, de asemenea, evoluția ulterioară a traficului până în 2017.

**Tabelul 1: Traficul pe Aeroportul Internațional Timișoara în perioada 2007-2018**

| 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **834 580** | **889 756** | **974 785** | 1 137 218 | 1 200 762 | 1 035 929 | 757 069 |

| 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|---|---|---|---|
| 736 191 | 924 459 | 1 161 510 | 1 650 000 |

*Sursă:* Autoritățile române.

(32) La data prezentei decizii, Aeroportul Internațional Timișoara are servicii regulate de transport aerian de pasageri furnizate de mai multe companii aeriene low-cost. Wizz Air deservește cel mai mare număr de destinații europene, iar Ryanair și Blue Air au o ofertă mai limitată. Aeroportul este deservit, de asemenea, de doi transportatori aerieni care oferă servicii complete: Tarom și Lufthansa. De asemenea, există zboruri charter sezoniere și mai mulți operatori de transport de mărfuri.

(33) Între 2007 și 2009, Aeroportul Internațional Timișoara a servit drept bază regională pentru Carpatair, transportator regional care furnizează servicii complete și care a deservit aproximativ 32 de destinații interne și europene. Printre celelalte companii aeriene care au deservit aeroportul în perioada respectivă se numără Tarom, Lufthansa, Austrian Airlines, Malev, Alitalia, Moldavian Airlines.

(34) Aeroporturile cele mai apropiate de Aeroportul Internațional Timișoara sunt:

— Aeroportul Arad, situat la o distanță de 50 km. Această distanță echivalează cu 40 de minute timp de deplasare cu mașina. Aeroportul Arad dispune de cel mai mare terminal de mărfuri din vestul României. Traficul de pasageri de pe acest aeroport a scăzut de la 67 183 de pasageri în 2007 la 11 367 de pasageri în 2018; și

([7]) Statutul Societății Naționale „Aeroportul Internațional Timișoara – Traian Vuia" S.A. din 18.9.2008 – Statutul operatorului Aeroportului Internațional Timișoara din 15 octombrie 2008 („Statutul din 2008"), articolul 8.

([8]) Fondul Proprietatea a fost constituit de guvernul român pentru a realiza plata în echivalent acțiuni a despăgubirilor pentru persoanele care, în timpul regimului comunist, și-au pierdut proprietățile și ale căror cereri de retrocedare nu au putut fi soluționate în natură. Guvernul român a devenit acționar minoritar al Fondului Proprietatea (0,04 %) după ce acțiunile deținute inițial de stat le-au fost realocate petiționarilor eligibili.

([9]) Statutul Societății Naționale „Aeroportul Internațional Timișoara" - S.A. din 24.8.1998, în vigoare de la 7 octombrie 1998 până la 14 octombrie 2008 („Statutul din 1998"), aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 521/1998, articolul 7.

— Aeroportul Caransebeș, situat la o distanță de 107 km. Această distanță echivalează cu 1 oră și 14 minute timp de deplasare. Este un aeroport privat care nu are servicii regulate. Este utilizat pentru aviația generală și pentru zborurile de salvare și cele ale poliției.

(35) Tabelul 2 rezumă situația financiară ([10]) a administratorului aeroportului în perioada care face obiectul evaluării:

**Tabelul 2: Principalii indicatori financiari (în mii RON)**

| *Mii RON* | 2007 | 2008 | 2009 |
|---|---|---|---|
| ***Venituri*** | 23 473 | 30 545 | 41 067 |
| ***Creșterea vânzărilor*** | nu se aplică | + 30,1 % | + 34,4 % |
| ***EBITDA*** | 7 318 | 10 646 | 12 212 |
| ***Marja EBITDA*** | 31,2 % | 34,9 % | 29,7 % |
| ***EBIT (câștiguri înainte de dobânzi și impozite)*** | 3 249 | 5 809 | 5 655 |
| ***Profitul net*** | 2 417 | 4 874 | 3 508 |
| ***Marja de profit net*** | 10,3 % | 16,0 % | 8,5 % |

## 2.2. Planul de dezvoltare al Aeroportului Internațional Timișoara 2006-2015

(36) Planul de dezvoltare 2006-2015 („planul de dezvoltare") a preconizat o creștere a traficului de pasageri de la 611 705 în 2005 la 1 661 332 în 2010 și la 2 565 494 de pasageri în 2015. S-a preconizat că aderarea României la UE în 2007 va duce la o creștere a traficului cu 16-18 %.

(37) În planul de dezvoltare s-a constatat că traficul de pasageri și numărul de mișcări de aeronave au crescut cu 250 % în perioada 2001-2005. De asemenea, se constată că, în 2006, capacitatea existentă a atins un nivel critic în ceea ce privește terminalul pentru pasageri, platforma, pista, drumul de acces și zona de parcare, ceea ce a compromis posibilitatea de a deschide noi rute și de a mări numărul de pasageri pe rutele existente. În 2003 au început lucrările de extindere a terminalului pentru pasageri și în 2004 cele de extindere a platformei. Planul de dezvoltare a confirmat necesitatea de a continua extinderea și dezvoltarea infrastructurii pentru a face față creșterii preconizate a traficului.

# 3. MASURI CARE FAC OBIECTUL PROCEDURII

## 3.1. Măsura 1 – Finanțarea anuală acordată administratorului aeroportului

(38) Administratorul aeroportului a primit granturi anuale din partea statului („măsura1"). Potrivit României, finanțarea acordată administratorului aeroportului în perioada 2007-2009 a vizat următoarele tipuri de investiții având următoarele valori (tabelul 3).

**Tabelul 3: Finanțare publică acordată administratorului aeroportului în perioada 2007-2009**

| Anul | Nr. crt. | Sumă (mii RON) | Proiectul de investiții | Proprietarul infrastructurii |
|---|---|---|---|---|
| 2007 | 1 | 500 | Amenajarea drumului de acces și a zonei de parcare | Aeroport |
| | 2 | 1 758 | Amenajarea terminalului non-Schengen (inițial, terminalul pentru zboruri interne) | Aeroport |
| | 3 | 6 846 | Îmbunătățirea pistei și extinderea platformei aeroportuare | Statul român |
| | | **9 104** | **Subtotal** | |

([10]) Raport analitic din 7 februarie 2011 privind Fondul Proprietatea, elaborat de IEBA Trust Financial & Investment Services.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 2008 | 4 | 10 236,65 | Îmbunătățirea pistei și extinderea platformei aeroportuare | Statul român |
| | 5 | 242 | Amenajarea terminalului non-Schengen (inițial, terminalul pentru zboruri interne) | Aeroport |
| | 6 | 97,24 | Detectoare de metale la porțile de securitate | Aeroport |
| | 7 | 4 598,4 | Sistem de detectare a explozivilor | Aeroport |
| | 8 | 703,99 | Dispozitive portabile de detectare a explozivilor | Aeroport |
| | 9 | 1 344,00 | Echipamente de iluminat | Aeroport |
| | 10 | 1 773,61 | Sistem de scanare cu raze X | Aeroport |
| | 11 | 511,81 | Șasiu autopropulsat pentru vehicule EMS | Aeroport |
| | | **19 507,7** | **Subtotal** | |
| 2009 | 12 | 2 387,99 | Îmbunătățirea pistei și extinderea platformei aeroportuare | Statul român |
| | 13 | 6 379,96 | Modernizarea terminalului non-Schengen (inițial, terminalul pentru zboruri interne) | Aeroport |
| | | **8 767,95** | **Subtotal** | |
| **2007-2009** | | **37 379,65** | **Total** | |

(39) Potrivit României, finanțarea investițiilor a avut următoarele temeiuri juridice:

1. În ceea ce privește echipamentele de securitate, Hotărârea Guvernului nr. 1461/2007 privind finanțarea programelor de achiziție a echipamentelor de control de securitate aeronautică care au inclus echipamentele de securitate ce urmau să fie finanțate de Aeroportul Internațional Timișoara în 2008. Finanțarea a fost alocată în proiectul de buget pe 2008, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 666/2008 din 24 iunie 2008.

2. În ceea ce privește restul investițiilor, prin Hotărârea Guvernului nr. 615/2002 s-a aprobat programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Internațional Timișoara pentru perioada 2002-2015. Aceasta a fost modificată prin Hotărârea Guvernului nr. 1212/2007, prin care s-a aprobat programul strategic pentru perioada 2007-2015. Lista investițiilor a fost inclusă în mod expres în programul strategic. Sumele alocate acestor investiții au fost incluse în actele juridice prin care au fost aprobate bugetele pentru exercițiile 2007, 2008 și 2009 ([11]).

### 3.2. **Măsura 2 – AIP 2007, 2008 și 2010**

#### 3.2.1. *AIP 2007 și AIP 2008*

(40) Conform informațiilor furnizate de România, fiecare administrator de aeroport are competența de a stabili tarifele aplicabile aeroportului pe care îl administrează în conformitate cu cadrul juridic național aplicabil. Tarifele stabilite de administratorul aeroportului sunt publicate oficial în Publicația de informare aeronautică („AIP”), după cum prevăd normele aeronautice internaționale. În consecință, politica tarifară pentru utilizarea aeroportului internațional Timișoara a fost stabilită numai pentru acest aeroport și nu se aplică niciunui alt aeroport situat pe teritoriul național sau regional. AIP-urile sunt propuse de conducerea executivă a administratorului aeroportului și aprobate de Consiliul de administrație, în conformitate cu prerogativele care îi sunt conferite în mod expres de statutul societății.

(41) Tarifele aplicabile au fost publicate în AIP la 7 iunie 2007, cu referința GEN 4.1-17 („AIP 2007”), după cum urmează:

([11]) Ordinul nr. 289 al ministrului transporturilor, al ministrului finanțelor și al ministrului muncii din 21 februarie 2007 pentru bugetul 2007, Hotărârea Guvernului nr. 666 din 24 iunie 2008 pentru bugetul 2008 și Hotărârea Guvernului nr. 721 din 17 iunie 2009 pentru bugetul 2009.

**Tabelul 4: Tarifele de aeroport AIP 2007 (în EUR)**

| Tarif | Tarif minim | Rată unitară |
|---|---|---|
| **Aterizări** | 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 |

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

**Tabelul 5: Reduceri ale tarifelor de aeroport prevăzute în AIP 2007**

| **Zboruri internaționale** | |
|---|---|
| **Număr aterizări/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 |

(43) În plus, se acordă o reducere de 50 % a tarifelor de aterizare pentru o perioadă de șase luni pentru operatorii aerieni noi care efectuează cel puțin două zboruri pe săptămână, precum și pentru destinațiile noi pentru care nu există încă zbor de pe Aeroportul Timișoara.

(44) Tarifele de aeroport aplicabile în 2008 au fost publicate în AIP la 23 octombrie 2008, cu referința GEN 4.1-17 („AIP 2008”), după cum urmează:

**Tabelul 6: Tarifele de aeroport aplicabile (AIP 2008) în EUR**

| Tarif | Tarif minim | Rată unitară |
|---|---|---|
| **Aterizări** | 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 |

(45) AIP 2008 a crescut tarifele 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, administratorul aeroportului a introdus un tarif în valoare de 0,20 EUR pentru persoanele cu mobilitate redusă.

(46) AIP 2008 prevede reduceri ale tarifelor de aterizare în funcție de numărul de aterizări din anul precedent, după cum urmează:

**Tabelul 7: Reduceri ale tarifelor de aeroport (AIP 2008)**

| **Zboruri internaționale** | |
|---|---|
| **Număr aterizări/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 | 70 |

(47) AIP 2008 prevede, în plus, o reducere cu 50 % a tarifelor de aterizare pe o perioadă de 12 luni pentru noii operatori aerieni de la Aeroportul Internațional Timișoara care efectuează cel puțin trei zboruri pe săptămână cu o aeronavă de cel puțin 70 de locuri. Pentru fiecare destinație nou deservită, reducerea aplicată tarifelor de aterizare este de 50 % pe o perioadă de șase luni.

(48) În plus față de reducerile și rabaturile menționate anterior, administratorul aeroportului acordă, de asemenea, o rambursare parțială a încasărilor primite din tarifele de îmbarcare (tabelul 8).

**Tabelul 8: Rambursarea veniturilor provenite din tarifele de îmbarcare conform AIP 2008**

| **Număr de pasageri îmbarcați/an deserviți de utilizator** | **Rambursare** |
|---|---|
| 150 001-300 000 | 10 % |
| 300 001-500 000 | 20 % |
| > 500 001 | 30 % |

3.2.2. *AIP 2010*

(49) La 26 august 2010 a fost publicată o modificare a tarifelor de aeroport practicate de Aeroportul Internațional Timișoara („AIP 2010”). Administratorul aeroportului a introdus o nouă categorie de reduceri pentru aeronavele cu o greutate maximă la decolare („MTOW”) de peste 70 de tone:

**Tabelul 9: Reducerile prevăzute în AIP 2010 pentru aeronave cu MTOW de peste 70 de tone**

| **Număr de pasageri îmbarcați/lună deserviți de utilizator** | **Reducere (%)** |
|---|---|
| 0-10 000 | 0 |
| 10 001-18 000 | 72 |
| 18 001-36 000 | 82 |
| > 36 000 | 85 |

### 3.3. **Măsura 3 – Acordurile din 2008 încheiate între administratorul aeroportului și Wizz Air**

(50) La jumătatea anului 2008, administratorul aeroportului și Wizz Air au semnat o serie de acorduri, care stabilesc principiile cooperării lor, precum și condițiile generale 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 servicii de handling la sol (împreună „acordurile din 2008"). Pe baza acordurilor din 2008, Wizz Air a început să efectueze zboruri de la Aeroportul Internațional Timișoara la sfârșitul anului 2008. În 2009, compania a mărit treptat numărul destinațiilor internaționale deservite de aeronave de tip A320 (280 de locuri).

#### 3.3.1. *Memorandumul de înțelegere din 25 iunie 2008*

(51) Memorandumul de înțelegere a fost semnat la 25 iunie 2008 de către administratorul aeroportului și Wizz Air. Acesta a fost încheiat pentru o perioadă inițială de trei ani, plus un an în care părțile aveau posibilitatea să îl rezilieze în cazul unei încălcări a clauzelor contractuale. Memorandumul de înțelegere stabilește principiile generale ale cooperării lor și condițiile generale de utilizare a infrastructurii și serviciilor aeroportuare de către Wizz Air.

(52) Administratorul aeroportului a convenit să extindă terminalul pentru pasageri pentru ca acesta să poată deservi până la trei milioane de pasageri pe an până la 1 ianuarie 2011, cel târziu. Acesta a convenit, de asemenea, să îmbunătățească încadrarea pistei de aterizare și de decolare, astfel încât aceasta să fie, pentru ambele direcții, de categoria III, înainte de sfârșitul anului 2009, și să pună la dispoziție sloturi orare conform cererii companiei Wizz Air.

(53) Wizz Air a convenit să desfășoare activități de marketing pentru administratorul aeroportului. În particular, s-a convenit să se promoveze destinațiile zborurilor companiei Wizz Air de la sau către aeroport, în vederea creșterii numărului de pasageri care pleacă de pe aeroport și sosesc pe acesta. În schimb, administratorul aeroportului a convenit să plătească taxe de marketing a căror valoare depindea de numărul de aterizări și de numărul de pasageri deserviți.

#### 3.3.2. *Acordul de marketing din 30 iulie 2008*

(54) Contractul de marketing a fost semnat de către părți la 30 iulie 2008 pentru o perioadă inițială de trei ani, cu începere de la 11 decembrie 2008. Durata contractului de marketing putea fi prelungită cu un an, după această perioadă inițială de trei ani.

(55) Contractul de marketing stabilește condițiile generale de desfășurate a activităților de marketing de către Wizz Air în scopul creșterii numărului pasagerilor care pleacă de pe aeroport și sosesc pe acesta.

(56) Contractul de marketing stabilește în detaliu următoarele activități de marketing care trebuie să fie desfășurate de Wizz Air:

— promovarea Aeroportului Internațional Timișoara și a zborurilor efectuate de Wizz Air către și/sau de pe Aeroportul Internațional Timișoara în revista sa online și în cea de bord;

— publicitate pentru Aeroportul Internațional Timișoara pe site-ul său internet;

— elaborarea unei strategii de marketing pentru Aeroportul Internațional Timișoara și pentru Wizz Air;

— campanii publicitare în legătură cu serviciile aeriene pe Aeroportul Internațional Timișoara și

— alte activități de promovare în vederea creșterii numărului de pasageri ai Aeroportului Internațional Timișoara.

(57) Activitățile de marketing urmau să fie efectuate în mass-media din România și din străinătate.

(58) În schimbul activităților de marketing desfășurate de Wizz Air, administratorul aeroportului trebuia să îi plătească companiei Wizz Air o taxă de marketing în funcție de numărul de pasageri deserviți care pleacă.

(59) Contractul de marketing prevedea că, în cazul unei majorări a tarifelor reglementate în contractul de operare sau în contractul de servicii de handling la sol, taxa de marketing trebuie să fie modificată corespunzător cu evoluțiile tarifelor de aeroport.

(60) În plus, administratorul aeroportului avea următoarele obligații față de Wizz Air:

— să îi permită companiei Wizz Air să utilizeze infrastructura Aeroportului Internațional Timișoara pentru activități comerciale și de marketing;

— să sprijine contactele companiei Wizz Air cu entitățile publice și cu entitățile de afaceri locale;

— să îi ofere companiei Wizz Air experiență, cunoștințe și contacte cu servicii de marketing și mass-media locale;

— să implice Wizz Air în activitățile sale de promovare și marketing și

— să îi ofere companiei Wizz Air spații publicitare pe Aeroportul Internațional Timișoara;

— să sprijine Wizz Air cu activități de relații publice.

(61) Contractul de marketing prevedea că Wizz Air trebuie să emită o factură pentru taxa de marketing după primirea unei *facturi pro forma* din partea administratorului aeroportului, pentru tarifele prevăzute în contractul de operare și în contractul de handling la sol.

(62) Conform contractului de marketing, Wizz Air avea obligația de a furniza administratorului aeroportului, cel puțin anual, rapoarte în care să fie descrise activitățile de marketing desfășurate (și anume, descrierea activităților de marketing, grupurile-țintă, publicitatea, frecvența, alegerea suporturilor mediatice, sumele cheltuite pentru activități de marketing).

3.3.3. *Rezilierea contractului de marketing și plata taxelor de marketing de către administratorul aeroportului*

(63) La 11 februarie 2010, administratorul aeroportului a decis să rezilieze contractul de marketing.

(64) Cu privire la normele privind achizițiile publice, Autoritatea Națională pentru Reglementarea și Monitorizarea Achizițiilor Publice din România a concluzionat că atribuirea contractului de marketing fără a se aplica procedurile de atribuire prevăzute în legislația internă reprezintă o încălcare a acestor reglementări, sancționabilă cu amendă contravențională între 70 000 și 100 000 RON.

(65) Administratorul aeroportului a primit de la Wizz Air facturi în valoare totală de 2 560 992,90 EUR pentru servicii de marketing în perioada octombrie 2008-ianuarie 2010. Autoritățile române susțin că administratorul aeroportului nu a plătit această sumă și că obligația de plată din contractul de marketing va fi onorată în conformitate cu legislația comercială.

(66) Facturile adresate de Wizz Air administratorului aeroportului arată că taxele de marketing au fost facturate cu o întârziere de mai multe luni.

3.3.4. *Contractul de operare din 1 august 2008*

(67) Contractul de operare a fost încheiat la 1 august 2008 pentru perioada cuprinsă între 11 decembrie 2008 și 10 decembrie 2009, cu o reînnoire automată pentru perioade suplimentare de 12 luni la fiecare an scurs de la intrarea în vigoare a contractului ([12]). Contractul de operare detalia cerințele pentru serviciile care trebuiau să fie furnizate companiei Wizz Air de către administratorul aeroportului (servicii pentru pasageri, servicii de securitate, servicii de tranzit/transfer) și stabilea tarifele de aeroport aplicabile care trebuiau plătite de Wizz Air, precum și reduceri și scutiri de la plata acestora.

(68) Tarifele au fost, în principal ([13]), aceleași cu cele stabilite în AIP 2008. În plus, compania aeriană a avut dreptul la o reducere de 50 % timp de șase luni pentru o creștere a frecvențelor.

(69) Plățile pentru servicii erau 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*”. Rata dobânzii penalizatoare a fost stabilită la 6,5 % pe an. Pentru aceste penalități de întârziere trebuiau emise facturi.

([12]) Acest contract de operare este contractul de operare menționat în contractul de marketing.

([13]) Cu excepția tarifului pentru zborurile interne, întrucât Wizz Air nu a asigurat niciun zbor intern.

(70) Încălcarea confidențialității contractului urma să fie sancționată printr-o amendă în valoare de 10 000 EUR.

(71) La 25 iunie 2010, contractul de operare a fost modificat printr-o nouă schemă de reduceri, care a vizat perioada de până la 6 februarie 2011. Această nouă schemă de reduceri corespundea celei stabilite în AIP 2010.

3.3.5. *Contractul de handling la sol din 1 august 2008*

(72) Contractul de handling la sol („CHS") a constituit o anexă la Contractul standard de handling la sol din aprilie 2004 și a fost valabil din 11 decembrie 2008 până în 10 decembrie 2009, cu o reînnoire automată pentru perioade suplimentare de 12 luni la fiecare an scurs de la intrarea în vigoare a acestuia ([14]).

(73) CHS stabilea tarife de handling de 150 EUR pentru o aeronavă Airbus A320 destinată transportului de pasageri pentru un pachet unic de handling la sol constând în handling la sosire și la plecarea ulterioară. Serviciile „la cerere" nu erau incluse și trebuiau facturate separat.

(74) Facturile pentru serviciile de handling nu trebuiau să fie emise mai târziu de a cincea zi din luna următoare. Plățile trebuiau să fie efectuate în 30 de zile de la data primirii facturii. Rata dobânzii penalizatoare era de 6,5 % pe an.

(75) La 1 februarie 2010, CHS a fost prelungit pentru o perioadă de un an începând din 6 februarie 2010. Clauza din contractul de marketing care permitea rezilierea imediată a CHS și a contractului de operare, fără niciun fel de despăgubiri, la expirarea sau rezilierea contractului de marketing, a fost declarată nulă și neavenită.

(76) La 25 iunie 2010, CHS a fost modificat printr-o schemă nouă de reduceri aplicabilă pentru tarifele de handling și serviciile la cerere, care a vizat perioada până la 6 februarie 2011. Noua schemă de reduceri a fost introdusă, la 15 iunie 2010, printr-o decizie a Consiliului directorilor din cadrul administrației aeroportului. Această nouă schemă de reduceri corespundea celei stabilite în AIP 2010.

3.4. **Măsura 4 – Indulgență la plata tarifelor de aeroport facturate companiei Wizz Air în perioada octombrie 2009-februarie 2010**

(77) La 28 aprilie 2010, administratorul aeroportului a trimis companiei Wizz Air o somație de plată a sumei de 2 825 360 EUR pentru facturi reprezentând taxele datorate în temeiul contractului de operare și al CHS, datate octombrie 2009-februarie 2010.

(78) La momentul deciziei de inițiere a procedurii, Wizz Air plătise numai 264 367,10 EUR în prima jumătate a anului 2010 și administratorul aeroportului nu luase măsuri suplimentare pentru a încasa sumele datorate.

4. **MOTIVE PENTRU INIȚIEREA PROCEDURII DE INVESTIGARE**

(79) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a concluzionat că rata de bază a tarifelor de aeroport prevăzută în AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010 nu constituie ajutor de stat.

(80) Cu toate acestea, în decizia de inițiere a procedurii s-a pus întrebarea dacă măsurile următoare au fost acordate în condiții de piață și, prin urmare, nu au implicat ajutoare de stat și, în caz contrar, dacă astfel de ajutoare de stat ar putea fi considerate compatibile cu piața internă:

— finanțarea anuală pentru exploatare acordată administratorului aeroportului în 2007, 2008 și 2009;

— reducerile și rabaturile acordate în conformitate AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010;

— acordurile din 2008 dintre Wizz Air și administratorul aeroportului;

— indulgența la plata tarifelor de aeroport facturate companiei Wizz Air în perioada octombrie 2009-februarie 2010.

([14]) Acest CHS este contractul de handling la sol menționat în contractul de marketing.

4.1. **Măsura 1 – Finanțarea anuală pentru exploatare acordată administratorului aeroportului între 2007 și 2009**

(81) Opinia preliminară a Comisiei a fost că finanțarea anuală acordată administratorului aeroportului nu respecta principiul operatorului economic privat în economia de piață, deoarece nu s-a transmis niciun plan de afaceri și nicio previziune privind rentabilitatea, acționarul minoritar (Fondul Proprietatea) nu părea să fi contribuit la finanțare în aceleași condiții și nu era clar dacă administratorul aeroportului a plătit în mod sistematic acționarilor dividendele corespunzătoare.

4.2. **Măsura 2 – Reducerile și rabaturile acordate în conformitate AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010**

(82) Opinia preliminară a Comisiei a fost că reducerile și rabaturile publicate în AIP 2007 au constituit ajutor de stat și nu s-a putut exclude faptul că AIP 2008 și AIP 2010 implicau un ajutor de stat. Comisia nu a putut exclude posibilitatea ca anumiți utilizatori ai Aeroportului Internațional Timișoara să fi beneficiat de un avantaj economic selectiv acordat prin intermediul unor astfel de rabaturi și reduceri. În ceea ce privește noul rabat pentru aeronavele de peste 70 MTOW, stabilit în AIP 2010, opinia preliminară a Comisiei a fost că acesta constituia ajutor de stat, întrucât, la prima vedere, nu era suficient pentru a acoperi costurile administratorului aeroportului. În plus, diferența dintre tarifele pentru pasagerii naționali și cele pentru pasagerii internaționali, precum și pentru pasagerii aflați în tranzit a determinat Comisia să pună sub semnul întrebării caracterul nediscriminatoriu al schemelor.

4.3. **Măsura 3 – Acordurile din 2008 dintre Wizz Air și administratorul aeroportului**

(83) Opinia preliminară a Comisiei a fost că acordurile din 2008 cu Wizz Air nu au fost încheiate în condiții normale de piață și, prin urmare, Wizz Air a primit un avantaj economic selectiv. De aceea, opinia preliminară a Comisiei a fost că acordurile din 2008 constituiau ajutor de stat.

4.4. **Măsura 4 – Indulgență la plata tarifelor de aeroport facturate companiei Wizz Air în perioada octombrie 2009-februarie 2010**

(84) Opinia preliminară a Comisiei a fost că nu se putea exclude posibilitatea ca indulgența la plata tarifelor de aeroport să implice un ajutor de stat, dat fiind că nu fuseseră luate măsuri de asigurare a executării obligației de plată.

5. **OBSERVAȚIILE ROMÂNIEI**

5.1. **Măsura 1 – Finanțarea anuală pentru exploatare acordată administratorului aeroportului între 2007 și 2009**

(85) România a explicat că presupusul ajutor de exploatare acordat administratorului aeroportului era legat, de fapt, de costurile de investiții și nu a constituit ajutor de stat. Proiectele de investiții sunt indicate în tabelul 3 din prezenta decizie.

(86) În ceea ce privește finanțarea *lucrărilor de îmbunătățire a pistei și de extindere a platformei aeroportuare* din 2007, 2008 și 2009, România a susținut că această finanțare a respectat principiul operatorului economic privat în economia de piață. Potrivit României, principiul operatorului economic privat în economia de piață (MEOP) este respectat dacă investițiile sunt făcute în active deținute de stat care generează venituri din dividende și taxe de concesiune. În acest caz, România a calculat o taxă de concesiune de 2 % din venitul brut care ar fi urmat să fie încasat astfel. România a declarat că Planul de dezvoltare și evaluarea capacității Aeroportului Internațional Timișoara din 2006 („Evaluarea capacității") indica că investițiile erau sustenabile din punct de vedere economic. România a apreciat că ar fi existat șanse să se asigure sustenabilitatea economică, întrucât creșterea numărului de pasageri și creșterea eficienței urmau să sporească veniturile din exploatarea infrastructurii aeroportuare. Potrivit României, investițiile au fost necesare și pentru a se îndeplini cerințele de securitate în domeniul aviației (în special pentru a evita accesul neautorizat la avioane), precum și pentru a se răspunde nevoilor operaționale create de sporirea traficului. România a precizat că, pe lângă activitățile comerciale, infrastructurile au fost utilizate și pentru activități militare, misiuni oficiale, misiuni de căutare și salvare, deplasări în scopuri de asistență umanitară și de ajutor de urgență, zboruri ale ONU, ale Crucii Roșii și ale Semilunii Roșii și alte zboruri similare. Potrivit României, activitățile de interes național (armata și apărarea națională, misiunile umanitare, de salvare și altele similare) intră în sfera misiunii de serviciu public. România a susținut că, în conformitate cu legislația română, administratorul aeroportului avea obligația de a permite utilizarea gratuită a infrastructurii aeroportuare pentru aceste activități necomerciale.

(87) În ceea ce privește finanțarea acordată în 2008 pentru *echipamente de securitate*, România a susținut că această finanțare viza activități din sfera misiunii de serviciu public. România a afirmat că aceste investiții au fost impuse de Regulamentul (CE) nr. 2320/2002 al Parlamentului European și al Consiliului, de Regulamentul (CE) nr. 622/2003 al Comisiei și de legislația națională. În plus, România a precizat că, prin achiziționarea echipamentelor de securitate, administratorul aeroportului a fost în măsură să respecte cerințele privind securitatea frontierelor impuse de Regulamentul (CE) nr. 562/2006 al Parlamentului European și al Consiliului.

(88) În ceea ce privește finanțarea *extinderii și îmbunătățirii terminalului non-Schengen* în 2007, 2008, 2009 și 2010, România a susținut că aceasta fie a respectat principiul operatorului economic privat în economia de piață, fie a fost legată de activități legate de îndeplinirea misiunii de serviciu public. Potrivit României, aceste investiții s-au bazat pe considerente economice, vizând pregătirea aeroportului pentru creșterea numărului de pasageri. România a declarat că statul a avut în vedere perspective de rentabilitate pe termen mai lung. Mai mult, România a explicat că investițiile au fost necesare pentru îndeplinirea obligațiilor legate de aderarea la spațiul Schengen. În special, România a declarat că investițiile au fost necesare în vederea respectării Regulamentului (CE) nr. 2320/2002 al Parlamentului European și al Consiliului și a Regulamentului (CE) nr. 562/2006 al Parlamentului European și al Consiliului.

(89) În ceea ce privește finanțarea *lucrărilor de amenajare a drumului de acces și a zonei de parcare* din 2007, România a susținut că aceasta a respectat principiul operatorului economic privat în economia de piață. România a declarat că în 2005 această investiție a făcut obiectul unui studiu de fezabilitate care a inclus un plan de afaceri, precum și o evaluare a rentabilității investiției. Potrivit României, analiza rentabilității a evidențiat posibilitatea de a obține venituri importante.

(90) În ceea ce privește finanțarea *echipamentelor de iluminat* în 2008, România a susținut că aceasta a respectat principiul operatorului economic privat în economia de piață. Potrivit României, investiția în echipamente de iluminat a fost necesară pentru a asigura o utilizare optimă a infrastructurii aeroportuare și un nivel optim de siguranță a pasagerilor și aeronavelor. România a declarat că investiția s-a dovedit a fi profitabilă și *ex post*.

### 5.2. **Măsura 2 – Reducerile și rabaturile acordate în conformitate cu AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010**

#### 5.2.1. *AIP 2007 și AIP 2008*

(91) România a susținut că operarea administratorului aeroportului a fost profitabilă din 2007 și că profiturile au crescut de atunci în mod constant. În acest context, tarifele practicate de administratorul aeroportului au acoperit costurile serviciilor prestate.

(92) România a declarat că deciziile privind aplicarea tarifelor de aeroport s-au bazat pe note de informare economice și financiare elaborate de un departament specializat al administratorului aeroportului.

(93) Potrivit României, tarifele de aeroport au fost publicate în AIP și erau aplicabile tuturor utilizatorilor în mod nediscriminatoriu.

(94) România a clarificat faptul că atât AIP 2007, cât și AIP 2008 au fost aprobate de Consiliul directorilor din cadrul administrației aeroportului cu aproximativ două luni înainte de intrarea în vigoare.

(95) Potrivit României, modelul de afaceri radial al Carpatair, de tip „*hub and spoke*", a condus la situația în care, în orele de vârf ale sosirilor de pasageri Carpatair, capacitățile aeroportului erau aproape complet epuizate, iar în afara orelor de vârf, capacitatea era insuficient utilizată. Prin urmare, costurile marginale ale creșterii numărului de pasageri pe Aeroportul Internațional Timișoara, cel puțin în afara orelor de vârf create de modelul de operare al companiei Carpatair, au fost foarte scăzute, majoritatea costurilor fiind fixe. De aceea, s-a estimat că inclusiv tarifele aeronautice scăzute înregistrau o rentabilitate marginală. Acest lucru este demonstrat de creșterea cu 39 % a veniturilor din exploatare înregistrată de administratorul aeroportului în perioada 2008-2010, care a fost realizată cu o creștere cu numai 22 % a costurilor de exploatare.

(96) Potrivit României, rabaturile și reducerile incluse în AIP 2007 și AIP 2008 reflectă economiile de scară obținute de administratorul aeroportului datorită nivelului ridicat al costuri fixelor ale exploatării aeroportului. Aceasta înseamnă că există un stimulent puternic de a urmări volume suplimentare. Rabaturile și reducerile vizează să stimuleze și să amplifice acele activități economice care utilizează în cel mai eficient mod infrastructura aeroportuară.

5.2.2. *AIP 2010*

(97) Potrivit României, la stabilirea tarifelor și a reducerilor publicate în AIP 2010, administratorul aeroportului a acționat din proprie inițiativă. România a declarat că tarifele și reducerile nu îi sunt imputabile statului.

(98) România a susținut că AIP 2010 a fost adoptată în conformitate cu principiul operatorului economic privat în economia de piață. Potrivit României, analiza respectării principiului operatorului economic privat în economia de piață ar trebui să ia în calcul veniturile provenite din activități din afara sectorului aviației, externalizarea rețelei și creșterea valorii companiei. Aproximativ 14 % din veniturile administratorului aeroportului proveneau din activități non-aeronautice. Potrivit României, probabilitatea ca pasagerii companiilor aeriene low-cost să cumpere ziare, produse alimentare, băuturi sau alte articole similare din magazinele din aeroport este, în general, mai mare decât în cazul celorlalți pasageri, întrucât companiile aeriene low-cost nu furnizează de obicei aceste articole la bord.

(99) România a considerat că AIP 2010 a oferit companiilor aeriene un stimulent pentru a atrage mai mulți pasageri. România a declarat că, pe parcursul aplicării AIP 2010, traficul de pe aeroport a înregistrat o evoluție pozitivă (a se vedea tabelul 10).

**Tabelul 10: Aeroportul din Timișoara - Venituri și numărul de pasageri**

| | **Numărul total de pasageri** | **Total venituri RON (EUR)** |
|---|---|---|
| **2008** | 831 404 | 22 033 887 (5 983 079) |
| **2009** | 944 167 | 34 977 836 (8 254 746) |
| **2010** | 1 137 218 | 37 565 399 (8 923 110) |

(100) România a explicat că tarifele de aeroport aplicabile Carpatair au fost reduse cu 70 % pentru aterizări și cu 50 % pentru iluminat. Tariful practicat a fost de numai 1,5 EUR pe pasager. Conform AIP 2010, reducerea maximă a tarifelor de aeroport aplicabile companiei Wizz Air a fost cuprinsă între 67 % și 72 %. Reducerile de 72 % până la 85 % nu au fost niciodată aplicate companiei Wizz Air, deoarece aceasta nu a atins niciodată pragurile respective. Potrivit României, și alte companii aeriene aveau dreptul la reducerea tarifelor în funcție de numărul de pasageri sau de mișcări înregistrat.

(101) România a declarat că reducerea tarifelor de aeroport acordată în AIP 2010 reflectă diferența dintre costurile de oportunitate suportate de administratorul aeroportului pentru furnizarea de servicii companiilor care utilizează aeronave de mici dimensiuni și au timpi de rotație mai lungi și, respectiv, costurile pentru furnizarea de servicii aeronavelor mai mari, care oferă un număr mai mare de pasageri la fiecare aterizare. AIP 2010 a vizat atragerea companiilor aeriene cu timpi de rotație mai scurți, pentru a permite un număr mai mare de rotații pe oră și a îmbunătăți astfel capacitatea operațională a administratorului aeroportului în ceea ce privește numărul de aterizări pe oră.

(102) România a declarat că reducerile aplicate companiei Wizz Air reflectă, de asemenea, volumul mai mic de servicii utilizate. Wizz Air a oferit numai zboruri directe și, prin urmare, nu a avut nevoie de facilitățile și servicii pentru transferuri. Pentru zborurile de tranzit, administratorul aeroportului trebuie să dubleze instalațiile de securitate. Potrivit României, 60 % din pasagerii companiei Wizz Air se înregistrează pe internet, ceea ce necesită mai puțin personal la ghișeele de înregistrare. Pasagerii Wizz Air transportă mai puține bagaje, ceea ce reduce necesarul de personal și facilități pentru manevrarea acestora. Potrivit României, Wizz Air a asigurat prin intermediul echipelor proprii curățenia de rutină a aeronavelor în timpul rotației.

### 5.3. **Măsura 3 – Acordurile din 2008 dintre Wizz Air și administratorul aeroportului**

(103) România a susținut că niciuna dintre investițiile realizate pentru reabilitarea căii de rulare sau pentru extinderea platformei nu a fost ocazionată în mod expres de prezența companiei Wizz Air. Potrivit României, investițiile realizate de stat în calitate de acționar principal au fost lansate înainte ca Wizz Air să își fi anunțat intenția de a opera la Aeroportul Internațional Timișoara. România a declarat că nici investițiile și reparațiile efectuate din resursele proprii ale administratorului aeroportului nu au fost generate de prezența companiei Wizz Air sau a oricărei alte companii aeriene pe Aeroportul Internațional Timișoara, ci pentru a asigura condițiile de siguranță și de securitate necesare bunei desfășurări a activității aeroportului. Reparațiile au fost efectuate din cauza uzurii fizice normale, și nu pentru o anumită companie aeriană sau din cauza prezenței acesteia.

(104) Potrivit României, astfel cum se menționează în preambul, memorandumul de înțelegere a fost un acord de principiu care nu a impus nicio obligație juridică părților. România a susținut că în acord nu s-a stabilit nicio sancțiune pentru eventualele încălcări, cu excepția încălcării clauzei de confidențialitate,. Pe lângă faptul că nu s-a prevăzut nicio obligație valabilă referitoare la furnizarea serviciilor enumerate în memorandumul de înțelegere, administratorul aeroportului nu a efectuat nicio lucrare de infrastructură în perioada în cauză, în afară de lucrările de infrastructură care au fost complet independente de funcționarea companiei Wizz Air.

(105) România a indicat că memorandumul de înțelegere exprima intenția părților de a începe negocierile cu bună credință cu privire la o posibilă cooperare care urma să fie stabilită pe baza unor contracte obligatorii. România a susținut că au fost, într-adevăr, încheiate astfel de contracte obligatorii, care au înlocuit, practic, memorandumul de înțelegere: contractul de operare, contractul de handling la sol și contractul de marketing.

(106) Potrivit României, la semnarea acordurilor din 2008 cu Wizz Air, administratorul aeroportului a acționat în conformitate cu principiul operatorului economic privat în economia de piață. Pentru a susține acest argument, România a transmis Comisiei un plan de afaceri *ex ante* reconstituit *ex post*, din care reiese că se preconiza ca acordurile încheiate în 2008 cu Wizz Air să conducă la creșterea numărului de pasageri, precum și a profiturilor.

### 5.4. **Măsura 4 – Indulgență la plata tarifelor de aeroport facturate companiei Wizz Air în perioada octombrie 2009-februarie 2010**

(107) România a declarat că administratorul aeroportului a acționat în nume propriu în ceea ce privește plata tarifelor de aeroport care îi erau datorate de Wizz Air. Din acest motiv, potrivit României, decizia nu îi este imputabilă statului român.

(108) România a susținut că decizia luată de administratorul aeroportului în ceea ce privește plata tarifelor de aeroport care îi erau datorate de Wizz Air a respectat principiul operatorului economic privat în economia de piață.

(109) Potrivit României, sumele care urmau să fie rambursate companiei Wizz Air și recuperate de la aceasta au fost compensate la 1 martie 2014, prin contractul de tranzacție nr. 20310 ([15]) încheiat între administratorul aeroportului și Wizz Air (denumit în continuare „contractul de tranzacție").

(110) România a susținut că, începând cu 20 noiembrie 2014, datoriile administratorului aeroportului către Wizz Air erau de 0 EUR, iar datoriile companiei Wizz Air către administratorul aeroportului erau de 122 861,67 EUR pentru operațiuni efectuate în perioada 1 octombrie 2014-31 octombrie 2014 și de 1 256,12 EUR pentru închirierea unei zone administrative la Aeroportul Internațional Timișoara. Potrivit României, aceste sume erau scadente la 30 noiembrie 2014.

([15]) Contractul de tranzacție s-a bazat pe următoarele acțiuni. Administratorul aeroportului a înaintat o cerere de arbitraj împotriva companiei Wizz Air la Curtea de Arbitraj a Camerei de Comerț și Industrie Cluj („Curtea de Arbitraj Cluj"), cu nr. 24/2011. Curtea de Arbitraj Cluj a pronunțat Hotărârea arbitrală nr. 3 din 16 mai 2012 („hotărârea arbitrală"). Prin Hotărârea din 11 iunie 2012, Curtea de Arbitraj Cluj a îndreptat anumite erori. Hotărârea arbitrală a dispus plata de către Wizz Air a anumitor facturi emise de administratorul aeroportului și a soldului restant în baza contractului de operare și a contractului de handling la sol. De asemenea, administratorul aeroportului a solicitat companiei Wizz Air plata unei penalități de întârziere. Wizz Air a depus o cerere împotriva administratorului aeroportului în care a solicitat obligarea acestuia la plata facturilor emise de Wizz Air în baza contractului de marketing. Tribunalul Specializat Cluj a pronunțat Hotărârea nr. 3597 din 3 octombrie 2012, prin care a admis parțial acțiunea în justiție introdusă de Wizz Air împotriva administratorului aeroportului.

6. **OBSERVAȚII DIN PARTEA TERȚILOR**

6.1. **Carpatair**

6.1.1. *Măsura 3 – Acordurile din 2008 dintre Wizz Air și administratorul aeroportului*

(111) Potrivit Carpatair, diferitele scheme instituite la Aeroportul Internațional Timișoara în favoarea companiei Wizz Air constituie ajutor de stat. Carpatair estimează cuantumul presupusului ajutor acordat companiei Wizz Air în perioada octombrie 2008-decembrie 2010 la 5,5 milioane EUR. Din această sumă, 2,6 milioane EUR au fost acordate prin intermediul contractului de marketing, iar restul de 2,9 milioane EUR prin reduceri incluse în AIP și în contractul de operare. De asemenea, Carpatair a susținut că, în 2011, administratorul aeroportului a continuat să ia această măsură față de compania Wizz Air, estimând cuantumul măsurii la 8,3 milioane EUR la sfârșitul anului 2011.

(112) Carpatair a formulat observații cu privire la principiul operatorului economic privat în economia de piață. Potrivit Carpatair, un investitor în economia de piață și-ar fi întemeiat deciziile pe specificul aeroportului. Localizarea aeroportului și eforturile depuse de Carpatair au făcut posibilă crearea pas cu pas, începând din 2000, a unui sistem de tip „*hub and spoke*" prin intermediul căruia Carpatair ajunsese să asigure 38 % din veniturile administratorului aeroportului în 2008, an în care a sosit Wizz Air. Situația se explică în principal prin faptul că această companie a reușit să atragă un trafic stabil de oameni de afaceri din România, Italia, Moldova, Ucraina și Germania.

(113) Carpatair a susținut, de asemenea, că traficul înregistrat de Aeroportul Internațional Timișoara a fost de 836 574 de pasageri în 2007 și 890 704 pasageri în 2008. În mod normal, aceasta trebuia să fie baza și referința de venituri de la care un investitor privat ar urmări să obțină venituri marginale. Preocuparea principală a administratorului aeroportului ar fi trebuit să o constituie evitarea „canibalizării" activităților și veniturilor existente. Cu toate acestea, potrivit Carpatair, administratorul aeroportului nu a ținut seama de acest aspect, ceea ce a dus la scăderea numărului de pasageri deserviți de Aeroportul Internațional Timișoara la 757 009 în 2013, cu 15 % mai puțini decât înainte de sosirea companiei Wizz Air. Astfel, un investitor prudent ar fi ținut seama de faptul că exact acest trafic era cel care aducea câștiguri de calitate ridicată și ar fi limitat avantajul acordat companiei Wizz Air numai la noile rute. Nu a fost cazul. Prin contractul de marketing s-a acordat un rabat de 85 %, valabil timp de trei ani, la toate tarifele și taxele, serviciile de handling și chiar la materialul utilizat, pe toate rutele, deci inclusiv pe cele deja deservite de Carpatair, care reprezentau jumătate din numărul total. Un investitor înțelept ar fi știut că, dacă își fragilizează principalul client, Carpatair, va distruge baza existentă și resursele asigurate de aceasta. Un investitor privat înțelept ar fi trebuit să cunoască marjele de rentabilitate reale din acest sector, în special pe cele ale companiilor aeriene care operează un model *hub and spoke*. Dat fiind că punerea în aplicare a presupusului ajutor nu ar fi condus decât la pierderea unei jumătăți din veniturile provenite din operarea Aeroportului Internațional Timișoara (20 % din totalul veniturilor Carpatair), scăderea bruscă a rentabilității ar fi condus la pierderea a 15 % din veniturile totale în condițiile unui profit de 5 %. Exprimată în cifre absolute, pierderea respectivă a însemnat un impact negativ de 10-15 milioane EUR pe an.

(114) Carpatair a apreciat că un investitor prudent ar fi divulgat rezultatele unui studiu comandat în 2006, care a demonstrat necesitatea de a repara pista la un cost de 30 de milioane EUR. Informațiile au fost puse la dispoziție în 2010 de către noul director al aeroportului. Un investitor privat prudent acționează din perspectiva rentabilității pe un termen mai lung care permite ocolirea noțiunii de profit marginal generat de venituri marginale, chiar și extrem de scăzute, de 1 EUR per pasager, noțiune care se înscrie într-un termen scurt. Este evident că administratorul aeroportului, ignorând costurile reparațiilor și, chiar mai mult, autorizând o companie aeriană care urma să suprasolicite și să deterioreze pista, nu a luat în considerare rentabilitatea pe termen lung. Un investitor prudent în sectorul transportului aerian ar fi aplicat un tarif suplimentar unei astfel de companii aeriene, pentru fiecare mișcare de operare cu suprasarcină.

(115) Carpatair a susținut că, la începutul anului 2012, administratorul aeroportului i-a condiționat reînnoirea contractului de aprobarea acordurilor dintre aeroport și compania Wizz Air și a clauzelor acestora.

(116) Carpatair a susținut că nu este respectat principiul operatorului economic privat în economia de piață. Carpatair a susținut că nu a fost efectuată nicio analiză *ex ante* și nu a fost prezentat Comisiei niciun plan de afaceri în conformitate cu Orientările din 2005 privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale ([16]) („Orientările din 2005 privind sectorul aviației").

([16]) Comunicarea Comisiei – Orientări comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale (JO C 312, 9.12.2005, p. 1).

(117) Carpatair a respins argumentele României cu privire la faptul că veniturile non-aeronautice trebuie incluse în analiza principiului operatorului economic privat în economia de piață. Carpatair a declarat că România nu a fost în măsură să prezinte o analiză economică detaliată a modului în care subvențiile acordate companiei Wizz Air s-ar justifica prin creșterea profiturilor non-aeronautice.

6.1.2. *Orientările din 2014 privind sectorul aviației*

(118) Carpatair a declarat că Orientările din 2014 privind sectorul aviației confirmă că măsurile constituie ajutor de stat. Principiul operatorului economic privat în economia de piață nu a fost respectat, deoarece, neexistând niciun plan de afaceri *ex ante*, autoritățile române nu au furnizat Comisiei niciun astfel de plan și nicio previziune privind rentabilitatea acordurilor din 2008.

(119) Carpatair a susținut că cele mai recente date financiare ale administratorului aeroportului confirmă că ajutorul este incompatibil. Carpatair a adus argumentul că ajutorul de stat a scăzut rentabilitatea administratorului aeroportului și nu a îndeplinit condițiile cumulative pentru acordarea de ajutor la înființare.

(120) Carpatair a mai informat Comisia că a depus o plângere la Consiliul Concurenței din România în care susține că administratorul aeroportului a abuzat de poziția sa dominantă, oferind companiilor aeriene condiții discriminatorii.

6.2. **Wizz Air**

6.2.1. *Măsura 2 – Reducerile și rabaturile acordate în conformitate cu AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010*

(121) Wizz Air a susținut că reducerile aplicate în temeiul AIP 2010 nu au atins niciodată 85 %. În schimb, reducerea medie aplicată a fost de maximum 73 % după ce Ministerul Transporturilor din România s-a opus grilei tarifare menționate mai sus.

(122) În plus, Wizz Air consideră că AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010 nu prevăd nici selectivitate, nici avantaje în favoarea sa. Alte companii aeriene operează aeronave de aceeași mărime și cu aceeași MTOW ca cele ale Wizz Air și ar putea astfel beneficia de același nivel al reducerii.

(123) Wizz Air a susținut că, după sosirea sa, administratorul aeroportului a încurajat tendința generală de utilizare a aeronavelor mai mari, iar numărul de pasageri a crescut cu 36 % în perioada 2007-2010, în condițiile în care numărul de mișcări de aeronave a crescut cu numai 2 %.

(124) Spre deosebire de Carpatair, Wizz Air a oferit un serviciu cu tarife scăzute, iar activitățile sale au fost eficiente. În consecință, din punct de vedere economic, a fost rațional ca furnizarea de infrastructuri și servicii mai puțin costisitoare să conducă la aplicarea unor tarife mai mici decât cele ale unui aeroport care acționează ca un operator economic privat în economia de piață. Wizz Air a declarat că a stimulat traficul aeroportului prin creșterea veniturilor aeronautice și non-aeronautice.

6.2.2. *Măsura 3 – Acordurile din 2008 dintre Wizz Air și administratorul aeroportului*

(125) Wizz Air a susținut că lipsa unui plan de afaceri *ex ante* nu dovedește că autoritățile române nu au acționat în calitate de operator economic privat în economia de piață.

(126) Wizz Air a angajat un consultant economic, Oxera Consulting Ltd, pentru a pregăti evaluarea economică pe baza principiului investitorului în economia de piață în ceea ce privește aeroportul. Raportul Oxera, transmis Comisiei la 27 octombrie 2011, a încercat să stabilească dacă principiul operatorului economic privat în economia de piață este respectat în cazul acordurilor dintre administratorul aeroportului și Wizz Air.

(127) Analiza Oxera s-a concentrat pe acordurile din 2008, precum și pe AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010.

(128) Potrivit Oxera, tarifele plătite de Wizz Air pe Aeroportul Internațional Timișoara ar trebui să fie comparate cu cele plătite de Wizz Air pe aeroporturi similare într-un interval de timp adecvat.

(129) În analiza Oxera, au fost alese trei aeroporturi ca repere relevante în scopul acestei analize. Oxera a susținut că este probabil ca, prin natura lor, aceste aeroporturi să aibă un comportament compatibil cu cel al aeroporturilor „investitori privați", dată fiind structura acționariatului și a finanțării lor, ele fiind, din perspectiva companiei Wizz Air, destinații comparabile, în linii mari, din mai multe privințe.

(130) Pe baza datelor primite din partea Wizz Air, Oxera a concluzionat că tarifele totale plătite de această companie aeriană pe Aeroportul Internațional Timișoara sunt comparabile cu cele plătite pe cele trei aeroporturi de referință în perioada 2008-2009 și 2010-2011, atât per pasager, cât și per escală.

(131) Potrivit Oxera, analiza a evidențiat faptul că nivelul global al tarifelor plătite de Wizz Air pe Aeroportul Internațional Timișoara, în conformitate cu acordurile detaliate, este, în medie, mai mare decât nivelul mediu comparabil al tarifelor plătite de această companie aeriană pe aeroporturile de referință. Prețurile mai mici plătite de Wizz Air pe aeroporturile de referință sugerează că ar fi fost probabil ca un investitor privat să încheie un contract potrivit clauzelor acordului dintre administratorul aeroportului și Wizz Air.

(132) Evaluarea rentabilității acordurilor arată că un investitor rațional din sectorul privat ar fi dispus să încheie același acord cu Wizz Air. Prin urmare, analiza rentabilității a sugerat că, prin încheierea diferitelor acorduri cu Wizz Air, administratorul aeroportului a avut un comportament compatibil cu principiul operatorului economic privat în economia de piață.

(133) În ansamblu, raportul Oxera a concluzionat că, din rezultatele analizei comparative și ale analizei rentabilității acordurilor, reiese că tarifele plătite de Wizz Air pe Aeroportul Timișoara sunt comparabile cu un nivel al tarifelor pe care un investitor în economia de piață - proprietar al unui aeroport l-ar fi fost oferit companiei Wizz Air în circumstanțe similare.

6.2.3. *Măsura 4 – Indulgența la plata tarifelor de aeroport facturate companiei Wizz Air în perioada octombrie 2009-februarie 2010*

(134) În opinia companiei Wizz Air, este evident că pretinsa sumă restantă datorată administratorului aeroportului nu constituie ajutor de stat. Wizz Air a pretins că deține creanțe reciproce împotriva administratorului aeroportului, ca urmare a anulării unei proceduri de compensare între administratorul aeroportului și Wizz Air.

(135) Wizz Air a susținut că nu a fost dovedită imputabilitatea în sarcina statului, deoarece Comisia nu a stabilit că neplata tarifelor datorate îi poate fi imputată statului.

(136) Presupusul ajutor acordat de către administratorul aeroportului companiilor aeriene nu îi este imputabil statului român, în acest sens invocându-se jurisprudența Curții în cauza Stardust Marine ([17]). Potrivit companiei Wizz Air, administratorul aeroportului pare să fi acționat în mod autonom, fără ca statul român să aprobe sau să aibă cunoștință de aceste măsuri. Guvernul român nu a intervenit decât prin instrucțiunile transmise cerând anularea anumitor măsuri adoptate de către administratorul aeroportului și respinse *ex post* de guvern.

6.2.4. *Orientările din 2014 privind sectorul aviației*

(137) Wizz Air a reafirmat că acordurile încheiate în 2008 cu administratorul aeroportului nu constituie ajutor de stat din perspectiva Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației.

(138) Potrivit companiei Wizz Air, acordurile dintre administratorul aeroportului și Wizz Air au respectat principiul operatorului economic privat în economia de piață. În cazul de față s-a aplicat comparația cu prețul pieței și s-a efectuat analiza rentabilității *ex ante*, ambele descrise în Orientările din 2014 privind sectorul aviației, astfel cum s-a dovedit în raportul Oxera.

(139) Wizz Air observă că presupusul ajutor de stat acordat administratorului aeroportului, dacă se poate considera că măsurile în cauză constituie ajutor de stat, nu a fost transferat companiei Wizz Air. Aceasta a făcut referire la punctele 11 și 65 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației, care prevăd că, atunci când un aeroport a primit un ajutor, avantajul rezultat în urma acordării acestui ajutor nu se răsfrânge asupra unei anumite companii aeriene dacă infrastructura relevantă este deschisă tuturor companiilor aeriene și nu este rezervată unei anumite companii aeriene, iar companiile aeriene plătesc tarife care acoperă cel puțin costurile marginale ale activităților desfășurate pe aeroportul respectiv.

(140) Wizz Air a declarat că aceste condiții sunt îndeplinite. Wizz Air nu a fost singura companie aeriană care a operat aeronave de peste 70 de tone MTOW pe Aeroportul Internațional Timișoara în perioada relevantă și că alte companii aeriene au beneficiat, așadar, la rândul lor de rabaturi asupra tarifelor de aeroport similare cu cele acordate Wizz Air sau chiar mai mari.

([17]) Hotărârea din 16 mai 2002, Franța/Comisia („Stardust Marine”), C-482/99, EU:C:2002:294.

(141) Wizz Air a tras concluzia din punctul 172 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației că, chiar dacă s-a constatat că administratorul aeroportului a primit ajutor, compatibilitatea acestuia ar trebui evaluată pe baza Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației ținându-se seama de intensitatea ajutoarelor permisă pentru aeroporturile cu un trafic de maximum 700 000 de pasageri.

### 6.3. **Administratorul aeroportului**

#### 6.3.1. *Măsura 3 – Acordurile din 2008 dintre Wizz Air și administratorul aeroportului*

(142) Administratorul aeroportului a declarat că acordurile din 2008 nu au implicat ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(143) Potrivit administratorului aeroportului, nu a existat nicio selectivitate. Presupusul ajutor acordat companiei Wizz Air a fost pus la dispoziția tuturor companiilor aeriene comparabile, în mod transparent și fără discriminare.

(144) Administratorul aeroportului a susținut că contractul de marketing viza serviciile de marketing furnizate administratorului aeroportului de Wizz Air. Dacă nu ar fi existat limitări în ceea ce privește cheltuielile pentru publicitate ale administratorului aeroportului, acesta ar fi oferit un astfel de acord și altor companii aeriene.

(145) Aeroportul a susținut că nu are acces la resurse de stat. Resursele de stat au fost utilizate exclusiv pentru furnizarea de infrastructuri în mod nediscriminatoriu, ca, de exemplu, căi de rulare, platforme, echipamente de securitate, instalații aferente terminalelor și echipamente de terminal.

(146) Administratorul aeroportului a pretins că a acționat în mod autonom. Faptul că România este acționar al aeroportului cu o participație de 80 % din capitalul social al societății nu ar însemna că statul dispune de un control direct sau indirect asupra resurselor în cauză.

(147) Acordurile din 2008 au respectat principiul operatorului economic privat în economia de piață sub toate aspectele. Administratorul aeroportului a declarat că a efectuat calcule înainte de încheierea acordurilor din 2008. Administratorul aeroportului susține că nu a avut nicio obligație legală de a elabora un plan de afaceri. Administratorul aeroportului nu a avut cunoștință de niciun motiv pentru care ar fi trebuit să păstreze o documentație.

(148) Raportul RBB ([18]), transmis de administratorul aeroportului, a încercat să estimeze costurile și beneficiile marginale pentru aeroport generate de acordurile din 2008. Conform raportului, acordurile din 2008, chiar și în perioada de trei ani în care administratorul aeroportului a suportat costul contractului de marketing, au permis administratorului aeroportului să obțină un randament pozitiv.

(149) Raportul RBB a luat în considerare îmbunătățirea eficienței de care a beneficiat aeroportul datorită operării companiei Wizz Air. Datele au arătat că Wizz Air a transportat un număr semnificativ mai mare de pasageri per mișcare de aeronavă decât alte companii aeriene care operează pe Aeroportul Internațional Timișoara. Adăugarea companiei Wizz Air la portofoliul de clienți al administratorului aeroportului a asigurat, astfel, o sporire substanțială a numărului de pasageri, fără ca numărul mișcărilor de aeronave să înregistreze o creștere importantă.

(150) Acest model de creștere a îmbunătățit rentabilitatea aeroportului: în perioada 2008-2010, totalul veniturilor din exploatare ale administratorului aeroportului a crescut cu 39 %, în timp ce costurile totale de exploatare nu au crescut decât cu 22 %.

(151) Conform raportului RBB, datele au evidențiat că Wizz Air a suportat o parte din veniturile aeronautice echivalentă cu proporția sa atât din deplasările de pasageri, cât și din mișcările de aeronave de pe aeroport sau o parte mai mare decât această proporție. În schimb, în ceea ce privește veniturile administratorului aeroportului, datele au evidențiat în mod constant, conform raportului RBB, că ponderea Carpatair era sub cea care ar fi corespuns măsurii în care a utilizat instalațiile Aeroportului Internațional Timișoara, exprimată prin proporția sa din numărul de pasageri și de mișcări de aeronave.

(152) Raportul a sugerat că Carpatair a obținut condiții mai bune din partea administratorului aeroportului decât alte companii aeriene, inclusiv Wizz Air. Acest nivel insuficient al plăților în raport cu utilizarea capacității reflectă relativa ineficiență, în ceea ce privește utilizarea aeroportului, a modelului de afaceri al Carpatair, bazat pe un număr mare de mișcări de aeronave care transportă fiecare un număr relativ mic de pasageri.

([18]) RBB Economics LLP este un cabinet de consultanță economică cu sediul la Londra. Aceasta este specializat în furnizarea de consultanță economică legată de dreptul concurenței.

(153) Conform studiului realizat de Universitatea din Timișoara, investițiile realizate de administratorul aeroportului au fost rentabile și benefice. Studiul a susținut că administratorul aeroportului a acționat în conformitate cu principiul operatorului economic privat în economia de piață.

(154) Astfel, potrivit studiului, administratorul aeroportului a avut o strategie corectă, care a urmărit creșterea numărului de pasageri, precum și a mișcărilor de aeronave. În acest scop, luând ca exemplu tarifele aplicate altor aeroporturi din țară și din străinătate, s-a elaborat o schemă avantajoasă de reduceri, destinată în special companiilor aeriene care transportă un număr mare de pasageri și operează aeronave de capacitate mare. În plus, chiriile practicate pentru amplasamentele din clădirea terminalului respectă prețul pieței, fiind compatibile cu cele practicate la Timișoara pentru amplasamente de același tip.

6.3.2. *Orientările din 2014 privind sectorul aviației (măsura 1 și măsura 3)*

(155) Administratorul aeroportului a susținut că nu a existat niciun ajutor de stat ilegal, întemeindu-și afirmația pe Orientările din 2014 privind sectorul aviației. Chiar dacă ar fi existat un ajutor, acesta ar fi fost compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

(156) Administratorul aeroportului susține că ajutorul de care a beneficiat a contribuit la un obiectiv bine definit de interes comun, dat fiind că a sporit mobilitatea cetățenilor Uniunii Europene și conectivitatea din județul Timiș prin crearea de puncte de acces pentru zboruri efectuate în interiorul UE, a evitat congestionarea traficului aerian în principalele noduri aeroportuare ale UE și a facilitat dezvoltarea regională în județul Timiș.

(157) Administratorul aeroportului a declarat că investiția a avut ca scop principal crearea de noi capacități în cadrul Aeroportului Internațional Timișoara și că noua infrastructură răspunde, pe termen mediu, estimărilor privind cererea din partea companiilor aeriene, a pasagerilor și a agenților de expediție în zona deservită de Aeroportul Internațional Timișoara.

(158) Conform administratorului aeroportului, din aplicarea principiului operatorului economic privat în economia de piață nu reiese că acordurile dintre Wizz Air și administratorul aeroportului au constituit ajutor de stat.

(159) Administratorul aeroportului a aplicat cele două abordări diferite descrise în Orientările din 2014 privind sectorul aviației pentru aplicarea principiului operatorului economic privat în economia de piață.

(160) Administratorul aeroportului a susținut că prețul perceput de aeroport de la o anumită companie aeriană corespunde prețului pieței: administratorul aeroportului a reamintit că raportul RBB a demonstrat că taxele aeronautice plătite de societatea Carpatair în 2010 erau mai mici decât cele facturate companiei Wizz Air.

(161) În opinia administratorului aeroportului, acordurile au contribuit la rentabilitatea sa prin multiplicarea costurilor și a beneficiilor marginale: conform raportului RBB, în perioada 2008-2010, acordurile cu Wizz Air au contribuit la profitul marginal al administratorului aeroportului.

(162) În plus, în timp ce tarifele aeronautice percepute de la Wizz Air au reprezentat pentru administratorul aeroportului un flux constant de venituri datorită continuității activităților, aproximativ 50 % din costurile marginale suportate de administratorul aeroportului au constat într-o plată unică pentru servicii de marketing, efectuată în 2009.

(163) Prin urmare, acordurile din 2008 nu au constituit ajutor de stat.

6.4. **Asociația Europeană a Companiilor Aviatice din Regiunile Europei (ERA)**

6.4.1. *Măsura 3 – Acordurile din 2008 dintre Wizz Air și administratorul aeroportului*

(164) ERA ([19]) a susținut că măsurile oferite companiei Wizz Air constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(165) ERA a apreciat că datele financiare sunt dovezi esențiale ale încălcării și, prin urmare, ar trebui să fie comunicate.

([19]) Asociația Europeană a Companiilor Aviatice din Regiunile Europei este un organism profesional care reprezintă industria aeronautică europeană (companii aeriene, aeroporturi, fabricanți și furnizori).

(166) Potrivit ERA, existența unui plan de afaceri clar ar trebui să constituie un element esențial al analizei oricărui ajutor acordat. Un astfel de plan ar trebui să demonstreze în mod clar viabilitatea financiară a unei rute.

(167) ERA a subliniat că industria aeronautică se caracterizează prin marje tradițional scăzute și prin cerințe care prevăd investiții de capital ridicate. Astfel, prin avantajele sale, această amploare, finanțată din fonduri de stat, determină rapid transportatorii care nu beneficiază de niciun avantaj să iasă de pe piață.

(168) ERA este de părere că această situație conduce la o denaturare a concurenței, și, mai mult, asigură o potențială poziție dominantă de monopol pentru operatorul aeroportuar rămas, care este subvenționat. Pe termen lung, impactul asupra consumatorilor constă în creșterea prețurilor și reducerea posibilităților de alegere.

### 6.5. **Eurojet**

#### 6.5.1. *Măsura 2 – Reducerile și rabaturile acordate în conformitate cu AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010*

(169) Eurojet, companie din sectorul aviației de afaceri care operează zboruri în sistem charter inclusiv în România, a acceptat acordarea unei reduceri unei companii aeriene în cazul în care activitățile din afara sectorului aviației reprezintă o parte importantă a veniturilor aeroportului.

(170) Eurojet apreciază totuși că este clar că reducerea cu 85 % aplicabilă operatorilor care utilizează aeronave cu o masă de peste 70 de tone a fost introdusă în beneficiul exclusiv al unui singur operator.

## 7. EVALUAREA MĂSURII 1 – FINANȚAREA ANUALĂ PENTRU EXPLOATARE ACORDATĂ ADMINISTRATORULUI AEROPORTULUI

### 7.1. **Existența ajutorului**

(171) În temeiul 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*”.

(172) Pentru ca o măsură să fie calificată drept ajutor în sensul acestei dispoziții, este necesar ca toate condițiile următoare să fie îndeplinite:

(a) beneficiarul este o întreprindere;

(b) măsura este finanțată din resurse de stat și îi este imputabilă statului;

(c) măsura îi conferă un avantaj economic beneficiarului său;

(d) avantajul este selectiv și

(e) măsura trebuie să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența și este susceptibilă să afecteze schimburile comerciale între statele membre.

(173) În decizia de inițiere a procedurii, opinia preliminară a Comisiei a fost că finanțarea publică acordată administratorului aeroportului constituie ajutor de stat. Pe baza informațiilor disponibile la momentul deciziei de inițiere a procedurii, Comisia a considerat că această finanțare publică constituie ajutor de exploatare.

(174) În urma deciziei de inițiere a procedurii, România a susținut că granturile anuale nu constituie ajutor de exploatare, ci au fost alocate pentru investiții în Aeroportul Internațional Timișoara. România a susținut, de asemenea, că investițiile făcute nu constituie ajutor de stat, întrucât acestea fie fac parte din sfera misiunii de serviciu public, fie au fost realizate în concordanță cu principiul operatorului în economia de piață.

(175) Comisia reamintește că trebuie să se facă distincția dintre ajutoarele pentru investiții și cele de exploatare. În conformitate cu Orientările din 2014 privind sectorul aviației, ajutoarele pentru investiții sunt definite drept ajutoarele menite să finanțeze active imobilizate, mai precis, să acopere „deficitul de finanțare a costurilor de capital”. Conform definiției lor, ajutoarele de exploatare sunt menite să acopere „deficitul de finanțare a cheltuielilor de exploatare” fie ca valoare inițială a ajutoarelor, fie ca ajutoare sub formă de tranșe periodice menite să acopere costurile de exploatare estimate (sume forfetare plătite periodic).

(176) Comisia constată că proiectele de investiții prezentate de România (tabelul 3) vizează finanțarea de active imobilizate și au fost înscrise la cheltuielile de capital în contabilitatea administratorului aeroportului. Pe baza informațiilor furnizate de România după decizia de inițiere a procedurii, în special a actelor juridice prin care au fost aprobate proiectele de investiții, Comisia consideră că de această finanțare au beneficiat proiecte de investiții.

(177) Comisia va analiza dacă investițiile prezentate de România (tabelul 3) constituie ajutor de stat. Ulterior, Comisia va scădea valoarea anuală a investițiilor care nu constituie ajutor de stat din valoarea anuală totală a investițiilor. Dacă se constată o diferență, aceasta este valoarea anuală a ajutorului pentru investiții acordat administratorului aeroportului.

(178) Comisia va analiza, în continuare, dacă ajutorul pentru investiții acordat administratorului aeroportului, în cazul în care se va considera că măsurile în cauză constituie ajutor de stat, este compatibil.

7.1.1. *Activitatea economică și noțiunea de întreprindere*

7.1.1.1. Principii

(179) Conform jurisprudenței constante, Comisia trebuie să stabilească mai întâi dacă administratorul aeroportului este o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Noțiunea de întreprindere desemnează orice entitate care desfășoară o activitate economică, indiferent de statutul său juridic și de modul său de finanțare ([20]). Orice activitate care constă în furnizarea de bunuri sau de servicii pe o anumită piață este considerată o activitate economică.

(180) Potrivit jurisprudenței constante, operarea și construcția unei infrastructuri aeroportuare trebuie considerate drept o activitate economică care intră în domeniul de aplicare al controlului ajutoarelor de stat începând cu 12 decembrie 2000, data hotărârii în cauza Aéroports de Paris ([21]). Dacă un operator aeroportuar desfășoară activități economice care constau în oferirea de servicii aeroportuare în schimbul unei remunerații, indiferent de statutul său juridic sau de mijlocul de finanțare a acestuia, acesta este o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE și, prin urmare, normele tratatului cu privire la ajutorul de stat pot fi aplicate în contextul avantajelor acordate de către stat sau prin intermediul resurselor de stat respectivului operator aeroportuar.

(181) Deși operatorii aeroportuari trebuie să fie considerați întreprinderi în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, trebuie reamintit faptul că nu toate activitățile desfășurate de operatorul unui aeroport sunt neapărat de natură economică ([22]).

(182) Curtea de Justiție a susținut că activitățile care, în mod normal, intră în responsabilitatea statului în exercitarea atribuțiilor sale oficiale ca autoritate publică nu sunt de natură economică și nu se încadrează în domeniul de aplicare a normelor privind ajutorul de stat ([23]).

(183) Prin urmare, finanțarea activităților legate de îndeplinirea misiunii de serviciu public sau a infrastructurii legate în mod direct de aceste activități, în general, nu constituie ajutor de stat ([24]). Într-un aeroport, activități precum controlul traficului aerian, activitățile desfășurate de poliție, de serviciile vamale sau de pompieri și activitățile necesare pentru protejarea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, precum și investițiile în infrastructura și în echipamentele necesare pentru astfel de activități sunt considerate a fi, în general, de natură neeconomică ([25]).

([20]) Hotărârea din 23 aprilie 1991, Höfner și Elser/Macrotron, („Höfner și Elser”), C-41/90, EU:C:1991:161, punctul 21; Hotărârea din 17 februarie 1993, Poucet și Pistre/AGF și Cancava, C-160/91, EU:C:1993:63, punctul 17; Hotărârea din 18 iunie 1998, Comisia/Italia, C-35/96, EU:C:1998:303, punctul 36.

([21]) Hotărârea din 12 decembrie 2000, Aéroports de Paris/Comisia, T-128/98, EU:T:2000:290, confirmată prin Hotărârea din 24 octombrie 2002, Aéroports de Paris/Comisia, C-82/01, EU:C:2002:617, punctele 75-79. Acest lucru a fost confirmat prin Hotărârea din 24 martie 2011, Mitteldeutsche Flughafen AG și Flughafen Leipzig Halle GmbH/Comisia, („Aeroportul Leipzig-Halle”), cauzele T-443/08 și T-455/08, EU:T:2011:117, în special punctele 93 și 94; confirmată prin Hotărârea din 19 decembrie 2012, Leipzig-Halle, cauza C-288/11 P, EU:C:2012:821.

([22]) Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 34. Hotărârea din 19 ianuarie 1994, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol („Eurocontrol”), C-364/92, EU:C:1994:7.

([23]) Hotărârea din 16 iunie 1987, Comisia/Italia, C-118/85, EU:C:1987:283, punctele 7 și 8 și Hotărârea din 4 mai 1988, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, EU:C:1988:225, punctul 1.

([24]) Decizia N 309/2002 a Comisiei din 19 martie 2003, „Securitatea aviației – compensație pentru costurile suportate în urma atacurilor de la 11 septembrie 2001” (JO C 148, 25.6.2003, p. 7).

([25]) Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 35. A se vedea, de asemenea, *Eurocontrol*, punctul 30; Hotărârea din 26 martie 2009, Selex Sistemi Integrati/Comisia, C-113/07 P, EU:C:2009:191, punctul 71 și Decizia (UE) 2018/628 a Comisiei din 11 noiembrie 2016 privind ajutorul de stat SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) pus în aplicare de către Austria în favoarea aeroportului Klagenfurt, a companiei Ryanair și a altor transportatori aerieni care utilizează acest aeroport (JO L 107, 26.4.2018, p. 1).

(184) Cu toate acestea, finanțarea publică a activităților care nu sunt de natură economică nu trebuie să conducă la o discriminare nejustificată între companiile aeriene și administratorii de aeroporturi. Într-adevăr, jurisprudența constantă indică faptul că există un avantaj atunci când autoritățile publice scutesc întreprinderile de costurile inerente activităților economice pe care le desfășoară ([26]). Prin urmare, în cazul în care într-un anumit sistem juridic este normal ca companiile aeriene sau administratorii de aeroporturi să suporte costurile anumitor servicii, în timp ce anumite companii aeriene sau anumiți administratori de aeroporturi care furnizează aceleași servicii în numele acelorași autorități publice nu au obligația de a suporta aceste costuri, aceștia din urmă pot beneficia de un avantaj, chiar dacă serviciile sunt considerate în sine ca fiind de natură neeconomică ([27]).

7.1.1.2. Aplicarea în cazul de față

(185) Administratorul aeroportului desfășoară activități de construcție, întreținere și exploatare a infrastructurii aeroportuare. Administratorul aeroportului oferă servicii aeroportuare și percepe sume de bani utilizatorilor – operatori în domeniul aviației comerciale, precum și utilizatori din domeniul aviației generale necomerciale – pentru utilizarea infrastructurii aeroportuare, exploatând din punct de vedere comercial infrastructura. Prin urmare, trebuie să se concluzioneze că administratorul aeroportului a desfășurat o activitate economică în perioada supusă evaluării și, prin urmare, constituie o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(186) România a informat că trebuie considerate ca făcând parte din sfera misiunii de serviciu public (considerentele 87 și 88) costurile generate de următoarele activități:

— investițiile în reabilitarea pistei și extinderea platformei care sunt legate de activități necomerciale pe Aeroportul Internațional Timișoara (cum ar fi activități militare, misiuni oficiale, misiuni de căutare și salvare, zboruri umanitare și pentru urgențe);

— investițiile în echipamente de securitate;

— investițiile în amenajarea terminalului non-Schengen menite să asigure respectarea cerințelor UE, astfel încât terminalul să poată primi zboruri din afara spațiului Schengen – la momentul respectiv România se aștepta să adere la spațiul Schengen în 2011.

(187) În ceea ce privește investițiile în *reabilitarea pistei și în extinderea platformei* din 2007, 2008 și 2009, Comisia reamintește că, în cazul în care infrastructura este utilizată atât pentru activități economice, cât și pentru activități neeconomice, finanțarea publică pe care o primește va intra sub incidența normelor privind ajutoarele de stat numai în măsura în care aceasta acoperă costurile legate de activitățile economice.

(188) Cu toate acestea, în cazul de față, investițiile în reabilitarea căii de rulare și în extinderea platformei au fost impuse în principal de utilizarea comercială a instalațiilor aeroportuare. România a susținut că investițiile au fost necesare pentru a răspunde creșterii cererii, evidențiată de previziunile referitoare la traficul comercial, pentru a genera venituri suplimentare pentru administratorul aeroportului și pentru a crește rentabilitatea acestuia (a se vedea considerentul 86). Comisia reamintește că finanțarea activității neeconomice a unui aeroport nu poate conduce la subvenționarea încrucișată a activităților economice ale acestuia. În sensul prezentei decizii, Comisia consideră că investițiile realizate în reabilitarea pistei și în extinderea platformei sunt legate în întregime de activități economice, neînscriindu-se, astfel, în sfera misiunii de serviciu public.

(189) În ceea ce privește investițiile în *echipamente de securitate*, Comisia reamintește că activitățile necesare pentru protejarea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, precum și investițiile legate de infrastructură și echipamentele necesare pentru îndeplinirea acestor activități nu sunt considerate, în general, ca fiind de natură economică. În opinia Comisiei, controlul bagajelor înregistrate, al pasagerilor, al bagajelor de cabină și controlul accesului populației la zona de securitate a unui aeroport sunt măsuri din domeniul securității aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită ([28]).

(190) România a confirmat faptul că, în conformitate cu ordinea sa juridică, statul finanțează echipamentele de securitate ale tuturor aeroporturilor în temeiul Hotărârii Guvernului nr. 1661 din 6 decembrie 2007.

([26]) A se vedea Hotărârea din 3 martie 2005, Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck, C-172/03, EU:C:2005:130, punctul 36 și jurisprudența citată.

([27]) Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 37.

([28]) Decizia (UE) 2015/1226 a Comisiei din 23 iulie 2014 privind ajutorul de stat SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) pus în aplicare de Franța în favoarea Camerei de Comerț și Industrie din Angoulême, a SNC-Lavalin, a Ryanair și a Airport Marketing Services (JO L 201, 30.7.2015, p. 48).

(191) Comisia consideră că investițiile realizate în echipamente de securitate în 2008 prezentate de România sunt necesare pentru a proteja aviația civilă împotriva actelor de intervenție ilicită. Prin urmare, investițiile intră în sfera misiunii de serviciu public, motiv pentru care nu constituie ajutor de stat.

(192) În ceea ce privește investițiile în amenajarea terminalului non-Schengen, România afirmă că investițiile inițiale în extinderea terminalului au fost determinate de considerente economice, dar au fost esențiale și pentru amenajarea unui terminal care să respecte măsurile de siguranță impuse de normele UE privind securitatea aviației civile și controlul frontierelor Schengen. În particular, aceste măsuri sunt legate de separarea pasagerilor. Nu a existat nicio precizare cu privire la investițiile care au fost strict necesare pentru asigurarea respectării acestor norme și, prin urmare, pentru exercitarea prerogativelor de autoritate publică.

(193) Comisia reamintește că finanțarea activității neeconomice a unui aeroport nu poate conduce la subvenționarea încrucișată a activităților economice ale acestuia. Pe baza informațiilor furnizate de România, Comisia consideră că investițiile în terminale au fost realizate, în mare parte, în scopuri economice. În sensul prezentei decizii, Comisia consideră că investițiile în terminale non-Schengen nu se înscriu în sfera misiunii de serviciu public.

(194) În concluzie, Comisia constată următoarele:

(i) investițiile în reabilitarea pistei și în extinderea platformei din 2007, 2008 și 2009 nu intră în sfera misiunii de serviciu public, constituind astfel o activitate economică;

(ii) investițiile în echipamente de securitate din 2008 intră în sfera misiunii de serviciu public, motiv pentru care nu constituie ajutor de stat;

(iii) investițiile în amenajarea terminalului non-Schengen din 2007, 2008 și 2009 nu se înscriu în sfera misiunii de serviciu public, constituind, astfel, o activitate economică.

7.1.2. *Resurse de stat și imputabilitatea statului*

7.1.2.1. Principii

(195) Pentru a constitui ajutor de stat, măsurile în cauză trebuie să fie finanțate din resurse de stat, iar decizia de acordare a măsurii trebuie să îi fie imputabilă statului.

(196) Conceptul de ajutor de stat se aplică oricărui avantaj acordat prin intermediul resurselor de stat de către statul însuși sau de către orice organism intermediar care acționează în baza prerogativelor ce i-au fost conferite ([29]). În sensul aplicării articolului 107 din TFUE, resursele autorităților locale constituie resurse de stat ([30]).

7.1.2.2. Aplicarea în cazul de față

(197) Finanțarea publică acordată administratorului aeroportului a fost decisă prin Hotărârile Guvernului nr. 615/2002 și nr. 1212/2007 (considerentul 39) și s-au acordat granturi directe de la bugetul autorității naționale, și anume Ministerul Transporturilor din România. Fondurile au fost acordate pentru proiectele de investiții și au fost contabilizate drept cheltuieli de capital. Fondurile au fost alocate pe întreaga durată a investiției pe baza unui buget aprobat pentru anul în cauză.

(198) Din acest motiv, Comisia consideră că măsurile sunt finanțate prin intermediul resurselor de stat și, de asemenea, îi sunt imputabile statului.

([29]) Hotărârea Stardust Marine, punctele 53-56.

([30]) Hotărârea din 12 mai 2011, Nord-Pas-de-Calais, cauzele conexate T-267/08 și T-279/08, EU:T:2011:209, punctul 108.

7.1.3. *Selectivitatea*

7.1.3.1. Principii

(199) Pentru a intra sub incidența articolului 107 alineatul (1) din TFUE, o măsură de stat trebuie să favorizeze „*anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri*”. Prin urmare, numai măsurile adoptate în favoarea întreprinderilor, care acordă, în mod selectiv, un avantaj, intră sub incidența noțiunii de ajutor de stat.

(200) Astfel cum a confirmat Curtea de Justiție, în cazul în care termenii acordului încheiat au fost propuși în mod selectiv de către stat unuia sau mai multor operatori, iar nu pe baza unor criterii obiective care să rezulte dintr-un text cu incidență generală și să fie aplicabile oricărui operator, acest element, împreună cu altele, poate constitui un indiciu al unui ajutor de stat ([31]).

7.1.3.2. Aplicarea în cazul de față

(201) În ceea ce privește cazul de față, sprijinul financiar a fost acordat de stat unei singure întreprinderi, și anume administratorul aeroportului. Este vorba de o măsură individuală. Astfel, măsura 1 este selectivă prin definiție, în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

7.1.4. *Avantajul economic*

7.1.4.1. Principii

(202) Un avantaj în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE este orice beneficiu economic pe care întreprinderea nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață, adică în absența intervenției statului. Numai efectul măsurii asupra întreprinderii este relevant, și nu cauza sau obiectivul intervenției statului. Ori de câte ori situația financiară a unei întreprinderi se îmbunătățește ca urmare a intervenției statului, se poate concluziona că există un avantaj.

(203) Cu toate acestea, resursele publice puse la dispoziția unei întreprinderi de către stat, în mod direct sau indirect, în circumstanțe care corespund condițiilor de piață normale, nu pot fi considerate ajutoare de stat ([32]) (principiul operatorului economic privat în economia de piață).

(204) Principiul operatorului economic privat în economia de piață se aplică numai dacă statul a acționat ca un operator de pe piața privată aflat în condiții similare.

(205) La aplicarea principiului operatorului economic privat în economia de piață nu se ține seama de considerente regionale sau de politică. Este indicat să se facă abstracție de orice consecințe pozitive asupra economiei sau a accesibilității regiunii în care este situată întreprinderea ([33]).

(206) Testul operatorului economic privat în economia de piață ar trebui să se bazeze pe informațiile disponibile și evoluțiile previzibile la momentul în care a fost acordată finanțarea publică, nu numai pe o analiză a unei situații ulterioare ([34]).

(207) În consecință, în ceea ce privește finanțarea publică a aeroporturilor, analiza respectării principiului operatorului economic privat în economia de piață ar trebui să se bazeze pe perspective clare de rentabilitate *ex ante* pentru entitatea care acordă finanțarea ([35]). Previziunile legate de trafic utilizate în acest scop ar trebui să fie realiste și să facă obiectul unei analize corecte a sensibilității. Absența unui plan de afaceri constituie un indiciu că este posibil ca principiul operatorului economic privat în economia de piață să nu fie respectat ([36]).

([31]) Hotărârea Curții de Justiție din 4 iunie 2015, Comisia/MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, punctul 91.
([32]) Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 49. A se vedea, de asemenea, Hotărârea Stardust Marine, punctul 69.
([33]) Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 49. A se vedea, de asemenea, Hotărârea din 10 iulie 1986, Belgia/Comisia, cauza 40/85, EU:C:1986:305.
([34]) Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 48. A se vedea, de asemenea, Hotărârea din cauza Stardust Marine, punctul 71, și Hotărârea din 5 iunie 2012, Comisia Europeană/Électricité de France („EDF”), cauza C-124/10 P, EU:C:2012:318, punctul 85.
([35]) Decizia Comisiei în cazul C 25/2007 – Finlanda – Aeroportul Tampere Pirkkala și Ryanair (JO L 309, 19.11.2013, p. 27).
([36]) EDF, punctele 84, 85 și 105.

(208) În lipsa unui plan de afaceri, statele membre pot furniza analize sau documente interne ale autorităților publice sau ale aeroportului în cauză care să arate în mod clar că s-a realizat o analiză *ex ante* și că aceasta demonstrează că principiul operatorului economic privat în economia de piață este respectat ([37]).

(209) Potrivit jurisprudenței constante a Curții, sarcina de a stabili că a acționat ca un investitor privat prudent ([38]) și de a prezenta Comisiei elementele de probă în acest sens ([39]) îi revine statului membru însuși.

7.1.4.2. Aplicarea în cazul de față

(210) În ceea ce privește cazul de față, pentru a stabili dacă finanțarea publică i-a conferit administratorului aeroportului un avantaj pe care nu l-ar fi avut în condiții normale de piață, Comisia trebuie să compare comportamentul autorităților publice care acordă granturi directe pentru investiții și injecții de capital cu cel al unui operator în economia de piață care, făcând abstracție de toate considerentele sociale, de politică regională și sectoriale, este ghidat de perspective de rentabilitate pe termen lung, pe întreaga durată de viață a investiției ([40]). Aceste perspective sunt pertinente în special în cazul investițiilor în infrastructură, care, de multe ori, presupun mobilizarea unor resurse financiare importante și nu permit obținerea unui randament pozitiv decât după mai mulți ani. Orice evaluare a rentabilității unui aeroport trebuie să ia în considerare veniturile aeroportului.

(211) Comisia constată că, inițial, guvernul a deținut 100 % din acțiunile administratorului aeroportului (considerentul 28). Cu toate acestea, participația sa a scăzut la 80 % din acțiuni la sfârșitul anului 2008. Volumul participației guvernului în comparație cu proporția costurilor finanțate de guvern este luat în considerare în scopul evaluării privind respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață.

(212) Comisia trebuie să își întemeieze evaluarea pe informațiile și ipotezele pe care operatorul le-a avut la dispoziție în momentul acordării finanțării publice ([41]).

(213) Potrivit României, următoarele investiții au fost efectuate în concordanță cu principiul operatorului economic privat în economia de piață (considerentul 86):

— finanțarea reabilitării pistei și a extinderii platformei în 2007, 2008 și 2009;

— finanțarea amenajării terminalului non-Schengen în 2007, 2008 și 2009;

— finanțarea amenajării unui drum de acces și a unei zone de parcare în 2007 și

— finanțarea echipamentelor de iluminat în 2008.

(214) Potrivit României, aceste investiții au avut în vedere perspective de rentabilitate pe termen mai lung, de care statul ar putea beneficia în dubla sa calitate: cea de acționar care primește dividende și cea de proprietar care primește o taxă de concesiune (calculată ca 2 % din venitul brut obținut prin exploatarea concesiunii) (considerentul 86). România declară că planul de dezvoltare elaborat în 2006 și evaluarea capacității Aeroportului Internațional Timișoara realizată în 2006 au demonstrat sustenabilitatea economică a investițiilor. România a apreciat că ar fi existat șanse să se asigure sustenabilitatea economică, întrucât creșterea numărului de pasageri și creșterea eficienței urmau să sporească veniturile din exploatarea infrastructurii aeroportuare (considerentul 86).

(215) Comisia va analiza mai întâi dacă studiile de fezabilitate *ex ante* prezentate de România cu privire la investițiile menționate mai sus sunt suficiente pentru a dovedi respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață.

([37]) Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 51.
([38]) Concluziile avocatului general Henrik Saugmandsgaard Øe, prezentate la 24 octombrie 2019, Larko/Comisia, cauza C-244/18 P, EU:C:2019:896, punctul 53. A se vedea, de asemenea, Hotărârea din 1 februarie 2018, Larko/Comisia, cauza T-423/14, EU:T:2018:57; Hotărârea din 25 iunie 2015, SACE și Sace BT/Comisia, T-305/13, EU:T:2015:435, și EDF.
([39]) EDF, punctul 104.
([40]) Hotărârea din 21 martie 1991, Italia/Comisia („Alfa Romeo"), C-305/89, EU:C:1991:142, punctul 23; Hotărârea din 12 decembrie 2000, Alitalia/Comisia, T-296/97, EU:T:2000:289, punctul 84.
([41]) Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 3.4. A se vedea, de asemenea, Hotărârea Stardust Marine, punctul 71.

Studii de fezabilitate

(216) România a prezentat studii de fezabilitate, elaborate în vederea investițiilor legate de reabilitarea pistei și extinderea platformei, pentru amenajarea terminalului non-Schengen, pentru amenajarea drumului de acces și a zonei de parcare și pentru echipamentele de iluminat. Studiile de fezabilitate au drept scop evaluarea rentabilității globale a proiectelor care au beneficiat de investiții de stat. Prin urmare, acestea sunt utilizate pentru a analiza dacă România a investit în proiecte care, potrivit previziunilor, vor fi profitabile.

(217) Studiul de fezabilitate pentru *reabilitarea pistei și extinderea platformei* a constatat o valoare actualizată netă (VAN) de 3,791 milioane EUR și o rată internă de rentabilitate de 10,56 % (utilizând o rată de actualizare de 5 %). Comisia a constatat că acest studiu evidențiază o serie de deficiențe. În special VAN indică discrepanțe semnificative în comparație cu VAN prezentate în studiile de fezabilitate *ex post*. Perioada de 25 de ani, care face obiectul previziunii, este prea îndelungată, având în vedere caracterul limitat al tipului de investiții de reamenajare realizate de România și îndeosebi măsura limitată în care aceste investiții contribuie la creșterea generală a numărului de pasageri. În schimb, studiul de fezabilitate *ex post* analizează o perioadă de previzionare mult mai scurtă pentru această investiție (6 ani). În plus, studiul nu include nicio evoluție a traficului, care ar fi trebuit să stea la baza previziunilor privind veniturile. Nu se furnizează explicații cu privire la ratele estimate ale inflației, care sunt foarte scăzute (1,5 % începând cu al 11-lea an) având în vedere rata inflației la acel moment (4,7 % în 2007, 7,9 % în 2008). Nu se furnizează explicații cu privire la rata de actualizare de 5 %, care pare prea scăzută, în special în comparație cu alte investiții din aceeași perioadă, cum ar fi modernizarea și extinderea zonei de parcare. Prin urmare, Comisia nu consideră că acest studiu este rezonabil. Mai mult, deși investițiile au fost realizate în mare parte în 2007, studiul a fost elaborat în iulie 2008. Prin urmare, acest studiu de fezabilitate nu poate confirma rentabilitatea investițiilor, nerespectând astfel cerințele principiului operatorului economic privat în economia de piață ([42]).

(218) În ceea ce privește studiul de fezabilitate pentru *amenajarea terminalului non-Schengen*, Comisia a constatat că studiul nu a considerat investițiile drept costuri la calculul VAN a terminalului. Prin urmare, Comisia nu poate accepta acest studiu de fezabilitate drept dovadă a respectării principiului operatorului economic privat în economia de piață. În plus, studiul a fost elaborat în iunie 2008 și pare să se refere numai la investițiile din 2009.

(219) În ceea ce privește studiul de fezabilitate pentru *modernizarea și extinderea parcării*, pe baza căruia au fost efectuate investițiile în amenajarea drumului de acces și a parcării, Comisia consideră că studiul este rezonabil. Studiul pleacă de la premisa unei măriri cu 15 % a veniturilor datorită creșterii preconizate a numărului de utilizatori ai parcărilor ca urmare a creșterii numărului de pasageri. Studiul a constatat o VAN pozitivă aplicând o rată de actualizare de 15 % pe durata de viață preconizată a investiției, de opt ani. Comisia consideră că rata de actualizare de 15 % este rezonabilă și că ipoteza duratei scurte de viață a investiției este prudente. Studiul arăta că investiția urma să fie amortizată după numai cinci ani. Studiul a fost elaborat în noiembrie 2005 și, prin urmare, este adecvat pentru a indica faptul că investiția va respecta principiul operatorului economic privat în economia de piață în 2007. În plus, Comisia constată că, la momentul în care s-a decis finanțarea modernizării și extinderii zonei de parcare, guvernul deținea 100 % din acțiunile administratorului aeroportului. Prin urmare, nu este necesar să se ajusteze în mod proporțional VAN a proiectului.

(220) România a susținut că data relevantă pentru studiul de fezabilitate privind echipamentele de iluminat este data la care acesta a fost pregătit de IPTANA SA, care a început lucrările de elaborare a studiului în august 2007 în baza contractului nr. 1016/22.8.2007, după ce a primit avizul favorabil al Consiliului tehnico-economic al Ministerului Transporturilor (Avizul nr. 33/1998, revizuit în 2007). Totuși, nu se indică data exactă la care a fost elaborat studiul. În orice caz, studiul de fezabilitate pentru *echipamentele de iluminat* nu a inclus nicio analiză a rentabilității, ci a detaliat estimările costurilor pentru acest proiect. Prin urmare, acest studiu nu a indicat în ce mod acțiunile administratorului aeroportului au avut în vedere perspective de rentabilitate pe termen mai lung. Prin urmare, Comisia nu poate accepta acest studiu de fezabilitate drept dovadă a respectării principiului operatorului economic privat în economia de piață.

(221) Pe baza aspectelor menționate mai sus, Comisia consideră că studiul de fezabilitate *ex ante* elaborat în vederea investițiilor legate de drumul de acces și de zona de parcare este suficient pentru a demonstra respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață. Comisia constată că studiile de fezabilitate realizate cu privire la investițiile pentru reamenajarea căii de rulare și extinderea platformei, pentru echipamentele de iluminat și pentru terminalul non-Schengen nu demonstrează respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață.

([42]) Hotărârea Stardust Marine, punctul 71, și Hotărârea EDF, punctele 85 și 104.

Studii de rentabilitate *ex ante* reconstituite *ex post*

(222) Administratorul aeroportului a prezentat, de asemenea, studii de rentabilitate *ex ante* reconstituite *ex post* pentru investițiile enumerate în considerentul 213.

(223) În ceea ce privește investițiile în *reabilitarea pistei și extinderea platformei*, studiul de rentabilitate reconstituit *ex post* a determinat că VAN este de 1 784 600,12 EUR, iar rata internă de rentabilitate este de 13,12 %. Rata de actualizare utilizată a fost de 9,1 %. Studiul *ex post* reconstituit pleacă de la premisa unei previziuni privind traficul de pasageri diferite de cea disponibilă *ex ante* pe baza planului de dezvoltare. Aceste previziuni privind pasagerii sunt mai prudente, iar numărul de pasageri estimat este mai mic decât cel inclus în planul de dezvoltare. În acest sens, rentabilitatea preconizată ar fi fost, prin urmare, și mai mare dacă s-ar fi luat în considerare previziunea privind numărul de pasageri indicată în planul de dezvoltare. Cu toate acestea, Comisia constată că estimările privind costurile de investiții diferă de cele din studiul de fezabilitate *ex ante* elaborat în iulie 2008. Comisia nu poate verifica dacă ipotezele privind costurile de investiție sunt cele care ar fi putut fi preconizate *ex ante*. Prin urmare, nu este posibil să se concluzioneze că ipotezele luate în considerare sunt cele care ar fi fost disponibile înainte de acordarea finanțării publice și nu se poate considera că studiul reconstituit furnizează o analiză *ex ante* fiabilă a rentabilității.

(224) În ceea ce privește investițiile în *echipamente de iluminat*, studiul de rentabilitate reconstituit *ex post* furnizat de administratorul aeroportului a determinat că VAN este de 226 066,84 EUR, iar rata internă de rentabilitate este de 26,9 %. Rata de actualizare utilizată a fost de 9,1 %. Studiul *ex post* reconstituit pleacă de la premisa unei previziuni privind traficul de pasageri diferite de cea disponibilă *ex ante* în planul de dezvoltare. Previziunile privind pasagerii utilizate sunt mai prudente, numărul de pasageri estimat fiind mai mic decât cel inclus în planul de dezvoltare. În acest sens, rentabilitatea preconizată ar fi fost, prin urmare, și mai mare dacă s-ar fi luat în considerare previziunea privind numărul de pasageri indicată în planul de dezvoltare. Această analiză *ex ante* reconstituită *ex post* pare rezonabilă pentru a indica perspectivele de rentabilitate *ex ante* ale investiției în echipamente de iluminat din 2008.

(225) Administratorul aeroportului a furnizat un studiu de rentabilitate reconstituit *ex post* cu privire la investiția în *terminalul non-Schengen*. Studiul a constatat o valoare actualizată netă de 2 536 094,92 EUR și o rată internă de rentabilitate de 14,71 %. Rata de actualizare utilizată a fost de 8,67 %. Studiul *ex post* reconstituit pleacă de la premisa unei previziuni privind traficul de pasageri diferite de cea disponibilă *ex ante* în planul de dezvoltare. Previziunile privind pasagerii utilizate sunt mai prudente, iar numărul de pasageri estimat este mai mic decât cel inclus în planul de dezvoltare. Cu toate acestea, Comisia nu poate verifica dacă ipotezele privind costurile de investiție sunt cele care ar fi putut fi preconizate *ex ante*. În plus, nu este clar în ce mod costurile de investiție indicate în studiul reconstituit se referă la costurile de investiție estimate în studiul de rentabilitate *ex ante* elaborat în iunie 2008 (considerentul 218). Prin urmare, nu este posibil să se concluzioneze că ipotezele luate în considerare sunt cele care ar fi fost disponibile înainte de acordarea finanțării publice și, astfel, nu se poate considera că studiul reconstituit furnizează o analiză *ex ante* fiabilă a rentabilității investiției în terminalul non-Schengen.

7.1.4.3. Concluzie privind avantajul economic

(226) După cum s-a explicat mai sus, Comisia consideră că România a acționat în conformitate cu principiul operatorului economic privat în economia de piață atunci când a investit în proiectul de dezvoltare a drumului de acces și a parcării de la Aeroportul Internațional Timișoara, astfel cum se arată în tabelul 3. Prin urmare, Comisia concluzionează că finanțarea aferentă acestei investiții nu a conferit un avantaj economic administratorului aeroportului.

(227) În ceea ce privește celelalte trei proiecte de investiții (reabilitarea căii de rulare și extinderea platformei, dezvoltarea terminalului non-Schengen și echipamentele de iluminat), Comisia concluzionează că finanțarea publică acordată pentru aceste trei proiecte de investiții a conferit un avantaj economic administratorului aeroportului.

7.1.5. *Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale dintre statele membre*

7.1.5.1. Principii

(228) Atunci când ajutorul acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi față de alte întreprinderi concurente în schimburile comerciale din cadrul Uniunii Europene, acestea din urmă trebuie să fie considerate ca fiind afectate de ajutorul respectiv ([43]).

([43]) Hotărârea din 30 aprilie 1998, Het Vlaamse Gewest/Comisia, T-214/95, EU:T:1998:77, și Hotărârea din 17 septembrie 1980, Philip Morris/Comisia, C-730/79, EU:C:1980:209, punctul 11.

(229) Întrucât exploatarea unui aeroport este o activitate economică, concurența are loc, pe de o parte, între aeroporturi, pentru a atrage companii aeriene și traficul aerian corespunzător (pasageri și marfă), și, pe de altă parte, între administratorii aeroporturilor, care pot concura între ei pentru a li se încredința administrarea unui anumit aeroport. În plus, în special în ceea ce privește transportatorii low-cost și operatorii de curse charter, aeroporturile care nu sunt situate în aceleași zone de deservire, ba chiar și cele situate în alte state membre pot, de asemenea, să concureze între ele pentru a atrage companiile aeriene respective.

(230) Prin urmare, acordarea de finanțare publică unui aeroport poate denatura concurența *dintre aeroporturi*. Concurența dintre aeroporturi poate fi evaluată în funcție de criteriile alese de companiile aeriene și, în special, prin compararea unor factori precum tipul de servicii aeroportuare furnizate și clienții aferenți, populația sau activitatea economică, congestionarea, existența accesului terestru și nivelul tarifelor pentru utilizarea infrastructurii și a serviciilor aeroportuare ([44]).

(231) După cum se menționează la punctul 40 din Orientările din 2005 privind sectorul aviației și se reafirmă la punctul 45 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației, nu se pot exclude nici măcar aeroporturile mici din domeniul de aplicare al articolului 107 alineatul (1) din TFUE. În plus, la punctul 45 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației se prevede în mod explicit „*[faptul că] întreprinderea care beneficiază de finanțare publică are dimensiuni relativ mici nu exclude așadar posibilitatea ca schimburile comerciale dintre statele membre să fie afectate*."

7.1.5.2. Aplicarea în cazul de față

(232) În perioada care face obiectul evaluării, Aeroportul Internațional Timișoara era cel de al doilea aeroport ca mărime din România (considerentul 31). Serviciile acestuia erau utilizate anual de aproximativ 900 000 de pasageri. Acesta este situat în apropierea Aeroportului Arad, aflat la o distanță de 50 km și la două ore de mers cu mașina de Caransebeș (considerentul 34). De pe Aeroportul Internațional Timișoara operează zboruri internaționale către alte părți ale Uniunii o varietate de alte companii aeriene care operează zboruri și de pe alte aeroporturi din România și din alte state membre. Pista Aeroportului Internațional Timișoara este suficient de lungă și le permite companiilor aeriene să deservească destinații internaționale aflate la distanțe medii și, astfel, să atragă companii aeriene în detrimentul altor aeroporturi similare situate în alte state membre. Avantajul economic oferit în acest caz administratorului aeroportului prin granturile pentru investiții directe a consolidat poziția economică a acestuia, întrucât administratorul aeroportului a fost în măsură să își înființeze întreprinderea fără a suporta toate costurile de investiții inerente.

(233) Prin urmare, trebuie considerat că este posibil ca măsurile care fac obiectul evaluării să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

7.1.6. *Concluzie privind existența ajutorului de stat*

(234) Pe baza celor de mai sus, Comisia concluzionează că finanțarea publică acordată pentru dezvoltarea drumului de acces și a zonei de parcare în 2007 și pentru echipamentele de securitate în 2008 nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(235) Cu toate acestea, Comisia consideră că finanțarea publică acordată pentru dezvoltarea terminalului non-Schengen, reabilitarea căii de rulare, extinderea platformei și echipamentele de iluminat constituie ajutor de stat acordat administratorului aeroportului în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

7.2. **Tipul ajutorului: ajutor existent sau ajutor nou**

(236) Comisia remarcă faptul că, în conformitate cu dispozițiile anexei V la Actul privind condițiile de aderare a Republicii Bulgaria și a României ([45]), „*schemele de ajutor și ajutorul individual acordate în sectorul transporturilor, implementate într-un nou stat membru înainte de data aderării și aplicabile și după această dată, sunt considerate ca ajutor existent în înțelesul articolului 88 alineatul (1) din Tratatul CE fiind supuse următoarei condiții: măsurile de ajutor sunt comunicate Comisiei în termen de patru luni de la data aderării […]. Aceste măsuri de ajutor sunt considerate drept ajutor «existent» în înțelesul articolului 88 alineatul (1) din Tratatul CE până la sfârșitul celui de al treilea an de la data aderării*."

(237) Din cele de mai sus rezultă că, în cazul României, regimul prevăzut în anexa V se va aplica numai ajutoarelor puse în aplicare înainte de 1 ianuarie 2007 și acordate în continuare după această dată în cazul în care aceste ajutoare i-au fost comunicate Comisiei în termen de patru luni de la data aderării.

([44]) Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 43.

([45]) Actul privind condițiile de aderare a Republicii Bulgaria și a României și adaptările tratatelor pe care se întemeiază Uniunea Europeană (JO L 157, 21.6.2005, p. 203).

(238) România a susținut că finanțarea publică pentru investițiile efectuate la Aeroportul Internațional Timișoara în anul 2007 a fost aprobată în noiembrie 2006, deci înainte de aderarea României la Uniunea Europeană. Totuși, având în vedere că aceste măsuri nu au fost incluse printre măsurile comunicate Comisiei în conformitate cu procedura detaliată mai sus, nu pot constitui ajutoare existente. Prin urmare, Comisia consideră că finanțarea publică acordată pentru dezvoltarea terminalului non-Schengen, reabilitarea căii de rulare, extinderea platformei și echipamentele de iluminat constituie ajutor de stat nou.

### 7.3. **Legalitatea ajutorului**

(239) Finanțarea publică acordată pentru dezvoltarea terminalului non-Schengen, reabilitarea căii de rulare, extinderea platformei și echipamentele de iluminat a fost pusă în aplicare fără obținerea unei aprobări oficiale prealabile din partea Comisiei. Măsurile în cauză nu îndeplinesc cerințele unei exceptări pe categorii de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 din tratat. Acestea au fost puse în aplicare de România cu încălcarea obligațiilor care îi revin în temeiul articolului 108 alineatul (3) din TFUE.

(240) Prin urmare, măsurile respective constituie ajutor de stat ilegal.

### 7.4. **Compatibilitatea cu piața internă**

(241) Finanțarea publică acordată pentru dezvoltarea terminalului non-Schengen, reabilitarea căii de rulare, extinderea platformei și echipamentele de iluminat (tabelul 3) a fost acordată înainte de 4 aprilie 2014, data de la care au devenit aplicabile Orientările din 2014 privind sectorul aviației. În conformitate cu Orientările din 2014 privind sectorul aviației, Comisia va aplica în cazul ajutoarelor pentru investiții ilegale acordate aeroporturilor normele în vigoare la momentul acordării ajutoarelor ([46]).

(242) La momentul acordării acestei finanțări pentru investiții erau în vigoare Orientările din 2005 privind sectorul aviației. Prin urmare, la evaluarea compatibilității acestui ajutor pentru investiții se aplică Orientările din 2005 privind sectorul aviației.

(243) În conformitate cu punctul 61 din Orientările din 2005 privind sectorul aviației, Comisia va evalua ajutorul în raport cu următoarele criterii:

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

— infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivul stabilit;

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

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

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

#### 7.4.1. *Costuri eligibile*

(244) În conformitate cu Orientările din 2005 privind sectorul aviației, costurile eligibile pentru ajutoarele care vizează investiții acordate aeroporturilor trebuie să se limiteze la costurile de investiție aferente infrastructurii aeroportuare propriu-zise (piste, terminale, platforme etc.) sau instalațiilor care le sprijină în mod direct (instalații de stingere a incendiilor, echipamente de securitate sau de siguranță). Costurile eligibile trebuie însă să excludă costurile aferente activităților comerciale care nu sunt legate direct de activitățile de bază ale aeroportului și care includ construirea, finanțarea, utilizarea și închirierea terenului și a clădirilor, nu numai pentru birouri și pentru depozitare, dar și pentru hoteluri și întreprinderi industriale situate în incinta aeroportului, precum și magazine, restaurante și parcări.

(245) Costurile cu investițiile enumerate în tabelul 3 la nr. crt. 2, 3, 4, 5, 9, 12 și 13 sunt eligibile pentru ajutoare care vizează investiții în temeiul Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației, întrucât fac parte din infrastructura aeroportuară.

#### 7.4.2. *Obiectiv de interes general definit în mod clar*

(246) Administratorul aeroportului susține că intervenția sa urmărea un obiectiv de interes general definit în mod clar, și anume dezvoltarea regională, accesibilitatea regiunii și siguranța transportului aerian (considerentul 156).

([46]) Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 173.

(247) Mai concret, România a explicat că investițiile din perioada 2007-2009 în reabilitarea căii de rulare și extinderea platformei au fost justificate de necesitatea îmbunătățirii capacității de funcționare a aeroportului în perioadele de vârf, când capacitatea căii de rulare și a platformei erau limitate, în special având în vedere creșterea semnificativă preconizată a traficului până în 2015 (considerentul 36). În plus, România a afirmat că investițiile au fost efectuate și din motive de siguranță a aviației, și anume ca urmare a necesității de a separa zonele de parcare a aeronavelor și accesul la zonele de parcare respective, precum și ca urmare a necesității de a garanta siguranța aeronavelor parcate (considerentul 86).

(248) În ceea ce privește dezvoltarea terminalului non-Schengen, România a explicat că, inițial, investițiile au vizat îmbunătățirea capacității Aeroportului Internațional Timișoara, având în vedere creșterea semnificativă preconizată a traficului de pasageri până în 2015. În 2006, la momentul adoptării deciziei de acordare a ajutorului pentru investiții, s-a considerat că se atinsese o limită critică din punct de vedere operațional în ceea ce privește capacitatea terminalului. Traficul de pasageri crescuse deja cu 250 % în perioada 2001-2005, conducând la congestionare la orele de vârf. Terminalul inițial, construit în 1960, nu fusese proiectat astfel încât să facă față unor astfel de niveluri de trafic (considerentul 37).

(249) România a explicat că, ulterior, investițiile suplimentare în terminalul non-Schengen au fost menite să asigure conformitatea cu cerințele de securitate, astfel încât terminalul să poată primi zboruri non-Schengen. La momentul respectiv, România se aștepta să adere la spațiul Schengen în 2011. Era necesară, în special, separarea fluxurilor de pasageri, astfel încât să se separe pasagerii care sosesc din spațiul Schengen de cei care sosesc din țări care nu sunt membre ale spațiului Schengen. Acest lucru ar fi asigurat, de asemenea, faptul că Aeroportul Internațional Timișoara își putea menține activitatea comercială atât în ceea ce privește zborurile efectuate în interiorul spațiului Schengen, cât și a celor efectuate în afara acestuia, după aderarea României la spațiul Schengen (considerentul 88).

(250) Potrivit României, finanțarea din 2008 a investițiilor în echipamente de iluminat a avut ca scop îmbunătățirea utilizării infrastructurii existente, permițând aterizarea din ambele direcții, în loc de una singură, în caz de condiții meteo nefavorabile. Aceasta viza, de asemenea, asigurarea siguranței traficului aerian și a siguranței pasagerilor și aeronavelor (considerentul 90).

(251) Având în vedere argumentele de mai sus, scopul investițiilor era de a permite Aeroportului Internațional Timișoara să facă față constrângerilor în materie de capacitate la orele de vârf existente la momentul respectiv, precum și creșterii semnificative preconizate a traficului. De asemenea, investițiile erau menite să promoveze securitatea aviației și respectarea măsurilor de siguranță impuse de normele Uniunii în materie de securitate a aviației civile și de control la frontierele Schengen.

(252) În plus, traficul preconizat nu putea fi absorbit de aeroporturile învecinate. Cel mai apropiat aeroport, Aeroportul Arad, avea un trafic foarte limitat, atât în termeni absoluți, cât și în comparație cu Aeroportul Internațional Timișoara. Numărul anual de pasageri deserviți de Aeroportul Arad a variat între 67 183 și 128 835 în perioada 2007-2009, în timp ce traficul de pe Aeroportul Internațional Timișoara a variat între 859 329 și 991 758 de pasageri pe an, fără să existe vreo corelare între evoluția traficului pe cele două aeroporturi ([47]). Aeroportul Arad nu avea capacitățile fizice necesare pentru a face față creșterii prevăzute a traficului de pasageri, întrucât capacitatea sa maximă de transport de pasageri era mai mică de 200 000 de pasageri pe an.

(253) Aeroportul Internațional Timișoara era al doilea aeroport din România ca mărime în perioada care face obiectul evaluării și, în prezent, este al treilea aeroport ca mărime din România. Conform Planului de dezvoltare pentru perioada 2006-2015, Aeroportul Internațional Timișoara a deservit regiunea de vest a României, una dintre cele mai dezvoltate regiuni ale țării. Acesta a deservit, de asemenea, regiunile din estul Ungariei, precum și Serbia și Muntenegru (euroregiunea DKMT) ([48]). Prin urmare, Aeroportul Internațional Timișoara a avut un rol important în dezvoltarea regională. Având în vedere numărul preconizat de pasageri pentru perioada 2006-2015, în absența investițiilor în creșterea capacității, dezvoltarea economică a regiunilor deservite și accesibilitatea acestora ar fi fost afectată, în special ținând cont de faptul că niciun alt aeroport din regiune nu putea absorbi traficul existent sau preconizat. În plus, nu exista nicio linie de cale ferată de mare viteză care să treacă prin Timișoara și, prin urmare, nu exista concurență intermodală pentru niciuna dintre rutele aeriene.

([47]) Lipsa unei corelări între evoluția traficului pe cele două aeroporturi învecinate a fost, de asemenea, unul dintre criteriile utilizate în cazul SA.22614 (C 53/07) pus în aplicare de Franța în favoarea Camerei de Comerț și Industrie din Pau-Béarn, a Ryanair, a Airport Marketing Services și a Transavia (JO L 201, 30.7.2015, p. 109), pentru a susține compatibilitatea ajutorului acordat aeroportului din Pau.

([48]) Euroregiunea Dunăre-Criș-Mureș-Tisa (DMKT) este o euroregiune situată în Ungaria, România și Serbia. Aceasta poartă numele a patru râuri din zonă.

(254) Pe baza celor de mai sus, Comisia poate concluziona că finanțarea care face obiectul evaluării a contribuit la accesibilitatea regiunilor deservite și la dezvoltarea economică regională și, prin urmare, a servit unui obiectiv de interes comun bine definit.

7.4.3. *Necesitatea și proporționalitatea ajutorului*

(255) În conformitate cu Orientările din 2005 privind sectorul aviației, nu există nicio limitare a intensității ajutorului în cazul ajutoarelor pentru investiții. Finanțarea de stat implică următoarele intensități ale ajutorului: 80,3 % pentru terminalul non-Schengen, 86,73 % pentru reabilitarea căii de rulare și extinderea platformei și 100 % pentru echipamentele de iluminat.

**Tabelul 11: Finanțarea investițiilor în perioada 2007-2009**

| | 2007 | | 2008 | | 2009 | | **Total** | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Resurse proprii ale aeroportu-lui | Alocări de la bugetul de stat | Resurse proprii ale aeroportului | Alocări de la bugetul de stat | Resurse proprii ale aeroportu-lui | Alocări de la bugetul de stat | **Resurse proprii ale aeroportu-lui** | **Alocări de la bugetul de stat** |
| Dezvoltarea terminalului non-Schengen | 353 849,91 | 1 758 000,00 | 809 682,29 | 242 000 | 888 417,89 | 6 379 960 | **2 051 950,09** | **8 379 960** |
| Reabilitarea căii de rulare și extinderea platformei aeroportuare | 469 548 | 6 846 000,00 | 2 323 854,71 | 10 236 650 | 184 252,34 | 2 387 990 | **2 977 655** | **19 470 640** |
| Echipamente de iluminat | | | | 1 344 000 | | | **0** | **1 344 000** |
| **Total** | **823 397,9** | **8 604 000** | **3 133 537** | **11 822 650** | **1 072 670** | **8 767 950** | **5 029 605** | **29 194 600** |

*Sursă*: Administratorul aeroportului.

(256) Având în vedere profiturile limitate ale aeroportului și dividendele plătite statului român în perioada 2007-2009 comparativ cu amploarea investițiilor necesare, este rezonabil să se presupună că administratorul aeroportului nu ar fi putut să contribuie cu fonduri proprii într-o măsură mai mare la investițiile în cauză. Acest lucru este în concordanță cu dificultățile generale întâmpinate în ceea ce privește accesul la finanțare pe piață în perioada care face obiectul evaluării din cauza crizei financiare existente la momentul respectiv. De asemenea, Comisia recunoaște că aeroporturile cu un trafic anual de pasageri de până la 1 milion de pasageri nu sunt, de obicei, în măsură să își acopere o mare parte din costurile de capital.

(257) În consecință, finanțarea publică a fost necesară pentru a putea fi efectuate investițiile în cauză. Cu alte cuvinte, aceasta a avut un efect stimulativ deoarece administratorul aeroportului nu ar fi efectuat aceste investiții fără finanțarea de la stat sau, în orice caz, nu în aceeași măsură. În plus, finanțarea publică respectă principiul proporționalității, deoarece administratorul aeroportului nu și-ar fi putut majora semnificativ contribuția la finanțarea investițiilor respective.

7.4.4. *Infrastructura are perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu*

(258) Conform planului de dezvoltare, în perioada 2001-2005 traficul de pasageri și numărul de mișcări de aeronave au crescut cu 250 %. De asemenea, planul de dezvoltare preconiza o creștere a traficului de pasageri de la 611 705 în 2005 la 1 661 332 în 2010 și la 2 565 494 de pasageri în 2015. Se preconiza că aderarea României la UE în 2007 va duce la o creștere de 16-18 % a traficului.

(259) Prin urmare, aceste previziuni au justificat investițiile ce vizau adaptarea la traficul așteptat. În consecință, infrastructura a avut perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu la momentul acordării finanțării.

7.4.5. *Accesul la infrastructură în mod egal și nediscriminatoriu*

(260) România a confirmat că infrastructura este accesibilă tuturor utilizatorilor în mod nediscriminatoriu. Singura constrângere cu privire la utilizarea infrastructurii este legată de limitarea impusă de capacitatea de primire a platformei și a terminalului. Așadar, infrastructura poate fi accesată în mod egal și nediscriminatoriu în sensul Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației.

7.4.6. *O dezvoltare a comerțului care să nu fie afectată într-o măsură contrară interesului Uniunii*

(261) Cel mai apropiat aeroport, Aeroportul Arad, ar fi putut fi afectat de finanțarea publică a Aeroportului Internațional Timișoara în perioada care face obiectul evaluării. Cu toate acestea, Comisia remarcă faptul că mai mulți factori au condus la un impact concurențial limitat al finanțării administratorului aeroportului la Aeroportul Internațional Timișoara.

(262) Aeroportul Arad avea o capacitate fizică limitată pentru traficul de pasageri. Abia în 2014 au existat planuri de extindere a infrastructurii pentru a aduce capacitățile în materie de terminale pentru pasageri la aproape 200 000 de pasageri pe an sau puțin peste acest prag. Cu toate acestea, chiar și un astfel de potențial sporit nu ar fi putut răspunde cererii preconizate în Planul de dezvoltare a Aeroportului Internațional Timișoara.

(263) Cifrele efective ale traficului confirmă, de asemenea, faptul că Aeroportul Arad avea un trafic de pasageri foarte limitat. Traficul de pe Aeroportul Arad a reprezentat doar 7,8 % din traficul de pe Aeroportul Internațional Timișoara în 2007, 14,5 % în 2008 și 8,8 % în 2009. În plus, nu pare să existe o corelare între evoluția traficului de pe cele două aeroporturi ([49]).

(264) Prin urmare, Aeroportul Arad nu ar fi putut absorbi creșterea semnificativă preconizată a traficului de pasageri pe Aeroportul Internațional Timișoara.

(265) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că denaturările concurenței determinate de ajutor au fost limitate și nu au depășit contribuția ajutorului la dezvoltarea regională, la accesibilitate și siguranță.

7.4.7. *Concluzie privind măsura 1*

(266) Având în vedere motivele prezentate în considerentele 241-265 de mai sus, Comisia consideră că ajutorul de stat pentru finanțarea dezvoltării terminalului non-Schengen, reabilitării căii de rulare, extinderii platformei aeroportuare și echipamentelor de iluminat este compatibilă cu piața internă în baza articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

8. **EVALUAREA MĂSURII 2 – AIP 2007, AIP 2008 ȘI AIP 2010**

8.1. **Existența ajutorului**

(267) Principiile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE, astfel cum sunt prezentate în considerentele 171 și 172, se aplică și evaluării măsurii 2.

8.1.1. *Activitatea economică și noțiunea de întreprindere*

8.1.1.1. Principii

(268) Comisia trebuie să stabilească mai întâi dacă măsura 2 se aplică întreprinderilor, în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Noțiunea de întreprindere desemnează orice entitate care desfășoară o activitate economică, indiferent de statutul său juridic și de modul său de finanțare ([50]). Orice activitate care constă în furnizarea de bunuri sau de servicii pe o anumită piață este o activitate economică ([51]).

8.1.1.2. Aplicarea în cazul de față

(269) AIP stabilesc tarifele care se aplică companiilor aeriene pentru utilizarea infrastructurii aeroportului.

(270) Companiile aeriene oferă servicii de transport aerian. Prin furnizarea unor astfel de servicii, companiile aeriene desfășoară o activitate economică și constituie, prin urmare, întreprinderi în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

([49]) A se vedea nota de subsol 32.
([50]) Hotărârea din 18 iunie 1998, Comisia/Italia, C-35/96, EU:C:1998:303, și Höfner și Elser.
([51]) Hotărârea din 16 iunie 1987, Comisia/Italia, 118/85, EU:C:1987:283; Hotărârea din 18 iunie 1998, Comisia/Italia, 35/96, EU:C:1998:303.

8.1.2. *Resurse de stat și imputabilitatea statului*

8.1.2.1. Principii

(271) Noțiunea de ajutor de stat se aplică numai în cazul avantajelor acordate direct sau indirect, prin intermediul resurselor de stat ([52]). Resursele de stat includ toate resursele sectorului public ([53]), inclusiv resursele entităților intrastatale (descentralizate, federale, regionale sau de altă natură) ([54]) și, în anumite circumstanțe, resursele organismelor private. Originea resurselor nu este relevantă, cu condiția ca, înainte de a fi transferate direct sau indirect către beneficiari, să intre sub controlul public și, prin urmare, să fie disponibile autorităților naționale ([55]), chiar dacă resursele nu devin proprietatea autorității publice ([56]).

(272) În plus, noțiunea de ajutor de stat se aplică numai dacă acordarea avantajului este imputabilă statului, și anume dacă acesta este acordat chiar de către stat sau de către orice organism intermediar care acționează în baza competențelor care îi sunt conferite.

(273) Faptul că statul sau entitatea de stat este acționarul unic sau majoritar al unei întreprinderi nu este suficient pentru a considera că transferul de resurse efectuat de către întreprinderea respectivă este imputabil acționarilor săi publici ([57]). Curtea de Justiție a statuat, de asemenea, că, deși statul este în măsură să controleze o întreprindere publică și să exercite o influență dominantă asupra operațiunilor acesteia, exercitarea efectivă a acestui control într-un anumit caz nu poate fi presupusă automat. O întreprindere publică poate acționa într-un mod mai mult sau mai puțin independent, în funcție de gradul de autonomie acordat acesteia de către stat.

(274) În consecință, simplul faptul că o întreprindere publică se află sub controlul statului nu este un motiv suficient pentru a considera că măsurile luate de aceasta sunt imputabile statului. Este, de asemenea, necesar să se analizeze dacă trebuie să se considere că autoritățile publice au fost implicate, într-un mod sau altul, în adoptarea măsurii în cauză. Cu privire la acest aspect, Curtea de Justiție 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 ([58]).

(275) Astfel de indicatori pot fi integrarea întreprinderii în structurile administrației publice, natura activităților sale și exercitarea acestora pe piață în condiții normale de concurență cu operatori privați, statutul juridic al întreprinderii (în sensul intrării sub incidența dreptului public sau a dreptului societăților comerciale), intensitatea supravegherii exercitate de către autoritățile publice asupra conducerii întreprinderii sau orice alt indicator care arată, în cazul avut în vedere, o implicare a autorităților publice în procesul de adoptare a unei măsuri sau improbabilitatea neimplicării acestora, ținând seama, de asemenea, de amploarea măsurii, de conținutul acesteia sau de condițiile pe care le prevede aceasta ([59]).

8.1.2.2. Aplicarea în cazul de față

(276) În ceea ce privește cazul de față, statul a exercitat permanent un control direct sau indirect asupra resurselor în cauză. La momentul aprobării AIP 2010, aeroportul era deținut în mod direct în proporție de 80 % de Ministerul Transporturilor din România, în conformitate cu articolul 8 din Statutul din 2008 (considerentul 28). Resursele administratorului aeroportului erau sub controlul statului și, prin urmare, erau la dispoziția acestuia. România era capabilă, prin exercitarea influenței sale dominante asupra administratorului aeroportului, să orienteze utilizarea resurselor sale pentru a finanța anumite avantaje în favoarea altor întreprinderi. În plus, atunci când au fost

([52]) Hotărârea Curții de Justiție din 24 ianuarie 1978, Van Tiggele, 82/77, EU:C:1978:10, punctele 25 și 26; Hotărârea din 12 decembrie 1996, Air France/Comisia („Air France”), T-358/94, EU:T:1996:194, punctul 63.

([53]) Air France, punctul 56.

([54]) Hotărârea Curții de Justiție din 14 octombrie 1987, Germania/Comisia, 248/84, EU:C:1987:437, punctul 17; Hotărârea din 6 martie 2002, Territorio Histórico de Álava și alții/Comisia, cauzele conexate T-92/00 și 103/00, EU:T:2002:61, punctul 57.

([55]) Hotărârea Curții de Justiție din 17 iulie 2008, Essent Netwerk Noord, C-206/06, EU:C:2008:413, punctul 70; Hotărârea Curții de Justiție din 16 mai 2000, Franța/Ladbroke Racing Ltd și Comisia („Ladbroke Racing”), C-83/98 P, EU:C:2000:248, punctul 50.

([56]) Air France, punctele 65, 66 și 67; Ladbroke Racing, punctul 50.

([57]) Stardust Marine, punctul 51 și următoarele.

([58]) Stardust Marine, punctele 52 și 55.

([59]) Stardust Marine, punctul 56.

aprobate AIP 2007 și AIP 2008 ([60]), statul român era acționar unic al administratorului aeroportului. Pe baza articolului 7 din Statutul din 1998 (considerentul 28), capitalul social inițial a fost subscris integral de România și vărsat integral la data constituirii Aeroportului Internațional Timișoara. În consecință, resursele administratorului aeroportului trebuie considerate resurse de stat, în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(277) În ceea ce privește imputabilitatea statului român, autoritățile române susțin că administratorul aeroportului își desfășoară activitatea ca un investitor în economia de piață și că influența statului este strict limitată la rolul său de acționar al întreprinderii, în conformitate cu actul constitutiv al acesteia și cu Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale. Politica în materie de prețuri a administratorului aeroportului este stabilită de Consiliul de administrație și de conducerea executivă a administratorului aeroportului, în conformitate cu actul constitutiv al întreprinderii.

(278) În ceea ce privește supravegherea de către stat a activităților administratorului aeroportului, Comisia remarcă faptul că Adunarea generală a acționarilor este constituită din reprezentanți ai acționarilor, statul român – reprezentat de Ministerul Transporturilor – fiind acționar unic în temeiul Statutului din 1998 și acționar majoritar (80 % din acțiuni) în temeiul Statutului din 2008, și are competența de a decide cu privire la activitățile și politica economică ale administratorului aeroportului. În conformitate cu articolul 19 din Statutul din 2008, hotărârile Adunării generale ale acționarilor trebuie să fie luate cu votul unui număr de acționari care să reprezinte cel puțin jumătate din capitalul social, fără posibilitatea unei minorități de blocare.

(279) În conformitate cu articolul 20 din Statutul din 2008, administratorul aeroportului este gestionat de un Consiliu de administrație format din șapte membri, doi dintre aceștia fiind reprezentanți ai Ministerului Transporturilor, iar unul - reprezentant al Ministerului Finanțelor. În plus, Comisia remarcă faptul că Consiliul de administrație este ales de către Adunarea generală a acționarilor (în cadrul căreia, în temeiul Statutului din 1998, statul era acționar unic, iar în prezent este acționar majoritar). Consiliul de administrație și președintele acestuia sunt numiți printr-un ordin al Ministerului Transporturilor.

(280) Ședințele Consiliului de administrație pot avea loc în situația în care la acestea participă cel puțin jumătate plus unul dintre membrii acestuia ([61]). Consiliul de administrație deliberează valabil în prezența a minimum două treimi din numărul membrilor săi și adoptă hotărârile cu votul majorității membrilor Consiliului de administrație în funcție ([62]).

(281) Președintele Consiliului de administrație îndeplinește, de asemenea, funcția de director general al administratorului aeroportului. Structura organică și lanțul de influență reprezintă un alt indicator al imputabilității statului în ceea ce privește aprobarea schemei de tarife și a reducerilor. În orice caz, statul a fost cel puțin informat constant de către membrii Consiliului de administrație cu privire la evoluția schemei de tarife și a reducerilor.

(282) În plus, în conformitate cu articolul 2 punctul 2 din Statutul din 1998, administratorul aeroportului desfășoară, în principal, activități de interes public național. În conformitate cu articolul 5 din Statutul din 1998, administratorul aeroportului este un organism tehnic de specialitate desemnat de Ministerul Transporturilor să desfășoare în principal activități de interes public național, având ca scop, conform obiectului său de activitate, efectuarea de prestații, servicii, lucrări de administrare și exploatare a bunurilor din patrimoniu sau aflate în proprietate ori în concesiune, în vederea realizării traficului național și internațional al aeronavelor, asigurând tranzitul de persoane și de mărfuri.

(283) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că există indicii suficiente pentru a constata că măsurile incluse în AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010 îi sunt imputabile statului.

([60]) România a clarificat faptul că atât AIP 2007, cât și AIP 2008 au fost aprobate de Consiliul de administrație al administratorului aeroportului cu aproximativ două luni înainte de intrarea în vigoare a fiecărui AIP în cauză.

([61]) Articolul 20 punctul 9 din Statutul din 1998.

([62]) Articolul 20 punctul 10 din Statutul din 1998.

8.1.3. *Selectivitatea*

8.1.3.1. Principii

(284) Pentru a intra sub incidența articolului 107 alineatul (1) din TFUE, o măsură de stat trebuie să favorizeze „*anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri*”. Prin urmare, intră sub incidența noțiunii de ajutor de stat doar acele măsuri acordate în favoarea anumitor întreprinderi prin care se acordă un avantaj în mod selectiv.

(285) Conform jurisprudenței constante, evaluarea condiției selectivității impune să se determine dacă, în cadrul unui anumit regim juridic, o măsură națională este de natură să favorizeze anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri în raport cu altele, care, având în vedere obiectivul urmărit de regimul respectiv, sunt într-o situație de fapt și de drept comparabilă. Examinarea selectivității necesită definirea prealabilă a cadrului de referință în care se încadrează măsura respectivă ([63]). O măsură este selectivă „*numai dacă, în cadrul unui regim juridic determinat, are ca efect să avantajeze anumite întreprinderi în raport cu altele care aparțin altor sectoare sau aceluiași sector și care se află, în raport cu obiectivul urmărit de acest regim, într-o situație de fapt și de drept comparabilă*” ([64]). Conceptul de ajutor de stat nu se referă la măsurile de stat care introduc o diferențiere între întreprinderi, atunci când o astfel de diferențiere decurge din natura sau din structura globală a sistemului din care fac parte ([65]).

(286) O măsură prin care o întreprindere publică stabilește condițiile de utilizare a bunurilor sau serviciilor sale nu constituie în mod necesar întotdeauna o măsură selectivă, în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE ([66]). Articolul 107 alineatul (1) din TFUE nu face distincție între măsurile care reprezintă intervenții ale statului pe baza cauzelor și obiectivelor lor, ci le definește în funcție de efectele lor, deci independent de tehnicile utilizate ([67]).

8.1.3.2. Aplicarea în cazul de față

(287) AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010 prevedeau o schemă de rate de bază pentru tarifele de aeroport (considerentele 41 și 44). În plus, AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010 includeau, de asemenea, reduceri și rabaturi ale tarifelor în funcție de numărul de aterizări dintr-o anumită perioadă, numărul de pasageri, greutatea aeronavei și/sau tipul rutei deservite (considerentele 42, 43, 46-48 și 49).

(288) AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010 au fost propuse, evaluate și stabilite de conducerea executivă a Aeroportului Internațional Timișoara și au fost aprobate de Consiliul de administrație (considerentul 40). Acest lucru respectă cerința ca operatorul unui aeroport să elaboreze, în exercitarea unei competențe proprii, baremul taxelor de aeroport aplicabile aeroportului respectiv ([68]). Prin urmare, cadrul juridic aplicabil a constat în tarifele de aeroport, reducerile și rabaturile aplicabile Aeroportului Internațional Timișoara, stabilite prin AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010.

(289) În consecință, cadrul de referință relevant pentru a examina dacă AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010 au avut ca efect favorizarea anumitor companii aeriene în raport cu altele care se aflau într-o situație de fapt și de drept comparabilă a fost cel prevăzut de regimul aplicabil exclusiv Aeroportului Internațional Timișoara.

(290) Schema de tarife de aeroport și reducerile și rabaturile erau aplicabile tuturor companiilor aeriene care utilizau sau ar fi putut utiliza Aeroportul Internațional Timișoara și îndeplineau condițiile descrise în AIP 2007, AIP 2008 sau AIP 2010, după caz.

(291) Comisia a analizat, apoi, dacă reducerile prevăzute de AIP 2007, AIP 2008 și, respectiv, în AIP 2010 au fost selective prin favorizarea anumitor companii aeriene care utilizau Aeroportul Internațional Timișoara în raport cu alte companii aeriene care îl utilizau.

([63]) Hotărârea Curții de Justiție (Marea Cameră) din 21 decembrie 2016, Comisia/Hansestadt Lübeck („Lübeck”), C-524/14 P, EU:C:2016:971, punctele 40-67.
([64]) Lübeck, punctul 58.
([65]) Lübeck, punctele 40-67 și jurisprudența citată în această hotărâre.
([66]) Ibidem.
([67]) Ibidem. Hotărârea din 15 noiembrie 2011, Comisia și Spania/Government of Gibraltar și Regatul Unit, C-106/09 P și C-107/09 P, EU:C:2011:732, punctul 87 și jurisprudența citată în această hotărâre.
([68]) Lübeck, punctul 61.

(292) Reducerile aplicabile erau progresive, cele mai mici fiind de 10 % pentru 250-500 de aterizări pe an, și anume aproximativ 5 aterizări pe săptămână. Comisia remarcă faptul că, în perioada care face obiectul evaluării, pe lângă Wizz Air, și alte companii aeriene operau pe Aeroportul Internațional Timișoara și aveau în flotă aeronave de dimensiuni relevante și/sau frecvențe suficiente și, prin urmare, beneficiau sau ar fi putut să beneficieze de reducerile în cauză.

(293) Rezultă că schema de tarife de aeroport și reducerile erau aplicabile în mod nediscriminatoriu.

(294) Prin urmare, rata de bază, reducerile și rabaturile prevăzute în AIP 2007, 2008 și 2010 nu erau selective.

(295) Comisia remarcă faptul că această concluzie se aplică doar tarifelor, reducerilor și rabaturilor care rezultă direct din AIP 2007, 2008 și 2010. Nu se aplică însă tarifelor, reducerilor sau rabaturilor prevăzute în acorduri individuale încheiate cu anumite companii aeriene, dacă au existat astfel de acorduri.

8.1.3.3. Concluzie privind selectivitatea

(296) Din cele de mai sus rezultă că măsura 2 nu îndeplinește condiția privind selectivitatea prevăzută la articolul 107 alineatul (1) din TFUE.

(297) Condițiile de la articolul 107 alineatul (1) din TFUE sunt cumulative. În cazul în care una dintre ele nu este îndeplinită de o măsură care face obiectul evaluării, măsura în cauză nu constituie ajutor de stat.

(298) Prin urmare, Comisia concluzionează că măsura 2 nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, deoarece nu a fost selectivă.

(299) Comisia observă că în decizia de inițiere a procedurii s-a ridicat problema incompatibilității AIP-urilor cu piața internă din cauza unui potențial tratament discriminatoriu între diferite tipuri de pasageri. Acest principiu se aplică măsurilor care constituie ajutor de stat și nu permite ca acestea să fie considerate compatibile în temeiul normelor privind ajutoarele de stat ([69]). Întrucât, în cazul de față, se consideră că AIP-urile nu constituie ajutor de stat, nu este necesar să se analizeze în continuare elementul de legătură indisolubilă menționat în decizia de inițiere a procedurii.

## 9. EVALUAREA MĂSURII 3 – ACORDURILE DIN 2008 ÎNCHEIATE CU WIZZ AIR

### 9.1. Existența ajutorului

(300) Principiile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE, astfel cum sunt prezentate în considerentele 171 și 172, se aplică și evaluării măsurii 3, care vizează acordurile din 2008 dintre administratorul aeroportului și Wizz Air.

9.1.1. *Activitatea economică și noțiunea de întreprindere*

(301) Wizz Air este o companie aeriană care furnizează servicii regulate de transport aerian de pasageri și desfășoară o activitate economică. Prin urmare, aceasta constituie o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE.

9.1.2. *Resurse de stat și imputabilitatea statului*

9.1.2.1. Principii

(302) Principiile explicate în considerentele 271-275 sunt, de asemenea, aplicabile pentru această măsură.

9.1.2.2. Aplicarea în cazul de față

(303) Pentru resursele de stat, se aplică dispozițiile prevăzute în considerentul 276.

([69]) Hotărârea Curții din 15 iunie 1993, Matra/Comisia, C-225/91, EU:C:1993:239.

(304) În ceea ce privește imputabilitatea acordurilor din 2008 care au fost semnate în perioada de valabilitate a statutului aeroportului din 1998, raționamentul din considerentele 277-279 pentru AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010 se aplică *mutatis mutandis*.

(305) Având în vedere aceste considerații, Comisia constată că încheierea acordurilor din 2008 dintre Wizz Air și administratorul aeroportului este imputabilă statului.

9.1.3. *Selectivitatea*

9.1.3.1. Principii

(306) Principiile explicate în considerentul 199 sunt aplicabile și pentru această măsură.

9.1.3.2. Aplicarea în cazul de față

(307) În speță, acordurile din 2008 au fost încheiate cu o singură întreprindere – numai cu Wizz Air. Astfel, măsura 3 este selectivă prin definiție, în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

9.1.4. *Avantajul economic*

9.1.4.1. Principii

(308) Principiile privind stabilirea existenței unui avantaj economic în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE prevăzute în considerentele 202-206 se aplică acordurilor dintre aeroporturi și companiile aeriene. Aplicarea principiului operatorului în economia de piață în cazul unor astfel de acorduri este explicată în detaliu în Orientările din 2014 privind sectorul aviației ([70]).

(309) În situația specifică a relației dintre aeroport și companiile aeriene, Comisia va evalua dacă acordarea de resurse publice aeroportului le conferă un avantaj companiilor aeriene care utilizează aeroportul respectiv. Un astfel de ajutor acordat unei companii aeriene care utilizează aeroportul poate fi exclus, în principiu, dacă relația dintre aeroport și compania aeriană în cauză respectă testul operatorului în economia de piață.

(310) În conformitate cu Orientările din 2014 privind sectorul aviației, în ceea ce privește principiul operatorului economic privat în economia de piață, ajutorul acordat unei companii aeriene care utilizează un aeroport poate fi exclus, în principiu, în cazul în care:

1. prețul perceput pentru serviciile aeroportuare corespunde prețului pieței sau
2. se poate demonstra prin intermediul unei analize *ex ante*, și anume o analiză bazată pe datele disponibile la momentul deciderii măsurilor în cauză, că respectivul acord dintre aeroport și compania aeriană este de natură să ducă la o creștere marginală a profitului aeroportului.

(311) În ceea ce privește prima abordare descrisă în considerentul 310 (și anume compararea prețului practicat pentru serviciile aeroportuare cu prețul pieței), în conformitate cu Orientările din 2014 privind sectorul aviației, pentru a identifica un indicator de referință trebuie, în primul rând, să se poată selecta un număr suficient de aeroporturi comparabile care furnizează servicii comparabile în condiții normale de piață. În acest sens, Comisia observă că, în acest moment, o mare majoritate a aeroporturilor din Uniune beneficiază de finanțare publică pentru a-și acoperi costurile cu investițiile și costurile de exploatare. Aeroporturile aflate în proprietate publică au fost considerate în mod tradițional de către autoritățile publice ca fiind infrastructuri care facilitează dezvoltarea locală, și nu întreprinderi care își desfășoară activitatea în conformitate cu normele pieței. Prin urmare, există tendința ca prețurile practicate de aceste aeroporturi să nu fie stabilite în raport cu considerentele de piață, în special cu perspective de rentabilitate *ex ante* solide, ci, în principal, în raport cu considerente sociale sau regionale. Chiar dacă unele aeroporturi sunt proprietate privată sau sunt gestionate fără a ține seama de considerații sociale sau regionale, prețurile practicate de aeroporturile respective pot fi puternic influențate de prețurile practicate de majoritatea aeroporturilor care beneficiază de finanțare publică, întrucât acestea din urmă sunt luate în considerare de către companiile aeriene atunci când negociază cu aeroporturile aflate în proprietate privată sau administrate privat. În aceste condiții, în Orientările din 2014 pentru sectorul aviației, Comisia și-a exprimat îndoiala în ceea ce privește posibilitatea de a identifica, în prezent, un criteriu de referință adecvat pentru stabilirea unui veritabil preț de piață aferent serviciilor furnizate de aeroporturi ([71]).

([70]) Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 53.
([71]) Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 59.

(312) În orice caz, Comisia consideră că un exercițiu de stabilire a indicatorilor de referință ar trebui să se bazeze pe o comparație între tarifele de aeroport, excluzând beneficiile acordate companiei aeriene (de exemplu, sprijin pentru marketing, reduceri sau orice alt stimulent) și ar trebui să cuprindă un număr suficient de „aeroporturi de referință" adecvate, ai căror administratori se comportă ca administratori de aeroport în economia de piață. În special, ar trebui să se utilizeze următorii indicatori: volumul traficului; tipul traficului (în scop profesional sau turistic ori călătorie în străinătate); importanța relativă a transportului de marfă și importanța relativă a veniturilor provenite din activitățile non-aeronautice ale tipului de aeroport și nivelul de servicii aeroportuare furnizate; proximitatea aeroportului de un oraș mare; numărul de locuitori din zona pe care o deservește aeroportul; prosperitatea zonei înconjurătoare (PIB pe cap de locuitor); alte zone geografice din care ar putea fi atrași pasageri.

(313) Pe baza celor de mai sus, Comisia consideră că analiza perspectivelor de rentabilitate marginală *ex ante* este criteriul cel mai relevant pentru evaluarea acordurilor încheiate de aeroporturi cu anumite companii aeriene.

(314) În plus, Comisia consideră că acordurile încheiate între companiile aeriene și un aeroport respectă testul principiului operatorului în economia de piață atunci când acestea contribuie în mod progresiv, dintr-o perspectivă *ex ante*, la rentabilitatea aeroportului, cel puțin pe termen lung ([72]). În momentul încheierii acordului, aeroportul ar trebui să demonstreze că, pe durata validității acestuia, este în măsură să acopere toate costurile care decurg din acordul încheiat cu o companie aeriană (de exemplu, un contract individual sau o schemă generală de tarife de aeroport) cu o marjă de profit rezonabilă, pe baza unor perspective solide pe termen mediu ([73]).

(315) În acest sens, Comisia consideră că diferențierea prețurilor este o practică comercială standard, atât timp cât respectă toate normele sectoriale și din domeniul concurenței relevante. Cu toate acestea, astfel de politici diferențiate în materie de fixare a prețurilor ar trebui justificate din punct de vedere comercial pentru îndeplinirea testului operatorului în economia de piață ([74]).

9.1.4.2. Evaluarea comună a acordurilor din 2008

(316) Comisia consideră că, în scopul aplicării principiului operatorului în economia de piață, acordurile din 2008 trebuie evaluate împreună ca o singură măsură. Există mai multe indicii care recomandă acest lucru.

(317) În primul rând, acordurile au fost încheiate între aceleași părți.

(318) În al doilea rând, memorandumul de înțelegere din 25 iunie 2008 enumeră domeniul de aplicare al serviciilor care urmează să fie furnizate de administratorul aeroportului, precum și serviciile de marketing care urmează să fie prestate de Wizz Air. Memorandumul de înțelegere prevede aceeași formulă de calcul pentru taxa de marketing și aceeași valoare reținută pentru fiecare pasager care pleacă ca și contractul de marketing din 30 iulie 2008. În consecință, între memorandumul de înțelegere și contractul de marketing există legături strânse și directe în ceea ce privește conținutul. Memorandumul de înțelegere prevede, de asemenea, principiile generale de cooperare între administratorul aeroportului și Wizz Air, care sunt detaliate apoi în termeni mai operaționali în contractul de marketing, în contractul de operare și în contractul de servicii de handling la sol. În preambul, contractul de marketing face și o trimitere directă la memorandumul de înțelegere (considerentul 55). Memorandumul de înțelegere a fost în cele din urmă înlocuit cu contractul de marketing, contractul de operare și contractul de servicii de handling la sol.

(319) În al treilea rând, contractul de operare și contractul de servicii de handling la sol au fost semnate în aceeași zi (1 august 2008) pentru aceeași perioadă de timp, și anume începând cu data de 11 decembrie 2008 până la 10 decembrie 2009, cu o reînnoire automată pentru o perioadă suplimentară de 12 luni după fiecare an de aplicare și fără posibilitatea de a le rezilia în primii trei ani de aplicare a contractului de marketing. De asemenea, contractul de marketing a intrat în vigoare în aceeași zi, și anume la 11 decembrie 2008 (considerentul 54).

([72]) Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 66.
([73]) Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 63.
([74]) Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 62.

(320) În al patrulea rând, acordurile din 2008 erau legate între ele. Contractul de marketing face mai multe trimiteri la contractul de operare și la contractul de servicii de handling la sol: (i) în contractul de marketing se prevedea că părțile puteau rezilia imediat contractul de marketing în cazul în care contractul de operare expira fără reînnoire sau era reziliat; (ii) în contractul de marketing se prevedea că părțile puteau rezilia imediat contractul de operare și contractul de servicii de handling la sol, fără niciun fel de despăgubiri, în cazul în care contractul de marketing expira sau era reziliat; (iii) în contractul de marketing se prevedea că, în cazul unei majorări a tarifelor reglementate în contractul de operare sau în contractul de servicii de handling la sol, taxa de marketing urma să fie modificată corespunzător cu evoluțiile tarifelor de aeroport (considerentul 59).

(321) Pe baza argumentelor de mai sus, Comisia consideră că memorandumul de înțelegere, contractul de marketing, contractul de operare și contractul de servicii de handling la sol nu sunt separabile. Prin urmare, în opinia Comisiei este necesar ca acordurile din 2008 să se analizeze împreună, pentru a stabili dacă o astfel de tranzacție constituie ajutor de stat.

9.1.4.3. Aplicarea principiilor în cazul de față

(322) În cazul de față, pentru a stabili dacă prin acordurile din 2008 i s-a acordat companiei Wizz Air un avantaj pe care aceasta nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață, Comisia trebuie să examineze dacă, în circumstanțe similare, un aeroport care operează în condiții normale de economie de piață și care este ghidat de perspective de rentabilitate pe termen mai lung ([75]) ar fi încheiat același contract comercial sau un contract comercial similar cu o companie aeriană. Comisia trebuie să ia în considerare momentul în care a fost adoptată decizia de a încheia acordurile din 2008 între administratorul aeroportului și Wizz Air și să își bazeze evaluarea pe informațiile și ipotezele aflate la dispoziția administratorului aeroportului la momentul respectiv.

(323) În ceea ce privește analiza aplicabilă operatorului în economia de piață, Wizz Air a susținut că, în acest caz, comparația cu abordarea bazată pe preț de piață, și anume prima abordare explicată în considerentul 310 punctul 1 ar trebui să se aplice în plus față de cea de a doua abordare (și anume, analiza rentabilității) din considerentul 310 punctul 2.

(324) Wizz Air a prezentat un raport întocmit de Oxera la 27 octombrie 2011 cu privire la evaluarea economică a principiului investitorului în economia de piață, în cadrul căruia tarifele plătite de Wizz Air pe Aeroportul Internațional Timișoara au fost comparate cu tarifele plătite de Wizz Air pe trei aeroporturi din Regatul Unit, pe care Oxera le-a considerat ca fiind aeroporturi comparabile: aeroporturile din Liverpool, Prestwick și Doncaster. Analiza efectuată în cadrul studiului se bazează pe datele furnizate de administratorul aeroportului și de Wizz Air. Potrivit studiului Oxera, este probabil ca aceste aeroporturi să se comporte ca „investitori privați" dată fiind structura lor de proprietate și de finanțare. Studiul a prezentat, de asemenea, o comparație între caracteristicile generale ale Aeroportului Internațional Timișoara și ale celor trei aeroporturi comparabile (de exemplu, dimensiunea populației din orașul de origine, distanța până la orașul de origine, populația celui mai mare oraș situat pe o rază de 150 km, cel mai apropiat aeroport mare), amploarea măsurilor luate la nivel de venit în funcție de PIB-ul pe cap de locuitor, precum și salariile săptămânale medii, tendințele în ceea ce privește cifrele de trafic, veniturile aeroporturilor vizate și situația finanțării (adică dacă au primit sau nu finanțare publică). Raportul a calculat tarifele plătite de Wizz Air pe Aeroportul Internațional Timișoara în comparație cu cele trei aeroporturi din Regatul Unit (analiza a luat în considerare diferitele taxe din cele patru aeroporturi, după deducerea beneficiilor acordate companiei Wizz Air). Analiza a prezentat tarifele totale plătite de Wizz Air pe Aeroportul Internațional Timișoara și pe aeroporturile de referință exprimate în euro per mișcare (aterizare-decolare) și în euro per pasager. Pe această bază, s-a constatat că nivelul global al tarifelor plătite de Wizz Air pe Aeroportul Internațional Timișoara în perioada 2008-2011, atât per mișcare (aterizare-decolare), cât și per pasager, este, în medie, mai mare decât nivelul mediu comparabil al tarifelor plătite de compania aeriană pe aeroporturile de referință. Potrivit raportului Oxera, prețurile mai mici plătite de Wizz Air pe aeroporturile de referință sugerează că ar fi fost probabil ca un investitor privat să încheie un contract în condițiile acordului dintre administratorul aeroportului și Wizz Air.

(325) În legătură cu raportul Oxera care compară Aeroportul Internațional Timișoara cu trei aeroporturi britanice indicate de Wizz Air, Comisia reamintește că analiza comparativă nu este o metodă adecvată de stabilire a prețurilor de piață în cazul în care nu au fost identificați indicatorii de referință disponibili în ceea ce privește considerentele de piață sau procesele existente sunt denaturate în mod semnificativ prin intervenții publice. Aceste denaturări par să fie prezente în industria aviației, din motivele explicate în considerentele 311 și 312.

([75]) Alfa Romeo, punctul 23; Hotărârea din 12 decembrie 2000, Alitalia/Comisia, T-296/97, EU:T:2000:289, punctul 84.

(326) În plus, Comisia constată că nu este îndeplinit criteriul unui număr suficient de aeroporturi de referință care furnizează servicii comparabile în condiții normale, prevăzut la punctul 55 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației. Având în vedere că există câteva sute de aeroporturi în Europa ([76]), un număr de trei aeroporturi nu poate fi considerat suficient, astfel încât să permită identificarea unui indicator de referință adecvat pentru prețurile de piață relevante. În plus, două dintre cele trei aeroporturi de referință (Liverpool și Doncaster) se află, de asemenea, în proprietatea aceluiași grup – Peel Airports Group. Acest lucru subminează și mai mult numărul și varietatea aeroporturilor de referință necesare pentru a oferi un indicator de referință fiabil.

(327) În plus, toate cele trei aeroporturi de referință sunt situate în Regatul Unit, iar două dintre acestea (Liverpool și Doncaster) sunt aproape de același oraș mare: Manchester. În plus, raportul Oxera nu explică dacă cele trei aeroporturi de referință, precum și Aeroportul Internațional Timișoara furnizează servicii comparabile. Studiul oferă informații doar cu privire la momentul în care Wizz Air a început să își desfășoare activitatea pe fiecare aeroport și spre ce destinații și analizează taxele totale plătite de Wizz Air pe aceste aeroporturi (după deducerea plăților pentru serviciile de marketing). Informațiile nu permit însă o evaluare a măsurii în care aeroporturile oferă servicii comparabile.

(328) Mai mult, astfel cum subliniază și raportul Oxera, există o serie de diferențe între Aeroportul Internațional Timișoara și celelalte două aeroporturi britanice (aeroportul din Liverpool și cel din Prestwick). În special, aeroportul din Liverpool este cu mult mai mare decât Aeroportul Internațional Timișoara (aproximativ 5,5 milioane de pasageri în 2007, iar aeroportul din Prestwick a deservit peste 2 milioane de pasageri). Prin urmare, în ceea ce privește volumul traficului, singurul aeroport comparabil era cel din Doncaster (până la 1 milion de pasageri). Numărul de pasageri pe care Wizz Air i-a transportat din fiecare dintre aceste aeroporturi diferă.

(329) În ceea ce privește prosperitatea zonei înconjurătoare (PIB pe cap de locuitor), exista o diferență uriașă între cea din Timișoara (indice PIB pe cap de locuitor ([77]) sub 50 în 2007) și cea din Regatul Unit (indice PIB în jurul de 120 în 2007), unde se află cele trei aeroporturi de referință. În plus, raportul Oxera conține, în secțiunea comparativă, informații privind salariile săptămânale medii din cadrul piețelor regionale de ocupare a forței de muncă din Timișoara și din cele trei orașe din Regatul Unit unde se află aeroporturile de referință (Liverpool, Prestwick și Doncaster) și acestea sunt, de asemenea, foarte diferite (în Timișoara nivelul este sub 50, în timp ce în celelalte trei orașe nivelul a depășit valoarea de 500).

(330) Mai mult decât atât, raportul nu ține seama de anumiți indicatori menționați la punctul 60 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației (de exemplu, tipul de trafic sau tipul și nivelul serviciilor aeroportuare furnizate).

(331) În fine, chiar presupunând că, pe baza unei analize comparabile valabile, „prețul” aplicat în diversele tranzacții care fac obiectul evaluării în cauză este echivalent cu „prețurile pieței” sau mai mare decât acestea, Comisia nu ar putea concluziona totuși că respectivele tranzacții corespund în mod necesar prețului pieței. Nu ar fi un preț de piață dacă, la încheierea unor astfel de acorduri, operatorul s-ar fi putut aștepta ca acestea să genereze costuri marginale mai mari decât veniturile marginale. Un operator în economia de piață nu ar fi de fapt interesat să ofere bunuri sau servicii la „prețul pieței” dacă prin aceasta s-ar produce pierderi marginale.

(332) Comisia consideră oportun să reamintească în contextul acestei analize că, în urma adoptării Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației, atât România, cât și părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile cu privire la aplicarea respectivelor orientări în cazul de față. În afară de Wizz Air, nici România, nici alte părți interesate nu au contestat abordarea Comisiei conform căreia, în cazul în care nu poate fi identificat un nivel de referință adecvat pentru stabilirea unui preț real al pieței aferent serviciilor furnizate de aeroporturi companiilor aeriene, criteriul cel mai relevant pentru evaluarea acordurilor încheiate între aceste două părți este o analiză *ex ante* a rentabilității marginale.

([76]) Punctul 1 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației prevede că sistemul de transport aerian al Uniunii Europene dispune de o rețea de peste 460 de aeroporturi.

([77]) Astfel cum se explică în raportul Oxera, indicele PIB pe cap de locuitor pentru România și Regatul Unit este exprimat în standardele puterii de cumpărare (SPC), în raport cu media Uniunii Europene (UE-27). Media pentru Uniunea Europeană (UE-27) a fost stabilită la 100.

(333) Prin urmare, având în vedere aspectele menționate mai sus, Comisia consideră că, în speța de față, trebuie să se aplice abordarea recomandată, în general, în Orientările din 2014 privind sectorul aviației pentru aplicarea testului principiului operatorului în economia de piață în cazul relațiilor dintre aeroporturi și companii aeriene, și anume analiza *ex ante* a rentabilității marginale ([78]).

9.1.4.4. Calendarul de evaluare a rentabilității acordurilor din 2008

(334) Atunci când decide dacă să încheie sau nu acorduri cu o companie aeriană, un operator în economia de piață va alege un interval de timp pentru evaluarea sa pe baza termenilor pe care îi prevăd acordurile în cauză sau a termenului prevăzut în fiecare acord în parte. Cu alte cuvinte, acesta va evalua costurile și veniturile marginale pentru întreaga durată de aplicare a acordurilor. La data semnării acordurilor, un operator prudent în economia de piață nu va conta pe faptul că acordurile vor fi reînnoite la expirare, în aceleași condiții sau în condiții diferite.

(335) Pe baza abordării prezentate în considerentul 334, Comisia va evalua costurile și veniturile marginale ale acordurilor din 2008 aferente perioadei 11 decembrie 2008-10 decembrie 2011, care reprezintă perioada inițială de aplicare a contractului de marketing. Prelungirea opțională a contractului de marketing cu încă 12 luni după expirarea primilor trei ani nu va fi luată în considerare. Aceasta era doar o opțiune de prelungire și, prin urmare, un operator de piață nu ar fi putut să se bazeze pe faptul că o astfel de opțiune ar fi exercitată.

(336) Atât contractul de operare, cât și contractul de servicii de handling la sol erau valabile o perioadă inițială de un an, și anume de la 11 decembrie 2008 până la 10 decembrie 2009. Fiecare dintre aceste contracte prevedea o reînnoire automată pentru perioade suplimentare de 12 luni după fiecare an de aplicare. Administratorul aeroportului nu avea dreptul să rezilieze în mod unilateral aceste două contracte înainte de cea de a treia perioadă de reînnoire ([79]). Întrucât contractul de operare și contractul de servicii de handling la sol au fost reînnoite automat din punctul de vedere al administratorului aeroportului, Comisia consideră, prin urmare, că un operator economic privat prudent în economia de piață ar fi presupus că aceste două contracte ar fi valabile cel puțin pe durata contractului de marketing, dacă nu mai mult.

(337) *A contrario*, nu ar fi fost logic să se presupună o durată inițială de trei ani pentru contractul de marketing și o durată inițială de un an pentru contractul de operare, deoarece, în lipsa unei activități desfășurate pe aeroport de către compania aeriană, contractul de marketing ar rămâne fără obiect. În mod similar, durata de aplicare a contractului de servicii de handling la sol ar trebui să fie aliniată la durata contractului de operare, deoarece serviciile de handling la sol sunt posibile numai în cazul în care compania aeriană își desfășoară activitatea pe aeroport. În plus, astfel cum se explică în considerentul 319, durata contractului de marketing, pe de o parte, și durata contractului de operare și a contractului de servicii de handling la sol, pe de altă parte, sunt legate între ele.

(338) Comisia constată că memorandumul de înțelegere semnat la 25 iunie 2008 era cadrul care stabilea principiile generale de cooperare între administratorul aeroportului și Wizz Air. Ulterior, acestea au fost explicate în termeni operaționali în contractul de marketing, în contractul de operare și în contractul de servicii de handling la sol. Prin urmare, Comisia consideră că perioada anterioară semnării memorandumului de înțelegere, și anume 25 iunie 2008, ar trebui considerată punctul de referință *ex ante* în vederea analizei rentabilității.

(339) Atât contractul de operare, cât și contractul de servicii de handling la sol au fost modificate la 25 iunie 2010 printr-o nouă schemă de reduceri convenită între Wizz Air și administratorul aeroportului, care a vizat perioada până la 6 februarie 2011 („acordurile de modificare din 2010"). Această nouă schemă de reduceri corespunde AIP 2010. Având în vedere faptul că prin schema menționată anterior s-au modificat clauzele celor două contracte, Comisia va aplica separat principiul operatorului în economia de piață acordurilor de modificare din 2010, cu scopul de a evalua dacă un operator în economia de piață ar fi încheiat aceste acorduri. Prin urmare, evaluarea de mai jos va face o distincție între analiza rentabilității pentru perioada inițială a acordurilor din 2008 și analiza rentabilității acordurilor de modificare din 2010.

([78]) Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctele 59 și 61.

([79]) Cu excepția unei încălcări standard a contractului.

9.1.4.5. Analiza rentabilității acordurilor din 2008

Evaluarea costurilor și veniturilor marginale ale acordurilor din 2008

(340) Acordurile din 2008 au fost negociate individual, aplicându-se doar celor două părți contractante. Nu era vorba de o schemă generală de tarife de aeroport aplicabilă tuturor companiilor aeriene care utilizau aeroportul ([80]). Costurile și veniturile relevante care se adaugă la acordurile din 2008 sunt cele pe care administratorul aeroportului se așteaptă să le suporte din cauza prezenței companiei Wizz Air pe Aeroportul Internațional Timișoara.

(341) Principala problemă este aceea dacă veniturile marginale provenite din activitatea companiei aeriene depășesc costurile marginale. Prin urmare, investițiile efectuate pe aeroport înainte de încheierea acordurilor și costurile de exploatare fixe nu sunt relevante.

(342) Veniturile marginale la care un investitor privat s-ar aștepta în mod rezonabil ca urmare a acordurilor din 2008 ar rezulta din veniturile aeronautice suplimentare provenite din tarifele de aeroport plătite de Wizz Air și din veniturile non-aeronautice suplimentare provenite, de exemplu, din parcarea autovehiculelor, de la magazinele în regim de franciză sau de la magazinele gestionate direct.

(343) Costurile marginale în acest caz sunt costurile de exploatare, costurile de marketing și orice costuri de investiții care pot fi atribuite prezenței companiei Wizz Air pe Aeroportul Internațional Timișoara.

Analiza *ex ante* a rentabilității prezentată de România pentru acordurile din 2008

(344) La solicitarea Comisiei, la 9 decembrie 2014, România a prezentat o analiză *ex ante* a rentabilității reconstituită *ex post* pe baza datelor disponibile înainte de încheierea acordurilor din 2008 cu Wizz Air. Analiza a oferit o imagine de ansamblu a veniturilor marginale care ar fi putut fi preconizate la momentul încheierii acordurilor.

(345) Conform estimărilor, acordurile din 2008 ar fi urmat să genereze următoarele venituri:

**Tabelul 12: Venituri estimate ex ante, generate în urma acordurilor din 2008 (excluzând contractul de marketing)**

| **Anul**<br><br>**(1)** | **Numărul de pasageri (estimat)**<br><br>**(2)** | **Venituri aeronautice per pasager Wizz Air (EUR)**<br><br>**(3)** | **Venituri non-aeronautice per pasager (EUR)**<br><br>**(4)** | **Venituri aeronautice (EUR)**<br><br>**(5)=(2)×(3)** | **Venituri non-aeronautice (EUR)**<br><br>**(6)=(2)×(4)** | **Total venituri (estimate) (EUR)**<br><br>**(5)+(6)** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **2009** | **200 000** | 12 | 2,50 | 2 400 000 | 500 000 | **2 900 000** |
| **2010** | **300 000** | 12 | 2,50 | 3 600 000 | 750 000 | **4 350 000** |
| **2011** | **350 000** | 12 | 2,50 | 4 200 000 | 875 000 | **5 075 000** |

(346) Analiza utilizează previziunile companiei Wizz Air referitoare la numărul de pasageri care urmau să fie transportați în 2009, 2010 și 2011.

(347) Veniturile aeronautice per pasager care pleacă au fost calculate astfel cum se arată în tabelul 13. Veniturile aeronautice per pasager al companiei Wizz Air au fost calculate ca venituri aeronautice per pasager Wizz Air care pleacă (aproximativ 24 EUR), împărțite la 2, întrucât numai jumătate din pasagerii transportați de Wizz Air sunt pasageri care pleacă. Costurile unitare reprezintă tarifele integrale (adică fără reduceri), astfel cum se prevede în contractul de operare și în contractul de servicii de handling la sol.

([80]) Orientările din 2014 privind sectorul aviației, punctul 63.

**Tabelul 13: Venituri aeronautice per zbor și per pasager Wizz Air care pleacă**

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | **MTOW** | **72** |
| | | **Capacitate** | **180** |
| | | **Factor de încărcare** | **82 %** |
| | Unitate de măsură | Tarif unitar (EUR) | Per zbor (EUR) |
| Tarif de aterizare | MTOW | 7 | 504 |
| Tarif de staționare | MTOW | 0,15 | 10,80 |
| Tarif de iluminare | MTOW | 2,10 | 151,20 |
| Tarif de handling la rampă | Zbor | 150 | 150 |
| Tarif pentru pasagerii îmbarcați | Pasager care pleacă | 8 | 1 180,80 |
| Tarif de securitate | Pasager care pleacă | 10 | 1 476 |
| Tarif pentru pasagerii cu mobilitate redusă | Pasager care pleacă | 0,20 | 29,52 |
| **Total per zbor** | **Zbor** | | **3 502,32** |
| **Total per pasager care pleacă** | **Pasager care pleacă** | | **23,73** |

(348) Conform informațiilor furnizate de România, pe baza experienței aeroportului din anii precedenți, veniturile non-aeronautice au reprezentat doar 15-20 % din veniturile totale ale administratorului aeroportului, ridicându-se la 2,5 EUR per pasager. Această sumă a fost estimată și pentru pasagerii companiei Wizz Air (astfel cum se indică în coloana 4 din tabelul 12).

(349) După includerea în estimări a plăților pentru servicii de marketing prevăzute în contractul de marketing, s-au preconizat următoarele venituri. Plățile de marketing sunt incluse în tabel de către România drept „investiții de marketing în favoarea aeroportului".

**Tabelul 14: Venituri nete estimate ex ante, generate în urma acordurilor din 2008 (incluzând contractul de marketing)**

| Anul | **Numărul de pasageri pe an** | **Numărul de pasageri îmbarcați pe an (2)/2** | **Venituri aeronautice per pasager îmbarcat (EUR)** | **Venituri non-aeronautice per pasager (EUR)** | **Tariful reținut de administratorul aeroportului per pasager îmbarcat (EUR)** | **Suma reținută de aeroport (3)×(7) (EUR)** | **Venituri aeronautice (2)×(4) (EUR)** | **Taxa de marketing în favoarea aeroportului (8) – (7) (EUR)** | **Venituri non-aeroportuare (2)×(5) (EUR)** | **Venituri finale aeroport (7) + (10) (EUR)** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **(1)** | **(2)** | **(3)** | **(4)** | **(5)** | **(6)** | **(7)** | **(8)** | **(9)** | **(10)** | **(11)** |
| 2009 | 200 000 | 100 000 | 12 | 2,5 | 5 | 500 000 | 2 400 000 | 1 900 000 | 500 000 | **1 000 000** |
| 2 010 | 300 000 | 150 000 | 12 | 2,5 | 4 | 600 000 | 3 600 000 | 3 000 000 | 750 000 | **1 350 000** |
| 2 011 | 350 000 | 175 000 | 12 | 2,5 | 4 | 700 000 | 4 200 000 | 3 500 000 | 875 000 | **1 575 000** |

(350) Suma reținută de administratorul aeroportului per pasager îmbarcat (coloana 6 din tabelul 14) a fost calculată pe baza contractului de marketing. Contractul de marketing prevedea o sumă care să fie reținută de administratorul aeroportului ([81]) în funcție de numărul lunar de pasageri deserviți de Wizz Air către/de la aeroport, după cum urmează.

([81]) Suma reținută s-a bazat pe o metodologie utilizată în calculul plăților de marketing în legătură cu tarifele de aeroport.

**Tabelul 15: Suma reținută per pasager care pleacă**

| Numărul lunar de pasageri (care pleacă și care sosesc) deserviți de Wizz Air către/de la aeroport | | | Suma reținută per pasager care pleacă – în EUR |
|---|---|---|---|
| 0 | - | 5 349 | 8 |
| 5 350 | - | 10 690 | 6 |
| 10 691 | - | 15 999 | 5 |
| 16 000 | - | 31 999 | 4 |
| > 32 000 | | | 3,50 |

(351) Având în vedere numărul estimat de pasageri Wizz Air pe an (200 000 în 2009, 300 000 în 2010 și 350 000 în 2011), s-a apreciat că numărul de pasageri Wizz Air pe lună ar fi fost de 16 666 în 2009, 25 000 în 2010 și 29 166 în 2011. Pe această bază, s-a considerat că administratorul aeroportului ar fi reținut 5 EUR per pasager îmbarcat în 2009 și 4 EUR în 2010 și 2011.

(352) Analiza prezentată de România nu include calcularea costurilor marginale. Potrivit autorităților române, majoritatea costurilor aeroportului sunt fixe (aproximativ 80 %). În plus, estimările au arătat că aceste costuri ale aeroportului rămân constante sau suferă doar modificări minore atunci când crește consumul de combustibil și energie și, eventual, echipamentul asociat operațiunilor Wizz Air de pe aeroport se uzează fizic. România a explicat că nu s-au preconizat alte costuri suplimentare cu echipamentele, materialele sau infrastructura, deoarece Wizz Air ar fi urmat să utilizeze activele și infrastructura existente în intervale orare în care acestea nu erau utilizate până la momentul respectiv. Activitatea Aeroportului Internațional Timișoara era axată pe operațiunile Carpatair, care folosea doar anumite intervale orare pe parcursul zilei. Din motive similare, nu s-au prevăzut costuri suplimentare nici cu personalul. Potrivit României, companiei Wizz Air nu i s-au alocat costuri de investiții, deoarece toate investițiile în aeroport au fost planificate înainte de începerea negocierilor cu Wizz Air. Prin urmare, conform analizei, având în vedere ponderea ridicată a costurilor fixe, administratorul aeroportului ar fi urmat să beneficieze de o rentabilitate mai mare datorită creșterii volumului de pasageri, chiar și atunci când ar fi aplicat tarife reduse.

(353) Comisia consideră rezonabilă abordarea privind numărul de pasageri estimat, deoarece aceasta este în concordanță cu planul de dezvoltare care prevedea o creștere de 244 348 de pasageri între 2008 și 2009. Având în vedere intrarea în vigoare la 11 decembrie 2008 a contractului de operare cu Wizz Air, se poate afirma în linii mari că din cei 244 348 de pasageri – creștere preconizată în planul de dezvoltare – 200 000 de pasageri au fost aduși de către Wizz Air. Planul de dezvoltare a estimat totodată o creștere a traficului de pasageri cu 253 423 de persoane între 2009 și 2010 și cu 215 973 de persoane în perioada 2010-2011. Prin urmare, creșterea cu 100 000 de pasageri în perioada 2009-2010 și, respectiv, cu 50 000 de pasageri din 2010 în 2011 în cazul companiei Wizz Air, prevăzută în analiza *ex ante* efectuată de România, pare rezonabilă.

(354) Comisia constată că veniturile aeronautice sunt supraestimate, întrucât nu sunt luate în calcul reducerile tarifelor de aeroport prevăzute în contractul de operare. Cu toate acestea, având în vedere formula de calculare a plății pentru serviciile de marketing, veniturile aeronautice mai mici ar fi avut drept rezultat o plată pentru servicii de marketing mai redusă cu exact aceeași valoare ([82]). În consecință, veniturile și costurile ar fi mai scăzute cu aceeași valoare și, prin urmare, nu ar afecta rentabilitatea.

(355) Cu toate acestea, Comisia consideră că analiza *ex ante* reconstituită *ex post* care a fost prezentată de România conține o serie de deficiențe, după cum urmează:

([82]) De exemplu, dacă veniturile aeronautice per pasager care pleacă ar fi de 20 EUR în loc de 24 EUR, veniturile aeronautice ar fi mai mici cu 400 000 EUR, adică s-ar ridica la 2 milioane EUR. Prin urmare, plata pentru serviciile de marketing ar fi de 1 500 000 EUR (venituri aeronautice de 2 milioane EUR minus 500 000 EUR reprezentând suma reținută de administratorul aeroportului). Așadar, în acest caz, plata pentru serviciile de marketing este mai mică cu 400 000 EUR față de un tarif per pasager de 24 EUR.

(a) Tariful de securitate ([83]) este inclus în integralitate în veniturile aeronautice ale aeroportului. Acest tarif fie ar fi trebuit exclus, având în vedere că finanțează activități neeconomice ([84]), fie ar fi trebuit inclus în veniturile aeronautice împreună cu costurile de securitate aferente, contabilizate în categoria costurilor (prin urmare, includerea tarifului de securitate și a costurilor nu ar fi afectat rentabilitatea) ([85]).

(b) În analiză nu se calculează costurile de exploatare marginale, deși se recunoaște că administratorul aeroportului va suporta unele costuri de exploatare suplimentare (deși mici) asociate prezenței companiei Wizz Air pe Aeroportul Internațional Timișoara (considerentul 352).

(c) Analiza nu oferă o valoare actualizată netă și o rată de actualizare.

(356) Pe baza aspectelor menționate mai sus, Comisia consideră că analiza *ex ante* a rentabilității reconstituită *ex post* de România nu demonstrează respectarea principiului operatorului în economia de piață în acordurile din 2008.

Analiza*ex ante* a rentabilității efectuată de Oxera pentru acordurile din 2008

(357) Wizz Air a prezentat un raport întocmit de Oxera la 10 februarie 2015 (denumit împreună cu modificarea sa ulterioară „raportul Oxera"), în care se evalua rentabilitatea preconizată a acordurilor din 2008 încheiate cu Wizz Air, raport reconstituit *ex post* pe baza datelor care ar fi fost disponibile în momentul semnării acordurilor. Raportul Oxera intitulat „*Evaluarea economică din punctul de vedere al principiului operatorului în economia de piață: Aeroportul Timișoara. Analiza rentabilității*" se bazează pe datele din analiza prezentată de România (considerentul 344), completată cu date suplimentare furnizate de administratorul aeroportului societății Oxera.

(358) Durata acordurilor din 2008 luată în considerare a fost trei ani, adică perioada inițială prevăzută în contractul de marketing, fără eventuale prelungiri.

(359) La 14 mai 2015, Oxera a prezentat din nou calculele privind rentabilitatea estimată pentru a corecta o problemă legată de date care a fost constatată în raportul din 10 februarie 2015. Corecția a vizat o supraestimare care s-a făcut în raportul prezentat inițial în ceea ce privește costurile totale aferente investițiilor din cauza dublei contabilizări a investițiilor finanțate de stat. Această problemă legată de date a afectat rentabilitatea preconizată a acordurilor din 2008, care a fost inițial subestimată.

(360) Rezultatele obținute în urma calculării costurilor, veniturilor și profiturilor marginale care ar fi putut fi estimate la momentul semnării acordurilor din 2008, conform raportului Oxera modificat, sunt prezentate pe scurt în tabelul 16 de mai jos. Previziunile incluse în raportul Oxera indicau o valoare actualizată netă („VAN") a acordurilor din 2008 de 7,62 milioane RON.

([83]) În conformitate cu punctul 35 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației, asemenea activități necesare pentru protejarea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, precum și investițiile în infrastructura și în echipamentele necesare pentru astfel de activități sunt considerate a fi de natură neeconomică și, prin urmare, nu se încadrează în domeniul de aplicare al normelor privind ajutoarele de stat.

([84]) Comisia înțelege că, în conformitate cu Ordinul nr. 2190/2005 al Ministerului Transporturilor, tariful de securitate finanțează exclusiv investiții, lucrări de întreținere și echipamente care sunt direct legate de securitate. În măsura în care tariful finanțează și o astfel de infrastructură sau astfel de echipamente care sunt, de asemenea, utilizate în scopuri comerciale (și sunt, prin urmare, inerente activității aeroportuare), excluderea totală a tarifului din calcul ar fi conservatoare și ar subestima veniturile. Totuși, ar rezulta astfel o creștere a plăților pentru servicii de marketing cu exact aceeași valoare, prin urmare, calculul rentabilității nu este afectat.

([85]) Ordinul nr. 2190/2005 al Ministerului Transporturilor privind utilizarea tarifului de securitate aeroportuară, care era în vigoare la momentul semnării acordului, prevedea ca tariful de securitate să fie utilizat exclusiv pentru i) executarea lucrărilor de investiții și reparații capitale, precum și a lucrărilor de întreținere, pentru obiectivele ce concură în mod direct la asigurarea securității activității de pe aeroport; ii) achiziția de echipamente utilizate pentru asigurarea securității activității de pe aeroport, iii) pregătirea specifică a personalului aeroportului angrenat în activitatea de securitate aeroportuară, iv) plata serviciilor de pază a perimetrului aeroportuar și a altor servicii furnizate în scopul asigurării securității aeroportuare; v) rambursarea ratelor dobânzilor, a primelor de asigurare, precum și a altor comisioane aferente creditelor contractate pentru finanțarea activităților precizate mai sus.

**Tabelul 16: Veniturile, costurile și profiturile marginale estimate de Oxera ca urmare a acordurilor din 2008**

| (Mii RON) | | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** |
|---|---|---|---|---|---|
| Numărul de pasageri Wizz Air care pleacă | [A] | 5 587 | 100 000 | 150 000 | 164 932 |
| Venituri aeronautice | [B] | 255 | 4 565 | 6 824 | 7 507 |
| Venituri non-aeronautice | [C] | 112 | 2 085 | 3 241 | 3 694 |
| *Total venituri marginale* | *[D] = [B] + [C]* | *367* | *6 649* | *10 066* | *11 201* |
| Costuri de exploatare | [E] | 47 | 879 | 1 367 | 1 558 |
| Costuri de marketing | [F] | 165 | 2 956 | 4 411 | 4 854 |
| Amortizare | [G] | 9 | 171 | 617 | 688 |
| *Total costuri marginale* | *[H] = [E] + [F] + [G]* | *222* | *4 006* | *6 394* | *7 099* |
| *Profituri marginale* | *[I] = [D] – [H]* | *146* | *2 643* | *3 671* | *4 102* |
| Factor de actualizare | | 1,0 | 0,8 | 0,7 | 0,6 |
| **VAN** | | **7,620** | | | |

(361) Rezultatele prezentate în tabelul 16 se bazează pe considerațiile următoare.

(a) Întrucât în acordurile din 2008 nu s-au făcut previziuni privind traficul, previziunile privind traficul Wizz Air pe Aeroportul Internațional Timișoara pentru 2009, 2010 și 2011 s-au bazat pe previziunile companiei Wizz Air, astfel cum au fost stabilite în analiza *ex ante* prezentată de România. Previziunile privind traficul pentru 2008 au fost extrase din nivelul de trafic preconizat pentru 2009, redus cu creșterea anuală a traficului aerian european estimată de Eurocontrol (2008) ([86]).

(b) Previziunile privind numărul de mișcări (aterizări-decolări) ale Wizz Air s-au bazat pe informațiile furnizate de administratorul aeroportului direct societății Oxera. În opinia Oxera, estimările primite de la administratorul aeroportului s-au bazat pe datele disponibile înainte de intrarea în vigoare a acordurilor din 2008. Aceste previziuni implică un factor de încărcare de aproximativ 79-80 % (în concordanță cu factorul de încărcare de 82 % specificat în analiza *ex ante* prezentată de România).

(c) Previziunile privind veniturile aeronautice se bazează pe tarifele per pasager la plecare și per mișcare (aterizare-decolare), precum și pe reducerile la aceleași niveluri prevăzute în acordurile din 2008. Acordurile din 2008 prevăd o reducere de 10 % până la 70 % a tarifului de aterizare, în funcție de numărul de aterizări pe an și o reducere de 10 % până la 30 % a tarifului pentru pasageri, în funcție de numărul de pasageri care pleacă în fiecare an. Pe baza discuțiilor cu Wizz Air, Oxera ia în considerare o reducere cu 50 % a tarifelor de aterizare, precum și o reducere cu 10 % a tarifelor pentru pasageri. Analiza nu include taxa de securitate, întrucât Oxera a considerat că aceasta nu intră în domeniul de aplicare al evaluării privind respectarea principiului operatorului în economia de piață, deoarece astfel de taxe finanțează activități care intră în responsabilitatea statului în exercitarea competențelor sale oficiale. Acest aspect s-a bazat pe punctul 35 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

(d) Previziunile privind veniturile non-aeronautice se bazează pe estimările veniturilor non-aeronautice per pasager Wizz Air care pleacă, incluse în analiza *ex ante* prezentată de România (și anume 2,5 EUR pentru fiecare pasager al companiei Wizz Air). Aceste estimări sunt exprimate în RON și majorate cu inflația preconizată și se aplică previziunilor privind traficul, astfel cum se explică în considerentele (a) și (b) de mai sus.

([86]) Eurocontrol (2008), „Challenges of Growth 2008” („Provocările creșterii din 2008”), Raport de sinteză, pagina 14.

(e) În ceea ce privește costurile de exploatare marginale (de exemplu, servicii de personal, energie, materiale), administratorul aeroportului consideră că aproximativ 20 % din costurile de exploatare pot fi considerate marginale, adică variază în funcție de numărul de pasageri. Raportul Oxera estimează costurile de exploatare marginale per pasager din datele privind costurile efective de exploatare suportate înainte de semnarea fiecărui acord ([87]) și pleacă de la premisa că 20 % din costuri sunt marginale și majorate cu inflația preconizată. Aceste costuri de exploatare suplimentare per pasager sunt aplicate în cadrul previziunilor privind traficul Wizz Air, astfel cum se explică în considerentele (a) și (b) de mai sus. Costurile de securitate sunt excluse.

(f) Raportul Oxera estimează costurile de marketing marginale înregistrate de administratorul aeroportului pe baza clauzelor din contractul de marketing și ținând seama de valoarea taxelor aeronautice calculate conform explicațiilor expuse în considerentul (c) de mai sus.

(362) În ceea ce privește costurile de investiții marginale, s-a ținut cont de următoarele ipoteze:

(a) În absența unor estimări privind investițiile preconizate, raportul Oxera estimează costurile anuale de investiții pe baza investițiilor efectiv realizate în aeroport și finanțate atât din fonduri publice, cât și din resurse proprii pentru perioada 2007-2011.

(b) Finanțarea guvernamentală primită de administratorul aeroportului pentru construirea terminalului și echipamentele de securitate a fost exclusă, deoarece nu s-a considerat că aceasta poate fi atribuită prezenței companiei Wizz Air pe Aeroportul Internațional Timișoara. Potrivit României, acestea au fost finanțate de stat în vederea aderării la spațiul Schengen, nefiind impuse de operațiunile companiei Wizz Air. Raportul pleacă de la premisa că nu s-au preconizat investiții suplimentare ca urmare a prezenței Wizz Air pe Aeroportul Internațional Timișoara.

(c) Amortizarea altor investiții finanțate din resursele proprii ale administratorului aeroportului a fost alocată acordurilor cu Wizz Air pe baza cotei preconizate de trafic Wizz Air în raport cu capacitatea aeroportului.

(d) La calcularea costurilor de amortizare a fost luată în considerare o amortizare prin metoda liniară, și anume amortizarea anuală a fost calculată prin alocarea costurilor de investiții în mod egal în fiecare an pe întreaga durată de viață a activelor ([88]).

(e) Profitul estimat a fost actualizat pe baza ratelor de referință ale Comisiei, la care se adaugă o marjă de 100 de puncte de bază, ceea ce determină o rată de actualizare de 16,87 %.

(363) Potrivit raportului Oxera, rezultatele analizei rentabilității acordurilor din 2008 au sugerat că tarifele plătite de Wizz Air Aeroportului Internațional Timișoara în temeiul acordurilor din 2008 erau comparabile cu un nivel al tarifelor care ar fi fost oferit companiei Wizz Air în circumstanțe similare de către un operator în economia de piață care deține un aeroport.

(364) Comisia consideră că numărul de pasageri estimat în cadrul studiului Oxera este rezonabil. Aceste estimări ale traficului par a fi în concordanță cu previziunile privind traficul prevăzute în planul de dezvoltare. Conform estimărilor din raportul Oxera, numărul de pasageri Wizz Air a crescut cu 188 826 ([89]) din 2008 în 2009, cu 100 000 din 2009 în 2010 ([90]) și cu 29 864 din 2010 în 2011 ([91]). Planul de dezvoltare a prevăzut o creștere din 2008 în 2009 cu 244 348 de pasageri, din 2009 în 2010 cu 253 423 de pasageri și din 2010 în 2011 cu 215 973 de pasageri. Prin urmare, în comparație cu creșterea preconizată în planul de dezvoltare, creșterea estimată a numărului de pasageri ai companiei Wizz Air, care a fost luată în considerare în cadrul raportului Oxera, pare rezonabilă și prudentă.

([87]) Pentru anul 2008, au fost luate în considerare datele privind execuția aferente întregului exercițiu financiar. Cu toate acestea, Oxera a confirmat că, întrucât acordurile din 2008 au intrat în vigoare abia la 11 decembrie 2008, această ipoteză nu afectează în mod semnificativ rezultatele analizei. De asemenea, Oxera a confirmat că, în cazul în care costurile de exploatare marginale pentru evaluarea acordurilor din 2008 s-ar baza în schimb doar pe costurile de exploatare efective înregistrate în 2007, pe durata acordurilor din 2008 ar rezulta estimări mai scăzute ale costurilor de exploatare marginale (și anume, 8,0-8,9 RON pentru fiecare pasager care pleacă, în comparație cu 8,5-9,4 RON pentru fiecare pasager care pleacă).

([88]) Comisia constată că o astfel de amortizare liniară nu este în concordanță cu practicile referitoare la VAN și, prin urmare, nu poate fi acceptată.

([89]) De la 5 587 de pasageri care au plecat în 2008 la 100 000 de pasageri care au plecat în 2009, număr înmulțit cu doi pentru a obține numărul total de pasageri – care au plecat și au sosit.

([90]) De la 100 000 de pasageri care au plecat în 2009 la 150 000 de pasageri care au plecat în 2010, număr înmulțit cu doi.

([91]) De la 150 000 de pasageri care au plecat în 2010 la 164 932 de pasageri care au plecat în 2011, număr înmulțit cu doi.

(365) Comisia consideră că reducerile luate în considerare la calcularea veniturilor aeronautice sunt rezonabile. Contractul de operare a permis o reducere cu 50 % a tarifelor de aterizare pentru companiile aeriene noi sau pentru noile destinații ori creșterea frecvențelor către/din destinații existente. Având în vedere că Wizz Air abia urma să înceapă să își desfășoare activitatea pe Aeroportul Internațional Timișoara, era rezonabil să se presupună că va deschide noi destinații și/sau va mări frecvențele în perioada derulării acordurilor din 2008 și, prin urmare, că va beneficia de o reducere cu 50 %.

(366) Raportul Oxera presupune, de asemenea, o reducere cu 10 % a tarifului pentru pasageri pentru întreaga perioadă de derulare a acordurilor din 2008. Pentru anii 2010 și 2011, rata de reducere estimată de 10 % este în concordanță cu reducerea prevăzută în contractul de operare pentru numărul estimat de pasageri Wizz Air îmbarcați aferent fiecărui an. Cu toate acestea, pentru anii 2008 și 2009, nu ar fi trebuit să se aplice nicio reducere, deoarece numărul estimat de pasageri îmbarcați era mai mic de 150 000 pe an (iar reducerea se aplică numai pentru un număr mai mare). Reducerea estimată de 10 % pentru 2008 și 2009 scade totuși veniturile pentru anii respectivi și, prin urmare, abordarea poate fi considerată prudentă și, deci, acceptabilă.

(367) De asemenea, Comisia este de acord cu excluderea tarifului de securitate. Acest tarif finanțează activități care sunt considerate a fi de natură neeconomică și, așadar, nu se încadrează în domeniul de aplicare al normelor privind ajutoarele de stat, care este una dintre opțiunile descrise în considerentul 354 de mai sus. Comisia înțelege că, în conformitate cu legislația din România, tariful de securitate finanțează exclusiv investiții, lucrări de întreținere și echipamente care sunt direct legate de securitate. În măsura în care tariful finanțează și o astfel de infrastructură sau astfel de echipamente care sunt, de asemenea, utilizate în scopuri comerciale (și sunt, prin urmare, inerente activității aeroportuare), excluderea tarifului de la calculul veniturilor este conservatoare și, prin urmare, ar subestima veniturile.

(368) Comisia consideră că estimarea veniturilor non-aeronautice marginale este acceptabilă. Această poziție se bazează pe estimarea *ex ante* efectuată de administratorul aeroportului cu privire la veniturile non-aeronautice per pasager, estimare care a ținut seama de inflația preconizată.

(369) De asemenea, Comisia este de acord cu rata de actualizare utilizată, întrucât aceasta este în concordanță cu ratele de referință ale Comisiei.

(370) În ceea ce privește costurile de marketing marginale suportate de administratorul aeroportului, estimările se bazează pe clauzele contractului de marketing, ținând seama de valoarea estimată a tarifelor de aeroport. Prin urmare, Comisia le consideră acceptabile.

(371) În ceea ce privește costurile de exploatare marginale, raportul Oxera se bazează pe ipoteza furnizată de autoritățile române, potrivit căreia 80 % din costurile de exploatare sunt fixe și doar 20 % variază în funcție de numărul de pasageri. Comisia consideră că această ipoteză este rezonabilă ([92]). Raportul Oxera estimează costurile de exploatare marginale prin utilizarea datelor reale referitoare la costurile de exploatare pentru fiecare pasager care pleacă, înainte de semnarea acordurilor din 2008, costurile respective fiind majorate cu inflația preconizată. Oxera aplică apoi astfel de costuri de exploatare per pasager la numărul estimat de pasageri ai companiei Wizz Air. Comisia consideră că abordarea în ceea ce privește estimarea costurilor de exploatare marginale este, prin urmare, solidă.

(372) În ceea ce privește costurile de investiții marginale, Comisia acceptă ipoteza potrivit căreia nu se preconizau investiții suplimentare ca urmare a prezenței Wizz Air pe Aeroportul Internațional Timișoara. În memorandumul de înțelegere, administratorul aeroportului s-a angajat:

(i) să extindă terminalul pentru pasageri pentru a putea ajunge la trei milioane de pasageri/an până la 1 ianuarie 2011 cel târziu;

(ii) să îmbunătățească, până la sfârșitul anului 2009, încadrarea direcțiilor de aterizare și de decolare ale aeroportului, astfel încât ambele direcții să fie de categoria a III-a;

(iii) să asigure numărul necesar de locuri de parcare pentru pasageri;

(iv) să pună la dispoziție o zonă de staționare pentru aeronave începând cu luna februarie 2009 și să pună la dispoziție două până la trei zone de staționare pentru aeronave începând cu luna octombrie 2009.

([92]) Conform evaluării impactului care însoțește Orientările din 2014 privind sectorul aviației, până la 90 % din costurile de exploatare ale aeroporturilor sunt fixe și variază puțin în funcție de amploarea operațiunii, http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2014/swd_2014_0042_en.pdf, pagina 26.

(373) În plus, contractul de operare semnat ulterior a prevăzut obligația administratorului aeroportului de a finaliza, până la sfârșitul anului 2009, procesul de îmbunătățire a categoriei de aterizare și decolare a aeroportului numai până la categoria a II-a.

(374) În ceea ce privește angajamentul de a extinde terminalul pentru pasageri [considerentul 372 punctul (i)], Comisia constată că extinderea terminalului a fost decisă în două etape, iar deciziile luate au precedat semnarea memorandumului de înțelegere. O primă extindere a Aeroportului Internațional Timișoara a fost determinată de necesitatea măririi capacității terminalului, având în vedere creșterea preconizată a traficului în următorii ani. Această extindere a fost prevăzută în planul de dezvoltare elaborat în martie 2006 și aprobat în mod oficial prin Hotărârea Guvernului nr. 1212 din 4 octombrie 2007. Hotărârea Guvernului a prevăzut o extindere a terminalului în perioada 2008-2009. O a doua extindere a fost determinată de necesitatea de a respecta cerințele de securitate Schengen. Conform informațiilor furnizate de România, procedura pentru studiul de fezabilitate aferent acestei extinderi a fost demarată în ianuarie 2008, contractul cu consultantul a fost încheiat în luna martie 2008, iar studiul de fezabilitate a fost finalizat în iunie 2008, adică înainte de semnarea memorandumului de înțelegere.

(375) Comisia ia act de faptul că prin contractul de operare s-a revizuit angajamentul asumat în cadrul memorandumului de înțelegere de a îmbunătăți, până la sfârșitul anului 2009, încadrarea direcțiilor de aterizare și de decolare ale aeroportului astfel încât ambele direcții să fie de categoria a III-a, printr-un angajament de a finaliza îmbunătățirile aferente încadrării în categoria a II-a până la sfârșitul anului 2009 [considerentul 372 punctul (ii)] ([93]). Conform informațiilor publice ([94]), îmbunătățirea încadrării direcțiilor de aterizare și de decolare ale aeroportului, astfel încât direcția de aterizare est să fie de categoria a III-a a fost realizată în 2015 prin modernizarea sistemului de radionavigație. În prezent, Aeroportul Internațional Timișoara are direcția de aterizare est de categoria a III-a și direcția de aterizare vest de categoria a II-a. Potrivit informațiilor prezentate de România, în 2008, o direcție a aeroportului a fost încadrată în categoria a II-a, din categoria I, printr-o investiție în iluminatul aeroportului (cealaltă direcție era deja inclusă în categoria a II-a). Decizia privind investiția în sistemul de iluminat a fost luată în planul de dezvoltare, iar studiul de fezabilitate a fost inițiat în august 2007, pe baza unui contract încheiat la 22 august 2007. În octombrie 2008 a fost semnat un contract de achiziție de echipamente de iluminat. Prin urmare, decizia privind modernizarea echipamentelor de iluminat a fost luată înainte de semnarea acordurilor din 2008. Pe această bază, este rezonabil să se presupună că angajamentul din contractul de operare de a finaliza îmbunătățirea încadrării prin trecerea la categoria a II-a până la sfârșitul anului 2009 a vizat ca această îmbunătățire să se realizeze prin intermediul echipamentelor de iluminat, aspect deja stabilit.

(376) În ceea ce privește angajamentul de a asigura numărul necesar de locuri de parcare pentru pasageri [considerentul 372 punctul (iii)], Comisia constată că investițiile în parcări au fost efectuate în 2007 și că după semnarea memorandumului de înțelegere și pe durata aplicării acestuia nu s-a efectuat niciun alt tip de investiții în parcări.

(377) În ceea ce privește angajamentul de a trece de la o zonă de staționare disponibilă pentru aeronave în februarie 2009 la două până la trei astfel de zone în octombrie 2009 [considerentul 372 punctul (iv)], decizia privind lucrările de extindere a platformei aeroportuare a fost luată în octombrie 2007, iar lucrările au avut loc în 2007, 2008 și 2009.

(378) În consecință, Comisia constată că angajamentele asumate în memorandumul de înțelegere și în contractul de operare fie nu s-au materializat, fie sunt anterioare acordurilor din 2008. Niciuna din investițiile făcute nu a fost generată de prezența companiei Wizz Air pe Aeroportul Internațional Timișoara.

(379) Comisia constată că raportul Oxera a inclus costurile de amortizare marginale ale investițiilor realizate din resursele proprii ale administratorului aeroportului, pe baza cotei preconizate a companiei Wizz Air din capacitatea aeroportului. Cu toate acestea, astfel cum s-a explicat mai sus, Comisia observă că administratorul aeroportului nu a suportat costuri de investiții generate de prezența companiei aeriene pe Aeroportul Internațional Timișoara. În consecință, Comisia consideră că analiza nu ar trebui să includă costuri de amortizare asociate acordurilor din 2008.

(380) Pe baza aspectelor menționate mai sus, costurile, veniturile și profiturile marginale care ar fi putut fi estimate la momentul semnării acordurilor din 2008, astfel cum au fost recalculate de Comisie pe baza raportului Oxera, sunt prezentate pe scurt în tabelul 17.

([93]) Potrivit României, contractul de operare care a revizuit angajamentul din memorandumul de înțelegere a prevăzut măsuri obligatorii din punct de vedere juridic, pe când memorandumul de înțelegere nu are decât un caracter voluntar (nu erau prevăzute sancțiuni).

([94]) A se vedea https://aerotim.ro/istoric-ait.

**Tabelul 17: Veniturile, costurile și profiturile marginale estimate de Oxera ca urmare a acordurilor din 2008 – recalculate de Comisia Europeană**

| (Mii RON) | | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|---|---|---|---|---|
| Numărul de pasageri Wizz Air care pleacă | [A] | 5 586,9 | 100 000 | 150 000 | 164 931,5 |
| Venituri aeronautice | [B] | 255 | 4 564,7 | 6 824,4 | 7 507,3 |
| Venituri non-aeronautice | [C] | 112,4 | 2 084,7 | 3 241,1 | 3 693,8 |
| *Total venituri marginale* | [D] = [B] + [C] | 367,4 | 6 649,4 | 10 065,5 | 11 201,1 |
| Costuri de exploatare | [E] | 47,4 | 879,1 | 1 366,8 | 1 557,7 |
| Costuri de marketing | [F] | 29,6 | 2 955,7 | 4 410,9 | 4 853,6 |
| *Total costuri marginal* | [G] = [E] + [F] | 76,9 | 3 834,8 | 5 777,7 | 6 411,2 |
| *Profituri marginale* | [H] = [D] – [G] | 290,4 | 2 814,6 | 4 287,8 | 4 789,9 |
| Factor de actualizare | | 1 | 0,8 | 0,7 | 0,6 |
| **VAN** | | **8 786,8** | | | |

(381) Pentru a concluziona cu privire la raportul Oxera ținând seama de recalcularea efectuată de Comisie, s-a preconizat că acordurile din 2008 vor conduce la o rentabilitate marginală pentru administratorul aeroportului.

Analiza *ex ante* a rentabilității efectuată de Carpatair pentru acordurile din 2008

*Studiul Carpatair*

(382) La 10 noiembrie 2014, Carpatair a prezentat Comisiei un studiu care stabilește punctul de vedere al societății Carpatair cu privire la analiza *ex ante* și evaluarea îndeplinirii de către administratorul aeroportului a testului operatorului în economia de piață la momentul încheierii acordului cu Wizz Air la 25 iunie 2008.

(383) Studiul a prezentat un scenariu de referință, în care nu există un acord cu Wizz Air și trei scenarii care iau în calcul existența acordurilor cu Wizz Air (un scenariu optimist, un scenariu realist și un scenariu pesimist).

(384) Carpatair presupune că, în absența angajamentului companiei aeriene de a-și menține operațiunile o anumită perioadă de timp, acordul nu are o durată determinată, iar durata adecvată pentru analiza rentabilității este orizontul de timp al planului de dezvoltare, și anume până în 2015. Pe baza acestei presupuneri, analiza inclusă în studiul său se referă la perioada 2009-2015.

**Tabelul 18: Scenariul de referință: venituri, costuri, fluxuri de numerar**

| | Anul de referință | Anul 1 | Anul 2 | Anul 3 | Anul 4 | Anul 5 | Anul 6 | Anul 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| | Estimări | Previziuni | Previziuni | Previziuni | Previziuni | Previziuni | Previziuni | Previziuni |
| *Rata de creștere* | | *4 %* | *10 %* | *10 %* | *10 %* | *10 %* | *10 %* | *10 %* |
| **Pasageri, inclusiv** | **887 630** | **921 082** | **1 013 190** | **1 114 509** | **1 225 960** | **1 348 556** | **1 483 412** | **1 631 753** |
| Trafic de origine și de destinație Timișoara (pasageri) | 579 032 | 600 854 | 660 939 | 727 033 | 799 736 | 879 710 | 967 681 | 1 064 449 |
| Transfer (pasageri) | 308 598 | 320 228 | 352 251 | 387 476 | 426 224 | 468 846 | 515 731 | 567 304 |
| Defalcare pe pasager în funcție de transportator: | | | | | | | | |
| Trafic de origine și de destinație Carpatair – Timișoara | 257 739 | 267 452 | 294 198 | 323 617 | 355 979 | 391 577 | 430 735 | 473 808 |
| Transfer Carpatair | 308 598 | 320 228 | 352 251 | 387 476 | 426 224 | 468 846 | 515 731 | 567 304 |
| Tarom | 144 311 | 149 750 | 164 725 | 181 197 | 199 317 | 219 248 | 241 173 | 265 291 |
| Lufthansa | 46 947 | 48 716 | 53 588 | 58 947 | 64 841 | 71 326 | 78 458 | 86 304 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Austrian Airlines | 52 421 | 54 397 | 59 836 | 65 820 | 72 402 | 79 642 | 87 606 | 96 367 |
| Alți transportatori | 77 614 | 80 539 | 88 593 | 97 452 | 107 197 | 117 917 | 129 709 | 142 680 |
| Tarifele „all inclusive", EUR/pasager | | | | | | | | |
| Trafic de origine și de destinație Timișoara (pasageri) | 29,0 | 29,0 | 29,0 | 29,0 | 29,0 | 29,0 | 29,0 | 29,0 |
| Transfer (pasageri) | 1,50 | 1,50 | 1,50 | 1,50 | 1,50 | 1,50 | 1,50 | 1,50 |
| *Notă: Tariful pentru traficul de origine și de destinație – Timișoara (pasageri) include tarifele aferente aeronavelor (tarife de aterizare, iluminare, staționare, handling) și alte venituri din activități care nu provin din sectorul aviației.* | | | | | | | | |
| **Total venituri nete, EUR** | **8 615 136** | **8 939 814** | **9 833 793** | **10 817 172** | **11 898 891** | **13 088 780** | **14 397 662** | **15 837 426** |
| Defalcare venituri nete per transportator: | | | | | | | | |
| Trafic de origine și de destinație Carpatair – Timișoara | 3 731 751 | 3 872 389 | 4 259 627 | 4 685 590 | 5 154 149 | 5 669 564 | 6 236 522 | 6 860 174 |
| Transfer Carpatair | 231 449 | 240 171 | 264 188 | 290 607 | 319 668 | 351 634 | 386 798 | 423 478 |
| Tarom | 2 089 450 | 2 168 195 | 2 385 014 | 2 623 515 | 2 885 867 | 3 174 454 | 3 491 900 | 3 841 089 |
| Lufthansa | 679 736 | 705 353 | 775 888 | 853 477 | 938 825 | 1 032 708 | 1 135 979 | 1 249 576 |
| Austrian Airlines | 758 993 | 787 597 | 866 357 | 952 992 | 1 048 292 | 1 153 121 | 1 268 433 | 1 395 276 |
| Alți transportatori | 1 123 757 | 1 166 108 | 1 282 719 | 1 410 991 | 1 552 090 | 1 707 299 | 1 878 029 | 2 065 832 |
| Total costuri ca % din total venituri | 82,0 % | 82,0 % | 82,0 % | 82,0 % | 82,0 % | 82,0 % | 82,0 % | 82,0 % |
| **Total costuri, EUR** | **7 065 242** | **7 331 509** | **8 064 658** | **8 871 124** | **9 758 237** | **10 734 061** | **11 807 470** | **12 988 216** |
| Defalcare costuri per transportator: | | | | | | | | |
| Trafic de origine și de destinație Carpatair – Timișoara | 3 060 396 | 3 175 732 | 3 493 305 | 3 842 635 | 4 226 899 | 4 649 589 | 5 114 549 | 5 626 004 |
| Transfer Carpatair | 189 810 | 196 963 | 216 660 | 238 326 | 262 158 | 288 374 | 317 212 | 348 933 |
| Tarom | 1 713 550 | 1 778 129 | 1 955 941 | 2 151 535 | 2 366 689 | 2 603 358 | 2 863 694 | 3 150 063 |
| Lufthansa | 557 449 | 578 458 | 636 303 | 699 934 | 769 927 | 846 920 | 931 612 | 1 024 773 |
| Austrian Airlines | 622 447 | 645 906 | 710 496 | 781 546 | 859 700 | 945 670 | 1 040 238 | 1 144 261 |
| Alți transportatori | 921 589 | 956 321 | 1 051 953 | 1 157 148 | 1 272 863 | 1 400 150 | 1 540 165 | 1 694 182 |
| **Profit înainte de impozitare, EUR** | **1 549 894** | **1 608 305** | **1 769 135** | **1 946 048** | **2 140 653** | **2 354 719** | **2 590 191** | **2 849 210** |
| Cheltuieli de capital, EUR | 0 | 0 | 0 | 5 679 646 | | 0 | 0 | 0 |
| **Flux de numerar – scenariu statu-quo, EUR** | **1 549 894** | **1 608 305** | **1 769 135** | **- 3 733 598** | **2 140 653** | **2 354 719** | **2 590 191** | **2 849 210** |

(385) În scenariul de referință, și anume „Fără acord cu Wizz Air", investiția în PCN (numărul de clasificare a pavajului) de consolidare a infrastructurii aeroportuare a fost considerată necesară abia în 2011 și nu s-a considerat necesară nicio investiție în creșterea capacității terminalului (pentru explicații suplimentare, a se vedea considerentul 388).

(386) Nu s-a utilizat nicio rată de actualizare și nu s-a calculat nicio VAN pentru scenariul de referință.

(387) Astfel cum s-a explicat mai sus, studiul Carpatair prezintă trei scenarii pornind de la ipoteza „acord cu Wizz Air". Comisia va prezenta mai detaliat scenariul realist ([95]).

**Tabelul 19: Scenariul realist „Se încheie acordul cu Wizz Air": profituri, costuri, fluxuri de numerar**

| | **Anul de referință** | **Anul 1** | **Anul 2** | **Anul 3** | **Anul 4** | **Anul 5** | **Anul 6** | **Anul 7** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** |
| | **Estimări** | **Previziuni** | **Previziuni** | **Previziuni** | **Previziuni** | **Previziuni** | **Previziuni** | **Previziuni** |
| **Profit marginal generat de Wizz Air, EUR** | **0** | **- 375 518** | **- 558 394** | **- 733 496** | **- 813 040** | **- 914 694** | **- 1 042 962** | **- 1 194 727** |
| **Cheltuieli de capital marginale generate de Wizz Air, EUR** | **5 679 646** | **3 000 000** | **10 000 000** | **11 320 354** | **0** | **0** | **0** | **0** |

([95]) Singura diferență între cele trei scenarii este nivelul veniturilor aeronautice estimate. Având în vedere faptul că 50 % din traficul real de origine și de destinație al Carpatair pe Aeroportul Internațional Timișoara este expus riscului de a fi transferat de la Carpatair la Wizz Air, în scenariul realist, studiul a considerat că 50 % din acest trafic ar fi transferat de la Carpatair la Wizz Air, în scenariul optimist – 25 %, iar în scenariul pesimist – 75 %.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Flux de numerar marginal, EUR** | **- 5 679 646** | **- 3 375 518** | **- 10 558 394** | **- 12 053 850** | **- 813 040** | **- 914 694** | **- 1 042 962** | **- 1 194 727** |
| Flux de numerar marginal, cumulat | - 5 679 646 | - 9 055 164 | 49 613 558 | - 31 667 408 | - 32 480 449 | - 33 395 142 | - 34 438 104 | 35 632 832 |
| Rata de rentabilitate cerută (costul capitalului) | 8,0 % | 8,0 % | 8,0 % | 8,0 % | 8,0 % | 8,0 % | 8,0 % | 8,0 % |
| Factor de actualizare | 1,00 | 0,93 | 0,86 | 0,79 | 0,74 | 0,68 | 0,63 | 0,58 |
| **Valoarea actualizată, EUR** | **- 5 679 646** | **- 3 125 480** | **- 9 052 121** | **- 9 568 735** | **- 597 609** | **- 622 525** | **- 657 243** | **- 697 112** |
| Valoarea actualizată, cumulată | - 5 679 646 | - 8 805 126 | - 17 857 247 | - 27 425 982 | - 28 023 591 | - 28 646 116 | - 29 303 359 | 30 000 471 |

| | | **Condiție** | **Concluzie** |
|---|---|---|---|
| **Valoarea actualizată netă (VAN), EUR** | **- 30 000 471** | **0** | **NU ESTE OK** |
| **Rata internă de rentabilitate (RIR)** | **#NUM!** | **>=8 %** | **NU ESTE OK** |
| **Perioada de recuperare a investiției, ani** | **Niciodată** | **< 7 ani** | **NU ESTE OK** |
| **Perioada redusă de recuperare a investiției, ani** | **Niciodată** | **< = 7 ani** | **NU ESTE OK** |

(388) Rezultatele din tabelul 19 s-au bazat pe următoarele considerații:

- S-a pornit de la ipoteza că numărul estimat de pasageri Wizz Air are la bază elementele următoare:

  (a) Studiul expune previziunile în materie de trafic ale aeroportului din planul de dezvoltare pentru perioada 2005-2015 prezentat în martie 2005, precum și previziunile actualizate privind traficul incluse în planul de dezvoltare pentru perioada 2005-2015 prezentat în martie 2006. Întrucât acest din urmă plan de dezvoltare a menționat posibilitatea de a atrage companii aeriene low-cost, studiul Carpatair a presupus că traficul suplimentar luat în considerare în acest plan de dezvoltare, în comparație cu planul de dezvoltare din martie 2005, ar trebui să fie atribuit sosirii preconizate a companiei aeriene low-cost Wizz Air.

  (b) Studiul pornește de la premisa că 25 % din traficul total de origine și de destinație al Carpatair va trece la Wizz Air ([96]).

- Pe baza numărului estimat de pasageri, s-a considerat că suma reținută a fost de 4 EUR pentru fiecare pasager care pleacă în 2009 și de 3,5 EUR pentru fiecare pasager care pleacă în perioada 2010-2015.

- Veniturile non-aeronautice au fost estimate la 1 EUR per pasager îmbarcat, deoarece, conform studiului, aceasta a fost suma primită ca venituri non-aeronautice de către aeroport de la alți transportatori care deserveau destinații în regim „de la punct la punct" în 2007.

- Deși Carpatair a estimat că taxele de securitate ar trebui considerate venituri din activități neeconomice și ar trebui excluse din veniturile aeronautice care provin din activități economice, studiul ia în calcul taxe de securitate și costuri de securitate de 2 EUR per pasager.

- Studiul presupune costuri variabile marginale de 70 EUR pe mișcare pentru serviciile de bază de manipulare a aeronavelor (combustibil, consumabile), precum și costuri ale energiei electrice pentru iluminat.

- Studiul consideră că, pentru a-i permite companiei Wizz Air să opereze pe Aeroportul Internațional Timișoara cu avioane grele (MTOW 71 t), aeroportul trebuia să întreprindă, înainte de începerea operațiunilor companiei Wizz Air, lucrări de îmbunătățire a PCN (numărul de clasificare a pavajului) care au vizat pista, calea de rulare și platforma aeroportuară. Potrivit Carpatair, aceste investiții pentru lucrările de consolidare a PCN ar trebui considerate costuri marginale legate de prezența companiei Wizz Air pe Aeroportul Internațional Timișoara. Carpatair justifică acest lucru prin faptul că toți ceilalți transportatori operau pe Aeroportul Internațional Timișoara în acel moment cu aeronave mult mai ușoare, care nu necesitau un PCN mai bun pentru infrastructura aeroportuară. Potrivit Carpatair, într-un raport primit de administratorul aeroportului în martie 2007 ([97]) s-a calculat că, pentru a accepta aeronave mai grele, investițiile pentru îmbunătățirea PCN s-ar ridica la 19 137 000 RON (5 679 646 EUR). Studiul Carpatair consideră această sumă ca fiind un cost marginal generat de prezența companiei Wizz Air pe aeroport în 2008 (deoarece consideră că această îmbunătățire a PCN a trebuit să fie efectuată înainte de începerea operațiunilor Wizz Air).

([96]) A se vedea, de asemenea, nota de subsol 17.

([97]) Studiul IPTANA privind infrastructura aeroportuară a Aeroportului Timișoara, 2006.

- Având în vedere angajamentele din memorandumul de înțelegere de a spori capacitatea terminalului la trei milioane de pasageri pe an, și investiția în terminal este considerată un cost marginal legat de prezența companiei Wizz Air (această investiție este estimată la 3 milioane EUR în 2009, la 10 milioane EUR în 2010 și la 17 milioane EUR în 2011). Studiul explică faptul că aceste estimări ale cheltuielilor de capital pentru construirea terminalului de pasageri s-au bazat pe Hotărârea Guvernului nr. 1212/2007 din 4 octombrie 2007 privind aprobarea Programului strategic de dezvoltare a aeroportului din martie 2006.

- S-a pornit de la ipoteza unei rate de actualizare de 8 % ([98]).

(389) Din aceste motive, valoarea actualizată netă pentru o perioadă de șapte ani a fost estimată la - 30 000 471 EUR ([99]). Prin urmare, studiul a constatat că, pe baza scenariului realist, acordul cu Wizz Air nu a fost rentabil și, prin urmare, nu a respectat principiul operatorului în economia de piață ([100]).

*Evaluarea Comisiei cu privire la studiul Carpatair*

(390) Comisia consideră că studiul Carpatair se bazează pe o serie de ipoteze care nu par a fi rezonabile, printre care se numără aspectele următoare:

- Din motivele explicate în considerentul 335, Comisia consideră că termenul pentru evaluarea analizei rentabilității ar trebui limitat la durata inițială a acordurilor din 2008 și, prin urmare, ar trebui să fie mai scurt de șapte ani. În plus, perioada 2009-2015 utilizată în studiul Carpatair s-ar întemeia pe planul de dezvoltare, care acoperă însă întreaga perioadă 2006-2015. Prin urmare, perioada de timp luată în considerare în cadrul studiului pare arbitrară și nu reflectă nici durata planului de dezvoltare, nici durata acordurilor din 2008.

- Se presupune că numărul pasagerilor Wizz Air va crește cu 292 590 de persoane din 2009 în 2010 în scenariul realist, cu 276 743, în scenariul pesimist, și cu 300 513, în scenariul optimist. Aceste creșteri ale traficului Wizz Air sunt mai mari decât creșterea traficului total pe aeroport, prevăzută în planul de dezvoltare din martie 2006 (și anume o creștere cu 253 423 de pasageri din 2009 în 2010). Studiul pare să sugereze că o astfel de creștere ar fi generată parțial de trecerea pasagerilor Carpatair la Wizz Air pe rute concurente. Totuși, în toate cele trei scenarii, creșterea globală a numărului estimat de pasageri pe Aeroportul Internațional Timișoara este de 359 490 de persoane în perioada 2009-2010, fiind, totodată, mai mare decât creșterea preconizată în planul de dezvoltare în ceea ce privește traficul global pe Aeroportul Internațional Timișoara (care, astfel cum s-a menționat deja, a fost de 253 423 de pasageri). În plus, Comisia constată că planul de dezvoltare preconiza ca principal factor al creșterii traficului influența pozitivă pe care urma să o aibă aderarea României la UE în 2007. Prin urmare, Comisia are îndoieli cu privire la faptul că această creștere preconizată a traficului, astfel cum a fost stabilită în planul de dezvoltare inițial din martie 2005, în comparație cu planul de dezvoltare din martie 2006, ar putea fi atribuită în întregime companiilor aeriene low-cost sau companiei Wizz Air, în special. În consecință, Comisia consideră că această ipoteză ridică îndoieli cu privire la fiabilitatea calculelor incluse în studiu.

- Ipoteza de bază a studiului se referă la estimarea cu privire la ce părți din costurile de investiții ar trebui, eventual, să îi poată fi atribuite companiei Wizz Air. Această ipoteză este fundamentală pentru calculele globale ale rentabilității prevăzute de acordul în cauză. Din motivele explicate în considerentele 372-378, Comisia constată că prezenței Wizz Air pe Aeroportul Internațional Timișoara nu ar trebui să i se atribuie costuri de investiții marginale. Prin urmare, nu este acceptabilă abordarea din cadrul studiului prin care se consideră că investițiile legate de noua construcție a terminalului și de îmbunătățirea PCN privind infrastructura aeroportuară sunt costuri marginale. În plus, România a susținut că și compania aeriană TAROM a utilizat aeronave cu o greutate maximă la decolare de peste 70 de tone. Așadar, nu pare a fi rezonabilă ipoteza folosită în studiu potrivit căreia investițiile pentru îmbunătățirea PCN care au vizat pista, calea de rulare și platforma aeroportuară au fost generate de colaborarea cu Wizz Air.

([98]) Conform studiului, costurile medii de capital în industria companiilor aeriene în perioada 2002-2009 au variat între 7 și 10 %.
([99]) Valoarea actualizată netă a fost estimată la - 32 061 035 EUR în scenariul pesimist și la - 25 879 341 EUR în scenariul optimist.
([100]) Având în vedere că s-a constatat *ex ante* că un acord cu Wizz Air nu ar fi rentabil, studiul Carpatair a considerat, de asemenea, ca alternativă la un astfel de acord, un scenariu în care companiei Wizz Air i s-ar acorda un ajutor la înființare pentru lansarea de noi rute (pe baza Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației). Acest scenariu a presupus, printre altele, că sprijinul pentru marketing urma să fie acordat numai pentru rute noi timp de trei ani, că niciun pasager nu va trece de la Carpatair la Wizz Air și că nivelul cheltuielilor de capital necesare ar fi mult mai redus. Pe baza acestei ipoteze, într-un astfel de scenariu privind un ajutor la înființare, studiul a calculat o valoare actualizată netă de 1 977 176 pe o perioadă de șapte ani.

(391) Mai mult decât atât, Comisia constată că în studiu fluxurile de numerar marginale sunt definite ca fiind diferența dintre fluxul de numerar din scenariul de referință și fluxurile de numerar din cele trei scenarii care iau în calcul un acord cu Wizz Air. Cu toate acestea, studiul nu calculează fluxul de numerar marginal în acest mod și fiecare scenariu care presupune un acord cu Wizz Air folosește o metodă de calcul proprie a fluxului de numerar marginal (nu prin comparație cu scenariul de referință). Prin urmare, se pun astfel la îndoială și concluziile studiului privind datele prezentate.

(392) Comisia consideră, în concluzie, că analiza *ex ante* a rentabilității furnizată de Carpatair nu poate fi utilizată ca dovadă a faptului că acordurile din 2008 nu respectă principiul operatorului în economia de piață.

Studii de rentabilitate *ex post* pentru acordurile din 2008

(393) Rentabilitatea preconizată a acordurilor din 2008 cu Wizz Air este susținută de studii *ex post*, care au fost transmise Comisiei de către:

— Oxera;

— Universitatea Politehnica Timișoara și

— RBB.

(394) Comisia va prezenta în continuare o scurtă descriere a acestor studii *ex post* ce reprezintă dovezi suplimentare în sprijinul constatărilor studiilor *ex ante*. Cu toate acestea, analiza *ex ante* a rentabilității rămâne o dovadă decisivă în cadrul evaluării Comisiei cu privire la respectarea principiului operatorului în economia de piață.

**Oxera**

(395) La 27 octombrie 2011, Oxera a prezentat un raport *ex post* elaborat pentru Wizz Air. Raportul Oxera a calculat următoarele costuri și venituri marginale în legătură cu acordurile din 2008:

**Tabelul 20: Venituri per pasager Wizz Air la plecare în perioada 2008-2010 (EUR)**

| Categoria | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|
| **Venituri aeronautice**[1] | | | |
| Tarife de aterizare[2] | 2,50 | 2,00 | 2,00 |
| Tarife de handling[2] | 0,99 | 0,99 | 0,99 |
| Tarife pentru pasagerii îmbarcați | 8,00 | 6,40 | 5,04 |
| Tarife pentru PMR | 0,20 | 0,20 | 0,20 |
| Tarife de securitate | 10,00 | 10,00 | 10,00 |
| **Venituri non-aeronautice** | **0,78** | **1,16** | **1,74** |
| **Total venituri** | **22,47** | **20,75** | **20,70** |

*Notă:* [1] Veniturile aeronautice sunt prezentate după efectuarea reducerilor și a rambursărilor de tarife și înainte de introducerea plăților pentru servicii de marketing. Se presupune că 50 % din veniturile provenite din tarifele de aterizare fac obiectul reducerilor prevăzute în AIP. [2] Veniturile aeronautice provenite din tarifele legate de fluxurile de trafic aerian sau de greutate (și anume, tarifele de aterizare și de handling la sol) au fost estimate folosind numărul real de pasageri și presupunând că o aeronavă Airbus A320-200 este utilizată cu o greutate maximă la decolare (MTOW) de 72 de tone și 180 de locuri, ipoteza fiind un factor de încărcare de 84 %. Acesta reprezintă factorul de încărcare mediu al companiei Wizz Air în 2010 (pentru mai multe detalii, a se vedea https://wizzair.com/ro-ro/404#wizen068).

*Sursă:* Analiza Oxera pe baza datelor primite de la administratorul aeroportului.

**Tabelul 21: Costuri preconizate asociate acordurilor din 2008 (EUR)**

| Categoria | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|
| **Costuri operaționale** | | | |
| Personal | 1,56 | 1,56 | 1,56 |
| Energie | 0,70 | 0,70 | 0,70 |
| Materiale | - 0,45 | - 0,45 | - 0,45 |
| Servicii și alte cheltuieli operaționale | 1,65 | 1,65 | 1,65 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Costuri de marketing** | **13,70** | **15,59** | **14,95** |
| **Costuri de investiții** | **0,89** | **0,87** | **2,06** |
| **Total costuri** | **18,04** | **19,92** | **20,47** |

*Sursă:* Analiza Oxera pe baza datelor primite de la administratorul aeroportului.

(396) Rezultatele din tabelul 20 și din tabelul 21 se bazează pe următoarele considerații:

- Veniturile aeronautice sunt estimate folosindu-se o combinație între o abordare *ex post* și o abordare *ex ante*. Acestea au la bază numărul efectiv de pasageri și de mișcări (aterizări-decolări) al companiei Wizz Air (perspectiva *ex post*). Reducerile sunt estimate printr-o abordare *ex ante*. Pentru veniturile aeronautice se ia în considerare o reducere cu 25 % a tarifelor de aterizare ([101]) și o reducere cu 20 % a tarifelor pentru pasagerii îmbarcați în 2009 și o reducere cu 30 % în 2010 (nu s-a luat în calcul nicio reducere a tarifelor de aterizare în 2008, din cauza numărului redus de escale ale companiei Wizz Air în anul respectiv). Tarifele de iluminare și de staționare a aeronavelor sunt excluse, deoarece Oxera a considerat că nu este posibil să se stabilească în ce măsură un investitor privat ar fi putut lua în considerare veniturile obținute din aceste două tipuri de tarife. Tarifele de securitate sunt incluse.

- S-a adoptat o abordare *ex ante* în vederea estimării veniturilor non-aeronautice (de exemplu, legate de parcarea autovehiculelor, închirieri auto, restaurante). În primul an, respectiv în 2008, aceste venituri au fost estimate a fi în mare măsură egale cu veniturile non-aeronautice obținute în același an de la alte companii aeriene ([102]) decât Wizz Air (și anume, aproximativ 0,78 EUR pe pasager care pleacă). Pentru 2009 și 2010, s-a presupus că veniturile non-aeronautice per pasager vor crește cu 50 % pe an, în concordanță cu creșterea efectivă a veniturilor non-aeronautice în cadrul aeroportului în 2008.

- În ceea ce privește costurile de exploatare marginale, costurile care variază în funcție de numărul de pasageri ([103]) (costul cu personalul, costul energiei, costul materialelor și costurile serviciilor achiziționate și alte cheltuieli operaționale) i-au fost atribuite companiei Wizz Air proporțional cu cota de pasageri ai companiei aeriene care pleacă. Potrivit Oxera, costurile de securitate sunt incluse în costurile de exploatare marginale. Calculul se bazează pe datele privind costurile efective de exploatare și, prin urmare, este *ex post*.

- Plățile pentru serviciile de marketing au fost calculate în conformitate cu contractul de marketing, pe baza numărului real de pasageri Wizz Air și luând în considerare valoarea tarifelor de aeroport estimate conform explicațiilor de mai sus.

- Pentru calcularea costurilor de investiții marginale a fost adoptată o abordare *ex post*, care s-a bazat pe datele furnizate de aeroport privind investițiile aferente perioadei 2007-2010. Investițiile finanțate de stat pentru construcția terminalului și echipamentele de securitate nu i-au fost atribuite companiei Wizz Air. Potrivit Oxera, acestea erau costuri care ar fi fost suportate indiferent de prezența companiei Wizz Air, întrucât erau legate de obligația României de a îndeplini cerințele de aderare la spațiul Schengen. Costurile de amortizare pentru investițiile finanțate din resursele proprii ale aeroportului au fost luate în considerare și alocate proporțional cu cota de pasageri a companiei Wizz Air din capacitatea de transport de pasageri a aeroportului. Capacitatea de transport de pasageri a fost estimată ca fiind egală cu numărul maxim de pasageri gestionați în aeroport în perioada 2007-2010, deoarece Oxera a primit informații de la administratorul aeroportului potrivit cărora, la momentul realizării studiului (octombrie 2011), Aeroportul Internațional Timișoara funcționa la capacitate maximă în ceea ce privește fluxurile de trafic aerian.

(397) Pe baza costurilor și a veniturilor de mai sus, Oxera a constatat că acordurile din 2008 au înregistrat o rentabilitate marginală. Profitul per pasager (și anume, contribuția marginală per pasager, calculată ca diferența dintre estimările veniturilor și costurilor marginale) este indicat în tabelul 22.

([101]) Potrivit Oxera, acest lucru echivalează cu ipoteza potrivit căreia 50 % din traficul companiei Wizz Air se referă la rute noi și, prin urmare, beneficiază de o reducere cu 50 % a tarifelor de aterizare, pentru restul de 50 % din trafic aplicându-se tarife de aterizare integrale.

([102]) Austrian Airlines, Carpatair, Deutsche Lufthansa, Tarom.

([103]) Oxera a utilizat analiza de regresie pentru a determina partea din costuri care ar putea fi considerată fixă în ceea ce privește modificările numărului de pasageri și partea din costuri care variază.

**Tabelul 22: Contribuția marginală asociată acordurilor din 2008 (EUR)**

| Categoria | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|
| **Venituri marginale medii per pasager care pleacă** | 22,47 | 20,75 | 20,70 |
| Costuri marginale medii per pasager care pleacă | 18,04 | 19,92 | 20,47 |
| Contribuție marginală per pasager care pleacă | 4,43 | 0,84 | 0,23 |
| **Total contribuții marginale** | **19 404** | **107 198** | **37 833** |

*Sursă:* Analiza Oxera pe baza datelor primite de la administratorul aeroportului.

(398) Pe baza calculelor de mai sus, Oxera a constatat că acordurile din 2008 au o valoare actualizată netă pozitivă de 145 249 EUR în perioada de trei ani prevăzută de aceste acorduri, luând în considerare o rată de actualizare de 12,02 %.

(399) Comisia observă că evaluarea *ex post* a rentabilității efectuată de Oxera combină datele *ex ante* cu cele *ex post* pentru calcularea veniturilor marginale, în timp ce calculele privind costurile marginale sunt integral *ex post*.

(400) Comisia constată că sunt incluse atât tarifele, cât și costurile de securitate, dar presupune că acest lucru nu va afecta calculul global al rentabilității.

(401) În ceea ce privește veniturile aeronautice, Comisia observă că tarifele de iluminare și de staționare (de 2,10 EUR pe tonă din MTOW per utilizare și, respectiv, 0,15 EUR pe tonă din greutatea maximă la decolare per utilizare) sunt excluse din calcule, ceea ce reprezintă o abordare conservatoare. În plus, rata de reducere de 20 % aferentă anului 2009 luată în considerare pentru tariful pentru pasageri îmbarcați și de 30 % pentru 2010 pare a fi supraestimată, deoarece aceasta ar presupune peste 300 000 de pasageri îmbarcați în 2009 și peste 500 000 de pasageri îmbarcați în 2010, ceea ce nu este în concordanță cu datele privind pasagerii Wizz Air, conform rezultatelor înregistrate. Comisia constată că, pe baza datelor reale privind pasagerii Wizz Air, pentru 2008 și 2009 nu ar trebui să se ia în considerare nicio reducere a tarifelor pentru pasageri, iar pentru anul 2010 ar trebui să se ia în considerare doar o rată de actualizare de 10 %. Cu toate acestea, Comisia constată că, pe baza formulei din contractul de marketing, corectarea tarifelor de aeroport (pentru a lua în considerare tarifele de iluminare și de staționare și pentru a corecta rata de actualizare care urmează să fie percepută pentru tariful pentru pasageri) ar conduce la o corecție similară a plăților pentru servicii de marketing, cu aceeași valoare, și, prin urmare, rentabilitatea globală nu ar fi afectată.

(402) Din perspectiva costurilor:

(a) Comisia consideră rezonabilă abordarea folosită pentru calcularea costurilor de exploatare marginale, pe baza datelor reale disponibile înainte de semnarea acordurilor din 2008.

(b) Comisia constată că studiul a inclus costurile de amortizare marginale ale investițiilor realizate din resursele proprii ale administratorului aeroportului, pe baza cotei preconizate a companiei Wizz Air din capacitatea aeroportului. Cu toate acestea, astfel cum s-a explicat în considerentul 372, Comisia observă că Aeroportul Timișoara nu a suportat nicio cheltuială de investiții generată de prezența companiei Wizz Air pe aeroport. În consecință, Comisia consideră că analiza nu ar trebui să includă costuri de amortizare asociate acordurilor.

(403) Din motivele explicate în considerentul 401, Comisia constată că, în general, costurile par a fi supraestimate.

(404) Întrucât corecția veniturilor aeronautice ar declanșa o corecție similară a plății pentru servicii de marketing, calculul rentabilității nu ar fi totuși afectat. În plus, costurile par a fi supraestimate. Prin urmare, Comisia conchide că în urma studiului Oxera din 2011 concluzia generală a acestuia ar fi valabilă, iar VAN ar rămâne pozitivă.

(405) Pe baza considerentelor 399-404, Comisia consideră acceptabile rezultatele raportului Oxera din 27 octombrie 2011 privind acordurile din 2008.

***Universitatea Politehnica Timişoara***

(406) Administratorul aeroportului a prezentat o analiză cost-beneficiu efectuată de Universitatea Politehnica Timişoara în aprilie 2011. În cadrul analizei, plăţile pentru servicii de marketing ale aeroportului către Wizz Air sunt considerate o „investiţie" a administratorului aeroportului în vederea atingerii obiectivului de creştere a numărului de pasageri şi, implicit, a veniturilor. Analiza ţine seama de două orizonturi de timp pentru această „investiţie": cinci ani (2008-2012) şi şapte ani (2008-2014). Studiul şi-a bazat calculele pe datele *ex post* cuprinse între 2008 şi 2010, precum şi pe estimări pentru anii 2011-2014. Pentru a evalua rentabilitatea „investiţiei", universitatea a calculat VAN, luând în considerare patru elemente:

— costul plăţilor anuale ale administratorului aeroportului pentru servicii de marketing a fost, în baza contractului cu Wizz Air, în valoare de 77 192,01 EUR în 2008, de 2 051 031,32 EUR în 2009 şi de 223 038 EUR în 2010;

— costul marginal pentru administratorul aeroportului care rezultă din deservirea companiei Wizz Air a fost estimat ca proporţie din costurile totale (1 % în 2009, 15 % în 2010, 20 % în 2011 şi 22 % în perioada 2011-2014). Se poate observa că, în fiecare an, ponderea costurilor totale alocate companiei Wizz Air este egală cu cota companiei Wizz Air din totalul zborurilor efectuate pe aeroport sau mai mare decât aceasta;

— în ceea ce priveşte veniturile primite de administratorul aeroportului din partea Wizz Air, pentru perioada 2008-2010 au fost utilizate veniturile efective, iar pentru perioada 2011-2014 s-a recurs la AIP 2010 pentru a se estima viitoarele venituri din tarifele de aeroport;

— s-a aplicat o rată de actualizare de 5 %.

(407) Analiza a constatat că, pe o perioadă de cinci ani (2008-2012), „investiţiile" alcătuite din trei ani de cheltuieli de marketing în avans în perioada 2008-2010, însoţite de venituri din partea Wizz Air în perioada de cinci ani 2008-2012, produc o VAN de 590 389,80 EUR (aproximativ 2,5 milioane RON). Într-un interval de şapte ani (2008-2014), ţinând cont de veniturile din perioada 2008-2014, VAN creşte în mod semnificativ, la 2 282 687,31 EUR (aproximativ 10 milioane RON).

(408) Comisia ia act de valoarea actualizată netă pozitivă calculată de Universitatea Politehnica Timişoara. Comisia consideră că abordarea privind alocarea costurilor totale este rezonabilă (egală cu ponderea curselor Wizz Air în totalul zborurilor efectuate pe Aeroportul Internaţional Timişoara sau mai mare decât aceasta). Cu toate acestea, studiul nu include detalii cu privire la modul în care au fost calculate veniturile din partea Wizz Air (de exemplu, care au fost reducerile avute în vedere şi care au fost datele utilizate pentru traficul de pasageri şi de mişcări). Prin urmare, Comisia nu dispune de informaţiile necesare pentru a putea evalua dacă estimările privind veniturile sunt rezonabile. În plus, analiza rentabilităţii nu pare să fie specifică acordurilor din 2008 şi acordurilor de modificare din 2010, ci acoperă o perioadă mai mare. Prin urmare, Comisia nu se poate baza pe rezultatul general al acestui studiu.

**RBB**

(409) Administratorul aeroportului a prezentat, de asemenea, un studiu elaborat de RBB la 27 octombrie 2011. RBB a constatat că acordurile din 2008 s-au dovedit deja rentabile până în 2010 şi nu ar putea deveni decât şi mai rentabile pe măsură ce beneficiile anuale actuale ale operaţiunilor Wizz Air pe Aeroportul Internaţional Timişoara ar fi continuat să crească, simultan cu încetarea cheltuielilor de marketing plătite în perioada 2008-2010. Potrivit RBB, costurile marginale care îi pot fi atribuite companiei Wizz Air între 2008 şi 2010 variază între 3,5 milioane EUR (15,2 milioane RON) şi 3,8 milioane EUR (16,8 milioane RON), în funcţie de alocarea costurilor de exploatare. Acestea au fost comparate cu tarifele de aeroport plătite de Wizz Air, ceea ce a dus, în total, la venituri marginale de 5,5 milioane EUR (23,9 milioane RON). Astfel, a rezultat un excedent cuprins între 2 milioane EUR (8,7 milioane RON) şi 1,7 milioane EUR (7,1 milioane RON). Prin urmare, RBB a concluzionat că acordurile din 2008 au dus la un randament pozitiv pentru administratorul aeroportului. Acest calcul nu a luat în considerare veniturile non-aeronautice.

(410) RBB a constatat, de asemenea, că prezenţa companiei Wizz Air a îmbunătăţit eficienţa Aeroportului Internaţional Timişoara, deoarece Wizz Air a transportat un număr semnificativ mai mare de pasageri per mişcare de aeronavă decât alte companii aeriene care operează pe Aeroportul Internaţional Timişoara. S-a afirmat că acest lucru a contribuit la rentabilitatea generală a aeroportului în perioada 2008-2010, întrucât veniturile totale din exploatare au crescut cu 39 %, pe când costurile totale de exploatare au crescut cu 22 %. În mod similar, profiturile din exploatare per pasager au crescut în perioada 2008-2010 cu 74 %, de la 1,4 EUR (5,9 RON) la 2,4 EUR (10,25 RON).

(411) În fine, RBB a calculat că Wizz Air suporta o parte din veniturile aeronautice corespunzătoare cu cota sa atât din mișcările pasagerilor, cât și din mișcările de aeronave de pe aeroport sau o parte mai mare decât această cotă.

(412) Comisia constată că RBB a calculat veniturile companiei Wizz Air numai pe baza tarifelor de aeroport și, prin urmare, analiza costurilor și a veniturilor marginale poate fi considerată prudentă, deoarece nu include taxele non-aeronautice. Comisia consideră rezonabilă abordarea utilizată în ceea ce privește calcularea costurilor și a veniturilor marginale în scopul constatării rentabilității marginale a acordurilor din 2008 încheiate cu Wizz Air pentru perioada 2008-2010.

*Concluzie privind avantajul economic pentru acordurile din 2008*

(413) Pe baza studiului efectuat *ex ante* de Oxera la 10 februarie 2015 și reconstituit *ex post*, ținând seama de recalcularea efectuată de Comisie (considerentul 380), s-a preconizat că acordul dintre administratorul aeroportului și Wizz Air va conduce la o rentabilitate marginală pentru administratorul aeroportului. Comisia constată că studiile *ex post* efectuate de Oxera și RBB aduc dovezi suplimentare în sprijinul rezultatelor studiului realizat *ex ante* de Oxera.

(414) În plus, există indicii, în special pe baza planului de dezvoltare 2006-2015, că acordurile din 2008 încheiate cu Wizz Air au făcut parte dintr-o strategie globală și dintr-un efort pe termen lung vizând rentabilitatea generală a aeroportului.

(415) În consecință, Comisia constată că un operator prudent în economia de piață ar fi încheiat un astfel de acord. Prin urmare, concluzionează că acordurile din 2008 încheiate între administratorul aeroportului și Wizz Air nu i-au conferit companiei Wizz Air niciun avantaj economic pe care aceasta nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață.

9.1.4.6. Analiza rentabilității acordurilor de modificare din 2010

(416) Raportul realizat de Oxera la 10 februarie 2015 a calculat și costurile, veniturile și profiturile marginale care ar fi putut fi estimate la momentul semnării acordurilor de modificare din 25 iunie 2010 (prezentate pe scurt în tabelul 23 de mai jos). La 14 mai 2015, Oxera a prezentat din nou calculele privind rentabilitatea estimată pentru a corecta o problemă legată de date care a fost constatată în raportul din 10 februarie 2015. Corecția a vizat o supraestimare care s-a făcut în raportul prezentat inițial în ceea ce privește costurile totale aferente investițiilor din cauza dublei contabilizări a investițiilor finanțate de stat. Această problemă legată de date a afectat rentabilitatea preconizată a acordului de modificare din 2010, care a fost inițial subestimată.

(417) Oxera a concluzionat că, potrivit estimărilor, acordurile de modificare din 25 iunie 2010 urmau să genereze o VAN de 2 326 milioane RON.

**Tabelul 23: Veniturile, costurile și profiturile marginale estimate de Oxera ca urmare a acordurilor de modificare din 2010**

| *(Mii RON)* | | **2010** | **2011** |
|---|---|---|---|
| Numărul de pasageri Wizz Air care pleacă | [A] | 71 925 | 13 665 |
| Venituri aeronautice | [B] | 1 253 | 238 |
| Venituri non-aeronautice | [C] | 1 713 | 336 |
| *Total venituri marginale* | *[D] = [B] + [C]* | *2 967* | *574* |
| Costuri de exploatare | [E] | 801 | 157 |
| Amortizare | [F] | 120 | 23 |
| *Total costuri marginale* | *[G] = [E] + [F]* | *921* | *181* |
| *Profituri marginale* | *[H] = [D] – [G]* | *2 046* | *394* |
| Factor de actualizare | | 1,0 | 0,9 |
| **VAN** | | **2 326** | |

(418) Rezultatele prezentate în tabelul 23 se bazează pe considerațiile următoare.

(a) Previziunile privind traficul de pasageri al Wizz Air au fost calculate pe baza traficului efectiv de pasageri al companiei Wizz Air înregistrat în 2009, majorat cu estimarea Eurocontrol (2008) privind creșterea preconizată a traficului aerian european ([104]).

(b) Previziunile privind mișcările companiei Wizz Air au fost calculate pe baza ipotezei că Wizz Air ar utiliza avioane de tip Airbus 320-200 cu o greutate maximă la decolare (MTOW) de 72 de tone, 180 de locuri și un factor de încărcare de 82 %. Aceste ipoteze se bazează pe supozițiile din analiza *ex ante* a rentabilității prezentată de România pentru acordurile din 2008.

(c) Previziunile privind veniturile aeronautice se bazează pe tarifele per pasager care pleacă și per mișcare (aterizare-decolare), precum și pe reducerile prevăzute în acordurile de modificare din 2010. Analiza nu include taxa de securitate, întrucât Oxera a concluzionat că aceasta nu intră în domeniul de aplicare al evaluării privind respectarea principiului operatorului în economia de piață, deoarece astfel de taxe finanțează activități care intră în responsabilitatea statului, în exercitarea competențelor sale oficiale (punctul 35 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației).

(d) Ca și în cazul acordului din 2008, previziunile privind veniturile non-aeronautice provin din estimările de venituri non-aeronautice pentru fiecare pasager care pleacă; aceste estimări sunt incluse în analiza *ex ante* prezentată de România, sunt majorate cu inflația preconizată și se aplică previziunilor privind traficul, astfel cum se explică în considerentul (a) de mai sus.

(e) Potrivit explicațiilor de mai sus, în ceea ce privește costurile de exploatare marginale (servicii de personal, energie, materiale), administratorul aeroportului consideră că aproximativ 20 % din costurile de exploatare pot fi considerate marginale, adică în funcție de numărul de pasageri. Raportul Oxera estimează costurile de exploatare marginale din datele reale înregistrate în perioada 2007-2009, majorate cu inflația preconizată și presupunând că 20 % din costuri sunt marginale. Costurile de securitate sunt excluse.

(f) În estimările raportului Oxera nu sunt incluse costurile de marketing marginale suportate de administratorul aeroportului, întrucât contractul de marketing a fost reziliat la 10 februarie 2010.

(g) Astfel cum s-a explicat mai sus pentru acordurile din 2008, în ceea ce privește costurile de investiții marginale, raportul Oxera ia în considerare datele furnizate de administratorul aeroportului pentru investițiile realizate de acesta și finanțate atât din fonduri publice, cât și din resurse proprii pentru perioada 2007-2011. Raportul Oxera pleacă de la premisa că nu s-au preconizat investiții suplimentare ca urmare a operării companiei Wizz Air. Finanțarea guvernamentală primită de administratorul aeroportului pentru construirea terminalului și echipamentele de securitate a fost exclusă, deoarece nu s-a considerat că aceasta poate fi atribuită prezenței companiei Wizz Air pe Aeroportul Internațional Timișoara. Amortizarea altor investiții finanțate din resursele proprii ale administratorului aeroportului a fost alocată pe baza cotei de trafic Wizz Air preconizate în raport cu capacitatea aeroportului. Pe durata acordurilor, capacitatea aeroportului a fost estimată la trei milioane de pasageri pe an. Această ipoteză se bazează pe memorandumul de înțelegere din 2008, care prevedea o estimare a capacității aeroportului de trei milioane de pasageri pe an până în 2011. La calculul costurilor de amortizare a fost luată în considerare o amortizare prin metoda liniară.

(h) Profitul estimat a fost actualizat pe baza ratelor de referință ale Comisiei, la care se adaugă o marjă de 100 de puncte de bază, ceea ce determină o rată de actualizare de 8,82 %.

(419) Comisia consideră rezonabilă abordarea adoptată de Oxera pentru estimarea numărului de pasageri și calcularea pe această bază a veniturilor aeronautice preconizate, luând în considerare reducerile prevăzute în acordurile de modificare din 2010. De asemenea, Comisia este de acord cu excluderea taxei de securitate din motivele explicate în considerentul 365.

(420) Comisia acceptă estimarea veniturilor non-aeronautice marginale. Aceasta se bazează pe estimarea efectuată de administratorul aeroportului, ținând seama de datele din anul precedent, conform cărora veniturile non-aeronautice reprezintă 15-20 % din veniturile administratorului aeroportului, ceea ce pare rezonabil.

(421) De asemenea, Comisia este de acord cu rata de actualizare utilizată pentru calcul, în special având în vedere că perioada de analiză este mai mică de un an.

([104]) Eurocontrol (2008), „Challenges of Growth 2008” („Provocările creșterii din 2008”), Raport de sinteză, p. 14.

(422) Comisia acceptă faptul că în calcul nu vor fi incluse costuri de marketing marginale.

(423) În ceea ce privește costurile de exploatare marginale, raportul Oxera se bazează pe ipoteza furnizată de autoritățile române, potrivit căreia 80 % din costurile de exploatare sunt fixe și doar 20 % variază în funcție de numărul de pasageri. Comisia consideră că această ipoteză este rezonabilă ([105]). Oxera estimează costurile de exploatare marginale utilizând datele reale privind costurile de exploatare pentru fiecare pasager care pleacă, înainte de semnarea acordurilor, majorate cu inflația preconizată și aplicând astfel de costuri de exploatare per pasager la numărul estimat de pasageri ai companiei Wizz Air. Prin urmare, Comisia consideră acceptabile estimările privind costurile de exploatare marginale.

(424) În ceea ce privește costurile de investiții marginale, Comisia consideră rezonabilă abordarea din cadrul raportului Oxera. În special, raportul Oxera nu estimează nicio investiție suplimentară ca urmare a prezenței companiei Wizz Air pe Aeroportul Internațional Timișoara. Acordul de modificare nu a adus niciun angajament nou al administratorului aeroportului față de Wizz Air, în ceea ce privește infrastructura suplimentară în comparație cu acordurile din 2008, care au fost evaluate în considerentul 372 de mai sus. Așadar, Comisia este de acord că nu a fost făcută nicio investiție care să fi fost cauzată de prezența companiei Wizz Air. În plus, Comisia constată că studiul Oxera a inclus costurile de amortizare marginale ale investițiilor realizate din resursele proprii ale administratorului aeroportului, pe baza cotei preconizate a companiei Wizz Air din capacitatea aeroportului. Cu toate acestea, astfel cum s-a explicat în considerentul 372, Comisia observă că administratorul aeroportului nu a suportat cheltuieli de investiții generate de prezența companiei Wizz Air. În consecință, Comisia consideră că analiza nu ar trebui să includă costuri de amortizare asociate acordurilor de modificare din 2010 ([106]).

(425) Pe baza aspectelor menționate mai sus, costurile, veniturile și profiturile marginale care ar fi putut fi estimate la momentul semnării acordurilor de modificare din 2010, astfel cum au fost recalculate de Comisie pe baza raportului Oxera, sunt prezentate pe scurt în tabelul 24.

**Tabelul 24: Veniturile, costurile și profiturile marginale estimate de Oxera ca urmare a acordurilor de modificare din 2010 – recalculate de Comisia Europeană**

| (Mii RON) | | **2010** | **2011** |
|---|---|---|---|
| Numărul de pasageri Wizz Air care pleacă | [A] | 71 925 | 13 665 |
| Venituri aeronautice | [B] | 1 253 | 238 |
| Venituri non-aeronautice | [C] | 1 713 | 336 |
| *Total venituri marginale* | *[D] = [B] + [C]* | *2 967* | *574* |
| Costuri de exploatare | [E] | 801 | 157 |
| *Total costuri marginale* | *[F] = [E]* | *801* | *157* |
| *Profituri marginale* | *[G] = [D] – [F]* | *2 165* | *417* |
| Factor de actualizare | | 1,0 | 0,9 |
| **VAN** | | **2 462** | |

Studiul de rentabilitate *ex post* privind acordurile de modificare din 2010

(426) La 27 octombrie 2011, Oxera a prezentat un raport *ex post* elaborat pentru Wizz Air. Raportul Oxera a calculat următoarele costuri și venituri marginale în legătură cu acordurile de modificare din 2010.

([105]) A se vedea nota de subsol 92.

([106]) În măsura în care au fost incluse costurile de amortizare, această ipoteză este prudentă și supraestimează costurile marginale. Într-un astfel de scenariu, Comisia are aceeași observație ca în considerentul 379.

**Tabelul 25: Venituri per pasager Wizz Air la plecare în perioada 2010-2011 (EUR)**

| Categoria | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|
| **Venituri aeronautice**[1] | | | |
| Tarife de aterizare[2] | 2,50 | 2,00 | 2,00 |
| Tarife de handling[2] | 0,99 | 0,99 | 0,99 |
| Tarife pentru pasagerii îmbarcați | 8,00 | 6,40 | 5,04 |
| Tarife pentru PMR | 0,20 | 0,20 | 0,20 |
| Tarife de securitate | 10,00 | 10,00 | 10,00 |
| **Venituri non-aeronautice** | **0,78** | **1,16** | **1,74** |
| **Total venituri** | **22,47** | **20,75** | **20,70** |

*Notă:* [1] Veniturile aeronautice sunt prezentate după efectuarea reducerilor și a rambursărilor de tarife și înainte de introducerea plăților pentru servicii de marketing. Se presupune că 50 % din veniturile provenite din tarifele de aterizare fac obiectul reducerilor prevăzute în AIP. [2] Veniturile aeronautice provenite din tarifele legate de fluxurile de trafic aerian sau de greutate (și anume, tarifele de aterizare și de handling la sol) au fost estimate folosind numărul real de pasageri și presupunând că o aeronavă Airbus A320-200 este utilizată cu o greutate maximă la decolare (MTOW) de 72 de tone și 180 de locuri, ipoteza fiind un factor de încărcare de 84 %. Acesta reprezintă factorul de încărcare mediu al companiei Wizz Air în 2010 (pentru mai multe detalii, a se vedea https://wizzair.com/ro-ro/404#wizen068).

**Tabelul 26: Costuri estimate asociate acordurilor din 2010 (EUR)**

| Categoria | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|
| **Costuri operaționale** | | | |
| Personal | 1,56 | 1,56 | 1,56 |
| Energie | 0,70 | 0,70 | 0,70 |
| Materiale | - 0,45 | - 0,45 | - 0,45 |
| Servicii și alte cheltuieli operaționale | 1,65 | 1,65 | 1,65 |
| **Costuri de marketing** | 13,70 | 15,59 | 14,95 |
| **Costuri de investiții** | 0,89 | 0,87 | 2,06 |
| **Total costuri** | **18,04** | **19,92** | **20,47** |

*Sursă:* Analiza Oxera pe baza datelor primite de la administratorul aeroportului.

(427) Rezultatele din tabelul 25 și din tabelul 26 se bazează pe următoarele considerații:

- Perioada vizată este iunie 2010-februarie 2011, aceasta fiind perioada de derulare a acordurilor de modificare din 2010.
- Veniturile aeronautice sunt estimate folosindu-se o combinație între o abordare *ex post* și o abordare *ex ante*. Acestea se bazează pe numărul efectiv de pasageri și de mișcări (aterizări-decolări) al companiei Wizz Air pentru anul 2010 (perspectivă *ex post*) și sunt estimate pentru lunile ianuarie și februarie 2011 de Oxera, în funcție de cifra din decembrie 2010 (perspectivă *ex ante*). Reducerile sunt estimate prin intermediul unei evaluări *ex ante* și țin seama de tarifele de bază și de reducerile prevăzute în acordurile de modificare din 2010. Se presupune o reducere cu 10 % a tarifelor de aterizare și o reducere cu 10 % a tarifelor pentru pasagerii îmbarcați. Tarifele de securitate sunt incluse.
- Veniturile non-aeronautice per pasager care pleacă au fost estimate în concordanță cu veniturile non-aeronautice medii efectiv obținute în 2010 de compania Wizz Air, și anume 3,04 EUR pe călător.
- În ceea ce privește costurile marginale, costurile care variază în funcție de numărul de pasageri (costul cu personalul, costul energiei, costul materialelor și costurile serviciilor achiziționate și alte cheltuieli operaționale) i-au fost atribuite companiei Wizz Air proporțional cu cota de pasageri ai companiei aeriene care pleacă. Calculul se bazează pe datele privind costurile efective de exploatare și, prin urmare, este *ex post*.
- În cadrul analizei nu sunt incluse plăți pentru servicii de marketing, întrucât contractul de marketing a fost reziliat în februarie 2010.

- Costurile de investiții marginale au fost estimate luând în considerare investițiile realizate în 2010. Investițiile finanțate de stat pentru construcția terminalului și echipamentele de securitate nu i-au fost atribuite companiei Wizz Air. Potrivit Oxera, acestea sunt costuri care ar fi fost suportate indiferent de prezența companiei Wizz Air, întrucât erau legate de obligația României de a îndeplini cerințele de aderare la spațiul Schengen. S-a ținut seama de investițiile finanțate din resursele proprii ale administratorului aeroportului. Costurile de investiții finanțate din resursele proprii ale administratorului aeroportului, inclusiv amortizarea și dobânzile, au fost alocate proporțional cu cota de pasageri a companiei Wizz Air din capacitatea de transport a aeroportului. Capacitatea de transport de pasageri a fost estimată ca fiind egală cu numărul maxim de pasageri gestionați în perioada 2010, deoarece Oxera a primit informații de la administratorul aeroportului potrivit cărora, la momentul realizării studiului (octombrie 2011), Aeroportul Internațional Timișoara funcționa la capacitate maximă în ceea ce privește fluxurile de trafic aerian.

(428) Pe baza costurilor și a veniturilor menționate mai sus, Oxera a constatat că, din perspectivă *ex post* (cu unele elemente *ex ante*), acordurile de modificare din 2010 au condus la o rentabilitate marginală. Profitul per pasager (și anume, contribuția marginală per pasager, calculată ca diferența dintre estimările veniturilor și costurilor marginale) este indicat în tabelul 27.

**Tabelul 27: Contribuția marginală asociată acordurilor din 2010 (EUR)**

| Categoria | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|
| **Venituri marginale medii per pasager care pleacă** | 22,47 | 20,75 | 20,70 |
| Costuri marginale medii per pasager care pleacă | 18,04 | 19,92 | 20,47 |
| Contribuție marginală per pasager care pleacă | 4,43 | 0,84 | 0,23 |
| **Total contribuții marginale** | **19 404** | **107 198** | **37 833** |

*Sursă:* Analiza Oxera pe baza datelor primite de la administratorul aeroportului.

(429) Pe baza calculelor de mai sus, Oxera a constatat că acordurile de modificare din 2010 au o valoare actualizată netă pozitivă de 483 147 EUR pe durata celor nouă luni în care acestea au fost în vigoare. Fluxurile de numerar rezultate din acordurile de modificare din 2010 nu au fost actualizate întrucât durata acordurilor de modificare din 2010 a fost mai mică de un an.

(430) Comisia observă că evaluarea *ex post* a rentabilității efectuată de Oxera combină datele *ex ante* cu cele *ex post* pentru calcularea veniturilor marginale, în timp ce calculele privind costurile marginale sunt integral *ex post*.

(431) În ceea ce privește veniturile aeronautice, Comisia constată că tarifele de iluminare și de staționare sunt excluse din calcul, ceea ce reprezintă o abordare conservatoare.

(432) Comisia constată că sunt incluse atât tarifele, cât și costurile de securitate, dar presupune că acest lucru nu va afecta calculul rentabilității.

(433) Din perspectiva costurilor:

(a) Comisia consideră rezonabilă abordarea folosită pentru calcularea costurilor de exploatare marginale, pe baza datelor reale disponibile înainte de semnarea acordurilor.

(b) Comisia observă că, pe baza formulei din contractul de marketing, recalcularea tarifelor de aeroport pentru a se ține seama de tarifele de iluminare și de staționare duce, de asemenea, la supraestimarea cu aceeași valoare a plăților de marketing.

(c) Comisia constată că studiul a inclus costurile de amortizare marginale ale investițiilor realizate din resursele proprii ale aeroportului, pe baza cotei preconizate a companiei Wizz Air din capacitatea aeroportului. Cu toate acestea, astfel cum s-a explicat în considerentul 372, Comisia observă că administratorul aeroportului nu a suportat nicio cheltuială de investiții generată de prezența companiei aeriene pe Aeroportul Internațional Timișoara. În consecință, Comisia consideră că analiza nu ar trebui să includă costuri de amortizare asociate acordurilor.

(434) Din motivele explicate în considerentul 433, Comisia constată că, în general, costurile par a fi supraestimate.

(435) Pe baza faptului că prin corectarea veniturilor aeronautice s-ar produce o corecție similară a plăților de marketing care nu ar afecta calculul rentabilității, iar costurile par a fi supraestimate, Comisia conchide că studiul Oxera din 2011 ar avea o concluzie generală valabilă, iar VAN ar rămâne pozitivă.

(436) Având în vedere considerentele 430-435, Comisia consideră acceptabile rezultatele raportului Oxera din 27 octombrie 2011 în ceea ce privește acordurile de modificare din 2010.

*Concluzii cu privire la avantajul economic*

(437) Pe baza studiului efectuat *ex ante* de Oxera la 10 februarie 2015 și reconstituit *ex post*, ținând seama de recalcularea efectuată Comisie (considerentul 425), s-a preconizat că acordurile de modificare din 2010 vor conduce la o rentabilitate marginală pentru administratorul aeroportului. În consecință, Comisia constată că un operator prudent în economia de piață ar fi încheiat astfel de acorduri. Comisia constată că raportul *ex post* întocmit de Oxera aduce dovezi suplimentare în sprijinul rezultatelor studiului realizat *ex ante* de Oxera.

(438) În plus, există indicii, în special pe baza planului de dezvoltare, că acordurile de modificare din 2010 încheiate cu Wizz Air au făcut parte dintr-o strategie globală și dintr-un efort pe termen lung vizând rentabilitatea generală a aeroportului.

(439) Prin urmare, Comisia concluzionează că acordurile de modificare din 2010 nu i-au conferit companiei Wizz Air niciun avantaj economic pe care aceasta nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață.

9.1.5. *Concluzie privind măsura 3*

(440) Din motivele explicate în considerentele 301-439, Comisia constată că acordurile din 2008 și acordurile de modificare din 2010 nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

## 10. MĂSURA 4 – INDULGENȚĂ LA PLATA TARIFELOR DE AEROPORT FACTURATE COMPANIEI WIZZ AIR ÎN PERIOADA OCTOMBRIE 2009-FEBRUARIE 2010

(441) În decizia sa de inițiere a procedurii, Comisia a constatat că nu se poate exclude faptul că indulgența la plata tarifelor de aeroport i-a oferit companiei Wizz Air un avantaj economic. Comisia a constatat că, la momentul deciziei de inițiere a procedurii, Wizz Air nu plătise tarifele de aeroport, în valoare de 2,6 milioane EUR, aferente perioadei octombrie 2009-februarie 2010. Deși plățile restante au fost luate în considerare drept creanțe față de Wizz Air în situația financiară a administratorului aeroportului, nu au fost introduse acțiuni în instanță.

(442) România a susținut că administratorul aeroportului a acționat în justiție Wizz Air pentru a obține un titlu executoriu. În același timp, Wizz Air a acționat în justiție administratorul aeroportului pentru a obține un titlu executoriu în ceea ce privește plățile restante pentru serviciile de marketing prestate de Wizz Air. Potrivit autorităților române, atât acțiunile judiciare, cât și procedurile arbitrale s-au încheiat prin hotărâri definitive în care ambele cereri de plată au fost admise. România a declarat că datoriile reciproce au fost compensate în concordanță cu dispozițiile Codului civil român printr-un contract de tranzacție (considerentul 109).

(443) Comisia reamintește faptul că acordurile din 2008 dintre administratorul aeroportului și Wizz Air respectă principiul operatorului în economia de piață, adică nu i-au conferit un avantaj companiei Wizz Air și, prin urmare, nu constituie ajutor de stat.

*Concluzie*

(444) Prin urmare, Comisia concluzionează că, întrucât tarifele de aeroport restante au fost compensate cu creanțele companiei Wizz Air aferente plăților pentru serviciile de marketing în concordanță cu legislația aplicabilă, presupusul ajutor de stat a devenit lipsit de obiect.

11. **CONCLUZIE**

(445) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că finanțarea pentru dezvoltarea terminalului non-Schengen, îmbunătățirea căii de rulare, extinderea platformei aeroportuare și echipamentele de iluminat constituie ajutor de stat ilegal compatibil cu piața internă pe baza articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

(446) Comisia constată, de asemenea, că următoarele măsuri nu constituie ajutor de stat: (i) finanțarea publică pentru drumul de acces și dezvoltarea zonei de parcare în 2007, (ii) finanțarea publică pentru echipamentele de securitate din 2008; (iii) tarifele de aeroport din AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010 și (iv) acordurile din 2008 încheiate cu Wizz Air (inclusiv acordurile de modificare din 2010),

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

*Articolul 1*

(1) Finanțarea publică pe care România a acordat-o în perioada 2007-2009 administratorului aeroportului pentru dezvoltarea terminalului non-Schengen, îmbunătățirea căii de rulare, extinderea platformei și echipamentele de iluminat, în valoare de 29 194 600 RON, constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Ajutorul a fost pus în aplicare cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

(2) Ajutorul de stat menționat la alineatul (1) este compatibil cu piața internă în sensul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

*Articolul 2*

Finanțarea publică pentru drumul de acces și dezvoltarea zonei de parcare în 2007 și pentru echipamentele de securitate în 2008, tarifele de aeroport din AIP 2007, AIP 2008 și AIP 2010 și acordurile din 2008 încheiate cu Wizz Air (inclusiv acordurile de modificare din 2010) nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

*Articolul 3*

Prezenta decizie se adresează României.

Adoptată la Bruxelles, 24 februarie 2020.

*Pentru Comisie*
Margrethe VESTAGER
*Vicepreședinte executiv*