



2025/1191

25.6.2025

DECIZIA (UE) 2025/1191 A COMISIEI

din 21 februarie 2025

**privind ajutorul de stat SA.33769 – C/2015 (ex NN/2015) (ex CP/2011) pus în aplicare de România
pentru Aeroportul Transilvania Târgu Mureș**

[notificată cu numărul C(2025) 1127]

(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 menționată anterior ⁽¹⁾ și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURA

1.1. Procedura privind presupusa finanțare publică a Aeroportului Transilvania Târgu Mureș în perioada 2007-2009

- (1) La 17 mai 2010, România a notificat Comisiei, în conformitate cu articolul 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („tratatul” sau „TFUE”), o schemă de ajutor prin care se acorda sprijin public în favoarea aeroporturilor regionale mici, printre care se număra și Aeroportul Transilvania Târgu Mureș („Aeroportul Târgu Mureș”, „ATM” sau „aeroportul”). Notificarea a fost înregistrată cu numărul de caz N 185/2010.
- (2) Prin scrisoarea din 24 mai 2011, Comisia a informat România că a decis să inițieze procedura oficială de investigare prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din TFUE, cu numărul de caz SA.30931 (2011/C) („decizia de inițiere a procedurii din 2011”) ⁽²⁾ în ceea ce privește schema notificată de finanțare publică pentru sprijinirea dezvoltării infrastructurii aeroportuare în aeroporturile regionale mici, precum și finanțarea publică pentru acoperirea pierderilor din exploatare acordată aeroporturilor regionale în perioada 2007-2009, care a fost adusă la cunoștința Comisiei de către România în cursul etapei de evaluare preliminară a notificării. Ulterior, Comisia a adoptat o rectificare a deciziei respective, la 23 iunie 2011.
- (3) Prin scrisoarea din 25 iulie 2011, România și-a retras notificarea. În consecință, la 31 octombrie 2011, Comisia a închis investigația cu privire la măsura notificată. Procedura oficială de investigare a rămas deschisă cu privire la finanțarea publică acordată aeroporturilor regionale din România în perioada 2007-2009 pentru acoperirea pierderilor din exploatare.

⁽¹⁾ Decizia Comisiei SA.33769 (2015/C) (ex 2015/NN) (ex 2011/CP) – România – Presupus ajutor de stat în favoarea Aeroportului Transilvania Târgu Mureș, Wizz Air, Ryanair și a altor transportatori aerieni (JO C 104, 18.3.2016, p. 45) (astfel cum a fost corectată de Comisie printr-o rectificare adoptată la 23 iunie 2011) și Decizia (UE) a Comisiei privind ajutorul de stat SA.30931 (11/C) (ex N 185/10) pus în aplicare de România pentru aeroporturile regionale românești (JO C 207, 13.7.2011, p. 3).

⁽²⁾ JO C 207, 13.7.2011, p. 3.

- (4) Printr-o decizie finală pozitivă din 27 septembrie 2016 („decizia finală din 2016”) (³), Comisia a închis investigația în cazul SA.30931 cu privire la toate aeroporturile în cauză, cu excepția aeroportului „Avram Iancu” din Cluj („Aeroportul Cluj” sau „AICN”) și a ATM.
- (5) În consecință, investigația privind finanțarea publică acordată pentru acoperirea pierderilor din exploatare ale ATM în perioada 2007-2009 a rămas deschisă și va fi evaluată în prezenta decizie.

1.2. Procedura privind presupusele măsuri de ajutor în favoarea companiilor aeriene care operează pe Aeroportul Transilvania Târgu Mureș, a Aeroportului Transilvania Târgu Mureș și a administratorului aeroportului

- (6) La 13 octombrie 2011, Comisia a primit o plângere în conformitate cu articolul 108 alineatul (3) din TFUE, referitoare la un presupus ajutor de stat ilegal cu privire la ATM. Plângerea a fost înregistrată cu numărul de caz SA.33769. Plângerea a fost completată cu informații suplimentare furnizate Comisiei la 14 octombrie 2011, 18 octombrie 2011, 3 noiembrie 2011, 24 noiembrie 2011, 10 ianuarie 2012 și 8 noiembrie 2012.
- (7) La 1 martie 2012, Comisia a primit o a doua plângere, referitoare la un presupus ajutor de stat ilegal acordat companiei aeriene Wizz Air și ATM. Al doilea reclamant a furnizat Comisiei informații suplimentare la 2 aprilie 2012, 20 aprilie 2012 și 15 octombrie 2012. Această plângere și informațiile suplimentare au fost, de asemenea, înregistrate cu numărul de caz SA.33769.
- (8) La 15 octombrie 2012, Comisia a primit o a treia plângere, referitoare la un presupus ajutor de stat ilegal acordat ATM. Plângerea a fost completată cu informații suplimentare la 7 decembrie 2012, 26 februarie 2013, 27 februarie 2013, 18 septembrie 2013, 5 decembrie 2013, 12 februarie 2015 și 18 februarie 2015. Această plângere și informațiile suplimentare au fost înregistrate, de asemenea, cu numărul de caz SA.33769.
- (9) În perioada 2011-2015 au avut loc mai multe schimburi între Comisie, autoritățile române și fiecare dintre reclamanți.
- (10) Prin scrisoarea din 31 iulie 2015, Comisia a informat România cu privire la decizia sa de a iniția procedura oficială de investigare prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din TFUE în ceea ce privește tarifele aeroportuare impuse companiilor aeriene care operează pe ATM, finanțarea publică a SIEG acordată administratorului aeroportului pentru perioadele 2011-2014 și 2014-2019 și finanțarea publică a achiziționării de infrastructură de handling la sol în 2011 și de spații de parcare la ATM („decizia de inițiere a procedurii din 2015”) (⁴).
- (11) Prin scrisoarea din 26 august 2015, autoritățile române au solicitat prelungirea termenului în care își puteau prezenta poziția.
- (12) În cele din urmă, Comisia a primit observații din partea României la 2 octombrie 2015.
- (13) Decizia de inițiere a procedurii din 2015 a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 18 martie 2016. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsurile în cauză în termen de o lună de la data publicării.
- (14) Comisia a primit observații din partea Carpatair și a autorităților române la 15 aprilie 2016, din partea Wizz Air la 2 mai 2016 și din partea Aeroportului Cluj la 3 mai 2016.
- (15) Comisia a transmis României observațiile părților terțe la 22 august 2016. La 22 septembrie 2016, România a transmis răspunsul său la observații.
- (16) Comisia a solicitat autorităților române informații suplimentare prin scrisoarea din 24 octombrie 2017. Autoritățile române au răspuns la 19 februarie 2018.

(³) Decizia (UE) 2017/1149 a Comisiei din 27 septembrie 2016 privind ajutorul de stat SA.30931 (11/C) (ex N 185/10) pus în aplicare de România pentru aeroporturile regionale românești (JO L 166, 29.6.2017, p. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1149/oj>).

(⁴) Ajutor de stat – România – Ajutorul de stat SA.32963 (2015/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) – Ajutor de stat în favoarea Wizz Air și a Aeroportului Cluj-Napoca – Invitație de a prezenta observații în temeiul articolului 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO C 104, 18.3.2016, p. 77).

1.3. Etape procedurale comune deciziilor de inițiere a procedurii din 2011 și 2015

- (17) Comisia a primit informații suplimentare din partea autorităților române la 26 februarie 2020. Serviciile Comisiei au organizat o teleconferință cu autoritățile române la 13 martie 2020 și au trimis o cerere de informații suplimentare la 5 mai 2020. Autoritățile române au răspuns la 5 iunie 2020.
- (18) Comisia a solicitat autorităților române informații suplimentare prin scrisorile din 14 februarie, 4 martie, 30 iulie și 25 septembrie 2024. Autoritățile române au răspuns la 24 martie, 12 aprilie, 30 august și 22 octombrie 2024.

2. TÂRGU MUREȘ ȘI JUDEȚUL MUREȘ

2.1. Prezentare generală

- (19) Târgu Mureș este un oraș cu 116 000 de locuitori ⁽⁵⁾ din județul Mureș. Acesta servește drept centru administrativ al județului și este considerat un centru economic supraregional.
- (20) Județul Mureș aparține Regiunii Centrale a României („Regiunea Centru” în limba română), care cuprinde și județele Alba, Brașov, Covasna, Harghita și Sibiu. Situată în partea centrală a României, regiunea se află la o distanță egală față de diferitele puncte de trecere a frontierei.

2.2. Tendințele privind populația și performanța economică

- (21) Populația județului Mureș a înregistrat o scădere constantă în ultimele decenii. În 1990, județul avea aproximativ 621 445 de locuitori. Până în 2010, numărul locuitorilor s-a redus la 580 672. Până în 2020, populația a continuat să scadă, ajungând la 557 200, iar previziunile indică o reducere la 436 600 până în 2050. Se preconizează, de asemenea, că grupa de vârstă activă (15-61 de ani) se va diminua drastic, de la 397 400 în 2010 la 255 300 până în 2050 – o scădere de 35,8 % ⁽⁶⁾.
- (22) În primul deceniu al secolului XXI, creșterea PIB-ului județului Mureș a fost a doua cea mai scăzută dintre județele din Regiunea Centru, cu mult în urma Bucureștiului ⁽⁷⁾.

2.3. Infrastructura rutieră

- (23) În decembrie 2009, județul Mureș avea 2 098 km de drumuri, din care 414 km de drumuri naționale și 1 684 km de drumuri județene. Totuși, doar 425 de kilometri au fost clasificați drept infrastructură „modernă” ⁽⁸⁾.
- (24) La momentul investigației, infrastructura rutieră din județul Mureș nu avea conexiuni rapide cu restul țării. Cea mai importantă rută europeană care trecea prin Târgu Mureș era E60, care leagă frontiera cu Ungaria de la Borș de orașe precum Oradea, Cluj-Napoca, Târgu Mureș, Brașov, Ploiești, București și Constanța. Județul Mureș avea acces și la alte câteva coridoare de transport esențiale: E68 (care leagă frontiera Ungariei de Sibiu, Brașov și alte orașe mari), E81 (care leagă Bulgaria de România, trecând prin București, Pitești și Cluj-Napoca) și E574 și E58, care leagă principalele orașe și frontiere din regiune ⁽⁹⁾.

⁽⁵⁾ Date din 2021.

⁽⁶⁾ Agenția pentru Dezvoltare Regională Centru. Analiza demografică a Regiunii Centru. Disparități geodemografice. Tendințe și prognoze (2010).

Document disponibil la adresa: 31ycx_Analiza si prognoza demografica.pdf.

⁽⁷⁾ PIB-ul a crescut cu doar 39,2 % între 1999 și 2007, comparativ cu 102 % în județul Alba și cu 84,7 % în județul Sibiu și sub media regiunii, de 59,9 %.

Informații de la Agenția pentru Dezvoltare Regională Centru. Șomajul în Regiunea Centru – Cauze și evoluții (2010).

Document disponibil la adresa: pqn30_somaj.pdf.

⁽⁸⁾ Agenția pentru Dezvoltare Regională Centru. Infrastructura de transport. Factorii-cheie în dezvoltarea durabilă a Regiunii Centru (2011).

Document disponibil la adresa: Microsoft Word - Coperta studiu Infrastructura de transport.

⁽⁹⁾ Planul de mobilitate urbană durabilă a Municipiului Târgu Mureș.

Document disponibil la adresa: PMUD Târgu Mureș.

- (25) Dezvoltările viitoare ale infrastructurii includeau la momentul respectiv Autostrada Transilvania A3 planificată, care urmărea să lege Municipiul București de frontiera cu Ungaria prin Brașov, Târgu Mureș și Cluj-Napoca, trecând prin județul Mureș. În plus, autostrada planificată către Moldova urma să îmbunătățească legăturile dintre Târgu Mureș și orașe precum Roman, Iași și frontiera cu Republica Moldova ⁽¹⁰⁾.
- (26) La momentul investigației, fluxurile de trafic generate de Aeroportul Transilvania Târgu Mureș (ATM) nu puteau ocoli centrul orașului Târgu Mureș, ceea ce, împreună cu calitatea slabă a serviciilor feroviare, avea un impact negativ asupra mobilității județului. În plus, în decembrie 2018, ATM era conectat doar la ieșirea A3.

3. AEROPORTUL TÂRGU MUREȘ

3.1. Aeroportul

- (27) Aeroportul Transilvania Târgu Mureș este situat la 14 km sud-vest de Târgu Mureș. Este o infrastructură importantă pentru conectivitatea regională a regiunii Transilvania și sprijină numeroase locuri de muncă legate de sectorul serviciilor aeriene.
- (28) ATM se află la o distanță egală, de 450 km, de principalele capitale din regiunea extinsă – fiind situat la 450 km de Belgrad, Budapesta, București și Chișinău. Aeroportul deservește o regiune care cuprinde mai multe județe, și anume Mureș, Harghita, Covasna, părți din Bistrița, Brașov, Suceava și Sibiu, cu o populație totală de aproximativ 2,7 milioane de locuitori.
- (29) Cele mai apropiate aeroporturi sunt Aeroportul Cluj, care se află la aproximativ 103 km, adică în jur de 1 oră și 30 de minute cu mașina, și Aeroportul Internațional Sibiu, la aproximativ 120 km, adică în jur de 1 oră și 50 de minute cu mașina. Toate celelalte aeroporturi importante se află la mai mult de 2 ore cu mașina. În tabelul de mai jos este prezentat numărul pasagerilor ATM din perioada 2005-2019.

Tabelul 1

Numărul pasagerilor ATM între 2005 și 2019 ⁽¹¹⁾

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
12 408	46 882	156 929	69 945	84 062	74 353	257 303	300 427
2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
356 656	343 521	336 694	287 412	566	63 794	179 066	

- (30) Între 2005 și 2019, mai multe companii aeriene au furnizat zboruri regulate de pe acest aeroport. La punctele următoare sunt descrise activitățile principalelor companii aeriene care oferă zboruri regulate pe ATM.
- (31) Wizz Air și-a început operațiunile pe acest aeroport în iunie 2006 cu o rută către Budapesta, iar în 2007 și-a extins activitățile la alte cinci rute. În noiembrie 2007, Wizz Air și-a încetat activitatea pe aeroport. În 2008, Wizz Air și-a reluat operațiunile pe aeroport cu cinci rute noi. În 2009 și 2010, Wizz Air a exploatat doar ruta Budapesta. În 2011, Wizz Air și-a extins serviciile prin redeschiderea și adăugarea de noi rute, ajungând la opt în total. De atunci, Wizz Air a fost activă pe aeroport, exploatând în medie între opt și 10 rute până la închiderea tehnică a aeroportului în 2017. În urma redeschiderii serviciilor comerciale de pe ATM, Wizz Air a exploatat patru rute de pe ATM în 2018 și 2019.

⁽¹⁰⁾ Planul de mobilitate urbană durabilă a Municipiului Târgu Mureș.
Document disponibil la adresa: PMUD Târgu Mureș.

⁽¹¹⁾ Cifrele finale pentru anii 2007-2009 sunt ușor diferite de cifrele din decizia finală din 2016, ca urmare a clarificărilor oferite de România. Scăderea numărului de pasageri în noiembrie 2016 se datorează închiderii temporare a aeroportului pentru renovarea pistei și a platformei și anulării sau transferării tuturor zborurilor către Aeroportul Cluj. Lucrările au fost finalizate în iunie 2018.
Sursa: <https://www.aeroportultransilvania.ro/wp-content/uploads/2014/05/Raportul-anual-al-administratorilor-cu-privire-la-bilanțul-31-12-2016.pdf>.

- (32) În 2013, Ryanair a exploatat două rute către Charleroi și Pisa și a menținut doar ruta către Charleroi până la jumătatea anului 2014, când și-a încetat activitatea pe aeroport și nu a mai exploatat nicio rută din 2014.
- (33) Malev a exploatat o rută către Budapesta în perioada 2005-2012.
- (34) TAROM a exploatat o rută către București în perioada 2005-2014 și în 2018 și 2019.
- (35) Carpatair a exploatat o legătură cu Timișoara în perioada 2005-2008.
- (36) În plus, mai multe companii aeriene au oferit zboruri charter în perioada 2005-2019 către Danemarca (Cimber Air și Wideroe), Egipt (Air Arabia, TAROM și Air Bucharest), Israel (Sun D'Or) și Turcia (Corendon și TAROM).
- (37) În perioada care face obiectul investigației, pe aeroport nu a fost operat niciun zbor de marfă. Transportul de mărfuri s-a derulat în principal prin intermediul traficului rutier de tranzit.

3.2. Administratorul aeroportului

- (38) În perioada 1990-2019, administratorul ATM a fost Regia Autonomă Aeroportul Transilvania Târgu Mureș⁽¹²⁾. La fel ca majoritatea aeroporturilor din România, ATM a făcut parte din Regia Autonomă a Aeroporturilor Regionale din România („RAATR”) sub supravegherea Ministerului Transporturilor din România până în 1997.
- (39) Prin Hotărârea Guvernului României nr. 398/1997 (denumită în continuare „hotărârea de guvern din 1997”) ⁽¹³⁾, 13 aeroporturi din componența RAATR au fost subordonate autorităților publice locale, și anume consiliilor județene. Printre acestea s-a numărat și ATM, care a fost subordonat Consiliului Județean Mureș. Prin urmare, în perioada cuprinsă între 6 august 1997 și 2019, administratorul aeroportului a funcționat sub autoritatea Consiliului Județean Mureș ⁽¹⁴⁾. Hotărârea de guvern din 1997 prevedea ca finanțarea administratorilor de aeroporturi să fie asigurată din surse proprii și, în plus, din alocări de la bugetul local al consiliilor județene, în limita sumelor aprobate în acest scop ⁽¹⁵⁾. Regimul financiar, misiunea și atribuțiile tuturor administratorilor de aeroporturi erau aceleași pentru toate aeroporturile ⁽¹⁶⁾.
- (40) Conform hotărârii de guvern din 1997 ⁽¹⁷⁾, activul și pasivul aeroportului au fost preluate de Județul Mureș la 30 iunie 1997 ⁽¹⁸⁾. Activele transferate au inclus terminalul, pista, căile de rulare și platformele de îmbarcare și au fost ulterior înscrise ca active ale Județului Mureș.
- (41) Administratorul aeroportului are sarcina de a întreține și exploata infrastructura aeroportuară. Acesta oferă servicii aeroportuare și percepe tarife de la utilizatori (operatori în domeniul aviației comerciale și utilizatori de servicii din domeniul „aviației generale” necomerciale) pentru utilizarea infrastructurii respective.
- (42) În 2011, ATM a fost însărcinat cu furnizarea unui SIEG („SIEG din 2011”) prin Hotărârea regională a Consiliului Județean Mureș nr. 107/2011 din 18 august 2011 („hotărârea regională din august 2011” sau „încredințarea SIEG din 2011”). Hotărârea respectivă a fost în vigoare de la 18 august 2011 până la 30 octombrie 2014.

⁽¹²⁾ Este o persoană juridică autonomă în conformitate cu prevederile articolelor 2 și 3 din Legea română nr. 15/1990 privind reorganizarea unităților economice de stat ca regii autonome și societăți comerciale.

⁽¹³⁾ Hotărârea Guvernului României nr. 398/1997 privind trecerea unor regii autonome aeroportuare de sub autoritatea Ministerului Transporturilor sub autoritatea consiliilor județene.

⁽¹⁴⁾ Hotărârea Consiliului Județean Mureș nr. 37/11.9.1997.

⁽¹⁵⁾ Articolul 3 din hotărârea de guvern din 1997.

⁽¹⁶⁾ Articolul 3 și anexa 2 (Regulamentul-cadru de organizare și funcționare a regiilor autonome „Aeroportul...”) din hotărârea de guvern din 1997.

⁽¹⁷⁾ Articolul 1 alineatul (2) din hotărârea de guvern din 1997.

⁽¹⁸⁾ Anexa 3 la hotărârea de guvern din 1997.

- (43) Administratorului aeroportului i s-a încredințat un al doilea SIEG („SIEG din 2014”) prin Hotărârea Consiliului Județean Mureș nr. 161/2014 din 30 octombrie 2014, astfel cum a fost modificată prin Hotărârea Consiliului Județean Mureș nr. 67/2015 din 18 iunie 2015 („hotărârea regională din octombrie 2014” sau „încredințarea SIEG 2014”). Această hotărâre a fost valabilă până la 9 mai 2019.

4. DESCRIEREA DETALIATĂ A MĂSURILOR

- (44) Prezenta decizie se referă la cinci măsuri ⁽¹⁹⁾:

- măsura 1 – Finanțarea ATM în perioada 2007-2009;
- măsura 2 – Finanțarea infrastructurii de handling la sol pentru ATM în 2011;
- măsura 3 – Finanțarea ATM în cadrul încredințării SIEG din 2011 în perioada august 2011-octombrie 2014;
- măsura 4 – Finanțarea ATM în cadrul încredințării SIEG din 2014 în perioada octombrie 2014-31 iulie 2019;
- măsura 5 – Tarifele aeroportuare pentru companiile aeriene care au operat pe ATM în perioada 21 martie 2013-16 februarie 2019.

4.1. Măsura 1 – Finanțarea ATM în perioada 2007-2009

- (45) Autoritățile române au explicat că toate aeroporturile regionale mici din România erau, în general, nerentabile în perioada 2007-2009 și că pierderile lor din exploatare erau acoperite anual de către stat ⁽²⁰⁾.
- (46) În special în cazul ATM, profitul din exploatare pentru perioada de referință, precum și finanțarea publică acordată sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabelul 2

Profitul din exploatare al ATM și finanțarea publică din perioada 2007-2009 (RON)

Anul	2007	2008	2009	Total
Cheltuieli de exploatare	4 855 746	6 143 528	7 135 784	18 135 058
Venituri din exploatare	2 979 561	2 016 657	2 018 773	7 014 991
Rezultatele deficitului/pierderii de exploatare	(1 876 185)	(4 126 871)	(5 117 011)	(11 120 067)
Cuantumul compensației plătite din fonduri publice	1 838 540	4 305 247	4 722 536	10 866 323
Deficitul de finanțare neacoperit din fonduri publice/supracompensare	(37 645)	178 376	(394 475)	(253 744)
Deficitul de finanțare neacoperit din fonduri publice/supracompensare (EUR)	(11 286)	48 440	(93 056)	(152 783)

⁽¹⁹⁾ Întrucât prezenta decizie se referă la două decizii de inițiere a procedurii, Comisia a reorganizat numerotarea măsurilor cuprinse în decizia de inițiere a procedurii din 2015 pentru a îmbunătăți lizibilitatea.

⁽²⁰⁾ A se vedea considerentul 29 din decizia de inițiere a procedurii din 2011.

- (47) În total, ATM a primit 10 866 323 RON (2 834 420 EUR ⁽²¹⁾) din măsura 1 în perioada 2007-2009. Deși rezultatul din 2008 a fost închis cu o supracompensare, compensația totală pentru acești trei ani a fost mai mică decât rezultatul exploatării, lăsând un deficit de finanțare de 253 744 RON (152 783 EUR).
- (48) Potrivit României, finanțarea publică acordată anual în perioada 2007-2009 a reprezentat o compensație pentru furnizarea unui SIEG, constând în administrarea generală a ATM, și a respectat condițiile prevăzute de Decizia 2005/842/CE a Comisiei din 28 noiembrie 2005 privind aplicarea articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE [în prezent articolul 106 alineatul (2) din TFUE] la ajutorul de stat, sub forma compensației pentru obligația de serviciu public, acordat anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general („Decizia privind SIEG din 2005”) ⁽²²⁾.
- (49) În special:
- (a) prestarea SIEG a fost încredințată administratorului aeroportului prin hotărârea de guvern din 1997, care a stabilit, printre altele, obligațiile de serviciu public („OSP”), parametrii de calcul al compensației și modalitățile de evitare a oricărei supracompensări;
 - (b) traficul anual pe aeroport nu a depășit 1 000 000 de pasageri.
- (50) Hotărârea de guvern din 1997 prevede că costurile de exploatare și de capital ale aeroporturilor în cauză vor fi acoperite din resurse proprii, completate prin finanțare publică, în măsura în care va fi necesar. România consideră că acest mecanism previne supracompensarea, prin faptul că aeroporturile pot primi doar suma necesară pentru acoperirea tuturor costurilor. Aceste sume sunt plătite aeroporturilor la începutul anului, pe baza unei previziuni a costurilor, orice excedent fiind restituit statului la sfârșitul exercițiului financiar. Pentru perioada în cauză, bugetul aeroportului a fost aprobat prin hotărâre a Consiliului Județean Mureș.
- (51) Pentru anul 2007, bugetul aeroportului a fost aprobat prin Hotărârea Consiliului Județean Mureș nr. 3 din 25 ianuarie 2007, care aprobă bugetul Consiliului Județean Mureș și sumele alocate pentru cofinanțarea programelor de dezvoltare a unităților administrativ-teritoriale ale județului Mureș pentru anul 2007.
- (52) Pentru anul 2008, bugetul aeroportului a fost aprobat prin Rezoluția nr. 56 din 27 martie 2008 a Consiliului Județean Mureș privind bugetul de venituri și cheltuieli pentru anul 2008 al administrației Regiei Autonome Aeroportul Transilvania Târgu Mureș, precum și obiectivele și criteriile de performanță pentru directorul regiei.
- (53) Pentru anul 2009, bugetul aeroportului a fost aprobat prin Hotărârea Consiliului Județean Mureș nr. 37 din 29 aprilie 2009 privind aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli pentru anul 2009 al administrației Regiei Autonome Aeroportul Transilvania Târgu Mureș.

4.2. Măsura 2 – Finanțarea infrastructurii de handling la sol în 2011

- (54) În decizia de inițiere a procedurii din 2015 s-a constatat că administratorul aeroportului a primit sprijin public pentru finanțarea infrastructurii de handling la sol în valoare totală de 3 038 362 RON (716 747 EUR). Potrivit României, aceste plăți au fost aprobate de Consiliul Județean Mureș înainte de adoptarea Hotărârii regionale a Consiliului Județean Mureș nr. 107/2011 din 18 august 2011, care, astfel cum se explică în considerentul 42, a atribuit ATM prestarea unui SIEG.
- (55) România a explicat că, pentru a-și îndeplini obligațiile de prestator de servicii de interes economic general, orice aeroport are datoria de a asigura infrastructura de handling la sol minim necesară pentru mișcările aeronavelor scutite prin lege de tarifele aeroportuare ⁽²³⁾. În plus, autoritățile române au explicat că finanțarea infrastructurii de handling la sol a fost limitată la costul real al echipamentelor, astfel cum se arată în tabelul de mai jos.

⁽²¹⁾ Cursul de schimb din prezenta decizie se calculează ca medie anuală a cursului de schimb oficial EUR/RON în conformitate cu valorile oferite de Banca Centrală Europeană (BCE). În acest sens, cursurile de schimb aplicate sunt următoarele: 3,34 (2007), 3,68 (2008) și 4,24 (2009).

⁽²²⁾ JO L 312, 29.11.2005, p. 67, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2005/842/oj>.

⁽²³⁾ A se vedea considerentul 143 din decizia de inițiere a procedurii din 2015.

Tabelul 3

Finanțarea publică a infrastructurii de handling la sol în 2011 (RON)

	Costul estimat, cu TVA	Costul estimat, fără TVA	Valoarea TVA (cotă de 24 %)	Cuantumul sprijinului public oferit, cu TVA
Autobuze pentru platformă	205 823	165 986	39 836	205 823
Cărucioare pentru bagajele pasagerilor	59 163	47 712	11 451	59 163
Unitate de alimentare la sol (500 kVA)	179 676	144 900	34 776	179 676
Scări cu autopropulsare	919 823	741 800	178 023	919 823
Unitate de degivrare	1 673 876	1 349 900	323 976	1 673 876
TOTAL	3 038 362	2 450 299	588 062	3 038 362
TOTAL EUR	716 747	578 023	138 723	716 747

(56) În total, ATM a primit 2 450 299 RON (578 023 EUR) ⁽²⁴⁾ în 2011 din măsura 2.

(57) România a explicat că, potrivit datelor din registrele contabile ale administrației, suma de 588 062 RON reprezentând TVA deductibilă nu a fost inclusă în costul infrastructurii de handling la sol achiziționate în 2011, această valoare fiind dedusă din taxa pe valoarea adăugată datorată bugetului de stat și restituită ulterior de către autoritatea publică de guvernare Consiliul Județean Mureș.

4.3. **Măsura 3 – Finanțarea ATM în cadrul încredințării SIEG din 2011 în perioada august 2011-octombrie 2014**

(58) În temeiul articolului 1 alineatul (2) din hotărârea regională din august 2011, următoarele activități efectuate de aeroport reprezintă un SIEG:

- (a) construirea infrastructurii aeroportuare și a echipamentelor: piste de decolare, terminale, platforme, turn de control sau a instalațiilor care le sprijină în mod direct: instalații de stingere a incendiilor, echipamente de securitate sau de siguranță;
- (b) operarea infrastructurii, a echipamentelor și instalațiilor care le sprijină în mod direct, cuprinzând întreținerea, repararea, modernizarea și administrarea infrastructurii aeroportului;
- (c) furnizarea de servicii auxiliare transportului aerian, cu excepția serviciilor de handling la sol;
- (d) furnizarea de servicii de control al traficului aerian, stingere a incendiilor, servicii de urgență, servicii de siguranță;
- (e) asigurarea, în condițiile legii, a spațiilor și a utilităților necesare autorităților publice care efectuează activități specifice de control pe aeroport;

⁽²⁴⁾ Cursul de schimb din prezenta decizie se calculează ca medie anuală a cursului de schimb oficial EUR/RON în conformitate cu valorile oferite de BCE. În acest sens, cursul de schimb aplicat pentru anul 2011 este 4,2391.

- (f) prelucrarea zborurilor cu aeronave scutite, conform legii, de la plata tarifelor aeroportuare ⁽²⁵⁾, inclusiv a pasagerilor acestor aeronave;
 - (g) achiziția și întreținerea echipamentelor specifice necesare deservirii la sol a aeronavelor scutite, conform legii, de la plata tarifelor aeroportuare; și
 - (h) protecția infrastructurii aeroportului.
- (59) Potrivit autorităților române, activitățile prevăzute la literele (d)-(h) de mai sus nu sunt de natură economică și intră în sfera competențelor de autoritate publică.
- (60) În ceea ce privește literele (f) și (g), autoritățile române afirmă că anumite categorii de aeronave sunt scutite din punct de vedere juridic de toate taxele și tarifele de aeroport, inclusiv de tarifele de handling la sol, pe toate aeroporturile din România.
- (61) În conformitate cu articolul 1 alineatul (3) din hotărârea regională din august 2011, activitățile comerciale care nu sunt legate în mod direct de activitățile aeroportului nu pot fi sprijinite ⁽²⁶⁾. În plus, articolul 4 din hotărârea regională din august 2011 prevede un mecanism de revizuire a compensației pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public și de evitare a supracompensării. Calculul compensației ia în considerare toate cheltuielile efectuate pentru asigurarea activităților aferente SIEG, precum și o cotă parte corespunzătoare din cheltuielile comune. Veniturile care vor fi luate în considerare la stabilirea compensației trebuie să includă toate veniturile obținute din activitățile care fac obiectul SIEG, precum și eventualul profit din alte activități decât cele legate de SIEG.
- (62) Autoritățile române au subliniat că administratorul aeroportului avea obligația de a ține o contabilitate separată pentru activitățile legate de SIEG și pentru activitățile comerciale și de a restitui eventualele sume reprezentând supracompensare constatate de orice organism de control, inclusiv de departamentul specializat al autorității publice naționale. Administratorul aeroportului confirmă că situațiile financiare pentru 2011 și situațiile financiare ulterioare au fost întocmite în conformitate cu principiile separării cheltuielilor și veniturilor aferente SIEG de cele aferente activităților comerciale.
- (63) În plus, în conformitate cu Hotărârea Consiliului Județean Mureș nr. 158/2012 privind aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli al administratorului aeroportului, Consiliul Județean Mureș a fost însărcinat să efectueze verificări și să aprobe situațiile financiare prezentate de administratorul aeroportului, pentru a evita supracompensarea și pentru a verifica dacă administratorul aeroportului și-a îndeplinit obligațiile de serviciu public. Având în vedere constatările rezultate în urma acestor verificări, Consiliul Județean Mureș trebuie să solicite administratorului aeroportului rambursarea oricărei supracompensări sau, dacă este necesar, să propună o revizuire a activităților legate de SIEG.
- (64) Conform situațiilor financiare anuale întocmite de ATM și verificate de autoritățile române, profitul din exploatare al ATM pentru perioada în care a fost instituită încredințarea SIEG din 2011 este prezentat mai jos în tabelul 4. După cum se poate observa în tabelul de mai jos, deși în primul an compensația a fost pozitivă, aceasta nu compensează nivelul pierderilor totale pentru anii în care a fost instituit SIEG.

⁽²⁵⁾ Conform articolului 3 alineatul (2) din Codul aerian român, pe aeroporturile deschise traficului comercial sunt scutite de la plata tarifelor aeroportuare de pasager, aterizare, staționare și iluminat, precum și a tarifelor pentru servicii de navigație aeriană terminală următoarele tipuri de aeronave: (a) aeronavele militare românești; (b) aeronavele militare străine, în temeiul acordurilor bilaterale încheiate, la cererea Ministerului Apărării; (c) aeronavele care transportă reprezentanți de stat în misiune oficială; (d) aeronavele care execută zboruri în folosul ONU, al Crucii Roșii sau al Semilunii Roșii; (e) aeronavele care efectuează misiuni de căutare și salvare; (f) aeronavele care efectuează misiuni umanitare și de ajutorare; (g) aeronavele care sunt nevoite să aterizeze din cauza unor dificultăți tehnice, a condițiilor meteorologice sau a altor situații de urgență; (h) aeronavele care aterizează din dispoziția Ministerului Transporturilor și/sau a Ministerului Apărării; (i) alte categorii de aeronave prevăzute de lege. Conform articolului 31 alineatul (4), scutirile prevăzute la literele (a)-(c) se aplică numai pe aeroporturile unde statul român este acționar majoritar.

⁽²⁶⁾ Deși încredințarea SIEG din 2011 a permis și acordarea unui ajutor pentru investiții, domeniul de aplicare al prezentei decizii se limitează la evaluarea ajutorului de exploatare până la concurența sumelor stabilite în tabelul 4.

Tabelul 4

Profitul din exploatare al ATM și finanțarea publică în cursul încredințării SIEG din 2011 (RON)

Perioada	2011	2012	2013	Ianuarie-octombrie 2014	Total
Cheltuieli de exploatare	7 924 410	10 517 504	11 605 800	9 115 644	39 163 358
Venituri din exploatare	3 064 460	5 012 189	5 939 214	5 030 556	19 046 419
Rezultat din exploatare/ Pierdere	(4 859 950)	(5 505 315)	(5 666 586)	(4 085 088)	(20 116 939)
Cuantumul compensației	4 951 625	5 367 648	5 606 274	3 592 570	19 518 117
Deficitul de finanțare neacoperit de compensație	91 675	(137 667)	(60 312)	(492 518)	(598 822)
Deficitul de finanțare neacoperit de compensație (EUR)	21 626	(30 871)	(13 648)	(110 977)	(134 699)

(65) În total, ATM a primit 19 518 117 RON (4 449 930 EUR) ⁽²⁷⁾ în perioada 2011-octombrie 2014 din măsura 3.

4.4. Măsura 4 – Finanțarea ATM în cadrul încredințării SIEG din 2014 în perioada 30 octombrie 2014-9 mai 2019

(66) În temeiul articolului 1 alineatul (2) din hotărârea regională din octombrie 2014, următoarele activități constituie un SIEG la ATM:

- (a) administrarea, întreținerea curentă, repararea, modernizarea, extinderea și construirea suprafețelor de mișcare a aeronavelor (pistă, căi de rulare, platforme), turn de control, terminale, uzina electrică, aflate în administrarea guvernului, precum și a echipamentelor aferente: sisteme și echipamente de securitate sau de siguranță, sisteme electrice, sistem de iluminare a pistei (balizaj), rețele de utilități, instalații de stingere a incendiilor, sistem de control și monitorizare;
- (b) organizarea, echiparea, menținerea și operarea fluxurilor de pasageri în terminalele aeroportului, asigurarea serviciilor de siguranță și securitate;
- (c) deservirea la sol a aeronavelor de stat, inclusiv achiziția echipamentelor aferente ⁽²⁸⁾;
- (d) protecția infrastructurii aeroportuare;
- (e) activitatea de căutare-salvare în perimetrul aeroportului;
- (f) paza și facilitățile de asigurare pentru situații de urgență și prevenirea și stingerea incendiilor;
- (g) asigurarea spațiilor, facilităților și dotărilor necesare pentru desfășurarea activităților specifice ale organismelor vămii, poliției de frontieră, poliției transporturi aeriene, Ministerului Afacerilor Interne și Serviciului Român de Informații; și
- (h) asigurarea gratuităților de operare pe aeroporturi pentru zborurile de stat, zborurile structurilor militare din cadrul anumitor ministere și servicii guvernamentale, zborurile pentru situații de urgență și în alte situații reglementate prin lege.

⁽²⁷⁾ Cursul de schimb din prezenta decizie se calculează ca medie anuală a cursului de schimb oficial EUR/RON în conformitate cu valorile oferite de BCE. În acest sens, cursurile de schimb aplicate sunt următoarele: 4,24 (2011), 4,46 (2012), 4,42 (2013) și 4,44 (2014).

⁽²⁸⁾ În ceea ce privește serviciile de handling la sol, România a susținut că nu există nicio dispoziție legală care să interzică în mod expres includerea serviciilor de handling la sol în categoria serviciilor de interes economic general. Activitatea de handling la sol este un serviciu aeroportuar auxiliar transportului aerian și, în absența acestui serviciu, Aeroportul Târgu Mureș nu ar putea să își îndeplinească obligațiile de serviciu public încredințate de Consiliul Județean Mureș.

- (67) Potrivit autorităților române, SIEG din 2014 a fost elaborat în conformitate cu Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general⁽²⁹⁾ și cu Cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public („Cadrul privind SIEG din 2012”)⁽³⁰⁾, ținând seama și de Orientările din 2014 privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene („Orientările din 2014 privind sectorul aviației”)⁽³¹⁾. Hotărârea regională din octombrie 2014 permite acordarea de granturi atât pentru costurile de investiții, cât și pentru cheltuielile de exploatare, sub formă de compensație pentru realizarea SIEG.
- (a) În temeiul articolului 4 alineatul (2) din hotărârea regională din octombrie 2014, costurile de investiții legate de SIEG sunt compensate pe baza deficitului de finanțare, în conformitate cu planul de afaceri al administratorului aeroportului, până la o intensitate de 75 % din costurile eligibile.
- (b) În temeiul articolului 4 alineatul (4) din hotărârea regională din octombrie 2014, finanțarea publică a costurilor de funcționare se stabilește anual, pe baza deficitului de finanțare a activităților SIEG conform planului de afaceri al administratorului aeroportului. Potrivit articolului 4 alineatul (5), compensația pentru cheltuielile de exploatare în primii cinci ani nu poate depăși 80 % din deficitul de exploatare din cei cinci ani anteriori și 50 % din acest deficit de exploatare pentru următorii cinci ani.
- (c) În temeiul articolului 4 alineatul (7) din hotărârea regională din octombrie 2014, valoarea compensației (atât pentru cheltuielile de exploatare, cât și pentru costurile de investiții) nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea cheltuielilor efectuate pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public. Potrivit articolului 4 alineatul (9), costurile care trebuie luate în considerare sunt numai cele legate de SIEG și o contribuție proporțională la costurile comune. La rândul lor, potrivit articolului 4 alineatul (10), veniturile care vor fi luate în considerare la stabilirea compensației cuprind toate veniturile aferente SIEG, dar și eventualul profit obținut din celelalte activități, fără legătură cu SIEG, ale aeroportului. În cele din urmă, potrivit articolului 4 alineatul (11), compensația nu trebuie să depășească diferența dintre costurile și veniturile menționate anterior, pentru a se evita o eventuală supracompensare.
- (68) Potrivit articolului 2 alineatele (2) și (3), SIEG din 2014 urma să acopere inițial o perioadă de 10 ani, și anume până la 4 aprilie 2024, pentru a coincide cu așa-numita „perioadă de tranziție” pentru ajutoarele de exploatare în temeiul Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației și avea în vedere o eventuală revizuire în următoarele scenarii: (i) la patru ani de la încredințarea inițială; (ii) în cazul în care traficul aeroportului ar fi depășit 700 000 de pasageri pe an; sau (iii) ori de câte ori legislația relevantă ar fi impus acest lucru. Totuși, astfel cum s-a menționat, hotărârea regională din octombrie 2014 a rămas valabilă numai până la 9 mai 2019.
- (69) Autoritățile române au furnizat informații cu privire la planul de afaceri referitor la ATM pentru perioada 2014-2024 („planul de afaceri”).

Tabelul 5

Indicatorii economici ex-ante preconizați avuți în vedere în planul de afaceri (RON)

	Noiembrie-decembrie 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Veniturile preconizate pe baza informațiilor disponibile înainte de 30 octombrie 2014	846 516	4 846 379	6 332 114	7 573 193	8 245 434	9 082 977	9 521 429	9 829 847	10 437 231	11 075 896	12 025 874
Costurile preconizate pe baza informațiilor disponibile înainte de 30 octombrie 2014	3 277 736	10 545 013	10 144 747	10 400 653	10 549 657	10 688 923	10 761 272	10 786 230	10 871 790	11 060 259	11 255 273

⁽²⁹⁾ Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general (JO C 8, 11.1.2012, p. 4).

⁽³⁰⁾ Comunicarea Comisiei privind cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public (JO C 8, 11.1.2012, p. 15).

⁽³¹⁾ Comunicarea Comisiei – Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (JO C 99, 4.4.2014, p. 3).

	Noiembrie-decembrie 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Deficitul de finanțare pentru exploatare preconizat pe baza informațiilor disponibile înainte de 30 octombrie 2014	(2 431 220)	(5 698 634)	(3 812 633)	(2 827 460)	(2 304 223)	(1 605 946)	(1 239 843)	(956 383)	(434 559)	15 637	770 601
Valoarea estimată a compensației	2 431 220	5 698 634	3 812 633	2 827 460	2 304 223	1 605 946	1 239 843	956 383	434 559	0	0
Valoarea estimată a compensației (EUR)	547 818	1 281 859	849 025	618 862	495 105	338 450	256 266	194 335	88 120	0	0

(70) Sumele acordate efectiv de autoritățile române în temeiul încredințării din 2014 sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabelul 6

Finanțarea din cadrul încredințării SIEG din 2014

Compensație	Noiembrie-decembrie 2014	2015	2016	2017	2018	Ianuarie-aprilie 2019	Total
RON	2 550 353	5 448 221	3 619 000	5 038 198	4 687 908	375 981	21 719 661
EUR	574 662	1 225 531	805 905	1 102 740	1 007 286	79 237	4 795 362

(71) În total, ATM a primit 21 719 661 RON (4 795 362 EUR) ⁽³²⁾ în perioada noiembrie 2014-aprilie 2019 din măsura 4.

(72) Autoritățile române au explicat că principalul motiv pentru care compensația efectivă a fost mai mare decât compensația estimată *ex ante* în perioada 2017-2018 s-a datorat restricțiilor de zbor și suspendării complete a zborurilor în perioada noiembrie 2016-iunie 2018, când pista se afla într-o stare de neconformitate tehnică, urmată de reconstrucția acesteia. La 25 iunie 2018, activitatea operațională a aeroportului a fost reluată după o perioadă de 12 luni de operațiuni de zbor restricționate (17 noiembrie 2016-4 octombrie 2017) și o perioadă de 8 luni de suspendare a zborurilor (4 octombrie 2017-25 iunie 2018).

4.5. Măsura 5 – Tarifele aeroportuare pentru companiile aeriene care au operat pe ATM în perioada 21 martie 2013-16 februarie 2019

(73) Autoritățile române precizează că:

- (a) Prin Hotărârea Guvernului nr. 455 din 4 mai 2011, statul român a stabilit principiile comune pentru perceperea tarifelor de aeroport pe aeroporturile din România. Conform acestui act legislativ, tarifele de aeroport se aplică în mod nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor aeroportului. În plus, administratorii aeroporturilor au dreptul de a adapta tarifele de aeroport în funcție de anumite aspecte de interes public și general, inclusiv din considerente ce țin de protecția mediului, în baza unor criterii relevante, obiective și transparente ⁽³³⁾. În cele din urmă, prin respectiva hotărâre de guvern a fost desemnată *Regia Autonomă „Autoritatea Aeronautică Civilă Română”* ca autoritate independentă de supraveghere, responsabilă cu supravegherea aplicării prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 455 ⁽³⁴⁾.

⁽³²⁾ Cursul de schimb din prezenta decizie se calculează ca medie anuală a cursului de schimb oficial EUR/RON în conformitate cu valorile oferite de BCE. În acest sens, cursurile de schimb aplicate sunt următoarele: 4,44 (2014), 4,46 (2015), 4,49 (2016), 4,57 (2017), 4,65 (2018), 4,75 (2019), 4,84 (2020), 4,92 (2021) și 4,93 (2022).

⁽³³⁾ Articolul 5 din Hotărârea Guvernului nr. 455 din 4 mai 2011.

⁽³⁴⁾ Articolul 14 din Hotărârea Guvernului nr. 455 din 4 mai 2011.

- (b) Ordinul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii din România nr. 744/2011 din 23 septembrie 2011 („ordinul Ministerului Transporturilor din 2011”) se aplică următoarelor tarife de aeroport: (i) tariful de aterizare ⁽³⁵⁾; (ii) tariful de iluminare ⁽³⁶⁾; (iii) tariful de staționare ⁽³⁷⁾; (iv) tariful de servicii pentru pasageri ⁽³⁸⁾; (v) tariful de dezvoltare ⁽³⁹⁾; (vi) tariful de tranzit ⁽⁴⁰⁾; și (vii) tariful de transfer ⁽⁴¹⁾. Ordinul clarifică faptul că decizia de a aplica oricare dintre tarifele de aeroport menționate anterior aparține administratorului aeroportului ⁽⁴²⁾. În cele din urmă, ordinul prevede că un administrator de aeroport poate introduce tarife de aeroport în mai multe condiții specifice ⁽⁴³⁾ și că acestea ar trebui aplicate în mod nediscriminatoriu și fără denaturarea concurenței între utilizatori.
- (c) Pentru ATM, ordinul Ministerului Transporturilor din 2011 a fost pus în aplicare prin Hotărârea Consiliului Județean Mureș nr. 25/2012 din 29 februarie 2012 („hotărârea regională din februarie 2012”). Conform acestei hotărâri, tarifele aeroportuare se aplică în mod transparent și nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor infrastructurii aeroportuare și se aprobă de către Consiliul Județean Mureș ⁽⁴⁴⁾.
- (d) Nivelul tarifelor aeroportuare a fost stabilit prin Hotărârea Consiliului Județean Mureș nr. 83/2012 din 6 iulie 2012 („hotărârea regională din iulie 2012”) de aprobare a Hotărârii Consiliului de administrație al ATM nr. 7/26 iunie 2012. Aceasta s-a aplicat numai companiilor aeriene care operau pe ATM. Această hotărâre a înlocuit Hotărârea anterioară a Consiliului Județean Mureș nr. 26/2011 din 24 martie (denumită în continuare „hotărârea regională din martie 2011”).

⁽³⁵⁾ Anexa 1 la ordinul Ministerului Transporturilor din 2011 stabilește următoarele condiții asociate tarifului de aterizare:

- (a) Tariful se calculează pe greutatea maximă la decolare certificată a aeronavei.
- (b) Frațiunile de tonă mai mici de 500 kg se neglijează, iar cele mai mari de 500 kg se consideră o tonă; aeronavele cu masa maximă la decolare mai mică de 500 kg trebuie tarificate pentru o tonă.
- (c) Tariful se percepe pentru o aterizare și o decolare și dă dreptul la:
 - utilizarea facilităților și a instalațiilor aeroportului, cu excepția balizajului luminos;
 - utilizarea suprafețelor și a facilităților terminalelor, cu excepția celor tarificate separat;
 - staționarea aeronavei, dar nu mai mult de două ore după aterizare.
- (d) Tariful include, după caz, și costurile aeroportului cu obiectivele de investiții și lucrările de întreținere aferente suprafețelor de mișcare pentru aeronave.
- (e) În scopul încurajării creșterii frecvenței de operare, administratorul aeroportului poate aplica reduceri de maximum 50 % la tariful de aterizare, în funcție de numărul de mișcări, în trepte de maximum 5 %.

⁽³⁶⁾ Anexa 1 la ordinul Ministerului Transporturilor din 2011 stabilește următoarele condiții asociate tarifului de iluminare:

- (a) Tariful se calculează pe greutatea maximă la decolare certificată a aeronavei.
- (b) Frațiunile de tonă mai mici de 500 kg se neglijează, iar cele mai mari de 500 kg se consideră o tonă; aeronavele cu masa maximă la decolare mai mică de 500 kg vor fi tarificate pentru o tonă.
- (c) Tariful se percepe pentru fiecare aterizare și pentru fiecare decolare efectuate cu utilizarea instalației de balizaj luminos și/sau a dispozitivelor de iluminare ale aeroportului.

⁽³⁷⁾ Anexa 1 la ordinul Ministerului Transporturilor din 2011 stabilește următoarele condiții asociate tarifului de staționare:

- (a) Tariful se calculează pe greutatea maximă la decolare certificată a aeronavei și pe intervalul de staționare.
- (b) Frațiunile de tonă mai mici de 500 kg se neglijează, iar cele mai mari de 500 kg se consideră o tonă; aeronavele cu masa maximă la decolare mai mică de 500 kg vor fi tarificate pentru o tonă.

⁽³⁸⁾ Anexa 1 la Ordinul Ministerului Transporturilor din 2011 stabilește următoarele condiții asociate tarifului de servicii pentru pasageri:

- (a) Tariful se percepe pentru fiecare pasager care se îmbarcă pe aeroport, având punctul de plecare în aeroportul respectiv.
- (b) Tariful nu se aplică pasagerilor în tranzit, în transfer și copiilor mai mici de 2 ani.

⁽³⁹⁾ Anexa 1 la ordinul Ministerului Transporturilor din 2011 stabilește următoarele condiții asociate tarifului de dezvoltare:

- (a) Tariful se percepe pentru fiecare pasager care se îmbarcă pe aeroport, având punctul de plecare în aeroportul respectiv, și se publică împreună cu perioada de aplicare.
- (b) Tariful se percepe pe perioada derulării obiectivelor de investiții pentru finanțarea cărora este aplicat.
- (c) Tariful se stabilește în mod transparent, cu informarea utilizatorilor aeroportului cu privire la obiectivele de investiții care se finanțează din respectivul tarif și durata de aplicare a tarifului.

⁽⁴⁰⁾ Anexa 1 la ordinul Ministerului Transporturilor din 2011 stabilește următoarele condiții asociate tarifului de tranzit:

- (a) Tariful se percepe pentru fiecare pasager care se îmbarcă pe aeroport, aflat în transfer pe respectivul aeroport.
- (b) Tariful nu se aplică copiilor mai mici de 2 ani.
- (c) Tariful include, după caz, și costurile aeroportului cu obiectivele de investiții aferente operațiunilor de transfer, precum și costurile cu securitatea aeroportuară aferente pasagerilor în transfer.

⁽⁴¹⁾ Anexa 1 la ordinul Ministerului Transporturilor din 2011 stabilește următoarele condiții asociate tarifului de transfer:

- (a) Tariful se percepe pentru fiecare pasager care se îmbarcă pe aeroport, aflat în transfer pe respectivul aeroport.
- (b) Tariful nu se aplică copiilor mai mici de 2 ani.
- (c) Tariful include, după caz, și costurile aeroportului cu obiectivele de investiții aferente operațiunilor de transfer, cu respectarea cerințelor prevăzute la punctul 5 literele (b) și (c), precum și costurile cu securitatea aeroportuară aferente pasagerilor în transfer.

⁽⁴²⁾ Articolul 1 alineatul (3) din ordinul Ministerului Transporturilor din 2011.

⁽⁴³⁾ Articolul 4 alineatul (1) din ordinul Ministerului Transporturilor din 2011 și anexa 1 la acesta.

⁽⁴⁴⁾ Articolul 10 alineatul (8) din hotărârea regională din februarie 2012.

- (e) Hotărârea regională din iulie 2012 a fost supusă controlului de legalitate al Ministerului Afacerilor Interne, astfel cum prevede legea. Ministerul nu a invocat niciun aspect de ilegalitate. Tarifele aeroportuare prevăzute în hotărârea regională din iulie 2012 au fost publicate în Publicația de informare aeronautică a României („AIP”) la 20 septembrie 2012. Acestea au intrat în vigoare la 6 luni de la publicare, adică la 21 martie 2013, în conformitate cu legislația în vigoare.

- (74) Potrivit hotărârii regionale din iulie 2012, nivelul tarifelor aeroportuare a fost cel prezentat în tabelul 7.

Tabelul 7

Tarifele aeroportuare la ATM pe baza hotărârii regionale din iulie 2012

Tarif	Cost (EUR)
Aterizare	1,25/tonă
Iluminatul pistei	0,40/tonă
Staționare	0,15/tonă/oră
Taxă de servicii pentru pasageri	1,00/pasager

- (75) Autoritățile române au declarat că administratorul aeroportului nu a primit întreaga taxă de servicii pentru pasageri în valoare de 1 EUR per pasager. Din această sumă, 0,275 EUR per pasager au fost transferați Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile, iar 0,05 EUR per pasager îmbarcat au fost transferați Autorității Aeronautice Civile Române (în total 0,325 EUR per pasager îmbarcat se transferă acestor organizații de către administratorul aeroportului).
- (76) Potrivit hotărârii regionale din iulie 2012, tariful de aterizare din tabelul 7 poate fi redus în cazul în care compania aeriană efectuează mai mult de trei aterizări pe lună pe aeroport. Reducerile au fost oferite indiferent de tipul aeronavei, în conformitate cu următoarea scară:

Tabelul 8

Reduceri la tariful de aterizare pe ATM pe baza hotărârii regionale din iulie 2012

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

- (77) România a furnizat un document de previziuni economice care detaliază veniturile obținute din tarifele aeroportuare pentru perioada 2011-2015, pe baza datelor reale *ex post* pentru 2011 și a previziunilor *ex ante* pentru perioada 2012-2015 ⁽⁴⁵⁾. Aceste previziuni au fost formulate înainte de adoptarea hotărârii regionale din iulie 2012. La momentul elaborării previziunilor economice, principalul transportator internațional regulat era Wizz Air, care exploata aeronave Airbus 320 către opt destinații: Madrid, Barcelona, Milano (Bergamo), Roma, Paris, Budapesta, Dortmund și Londra. TAROM a efectuat zboruri regulate către București.
- (78) Planul de administrare inclus în documentul de previziuni economice prevedea o creștere a numărului de operațiuni efectuate de Wizz Air, adăugând München, Frankfurt și Bologna (Forlì) la rutele aeriene, și înființarea a patru destinații ale Ryanair. În plus, o altă companie aeriană, Air Patriot, și-a anunțat intenția de a iniția zboruri de la ATM la București, Viena și Istanbul începând cu ianuarie 2013 ⁽⁴⁶⁾.

Tabelul 9

Veniturile medii preconizate pe baza hotărârii regionale din iulie 2012 ⁽⁴⁷⁾

Anul	Rotații Wizz Air	Rotații alte companii	Total Venituri Wizz Air (EUR)	Total Venituri alte companii (EUR)	Total Venituri Wizz Air (RON)	Venituri totale alte companii (RON)
2011	884	130	419 356	61 880	1 811 492,11	358 555,46
2012	936	250	445 536	130 000	1 966 595,90	573 820,00
2013	1 001	350	476 476	182 000	2 102 212,11	808 298,40
2014	1 334	555	634 984	316 350	2 870 127,68	1 429 902,00
2015	1 666	700	999 600	490 000	4 558 176,00	2 234 400,00

5. MOTIVELE ÎNȚIERII PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE

- (79) În decizia de inițiere a procedurii din 2011, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la posibilitatea de a considera măsura 1 (considerentele 45-50 de mai sus) compatibilă cu piața internă.
- (80) În decizia de inițiere a procedurii din 2015, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la posibilitatea de a considera măsurile 2 și 5 (considerentele 54-78 de mai sus) compatibile cu piața internă.

5.1. Măsura 1 – Finanțarea ATM în perioada 2007-2009

- (81) Decizia de inițiere a procedurii din 2011 a menționat îndoilei cu privire la calificarea drept SIEG a activității economice desfășurate de aeroporturile regionale din România, printre care și ATM, în perioada 2007-2009.
- (82) Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la îndeplinirea criteriilor de compatibilitate prevăzute în Decizia privind SIEG din 2005. În special, Comisia și-a exprimat îngrijorarea cu privire la o posibilă eroare vădită în definirea SIEG, deoarece nu era clar dacă, în absența acestor aeroporturi, regiunile în cauză ar fi fost insuficient conectate cu restul țării și cu UE în cazul în care acest lucru ar fi fost lăsat doar în seama forțelor pieței ⁽⁴⁸⁾.

⁽⁴⁵⁾ Autoritățile române au explicat că documentul a acoperit doar 4 ani, fiind legat de durata mandatului Consiliului de administrație. România a explicat că acest lucru este în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2011, care a limitat durata mandatului consiliului de administrație la patru ani.

⁽⁴⁶⁾ Air Patriot a luat decizia unilaterală de a nu opera de pe ATM. Motivele acestei decizii nu sunt cunoscute de autoritățile române.

⁽⁴⁷⁾ Tabelul include datele reale pentru 2011 și previziunile pentru perioada 2012-2015.

⁽⁴⁸⁾ Considerentele 107 și 108 din decizia de inițiere a procedurii din 2011.

- (83) Investigația inițiată prin decizia de inițiere a procedurii din 2011 a fost închisă prin decizia finală din 2016 privind finanțarea acordată de autoritățile române în perioada 2007-2009 aeroporturilor Arad, Bacău, Baia Mare, Craiova, Iași, Oradea, Satu Mare, Sibiu, Suceava, Tulcea și Constanța.
- (84) Decizia finală din 2016 a concluzionat că finanțarea publică acordată aeroporturilor menționate mai sus constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, pus în aplicare cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE. Investigația Comisiei a constatat că finanțarea publică acordată aeroporturilor din România nu a fost conformă nici cu Decizia privind SIEG din 2005, nici cu Decizia privind SIEG din 2012 ⁽⁴⁹⁾ și nici cu Cadrul privind SIEG din 2012, deoarece România nu a reușit să demonstreze că administratorilor aeroporturilor li s-au încredințat obligații de serviciu public clar definite prin presupusele acte de încredințare pe care s-a bazat ⁽⁵⁰⁾. În schimb, finanțarea a fost considerată compatibilă în lumina Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației ⁽⁵¹⁾. Prin urmare, ajutorul a fost declarat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.
- (85) Investigația privind finanțarea publică acordată AICN și ATM între 2007 și 2009 a rămas deschisă, întrucât Comisia a considerat că măsura în cauză ar fi mai bine evaluată în decizii finale separate care să acopere și măsurile investigate în temeiul deciziei de inițiere a procedurii din 2015 ⁽⁵²⁾.

5.2. Măsura 2 – Finanțarea infrastructurii de handling la sol în 2011

- (86) România a considerat că finanțarea serviciilor de handling la sol era legată de sarcinile îndeplinite de ATM în cadrul SIEG. În această privință, infrastructura de handling la sol în cauză pare să fi fost utilizată de fiecare zbor către și dinspre ATM și a fost legată de funcționarea generală a aeroportului.
- (87) În decizia de inițiere a procedurii din 2015, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la faptul că ATM a fost însărcinat cu un serviciu public autentic și a concluzionat, cu titlu preliminar, că finanțarea publică a serviciilor de handling la sol ar putea să nu constituie o compensație pentru SIEG.
- (88) Comisia a evaluat în continuare finanțarea serviciilor de handling la sol în temeiul Orientărilor din 2005 privind sectorul aviației. Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că finanțarea infrastructurii de handling la sol nu ar constitui un cost eligibil în scopul evaluării compatibilității ajutorului pentru investiții ⁽⁵³⁾ și a concluzionat că finanțarea era *prima facie* incompatibilă cu Orientările din 2005 privind sectorul aviației.

5.3. Măsura 3 – Finanțarea ATM în cadrul încredințării SIEG din 2011 în perioada august 2011-octombrie 2014

- (89) Decizia de inițiere a procedurii din 2015 a exprimat îndoieli cu privire la conformitatea SIEG din 2011 cu hotărârea Altmark ⁽⁵⁴⁾, întrucât administratorul aeroportului nu a fost ales în urma unei proceduri de licitație și nu exista niciun element de probă care să arate că compensația s-a bazat pe costul unui operator aeroportuar tipic bine gestionat.
- (90) Pe baza celor de mai sus, Comisia a considerat că cele patru condiții Altmark nu erau îndeplinite cumulativ și a concluzionat, cu titlu preliminar, că existența unui avantaj nu poate fi exclusă.

⁽⁴⁹⁾ Decizia 2012/21/UE a Comisiei din 20 decembrie 2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (JO L 7, 11.1.2012, p. 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj)).

⁽⁵⁰⁾ Considerentele 111-113 și 121 ale deciziei finale din 2016.

⁽⁵¹⁾ Măsurile au fost declarate compatibile în lumina punctelor 113, 129, 137 și 172 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁽⁵²⁾ Considerentul 69 din decizia finală din 2016.

⁽⁵³⁾ Punctul 53 subpunctul (iii) și punctul 55 din Orientările din 2005 privind sectorul aviației.

⁽⁵⁴⁾ Hotărârea din 24 iulie 2003, Altmark Trans și Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

- (91) În plus, deși România a susținut că finanțarea publică acordată ATM pentru perioada 2011-2014 a reprezentat o compensație pentru furnizarea unor SIEG care intrau sub incidența Deciziei privind SIEG din 2005, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la faptul că respectiva compensație ar fi fost clar definită în prealabil, în mod transparent și obiectiv, și ar fi fost proporțională cu costurile SIEG. Din aceleași motive, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la faptul că măsura ar îndeplini criteriile prevăzute în Cadrul privind SIEG din 2012 și a considerat, cu titlu preliminar, că ajutorul nu poate fi considerat compatibil în temeiul Cadrului privind SIEG din 2012 ⁽⁵⁵⁾.
- (92) Comisia a evaluat, de asemenea, compatibilitatea măsurii cu dispozițiile din Orientările din 2014 privind sectorul aviației ⁽⁵⁶⁾ referitoare la ajutoarele de exploatare acordate înainte de intrarea în vigoare a acestor orientări. Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la faptul că ajutorul de exploatare acordat ATM ar fi fost adecvat pentru realizarea obiectivului de interes comun, având în vedere proximitatea dintre AICN și ATM. De asemenea, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la faptul că ajutorul de exploatare în cauză ar fi fost limitat la minimul necesar și a considerat, cu titlu preliminar, că măsura nu îndeplinea condițiile de compatibilitate prevăzute în Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

5.4. **Măsura 4 – Finanțarea ATM în cadrul încredințării SIEG din 2014 în perioada 30 octombrie 2014-9 mai 2019**

- (93) Comisia a observat că numărul pasagerilor ATM a depășit 200 000 în anii anteriori intrării în vigoare a SIEG din 2014 și, prin urmare, nu intra în domeniul de aplicare al Deciziei privind SIEG din 2012, conform articolului 2 alineatul (1) din aceasta.
- (94) Comisia a considerat că poziția sa cu privire la compensația pentru SIEG din 2011 era aplicabilă *mutatis mutandis* și compensației pentru SIEG din 2014. În special, pe baza informațiilor disponibile la momentul respectiv, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la faptul că SIEG din 2014 definește în mod clar și transparent obligațiile de serviciu public, parametrii pentru calcularea compensației și modalitățile de evitare a oricărei supracompensări și că acesta respectă punctele 17 și 18 din Cadrul SIEG din 2012.
- (95) Comisia a evaluat compatibilitatea măsurii cu Orientările din 2014 privind sectorul aviației și a considerat, în acest stadiu, că nu s-a asigurat conformitatea deplină cu cerințele orientărilor nici în ceea ce privește ajutorul pentru investiții, nici în ceea ce privește ajutorul de exploatare.

5.5. **Măsura 5 – Tarifele aeroportuare pentru companiile aeriene care au operat pe ATM în perioada 21 martie 2013-16 februarie 2019**

- (96) În ceea ce privește nivelul tarifelor aeroportuare introduse în cadrul măsurii 5, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, în decizia de inițiere a procedurii din 2015 că principiul operatorului economic privat în economia de piață (*market economy operator principle* – „MEOP”) nu a fost respectat, ceea ce a dus la acordarea unui avantaj economic.
- (97) Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că avantajul economic acordat în temeiul hotărârii regionale din 2012 a fost selectiv, deoarece a fost acordat numai societăților care aparțineau unei părți a sectorului transportului aerian, și anume companiilor aeriene care efectuau zboruri de pe ATM. O astfel de abordare nu era justificată de natura și de logica generală a sistemului de tarife aeroportuare. Comisia a pus sub semnul întrebării nivelul taxei de 1 EUR per pasager, pe care l-a considerat deosebit de scăzut. În plus, aceasta a considerat, cu titlu preliminar, că reducerile bazate pe numărul de aterizări pe lună păreau să favorizeze companiile aeriene cu mai multe rute sau cu frecvențe ridicate. Concluzia preliminară a Comisiei prezentată în decizia de inițiere a procedurii din 2015 s-a bazat pe un raționament în conformitate cu jurisprudența consacrată de la momentul respectiv.

⁽⁵⁵⁾ Considerentul 218 din decizia de inițiere a procedurii din 2015.

⁽⁵⁶⁾ Punctul 137 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

6. OBSERVAȚII FORMULATE DE ROMÂNIA

6.1. Observațiile României cu privire la decizia de inițiere a procedurii din 2011 (*măsura 1*)

- (98) Observațiile României la decizia de inițiere a procedurii s-au referit în principal la îndoielile exprimate de Comisie cu privire la schema de ajutor de stat pentru finanțarea infrastructurii pentru aeroporturile cu un trafic anual de sub 1 milion de pasageri, a cărei notificare a fost retrasă.
- (99) În ceea ce privește finanțarea publică acordată aeroporturilor regionale românești, în răspunsul său la opinia Comisiei potrivit căreia aparenta supraabundență de aeroporturi în anumite regiuni poate împiedica dezvoltarea aeroporturilor în cauză, România a susținut că situația aeroporturilor regionale (cu trafic redus, care nu le permite să ajungă la un nivel de profitabilitate) se explică, în primul rând, mai degrabă prin nivelul de dezvoltare al regiunilor în care se află aceste aeroporturi decât prin distanța față de aeroporturile învecinate.
- (100) România a clarificat, de asemenea, faptul că sumele au fost acordate în momentul în care activitățile au fost întreprinse, pe baza documentelor justificative și în limitele bugetului aprobat.

6.2. Observațiile României cu privire la decizia de inițiere a procedurii din 2015

6.2.1. Finanțarea infrastructurii de handling la sol în 2011 (*măsura 2*)

- (101) Autoritățile române susțin că costul infrastructurii de handling la sol se califică în mod direct pentru compensația aferentă serviciilor SIEG. România afirmă că, pentru a furniza servicii de interes economic general, fiecare aeroport trebuie să se asigure că dispune de infrastructura de handling la sol minim necesară pentru a deservi aeronavele scutite prin lege de tarifele aeroportuare. Aeroporturile care nu fac acest lucru nu vor putea să își desfășoare activitățile în condiții de siguranță și securitate.
- (102) Autoritățile române au clarificat în cursul investigației oficiale faptul că infrastructura a fost utilizată pentru activitățile comerciale ale aeroportului, dar că obiectivul acestei utilizări nu a fost de a spori activitățile economice, ci de a le menține pe cele existente la un nivel satisfăcător, în conformitate cu cerințele specifice în materie de aviație.

6.2.2. Actele de încredințare a SIEG (*măsurile 3 și 4*)

- (103) Autoritățile române susțin că atât SIEG din 2011, cât și SIEG din 2014 îndeplinesc toate condițiile Altmark și nu sunt susceptibile să confere niciun avantaj pentru ATM. Potrivit României, în ambele cazuri, obligațiile de serviciu public au fost clar definite *ex ante* în documentele de delegare a serviciului public, iar mecanismele de calculare a compensației pentru evitarea supracompensării au fost stabilite în prealabil.
- (104) În ceea ce privește SIEG din 2011, România a clarificat faptul că ATM este obligat să țină evidențe contabile separate pentru veniturile și cheltuielile legate de SIEG și să justifice compensația solicitată. În plus, potrivit autorităților române, activitățile ATM fac obiectul unei examinări periodice pentru a verifica baza costurilor și respectarea obligațiilor.
- (105) În ceea ce privește SIEG din 2014, România a susținut că actul de încredințare impune elaborarea unui plan de afaceri multianual, care să arate o diminuare graduală a compensației.
- (106) În ceea ce privește apropierea ATM de AICN, România a susținut că, deși distanța dintre cele două aeroporturi pare să fie relativ mică (103 km), este nevoie de două ore pentru a parcurge această distanță cu mașina din cauza drumurilor vechi și a nivelului crescut al traficului. Transportul feroviar nu este bine dezvoltat și nu există nicio legătură de mare viteză.

6.2.3. Nivelul tarifelor aeroportuare (măsura 5)

- (107) Potrivit autorităților române, nivelul taxelor a fost stabilit în urma unei analize *ex ante* a profitabilității, care a luat în considerare numeroase scenarii contrafactice, așa cum ar fi procedat un investitor privat prudent.
- (108) Autoritățile române au clarificat faptul că nivelul taxelor a fost aplicat în mod nediscriminatoriu tuturor companiilor aeriene, a fost publicat în Publicația de Informare Aeronautică din România și a ținut seama de actul de încredințare din 2011.

6.2.4. Finanțarea prin Hotărârea regională a Consiliului Județean Mureș nr. 47/2013

- (109) Prin decizia de inițiere a procedurii din 2015, autoritățile române au fost invitate să clarifice finanțarea acordată în temeiul Hotărârii regionale a Consiliului Județean Mureș nr. 47/2013 și, în special, dacă ea includea parcare auto sau orice altă infrastructură din cadrul ATM.
- (110) Autoritățile române au clarificat faptul că activitatea de parcare a aeroportului nu este inclusă în activitățile aeronautice alocate administratorului aeroportului și, prin urmare, Consiliul Județean Mureș nu a alocat niciodată fonduri publice pentru finanțarea activității de parcare, nici pentru investiții, nici pentru acoperirea costurilor operaționale.

6.3. Observații formulate de părțile interesate

6.3.1. Observațiile părților interesate cu privire la decizia de inițiere a procedurii din 2011

6.3.1.1. Carpatair

- (111) Carpatair susține că ajutoarele de exploatare sunt, în general, considerate ilegale și contrare intereselor UE și ar trebui acordate numai în condiții excepționale. În opinia sa, acordarea de ajutoare de exploatare aeroporturilor ar avea un efect perturbator pentru industrie, din următoarele motive ⁽⁵⁷⁾:
1. ar crea o concurență neloială între aeroporturile din UE și ar permite unui aeroport care beneficiază de ajutor de stat să atragă transportatori aerieni oferind reduceri ale tarifelor aeroportuare. Aeroporturile care nu beneficiază de ajutor nu ar putea să concureze efectiv pentru a atrage transportatori;
 2. măsura ar încuraja aeroporturile care beneficiază de ajutor de exploatare să acorde reduceri importante ale tarifelor aeroportuare, iar astfel de reduceri nu ar fi fost oferite dacă aeroporturile ar fi acționat în condițiile pieței.
- (112) Carpatair subliniază faptul că ajutoarele de exploatare au un efect negativ asupra transportului aerian și asupra piețelor de servicii aeroportuare, întrucât duc la o concurență neloială între aeroporturi și, în cele din urmă, la o concurență neloială între companiile aeriene care efectuează zboruri de pe acele aeroporturi. Ca atare, ajutoarele de exploatare determină o concurență neloială între aeroporturile din România și, de asemenea, afectează negativ aeroporturi din țări vecine, precum Ungaria ⁽⁵⁸⁾.

6.3.1.2. Asociația Aeroporturilor din România

- (113) Asociația Aeroporturilor din România (AAR) este o asociație patronală, o entitate juridică fără scop lucrativ, care reprezintă aeroporturile civile din România.
- (114) Observațiile AAR la decizia de inițiere a procedurii s-au referit la îndoielile exprimate de Comisie cu privire la schema de ajutor de stat pentru finanțarea infrastructurii pentru aeroporturile cu un trafic anual de sub 1 milion de pasageri, a cărei notificare a fost retrasă.

⁽⁵⁷⁾ Considerentul 57 din decizia de inițiere a procedurii din 2011.

⁽⁵⁸⁾ Considerentul 58 din decizia de inițiere a procedurii din 2011.

6.3.2. *Observațiile părților interesate cu privire la decizia de inițiere a procedurii din 2015*

6.3.2.1. Aeroportul Cluj-Napoca

6.3.2.1.1. Nivelul tarifelor aeroportuare

- (115) AICN a afirmat că un tarif aeroportuar de 1 EUR per pasager era prea scăzută pentru a acoperi cheltuielile de exploatare ale ATM. În plus, 0,325 EUR per pasager care pleacă acoperă securitatea, care nu era reținută de administratorul aeroportului, taxându-se efectiv doar 0,675 EUR per pasager care pleacă. Aceste tarife reduse împiedică Aeroportul Cluj să poarte negocieri eficiente cu companiile aeriene, denaturând astfel concurența.

6.3.2.1.2. Actele de încredințare a SIEG

- (116) AICN a susținut că ajutorul de stat acordat ATM pentru a compensa SIEG acoperirea de fapt costurile pentru furnizarea serviciilor către companiile aeriene. Potrivit AICN, supracompensarea SIEG la ATM a fost posibilă prin realizarea de transferuri bugetare din partea Consiliului Județean Mureș, fără separarea veniturilor și cheltuielilor aferente SIEG de cele aferente activităților comerciale.

6.3.2.1.3. Finanțarea prin Hotărârea regională a Consiliului Județean Mureș nr. 47/2013

- (117) AICN a susținut că existența unui potențial ajutor de stat acordat ilegal în temeiul Hotărârii regionale nr. 47/2013 este demonstrată de faptul că hotărârea a fost anulată de instanțele naționale.

6.3.2.1.4. Wizz Air

- (118) Wizz Air susține că tarifele aeroportuare nu sunt selective, deoarece erau disponibile pentru utilizatorii existenți sau potențiali ai ATM.

7. OBSERVAȚII FORMULATE DE ROMÂNIA CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE

7.1. Observațiile României cu privire la observațiile părților interesate referitoare la decizia de inițiere a procedurii din 2011 (măsura 1)

- (119) România susține că majoritatea aeroporturilor sale regionale au avut un trafic anual de sub 50 000 de pasageri și niciunul dintre acestea nu va depăși 300 000 de pasageri până în 2015. Pe această bază, România consideră că sprijinul public pentru aeroporturile respective nu este de natură să afecteze concurența și să denatureze schimburile comerciale dintre statele membre ⁽⁵⁹⁾.

7.2. Observațiile României cu privire la observațiile părților interesate referitoare la decizia de inițiere a procedurii din 2015

7.2.1. *Nivelul tarifelor aeroportuare (măsura 5)*

- (120) Autoritățile române au susținut că tarifele aeroportuare în temeiul Hotărârii regionale nr. 83/2012 au fost stabilite în conformitate cu legislația națională relevantă în vigoare la momentul respectiv.
- (121) Autoritățile române au afirmat, de asemenea, că reducerile aplicate nu au fost introduse de Consiliul Județean Mureș și de ATM în mod special în beneficiul Wizz Air, ci, pe baza principiului nediscriminării și al egalității de șanse, s-au aplicat tuturor companiilor aeriene de pe aeroport.

⁽⁵⁹⁾ Considerentul 66 din decizia finală din 2016.

(122) Reducerile au făcut parte dintr-o strategie de reducere a riscurilor și a dependenței de un număr limitat de companii aeriene mici, precum și dintr-o politică de creștere durabilă a veniturilor aeroportului, inclusiv a profiturilor din activitățile aeroportuare, legată de o creștere a traficului de pasageri.

(123) În plus, România a susținut că ATM nu a aplicat tarife aeroportuare foarte scăzute.

7.2.2. Actele de încredințare a SIEG (măsurile 3 și 4)

(124) România a reiterat faptul că situația financiară a aeroporturilor regionale (cu trafic redus, care nu le permite să ajungă la un nivel de profitabilitate) se datora în principal situației de dezvoltare economică scăzută a regiunilor în care se aflau aceste aeroporturi, mai degrabă decât distanței față de aeroporturile învecinate.

(125) În plus, autoritățile române contestă presupusa supracompensare reclamată de AICN și au confirmat că situațiile financiare ale ATM din 2011 au fost încheiate în conformitate cu principiile separării costurilor și veniturilor SIEG de alte activități comerciale în urma încredințării SIEG din 2011.

8. EVALUAREA MĂSURII 1 – FINANȚAREA ATM ÎN PERIOADA 2007-2009

8.1. Existența ajutorului

(126) Conform articolului 107 alineatul (1) din TFUE, „sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.

(127) Pentru ca o măsură să fie calificată drept ajutor de stat 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.

8.1.1. Activitatea economică și noțiunea de întreprindere

(128) Comisia trebuie să stabilească mai întâi dacă măsura 1 se aplică întreprinderilor în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Noțiunea de întreprindere cuprinde orice entitate care exercită o activitate economică, indiferent de statutul său juridic și de modul de finanțare al acesteia ⁽⁶⁰⁾. Orice activitate care constă în furnizarea de bunuri sau de servicii pe o anumită piață este o activitate economică ⁽⁶¹⁾.

⁽⁶⁰⁾ Hotărârea din 18 iunie 1998, Comisia/Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; Hotărârea din 23 aprilie 1991, Höfner și Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161.

⁽⁶¹⁾ Hotărârea din 16 iunie 1987, Comisia/Italia, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283; Hotărârea din 18 iunie 1998, Comisia/Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

- (129) Potrivit jurisprudenței constante, exploatarea și construcția unei infrastructurii aeroportuare trebuie considerate drept o activitate economică care intră în domeniul de aplicare al controlului ajutoarelor de stat ⁽⁶²⁾. 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 modul în care este finanțat, acesta este o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.
- (130) Deși administratorii aeroporturilor trebuie să fie considerați întreprinderi în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, trebuie reamintit faptul că nu toate activitățile desfășurate de administratorul unui aeroport sunt neapărat de natură economică ⁽⁶³⁾.
- (131) 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 ⁽⁶⁴⁾.
- (132) 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 ⁽⁶⁵⁾. 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 ⁽⁶⁶⁾.
- (133) 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 aeroporturilor. 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 ⁽⁶⁷⁾. 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 ⁽⁶⁸⁾.
- (134) Astfel cum se explică în considerentul 41, administratorul aeroportului desfășoară activități de construcție, întreținere și exploatare a infrastructurii aeroportuare. Acesta oferă servicii aeroportuare și percepe anumite tarife utilizatorilor – operatori în domeniul aviației comerciale și utilizatori de servicii din domeniul aviației generale necomerciale – pentru utilizarea infrastructurii aeroportuare, prin urmare exploatează infrastructura în scop comercial. În consecință, 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.
- (135) Nici România, nici administratorul aeroportului nu au susținut că anumite părți ale finanțării pentru perioada 2007-2009 au fost alocate în mod specific drept compensație pentru costurile aferente sectoarelor de competență publică suportate de administratorul aeroportului de la ATM. De fapt, mecanismul de compensare instituit pentru finanțarea administratorului aeroportului în perioada 2007-2009 a fost conceput pentru a acoperi diferența dintre veniturile și pierderile administratorului aeroportului, fără a face distincție între costurile aferente sectoarelor de competență publică și alte tipuri de costuri.

⁽⁶²⁾ Hotărârea din 12 decembrie 2000, *Aéroports de Paris/Comisia*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, confirmată prin Hotărârea din 24 octombrie 2002, *Aéroports de Paris/Comisia*, C-82/01, ECLI: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*, (hotărârea Aeroportul Leipzig-Halle), cauzele T-443/08 și T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, în special punctele 93 și 94; confirmată prin Hotărârea din 19 decembrie 2012, *Leipzig-Halle*, cauza C-288/11 P, nepublicată, ECLI:EU:C:2012:821.

⁽⁶³⁾ Punctul 34 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației. Hotărârea din 19 ianuarie 1994, *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7.

⁽⁶⁴⁾ Hotărârea din 16 iunie 1987, *Comisia/Italia*, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, punctele 7 și 8 și Hotărârea din 4 mai 1988, *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, punctul 1.

⁽⁶⁵⁾ 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).

⁽⁶⁶⁾ A se vedea punctul 35 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației. A se și Hotărârea din 19 ianuarie 1994, *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, punctul 30, și Hotărârea din 26 martie 2009, *Selex Sistemi Integrati/Comisia*, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, punctul 71.

⁽⁶⁷⁾ A se vedea Hotărârea din 3 martie 2005, *Heiser*, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, punctul 36 și jurisprudența citată.

⁽⁶⁸⁾ Punctul 37 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

- (136) În consecință, Comisia concluzionează că măsura 1 nu constituie o compensație pentru costurile aferente sectoarelor de competență publică și, prin urmare, se aplică unei întreprinderi.

8.1.2. Resurse de stat și imputabilitatea în sarcina statului

- (137) Pentru ca o măsură să se califice drept ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, aceasta trebuie să fie finanțată din resurse de stat și să fie imputabilă statului, adică să fie acordată de statul însuși sau de orice organism intermediar care acționează în baza competențelor care îi sunt conferite ⁽⁶⁹⁾. În sensul aplicării articolului 107 din TFUE, resursele autorităților locale constituie resurse de stat ⁽⁷⁰⁾.
- (138) Finanțarea publică din perioada 2007-2009 a fost acordată în mod direct de către Consiliul Județean Mureș în baza hotărârii de guvern din 1997, adică de către o autoritate locală din resurse proprii.
- (139) Prin urmare, Comisia consideră că finanțarea publică din perioada 2007-2009 a fost acordată prin intermediul resurselor de stat și era imputabilă statului.

8.1.3. Selectivitatea

- (140) 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 care favorizează anumite întreprinderi și prin care se acordă un avantaj în mod selectiv.
- (141) În cazul de față, sprijinul financiar în temeiul hotărârii din 1997 este selectiv, deoarece ajutorul a fost acordat numai anumitor întreprinderi, mai precis administratorului aeroportului de la ATM. Este vorba de o măsură individuală. Prin urmare, măsura 1 este selectivă prin definiție în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

8.1.4. Avantajul economic

- (142) Finanțarea publică acordată administratorilor aeroporturilor vizează compensarea pierderilor suportate în urma desfășurării activității lor obișnuite. Niciunul dintre elementele factuale aflate la dispoziția Comisiei sau prezentate în observațiile transmise de România sau de părțile terțe nu sugerează că autoritatea care a acordat ajutorul ar fi putut estima, la momentul în care a decis acordarea acestuia, că se vor obține beneficii financiare ca urmare a acestor măsuri de finanțare. Prin urmare, finanțarea publică în cauză nu este conformă cu principiul operatorului economic privat în economia de piață.
- (143) România a susținut, de asemenea, că finanțarea publică contestată a reprezentat o compensație pentru furnizarea unui SIEG. În cazul întreprinderilor cărora li s-a încredințat furnizarea unui SIEG, pentru a concluziona dacă măsura supusă evaluării constituie un avantaj economic în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, Comisia trebuie să examineze respectarea celor patru condiții cumulative prevăzute de Curte în hotărârea pronunțată în cauza Altmark. Condițiile pot fi rezumate după cum urmează:
- (a) în primul rând, beneficiarului trebuie să i se încredințeze efectiv obligații de serviciu public, iar aceste obligații trebuie să fie clar definite („criteriul Altmark 1”);
 - (b) în al doilea rând, parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent („criteriul Altmark 2”);

⁽⁶⁹⁾ Hotărârea Stardust Marine citată, punctele 53-56. Hotărârea Tribunalului din 12 mai 2011, cauzele conexate Région Nord-Pas-de-Calais, T-267/08, ECLI:EU:T:2011:209 și Communauté d'agglomération du Douaisis/Comisia Europeană, T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, punctul 108. Hotărârea Curții de Justiție din 24 ianuarie 1978, Van Tiggele, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, punctele 25 și 26; Hotărârea din 12 decembrie 1996, Air France/Comisia („Air France”), T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, punctul 63.

⁽⁷⁰⁾ Hotărârea din 12 mai 2011, Nord-Pas-de-Calais, cauzele conexate T-267/08 și T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, punctul 108.

- (c) în al treilea rând, compensația nu poate depăși ceea ce este necesar pentru a acoperi în totalitate sau în parte costurile suportate în cursul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil pentru îndeplinirea acestor obligații („criteriul Altmark 3”);
- (d) în al patrulea rând, atunci când întreprinderea însărcinată cu îndeplinirea unor obligații de serviciu public, într-un caz concret, nu a fost aleasă printr-o procedură de achiziții publice care ar permite selectarea ofertantului capabil să presteze serviciile respective cu cel mai mic cost pentru comunitate, nivelul compensației necesare trebuie determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere medie, bine gestionată și dotată în mod corespunzător cu resursele necesare le-ar fi suportat pentru îndeplinirea acestor obligații, luându-se în considerare atât veniturile relevante, cât și un profit rezonabil pentru îndeplinirea obligațiilor în cauză („criteriul Altmark 4”).

8.1.4.1. Criteriul Altmark 4

- (144) Cel de al patrulea criteriu Altmark prevede că valoarea compensației trebuie să fie la nivelul minim necesar pentru ca aceasta să nu fie considerată ajutor de stat. Acest criteriu este îndeplinit dacă beneficiarul compensației a fost ales în urma unei proceduri de licitație care permite selectarea ofertantului capabil să furnizeze respectivul SIEG necesar cu cel mai mic cost pentru comunitate sau, în caz contrar, dacă compensația a fost calculată prin raportare la costurile pe care le-ar suporta o întreprindere eficientă.
- (145) În cazul de față, beneficiarul nu a fost selectat printr-o procedură de licitație. De asemenea, nu există niciun element de probă care să arate că nivelul compensației ar fi fost determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine gestionată și dotată în mod corespunzător cu resursele necesare pentru a putea îndeplini cerințele de serviciu public impuse le-ar fi suportat pentru îndeplinirea acestor obligații, luându-se în considerare atât veniturile relevante, cât și un profit rezonabil pentru îndeplinirea obligațiilor în cauză. Prin urmare, Comisia consideră că nu se poate constata că finanțarea publică în cauză a fost stabilită în conformitate cu criteriul Altmark 4.
- (146) În consecință, măsura care face obiectul investigației nu respectă criteriul Altmark 4.

8.1.4.2. Concluzie

- (147) Întrucât condiția Altmark 4 nu a fost îndeplinită, Comisia constată că cele patru condiții Altmark nu au fost îndeplinite cumulativ în cazul de față, fără să mai fie necesar să examineze în detaliu celelalte condiții Altmark. Întrucât nici principiul operatorului economic privat în economia de piață nu este respectat, măsura 1 supusă evaluării a conferit un avantaj economic administratorului aeroportului.

8.1.5. Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale dintre statele membre

- (148) Se consideră că o măsură acordată de stat denaturează sau amenință să denatureze concurența atunci când este de natură să îmbunătățească poziția concurențială a beneficiarului în comparație cu alte întreprinderi cu care concurează, situație care se regăsește, în general, în cazul în care se acordă un avantaj financiar unei întreprinderi dintr-un sector liberalizat în care există sau ar putea exista concurență.
- (149) Atunci când ajutorul acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi față de alte întreprinderi concurente în schimburile comerciale din cadrul Uniunii, acestea trebuie să fie considerate ca fiind afectate de ajutorul respectiv ⁽⁷¹⁾.
- (150) 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 (de pasageri și de 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 cursele charter, este posibil ca și aeroporturi care nu sunt situate în aceleași zone de deservire sau care sunt situate chiar în alte state membre să concureze între ele pentru a atrage companiile aeriene respective.

⁽⁷¹⁾ Hotărârea din 30 aprilie 1998, Het Vlaamse Gewest/Comisia, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77, și Hotărârea din 17 septembrie 1980, Philip Morris/Comisia, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, punctul 11.

- (151) 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 ⁽⁷²⁾. Nici măcar aeroporturile mici nu pot fi excluse din domeniul de aplicare al articolului 107 alineatul (1) din TFUE ⁽⁷³⁾.
- (152) Întrucât măsura 1 sprijină un aeroport regional, ATM, trebuie să se considere că aceasta este susceptibilă să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

8.1.6. Concluzie privind existența ajutorului de stat

- (153) Pe baza celor de mai sus, Comisia concluzionează că măsura 1 constituie ajutor de stat acordat administratorului aeroportului în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

8.2. Legalitatea ajutorului

- (154) Măsura 1 a fost pusă în aplicare înainte de a fi aprobată oficial de către Comisie. Prin urmare, aceasta constituie ajutor ilegal, cu excepția cazului în care îndeplinea la momentul respectiv condițiile relevante dintr-un act al Uniunii care prevede o exceptare de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 din TFUE pentru anumite categorii de ajutoare.
- (155) În cazul de față, România a susținut că finanțarea publică acordată mai multor aeroporturi, printre care și ATM, în perioada 2007-2009 a reprezentat o compensație pentru furnizarea SIEG și a respectat condițiile Deciziei privind SIEG din 2005. România a susținut că hotărârea de guvern din 1997 prevedea în mod clar și transparent obligațiile de serviciu public, parametrii de calculare a compensației și modalitățile de evitare a oricărei supracompensări.
- (156) Cu toate acestea, astfel cum se menționează în considerentul 84, Comisia a constatat că hotărârea de guvern din 1997 nu impunea obligații de serviciu public clare niciunuia dintre administratorii aeroporturilor.
- (157) În consecință, astfel cum s-a menționat în decizia finală din 2016, Comisia a concluzionat că România nu a reușit să demonstreze că finanțarea publică bazată pe hotărârea de guvern din 1997 a încredințat administratorilor aeroporturilor obligații de serviciu public clar definite.
- (158) Prin urmare, ajutorul nu a fost în conformitate cu Decizia privind SIEG din 2005, fiind așadar pus în aplicare cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE ⁽⁷⁴⁾. Aceeași concluzie se aplică și măsurii 1 care face obiectul prezentei decizii, și anume ajutorul de stat pus în aplicare pe baza hotărârii de guvern din 1997 în favoarea ATM, care, de asemenea, nu a fost în conformitate cu SIEG din 2005, fiind așadar pus în aplicare cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE.

8.3. Compatibilitatea cu piața internă

- (159) Din același motiv menționat în considerentul 157, și anume faptul că obligația de serviciu public nu a fost definită în mod clar, măsura 1 nu poate fi considerată compatibilă în conformitate cu Decizia privind SIEG din 2012, și nici cu Cadrul privind SIEG din 2012.
- (160) Prin urmare, Comisia trebuie să verifice dacă măsura este compatibilă cu Regulamentul general de exceptare pe categorii de ajutoare („RGECA”) ⁽⁷⁵⁾, care conține dispoziții privind ajutoarele de exploatare acordate aeroporturilor regionale în anumite condiții.

⁽⁷²⁾ Punctul 43 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁽⁷³⁾ Punctul 45 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

⁽⁷⁴⁾ Considerentele 111-113 și 121 ale deciziei finale din 2016.

⁽⁷⁵⁾ Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat (JO L 187, 26.6.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj>).

8.3.1. Aplicarea RGECA

- (161) Dispozițiile tranzitorii ale RGECA precizează că acesta se aplică oricărui ajutor individual acordat înainte de intrarea sa în vigoare, dacă ajutorul în cauză îndeplinește toate condițiile prevăzute de RGECA, cu excepția articolului 9 ⁽⁷⁶⁾.
- (162) În conformitate cu articolul 1 alineatul (1) litera (m) din RGECA, regulamentul se aplică ajutoarelor acordate aeroporturilor regionale. Ajutoarele de exploatare acordate unui aeroport sunt compatibile cu piața internă în înțelesul articolului 107 alineatul (2) sau (3) din tratat dacă îndeplinesc condițiile prevăzute la articolul 56a alineatele (3), (4), (10) și (15)-(18) și în capitolul I din RGECA ⁽⁷⁷⁾.
- (163) Măsura care face obiectul evaluării se referă la finanțarea publică acordată ATM în perioada 2007-2009 pentru acoperirea pierderilor din exploatare și, prin urmare, intră în domeniul de aplicare al RGECA.
- (164) În consecință, Comisia concluzionează că RGECA este aplicabil măsurii 1 ca bază pentru evaluarea compatibilității datorită dispozițiilor tranzitorii. Compatibilitatea măsurii cu dispozițiile relevante din RGECA

8.3.1.1. Compatibilitatea cu capitolul I din RGECA

- (165) *Cerința referitoare la transparență.* RGECA se aplică numai ajutoarelor pentru care este posibilă calcularea *ex ante* cu exactitate a echivalentului subvenție brută, fără a fi necesară efectuarea unei evaluări a riscurilor ⁽⁷⁸⁾. Această condiție este îndeplinită deoarece, astfel cum se explică în considerentele 50-53, finanțarea publică este acordată sub formă de subvenții anuale, cu o limită maximă stabilită la suma necesară pentru exploatarea aeroportului fără a realiza profit. Această limită este stabilită *ex ante* anual pe baza bugetelor de venituri și cheltuieli prezentate de administratorul aeroportului și aprobate prin hotărâri ale Consiliului Județean Mureș.
- (166) *Efectul stimulativ* ⁽⁷⁹⁾. În perioada 2007-2009, ATM a funcționat sub autoritatea Consiliului Județean Mureș. În conformitate cu rezoluțiile Consiliului Județean Mureș menționate în considerentele 51-53, erau înaintate autorității publice de supraveghere solicitări de fonduri publice pentru acoperirea deficitului financiar al ATM în conformitate cu bugetele anuale de venituri și cheltuieli.
- (167) *Calcularea intensității ajutorului și costurile eligibile* ⁽⁸⁰⁾. Autoritățile române au confirmat că finanțarea publică menționată în considerentele 46 și 47 a fost acordată pe baza documentelor justificative din evidențele contabile publice, gestionate separat pentru costurile legate de activitatea aeroportuară. Taxa pe valoarea adăugată nu a fost luată în considerare la calcularea cheltuielilor de exploatare.
- (168) *Cumulul* ⁽⁸¹⁾. Autoritățile române au confirmat că, pentru perioada 2007-2009, ATM nu a beneficiat de niciun alt tip de ajutor.
- (169) *Publicare și informare* ⁽⁸²⁾. Articolul 58 alineatul (1) din RGECA prevede că nu este necesar ca ajutoarele acordate înainte de intrarea în vigoare a RGECA să îndeplinească cerințele de publicare prevăzute la articolul 9 pentru a fi considerate compatibile.

⁽⁷⁶⁾ Articolul 58 alineatul (1) din RGECA.

⁽⁷⁷⁾ Articolul 3 coroborat cu articolul 56a alineatul (2) din RGECA.

⁽⁷⁸⁾ Articolul 5 alineatul (1) din RGECA.

⁽⁷⁹⁾ Articolul 6 din RGECA.

⁽⁸⁰⁾ Articolul 7 din RGECA.

⁽⁸¹⁾ Articolul 8 din RGECA.

⁽⁸²⁾ Articolul 9 din RGECA.

8.3.1.2. Compatibilitatea cu condițiile prevăzute la articolul 56a din RGECA

- (170) *Aeroportul trebuie să fie deschis tuturor potențialilor utilizatori* ⁽⁸³⁾. ATM era deschis tuturor utilizatorilor potențiali, și anume tuturor companiilor aeriene care solicitaseră utilizarea infrastructurii aeroportuare, menționate în considerentele 30-36, și care acceptau tarifele aeroportuare publicate în AIP și aplicate în mod uniform, transparent și nediscriminatoriu.
- (171) Autoritățile române au confirmat că toate companiile aeriene care doreau să opereze de pe aeroport în conformitate cu cadrul de reglementare descris mai sus puteau face acest lucru. Prin urmare, mai multe companii aeriene au operat pe aeroport în perioada 2007-2009: TAROM, Carpatair, Malev, Wizz Air, Cimber Air.
- (172) *Ajutoarele nu se acordă pentru mutarea aeroporturilor existente sau pentru crearea unui nou aeroport pentru pasageri* ⁽⁸⁴⁾. În cursul perioadei de referință, ATM nu a fost mutat sau transformat din aerodrom în aeroport pentru pasageri; infrastructura aeroportuară există și este exploatată pe același amplasament din 1967.
- (173) Ajutoarele nu se acordă aeroporturilor care înregistrează un trafic mediu anual de mărfuri de peste 200 000 de tone în cursul ultimelor două exerciții financiare anterioare celui în care sunt acordate efectiv ajutoarele. Ajutoarele nu trebuie să conducă la creșterea traficului mediu anual de mărfuri pe aeroport la mai mult de 200 000 de tone în cursul următoarelor două exerciții financiare după acordarea ajutoarelor ⁽⁸⁵⁾. În cei doi ani care au precedat perioada 2007-2009 și în cei doi ani care i-au urmat, 2010-2011, pe ATM nu au fost operate zboruri de transport de marfă, iar traficul de mărfuri nu a depășit 200 000 de tone (considerentul 37). Prin urmare, această condiție este îndeplinită.
- (174) Ajutoarele de exploatare nu se acordă aeroporturilor care înregistrează un trafic mediu anual de pasageri de peste 200 000 de pasageri în cursul ultimelor două exerciții financiare dinaintea celui în care sunt acordate efectiv ajutoarele ⁽⁸⁶⁾. Numărul pasagerilor ATM din 2005, 2006, 2007 și 2008 nu a depășit pragul (a se vedea tabelul 1), prin urmare această condiție este îndeplinită.
- (175) Valoarea ajutorului de exploatare nu trebuie să depășească ceea ce este necesar pentru acoperirea pierderilor din exploatare și a unui profit rezonabil pe durata perioadei relevante. Ajutorul se acordă fie sub formă de tranșe periodice stabilite *ex ante*, care nu sunt majorate în cursul perioadei pentru care se acordă ajutorul, fie sub formă de sume stabilite *ex post* pe baza pierderilor din exploatare constatate ⁽⁸⁷⁾. Finanțarea publică acordată ATM în cadrul măsurii 1 în perioada 2007-2009 este prezentată în tabelul 5. Pe parcursul întregii perioade 2007-2009, a existat un deficit de finanțare care nu a fost acoperit din fonduri publice. Prin urmare, ajutorul nu a depășit ceea ce era necesar pentru acoperirea pierderilor din exploatare și a unui profit rezonabil. Autoritățile române au confirmat că sumele au fost acordate în tranșe lunare pe baza bugetului anual întocmit *ex ante* și regularizat *ex post* pe baza execuției, astfel cum se arată în conturile anuale, pentru a acoperi pierderea din exploatare fără a înregistra profit.
- (176) Ajutorul de exploatare nu este plătit în ceea ce privește orice an calendaristic în timpul căruia traficul anual de pasageri al aeroportului depășește 200 000 de pasageri ⁽⁸⁸⁾. Numărul pasagerilor ATM s-a ridicat la 156 929 în 2007, la 69 945 în 2008 și la 84 062 în 2009 (a se vedea tabelul 1). Prin urmare, această condiție este îndeplinită.
- (177) Acordarea ajutorului de exploatare nu este condiționată de încheierea unor acorduri cu anumite companii aeriene cu privire la tarifele aeroportuare, plățile de marketing sau alte aspecte financiare legate de operațiunile companiilor aeriene la aeroportul în cauză ⁽⁸⁹⁾. Autoritățile române au confirmat că acordarea ajutorului nu a fost condiționată de încheierea unor acorduri speciale cu anumite companii aeriene și că tarifele aeroportuare erau aceleași pentru toate companiile aeriene. Prin urmare, această condiție este îndeplinită.

⁽⁸³⁾ Articolul 56a alineatul (3) din RGECA.

⁽⁸⁴⁾ Articolul 56a alineatul (4) din RGECA.

⁽⁸⁵⁾ Articolul 56a alineatul (10) din RGECA.

⁽⁸⁶⁾ Articolul 56a alineatul (15) din RGECA.

⁽⁸⁷⁾ Articolul 56a alineatul (16) din RGECA.

⁽⁸⁸⁾ Articolul 56a alineatul (17) din RGECA.

⁽⁸⁹⁾ Articolul 56a alineatul (18) din RGECA.

8.3.1.3. Concluzie privind respectarea condițiilor RGECA

(178) Măsura 1 respectă condițiile RGECA și, prin urmare, este compatibilă cu piața internă.

8.3.2. Concluzie privind compatibilitatea măsurii 1

(179) Din motivele prezentate în considerentele 165-177 de mai sus, Comisia consideră că ajutorul de exploatare acordat ATM în perioada 2007-2009 este compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

9. EVALUAREA MĂSURII 2 – FINANȚAREA INFRASTRUCTURII DE HANDLING LA SOL ÎN 2011

9.1. Existența ajutorului

(180) Principiile privind existența ajutorului enumerate în considerentele 126-133, 137, 140, 143 și 148 se aplică și măsurii 2.

9.1.1. Activitatea economică și noțiunea de întreprindere

(181) Comisia trebuie să stabilească mai întâi dacă măsura 2 se aplică întreprinderilor, în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(182) Astfel cum se menționează în considerentul 41, administratorul aeroportului desfășura activități de construcție, întreținere și exploatare a infrastructurii aeroportuare, oferea servicii aeroportuare și percepea tarife de la utilizatori – operatori în domeniul aviației comerciale și utilizatori de servicii din domeniul aviației generale necomerciale – pentru utilizarea infrastructurii aeroportuare, prin urmare exploata infrastructura în scop comercial. În consecință, administratorul aeroportului desfășura o activitate economică la momentul efectuării investiției și, prin urmare, constituia o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE la momentul acordării ajutorului.

(183) În plus, în cursul procedurii oficiale de investigare, astfel cum se menționează în considerentul 102, România a confirmat că echipamentele care au fost finanțate prin măsura 2 au fost utilizate pentru activitățile generale ale aeroportului. În consecință, Comisia concluzionează că măsura 2 nu constituie o compensație pentru costurile aferente sectoarelor de competență publică și, prin urmare, se aplică unei întreprinderi.

9.1.2. Resurse de stat și imputabilitatea în sarcina statului

(184) Autoritățile române au confirmat că toate investițiile menționate în tabelul 3 au fost plătite din bugetul Consiliului Județean Mureș, în special: prin Hotărârea regională nr. 15 din 10 februarie 2011 a fost finanțat autobuzul pentru platformă, prin Hotărârea regională nr. 94 din 28 iulie 2011, căruciorul de bagaje și unitatea de alimentare electrică, prin Hotărârea regională nr. 84 din 22 iunie 2011, scările și dejivrorul.

(185) Prin urmare, Comisia consideră că finanțarea infrastructurii de handling la sol din 2011 a fost acordată prin intermediul resurselor de stat și era imputabilă statului.

9.1.3. Selectivitatea

(186) Sprijinul financiar în temeiul hotărârilor regionale enumerate în considerentul 184 este selectiv, deoarece ajutorul va fi acordat unei singure întreprinderi, mai precis administratorului aeroportului de la ATM. Este vorba de o măsură individuală. Prin urmare, măsura 2 este selectivă prin definiție în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

9.1.4. *Avantajul economic*

- (187) Autoritățile române au afirmat în cursul procedurii oficiale de investigare că, chiar dacă aeroportul ar funcționa pe o piață liberă, nivelul scăzut de activitate ar face imposibilă furnizarea de către ATM a serviciilor de handling la sol într-un mod profitabil. Prin urmare, la momentul finanțării, autoritățile române au considerat că investiția era un cost irecuperabil și nu se preconiza niciun randament financiar. Ca atare, finanțarea publică în cauză nu este conformă cu principiul operatorului economic privat în economia de piață.
- (188) România a susținut, de asemenea, că finanțarea publică respectivă a reprezentat o compensație pentru furnizarea unui SIEG. În cazul unei întreprinderi căreia i s-a încredințat furnizarea unui SIEG, pentru a stabili dacă măsura supusă evaluării constituie un avantaj economic în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, astfel cum se explică în considerentul 143 de mai sus, Comisia trebuie să examineze îndeplinirea celor patru condiții Altmark.
- (189) Astfel cum se explică în considerentul 144, criteriul Altmark 4 este îndeplinit dacă beneficiarul compensației a fost ales în urma unei proceduri de licitație care să permită selectarea ofertantului capabil să furnizeze serviciul de interes economic general necesar la cel mai mic cost pentru comunitate sau, în caz contrar, dacă compensația a fost calculată prin raportare la costurile pe care le-ar suporta o întreprindere eficientă.
- (190) În cazul de față, beneficiarul nu a fost selectat printr-o procedură de licitație. În plus, autoritățile române nu au furnizat niciun element de probă care să arate că nivelul compensației a fost stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care le-ar fi suportat o întreprindere tipică bine gestionată și dotată în mod corespunzător pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public necesare. Prin urmare, Comisia concluzionează că finanțarea publică în cauză nu îndeplinește criteriul Altmark 4.
- (191) În consecință, măsura 2 nu respectă criteriul Altmark 4 și, prin urmare, condițiile Altmark nu sunt îndeplinite cumulativ în cazul de față, fără să mai fie necesar să examineze în detaliu celelalte condiții Altmark. Întrucât, astfel cum se explică în considerentul 187, măsura 2 nu respectă principiul operatorului economic privat în economia de piață, ea a conferit un avantaj economic administratorului aeroportului.

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

- (192) Considerentele 148-152 se aplică și măsurii 2. Întrucât măsura 2 sprijină un aeroport regional, ATM, trebuie să se considere că aceasta este susceptibilă să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

9.1.6. *Concluzie privind existența ajutorului de stat*

- (193) Pe baza celor de mai sus, Comisia concluzionează că măsura 2 constituie ajutor de stat acordat administratorului aeroportului în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

9.2. **Legalitatea ajutorului**

- (194) Măsura 2 a fost pusă în aplicare înainte de a fi aprobată oficial de către Comisie. Prin urmare, aceasta constituie ajutor ilegal, cu excepția cazului în care îndeplinea la momentul respectiv condițiile relevante dintr-un act al Uniunii care prevede o exceptare de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 din TFUE pentru anumite categorii de ajutoare.
- (195) În cazul de față, România a susținut că investiția a fost realizată în conformitate cu hotărârea de guvern din 1997 și că investiția a fost legată de compensația pentru furnizarea SIEG. Astfel cum se menționează în considerentele 156 (156) și 157, România nu a reușit să demonstreze că finanțarea publică bazată pe hotărârea de guvern din 1997 a încredințat administratorilor aeroporturilor obligații de serviciu public clar definite, prin urmare ajutorul nu a fost în conformitate cu Decizia privind SIEG din 2005, fiind așadar pus în aplicare cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE.

9.3. Compatibilitatea cu piața internă

- (196) Din motivele menționate în considerentele 157 și 159, măsura 2 nu poate fi considerată compatibilă în conformitate cu Decizia privind SIEG din 2012, și nici cu Cadrul privind SIEG din 2012.
- (197) Prin urmare, Comisia trebuie să evalueze dacă măsura este compatibilă cu RGECA, care conține dispoziții privind ajutoarele pentru investiții acordate aeroporturilor regionale în anumite condiții.

9.3.1. Aplicarea RGECA

- (198) Dispozițiile tranzitorii ale RGECA precizează că acesta se aplică oricărui ajutor individual acordat înainte de intrarea sa în vigoare, dacă ajutorul în cauză îndeplinește toate condițiile prevăzute de RGECA, cu excepția articolului 9 ⁽⁹⁰⁾.
- (199) În conformitate cu articolul 1 alineatul (1) litera (m) din RGECA, regulamentul se aplică ajutoarelor acordate aeroporturilor regionale. Ajutoarele pentru investiții acordate unui aeroport sunt compatibile cu piața internă în înțelesul articolului 107 alineatul (3) din tratat dacă îndeplinesc condițiile prevăzute la articolul 56a alineatele (3)-(14) și în capitolul I din RGECA ⁽⁹¹⁾.
- (200) Articolul 2 punctul 144 din RGECA definește infrastructura aeroportuară ca fiind „infrastructura și echipamentele care permit unui aeroport să furnizeze servicii aeroportuare companiilor aeriene și diversilor prestatori de servicii, și anume piste, terminale, platforme, căi de rulare, infrastructura centralizată de handling la sol și orice alte structuri utilizate în mod direct pentru serviciile aeroportuare, cu excepția infrastructurilor și a echipamentelor care sunt necesare, în principal, pentru desfășurarea activităților non-aeronautice”. Măsura care face obiectul evaluării se referă la finanțarea publică a infrastructurii de handling la sol din 2011 și, prin urmare, intră în domeniul de aplicare al RGECA.
- (201) În consecință, Comisia concluzionează că, în temeiul dispozițiilor tranzitorii, RGECA este aplicabil măsurii 2 ca bază pentru evaluarea compatibilității.

9.3.2. Compatibilitatea măsurii cu dispozițiile relevante din RGECA

9.3.2.1. Compatibilitatea cu capitolul I din RGECA

- (202) *Cerința referitoare la transparență* ⁽⁹²⁾. Această condiție este îndeplinită, deoarece finanțarea publică este acordată sub formă de subvenții anuale, cu o limită maximă stabilită la suma necesară pentru exploatarea aeroportului fără a realiza profit. Această limită este stabilită *ex ante* anual pe baza bugetelor de venituri și cheltuieli prezentate de administratorul aeroportului și aprobate prin hotărâri ale Consiliului Județean Mureș (a se vedea considerentul 56).
- (203) *Efectul stimulat* ⁽⁹³⁾. Autoritățile române au explicat că investiția a fost necesară pentru îndeplinirea planului obligatoriu de gestionare a crizelor în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 443/2005 pentru aprobarea Programului național de securitate aeronautică. Autoritățile române au explicat că echipamentele disponibile pe aeroport la momentul investiției prezentau un risc pentru operațiunile aeroportului și pentru siguranța zborurilor. Întrucât ATM nu putea realiza singur investiția și, în lipsa investiției, aeroportul nu ar mai fi putut să opereze zboruri în condiții de siguranță, condiția privind efectul stimulat este îndeplinită.

⁽⁹⁰⁾ Articolul 58 alineatul (1) din RGECA.

⁽⁹¹⁾ Articolul 3 coroborat cu articolul 56a alineatul (1) din RGECA.

⁽⁹²⁾ Articolul 5 alineatul (1) din RGECA.

⁽⁹³⁾ Articolul 6 din RGECA.

- (204) *Calcularea intensității ajutorului și costurile eligibile* ⁽⁹⁴⁾. Autoritățile române au prezentat documente justificative privind plata echipamentelor și au confirmat că suma de 588 062 RON reprezentând TVA deductibilă nu a fost inclusă în costul infrastructurii de handling la sol achiziționate în 2011.
- (205) *Cumulul* ⁽⁹⁵⁾. Autoritățile române au confirmat că ATM nu a beneficiat de niciun alt tip de ajutor pentru achiziționarea produselor respective.
- (206) *Publicare și informare* ⁽⁹⁶⁾. Articolul 58 alineatul (1) prevede că nu este necesar ca ajutoarele acordate înainte de intrarea în vigoare a RGECA să îndeplinească cerințele de publicare prevăzute la articolul 9 pentru a fi considerate compatibile.

9.3.2.2. Compatibilitatea cu condițiile prevăzute la articolul 56a din RGECA

- (207) *Aeroportul trebuie să fie deschis tuturor potențialilor utilizatori* ⁽⁹⁷⁾. ATM era deschis tuturor utilizatorilor potențiali, și anume tuturor companiilor aeriene care solicitau utilizarea infrastructurii aeroportuare, menționate în considerentele 30-36, și care acceptau tarifele aeroportuare publicate în AIP și aplicate în mod uniform, transparent și nediscriminatoriu.
- (208) Autoritățile române au confirmat că toate companiile aeriene care doreau să opereze de pe aeroport în conformitate cu cadrul de reglementare descris mai sus puteau face acest lucru. Astfel cum se explică în considerentele 31, 33 și 34, companiile aeriene care operau zboruri regulate pe aeroport la momentul acordării investiției erau Wizz Air, Malev și TAROM.
- (209) *Ajutoarele nu se acordă pentru mutarea aeroporturilor existente sau pentru crearea unui nou aeroport pentru pasageri* ⁽⁹⁸⁾. În cursul perioadei de referință, ATM nu a fost mutat sau transformat din aerodrom în aeroport pentru pasageri; infrastructura aeroportuară există și este exploatată pe același amplasament din 1967.
- (210) Ajutoarele nu se acordă aeroporturilor care înregistrează un trafic mediu anual de mărfuri de peste 200 000 de tone în cursul ultimelor două exerciții financiare dinaintea celui în care sunt acordate efectiv ajutoarele. Ajutoarele nu trebuie să conducă la creșterea traficului mediu anual de mărfuri pe aeroport la mai mult de 200 000 de tone în cursul următoarelor două exerciții financiare după acordarea ajutoarelor ⁽⁹⁹⁾. În perioadele 2009-2010 și 2012-2013, pe ATM nu au fost operate zboruri de marfă, iar traficul de mărfuri nu a depășit 200 000 de tone (considerentul 37). Prin urmare, această condiție este îndeplinită.
- (211) Investiția în cauză nu depășește ceea ce este necesar pentru a se face față traficului preconizat pe termen mediu pe baza unor prognoze rezonabile ale traficului ⁽¹⁰⁰⁾. Autoritățile române au clarificat faptul că investiția era menită să îndeplinească standardele de siguranță necesare pentru a permite zborurilor să opereze în condiții optime de siguranță (considerentul 55). Prin urmare, această cerință este îndeplinită de prezenta măsură.
- (212) Ajutoarele pentru investiții nu se acordă aeroporturilor situate la o distanță de până la 100 de kilometri sau 60 de minute de mers cu mașina, cu autobuzul, cu trenul sau cu trenul de mare viteză de un aeroport existent de pe care sunt operate servicii aeriene regulate în înțelesul articolului 2 alineatul (16) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 ⁽¹⁰¹⁾. Astfel cum se explică în considerentul 29, aeroporturile cele mai apropiate de ATM sunt AICN, care se află la peste 100 km distanță și la 1 oră și 30 de minute cu mașina, și Aeroportul Internațional Sibiu, care se află la aproximativ 120 km și la 1 oră și 50 de minute cu mașina. Toate celelalte aeroporturi importante se află la mai mult de 2 ore cu mașina. Prin urmare, această condiție este îndeplinită în cazul de față.

⁽⁹⁴⁾ Articolul 7 din RGECA.

⁽⁹⁵⁾ Articolul 8 din RGECA.

⁽⁹⁶⁾ Articolul 9 din RGECA.

⁽⁹⁷⁾ Articolul 56a alineatul (3) din RGECA.

⁽⁹⁸⁾ Articolul 56a alineatul (4) din RGECA.

⁽⁹⁹⁾ Articolul 56a alineatul (10) din RGECA.

⁽¹⁰⁰⁾ Articolul 56a alineatul (5) din RGECA.

⁽¹⁰¹⁾ Articolul 56a alineatul (6) din RGECA.

- (213) Alineatele (5) și (6) nu se aplică în cazul aeroporturilor care înregistrează un trafic mediu anual de pasageri de maximum 200 000 de pasageri în cursul ultimelor două exerciții financiare dinaintea celui în care sunt acordate efectiv ajutoarele, dacă se preconizează că ajutoarele pentru investiții nu vor conduce la creșterea traficului mediu anual de pasageri pe aeroport la peste 200 000 de pasageri în cursul următoarelor două exerciții financiare după acordarea ajutoarelor. Ajutoarele pentru investiții acordate unor astfel de aeroporturi trebuie să respecte fie alineatul (11), fie alineatele (13) și (14) ⁽¹⁰²⁾. Astfel cum se arată în tabelul 1, traficul de pasageri în perioada 2009-2010 a fost de mai puțin de 200 000 de pasageri. Deși traficul a depășit 200 000 de pasageri în 2012 și 2013, astfel cum s-a menționat mai sus în considerentul 203, tipul de echipament care a fost finanțat prin măsura 2 nu era nici destinat, nici susceptibil să crească volumul traficului pe aeroport, ci doar permitea aeroportului să funcționeze în condiții de siguranță. Prin urmare, Comisia consideră că această cerință ar fi îndeplinită în cazul de față. Întrucât ATM îndeplinește condițiile prevăzute în acest considerent, Comisia ar trebui acum să demonstreze doar respectarea considerentului 11 din articolul respectiv în cazul de față. Prin urmare, Comisia nu trebuie să demonstreze respectarea considerentelor 13 și 14 în cazul de față.
- (214) Ajutoarele pentru investiții nu se acordă aeroporturilor cu un trafic mediu anual de pasageri de peste trei milioane de pasageri pe parcursul celor două exerciții financiare anterioare celui în care ajutoarele sunt acordate efectiv. Ajutoarele pentru investiții nu trebuie să conducă la creșterea traficului mediu anual de pasageri pe aeroport la peste trei milioane de pasageri în cursul următoarelor două exerciții financiare după acordarea ajutoarelor ⁽¹⁰³⁾. După cum se poate observa în tabelul 1, volumul istoric de pasageri al ATM este cu mult sub trei milioane de pasageri pe parcursul întregii perioade evaluate. Prin urmare, această condiție este îndeplinită în cazul de față.
- (215) Ajutoarele nu se acordă aeroporturilor care înregistrează un trafic mediu anual de mărfuri de peste 200 000 de tone în cursul ultimelor două exerciții financiare anterioare celui în care sunt acordate efectiv ajutoarele. Ajutoarele nu trebuie să conducă la creșterea traficului mediu anual de mărfuri pe aeroport la mai mult de 200 000 de tone în cursul următoarelor două exerciții financiare după acordarea ajutoarelor ⁽¹⁰⁴⁾. În perioada 2009-2010 și în cei doi ani care au urmat, 2012-2013, pe ATM nu au fost operate zboruri de marfă, iar traficul de mărfuri nu a depășit 200 000 de tone (considerentul 37). Prin urmare, această condiție este îndeplinită.
- (216) Valoarea ajutorului nu trebuie să depășească diferența dintre costurile eligibile și profitul din exploatare aferent investiției. Profitul din exploatare se deduce din costurile eligibile *ex ante*, pe baza unor estimări rezonabile, sau prin intermediul unui mecanism de recuperare ⁽¹⁰⁵⁾. Articolul 2 punctul 39 din RGECA definește profitul din exploatare ca fiind „diferența dintre veniturile actualizate și valoarea actualizată a cheltuielilor de exploatare pe durata de viață economică a investiției, în cazul în care această diferență este pozitivă. Cheltuielile de exploatare includ costuri precum costurile cu personalul, materialele, serviciile contractate, comunicațiile, energia, întreținerea, chiria, administrarea, dar exclud costurile de amortizare și costurile de finanțare în cazul în care acestea au fost acoperite de ajutoare pentru investiții. Actualizarea veniturilor și a cheltuielilor de exploatare cu ajutorul unei rate de actualizare corespunzătoare permite realizarea unui profit rezonabil”.
- (217) ATM este un aeroport care a înregistrat pierderi pe parcursul perioadei de evaluare. Astfel cum se arată în tabelul 9, previziunile autorităților române estimau că ATM avea să devină profitabil cel mai devreme în 2023. Prin urmare, în 2011, la momentul realizării investiției, aceasta a fost realizată fără a se preconiza că putea fi recuperată pe termen scurt și mediu. Ca atare, nu exista nicio perspectivă de profit din exploatare pe termen scurt și mediu după realizarea investiției, prin urmare Comisia consideră că acest considerent nu este aplicabil în cazul de față.
- (218) *Costurile eligibile sunt costurile aferente investițiilor în infrastructura aeroportului, inclusiv costurile de planificare* ⁽¹⁰⁶⁾. Întrucât aceasta este o investiție în echipamente în sensul articolului 2 punctul 144 din RGECA, costurile eligibile corespund sumei totale plătite de autoritățile române și indicate în tabelul 3. Comisia consideră că această cerință este îndeplinită în cazul de față.

⁽¹⁰²⁾ Articolul 56a alineatul (7) din RGECA.

⁽¹⁰³⁾ Articolul 56a alineatul (9) din RGECA.

⁽¹⁰⁴⁾ Articolul 56a alineatul (10) din RGECA.

⁽¹⁰⁵⁾ Articolul 56a alineatul (11) din RGECA.

⁽¹⁰⁶⁾ Articolul 56a alineatul (12) din RGECA.

9.3.2.3. Concluzie privind respectarea condițiilor RGECA

(219) Având în vedere cele de mai sus, măsura 2 îndeplinește condițiile RGECA.

9.3.3. Concluzie privind compatibilitatea măsurii 2

(220) Din motivele prezentate în considerentele 198-218 de mai sus, Comisia consideră că ajutorul pentru investiții acordat ATM în 2011 este compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

10. EVALUAREA MĂSURII 3 – FINANȚAREA ATM ÎN CADRUL ÎNCREDINȚĂRII SIEG DIN 2011 ÎN PERIOADA AUGUST 2011-OCTOMBRIE 2014

10.1. Existența ajutorului

(221) Principiile articolului 107 alineatul (1) din TFUE, astfel cum sunt enunțate în considerentele 126-133, 137, 140, 143 și 148, sunt aplicabile și pentru evaluarea măsurii 3.

10.1.1. Activitatea economică și noțiunea de întreprindere

(222) Astfel cum se arată în considerentul 41, 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.

(223) Autoritățile române au susținut că activitățile legate de siguranța și securitatea aeronavelor, precum și de deservirea aeronavelor scutite de tarifele aeroportuare enumerate la articolul 1 alineatul (2) literele (d)-(h) din încredințarea SIEG din 2011 (considerentul 58) nu au fost de natură economică și se încadrau în sfera de competență a unei autorități publice.

(224) În ceea ce privește activitățile enumerate la articolul 1 alineatul (2) literele (d), (e) și (h) din încredințarea SIEG din 2011 (considerentul 58), Comisia reamintește că controlul traficului aerian, activitățile desfășurate de poliție, de serviciile vamale, 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 (considerentul 132). Prin urmare, Comisia consideră că furnizarea de servicii de control al traficului aerian, de stingere a incendiilor, de urgență, de asigurare a siguranței, precum și asigurarea spațiului și a utilităților necesare pentru autoritățile publice care desfășoară activități specifice de control la aeroport și pentru protecția infrastructurii aeroportuare, astfel cum sunt enumerate la articolul 1 alineatul (2) literele (d), (e) și (h) din încredințarea SIEG din 2011 sunt de natură neeconomică. Astfel cum s-a menționat anterior în considerentul 39, cadrul legal care reglementa operațiunile administratorilor aeroporturilor din România era consecvent pentru toate aeroporturile.

(225) Comisia consideră că finanțarea activităților enumerate la articolul 1 alineatul (2) literele (d), (e) și (h) din încredințarea SIEG din 2011 intră în sfera sectoarelor de competență publică și, prin urmare, nu constituie ajutor de stat.

(226) În ceea ce privește finanțarea activităților enumerate la articolul 1 alineatul (2) literele (f) și (g) din încredințarea SIEG din 2011 (a se vedea considerentul 58), România a susținut că infrastructura și echipamentele au fost achiziționate pentru a prelucra zborurile aeronavelor scutite prin lege de la plata tarifelor aeroportuare în conformitate cu articolul 31 alineatul (2) din Ordonanța Guvernului nr. 29/1997 privind Codul aerian civil. Cu titlu de exemplu, România a susținut că, la momentul finanțării, ATM utiliza metoda *walk-on/walk-off* (deplasarea pe jos) pentru imbarcarea și debarcarea a pasagerilor. Achiziționarea unui autobuz era necesară pentru a îndeplini cerințele privind transportul pasagerilor în cazul unei urgențe sau al unei aeronave aflate în pericol (de exemplu, din cauza unui act de terorism).

(227) Cu toate acestea, nici prelucrarea zborurilor scutite de tarifele aeroportuare enumerate la articolul 1 alineatul (2) litera (f) din încredințarea SIEG din 2011, nici achiziționarea și întreținerea echipamentelor necesare pentru prelucrarea unor astfel de zboruri enumerate la litera (g) nu sunt funcții rezervate în general statului.

(228) În plus, Comisia reamintește că, dacă o infrastructură este utilizată atât pentru activități economice, cât și pentru activități neeconomice, finanțarea publică va intra sub incidența normelor în materie de ajutoare de stat în măsura în care acoperă costurile legate de activitățile economice ⁽¹⁰⁷⁾.

⁽¹⁰⁷⁾ Punctele 34 și 35 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației și jurisprudența citată în acestea.

- (229) România a confirmat, în cursul procedurii oficiale de investigare în cazul de față, că infrastructura de bază a fost utilizată și pentru activitățile economice ale aeroportului.

10.1.2. *Resurse de stat și imputabilitatea în sarcina statului*

- (230) Compensația acordată ATM în cadrul SIEG din 2011 a fost autorizată prin hotărârea regională din august 2011 (considerentul 58) și plătită din bugetul Consiliului Județean Mureș. Această hotărâre a fost adoptată în mod direct de Consiliul Județean Mureș, un județ local din România, care face parte din statul român.

- (231) Ca atare, Comisia consideră că o astfel de finanțare constituie resurse de stat și, de asemenea, este imputabilă statului.

10.1.3. *Selectivitatea*

- (232) În cazul de față, sprijinul financiar a fost propus și acordat de stat unei singure întreprinderi, administratorul aeroportului. Este vorba de o măsură individuală. Prin urmare, măsura 3 este selectivă prin definiție în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

10.1.4. *Avantajul economic*

- (233) Finanțarea publică acordată administratorilor aeroporturilor vizează compensarea pierderilor suportate în urma desfășurării activității lor obișnuite sau acoperirea costurilor de investiții. Niciunul dintre elementele factuale aflate la dispoziția Comisiei sau prezentate în observațiile transmise de România sau de părțile terțe nu sugerează că autoritatea care a acordat ajutorul ar fi putut estima, la momentul în care a decis acordarea acestuia, că se vor obține beneficii financiare ca urmare a acestor măsuri de finanțare.

- (234) Comisia remarcă, de asemenea, că România nu a susținut că finanțarea a respectat principiul operatorului economic privat în economia de piață. Astfel cum se arată în tabelul 4, ATM a înregistrat pierderi pe parcursul întregii perioade care face obiectul investigației, fără nicio perspectivă de a deveni profitabil pe termen mediu (tabelul 5). Prin urmare, Comisia concluzionează că finanțarea care face obiectul evaluării nu a respectat principiul operatorului economic privat în economia de piață.

- (235) În cursul investigației, România a susținut, de asemenea, că finanțarea publică contestată a reprezentat o compensație pentru furnizarea unui SIEG care respecta condițiile Altmark.

- (236) În cazul de față, a patra condiție Altmark nu a fost îndeplinită, întrucât beneficiarul nu a fost ales în urma unei proceduri de licitație. De asemenea, nu există niciun element de probă care să arate că nivelul compensației ar fi fost determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine gestionată și dotată în mod corespunzător cu resursele necesare pentru a putea îndeplini cerințele de serviciu public impuse le-ar fi suportat pentru îndeplinirea acestor obligații, luându-se în considerare atât veniturile relevante, cât și un profit rezonabil pentru îndeplinirea obligațiilor în cauză. Prin urmare, Comisia consideră că nu se poate concluziona că finanțarea publică în cauză ar fi fost stabilită pe baza costurilor unei întreprinderi eficiente. Întrucât a patra condiție Altmark nu a fost respectată, Comisia constată că cele patru condiții Altmark nu au fost îndeplinite cumulativ în cazul de față.

- (237) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că măsura 3 supusă evaluării a conferit un avantaj economic administratorului aeroportului.

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

- (238) Evaluarea menționată în considerentul 152 se aplică și finanțării publice acordate administratorului aeroportului în cadrul încredințării SIEG din 2011, prin urmare finanțarea trebuie să fie considerată susceptibilă să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

10.1.6. *Concluzie privind existența ajutorului de stat*

- (239) Pe baza celor de mai sus, Comisia concluzionează că finanțarea publică acordată administratorului aeroportului pe baza încredințării SIEG din 2011 constituie ajutor de stat acordat administratorului aeroportului în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, cu excepția finanțării activităților care intră în sfera sectoarelor de competență publică enumerate în considerentul 225.

10.2. Legalitatea ajutorului

- (240) Măsura 3 a fost pusă în aplicare înainte de a fi aprobată oficial de către Comisie. Prin urmare, aceasta constituie ajutor ilegal, cu excepția cazului în care îndeplinea la momentul respectiv condițiile relevante dintr-un act al Uniunii care prevede o exceptare de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 din TFUE pentru anumite categorii de ajutoare.
- (241) În cazul de față, România a susținut că măsura 2 a respectat condițiile Deciziei privind SIEG din 2005.

10.2.1. Conformitatea încredințării SIEG din 2011 cu Decizia privind SIEG din 2005

- (242) Decizia privind SIEG din 2005 impune, în primul rând, existența unui SIEG autentic. În acest sens, Comisia reamintește că statele membre se bucură de o marjă largă de apreciere în definirea SIEG. Controlul Comisiei se limitează la a evalua dacă a fost săvârșită o eroare vădită în definirea domeniului de aplicare al obligațiilor de serviciu public ⁽¹⁰⁸⁾.
- (243) În ceea ce privește posibilitatea ca gestionarea globală a unui aeroport să constituie un SIEG, astfel cum au susținut în cazul de față autoritățile române, Comisia evaluează de regulă dacă, în absența aeroportului, zona potențial deservită de aeroport ar fi izolată de restul Uniunii într-o măsură care ar aduce atingere dezvoltării sale sociale și economice. Această analiză ar trebui efectuată de la caz la caz ⁽¹⁰⁹⁾.
- (244) În cazul de față, Comisia ia în considerare următoarele aspecte:
- (a) ATM este situat la o distanță de 103 km de AICN. Autoritățile române au explicat că, la momentul publicării hotărârii regionale din august 2011, ca urmare a circumstanțelor explicate în considerentele 23-26, durata deplasării cu mașina între cele două aeroporturi era de peste două ore din cauza stării proaste a drumurilor, care permitea o viteză medie maximă de 65 km/h, și a traficului intens. Această durată a deplasării ar fi fost și mai mare în cazul transportului cu autobuzul, durata minimă a călătoriei fiind de 3 ore și 10 minute (incluzând deplasarea de la stația de autobuz din Cluj-Napoca la AICN).
 - (b) În plus, autoritățile române au clarificat faptul că, la momentul adoptării hotărârii regionale din august 2011, în absența ATM, județele din nordul, estul și sudul județului Mureș (adică județele Harghita, Covasna, parte din Bistrița, Sibiu, Neamț și Brașov) ar fi fost izolate de restul Uniunii, deoarece nu exista nicio autostradă care să facă legătura între județele Mureș, Harghita, Covasna, Bistrița, Neamț, Brașov, Sibiu și AICN (a se vedea considerentele 23-26).
 - (c) În plus, autoritățile române au explicat că, din cauza Munților Carpați care înconjoară județul Harghita (aproximativ 300 000 de locuitori), singurul acces rutier ușor este către vest (spre județul Mureș) și că ATM este singurul punct de acces aerian prin care locuitorii acestui județ au acces la alte regiuni ale Europei. În cursul investigației, autoritățile române au subliniat, de asemenea, influența condițiilor meteorologice asupra duratei traficului rutier dintre județul Mureș și județele învecinate. Intervalul anual de ninsori din Târgu Mureș poate ajunge la 190 de zile/an. Cele mai frecvente zile cu strat de zăpadă (zile în care traficul rutier este împiedicat) sunt în decembrie (14,4 zile), ianuarie (23,2 zile) și februarie (17,5 zile), totalizând 55,1 zile/an. În unele cazuri, acoperirea cu zăpadă poate dura întreaga lună în perioada de iarnă, adică 31 de zile în decembrie și ianuarie și 28-29 de zile în februarie. Înghețul este o altă cauză a congestionării traficului rutier. Primul îngheț de toamnă din Târgu Mureș are loc în medie la 13 octombrie, iar ultimul îngheț de primăvară este înregistrat la 21 aprilie. Aceasta înseamnă că perioada medie anuală fără îngheț este de 174 de zile.
 - (d) În plus, transportul feroviar era subdezvoltat la momentul respectiv, neexistând legături de mare viteză.

⁽¹⁰⁸⁾ Hotărârea Tribunalului din 1 martie 2017, SNCM/Comisia, T-454/13, punctul 111, Hotărârea din 15 iunie 2005, Olsen/Comisia, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, punctul 216 și jurisprudența citată și Hotărârea din 22 octombrie 2008, TV2/Danmark și alții/Comisia, T-309/04, T-317/04, T-329/04 și T-336/04, ECLI:EU:T:2008:457, punctul 101 și jurisprudența citată.

⁽¹⁰⁹⁾ Punctul 72 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

- (e) În cursul investigației, autoritățile române au făcut referire la Master planul general de transport al României din 2015 ⁽¹¹⁰⁾ pentru a demonstra că, pe termen mediu, nici AICN, nici aeroportul din Sibiu nu ar putea să facă față traficului propriu fără investiții suplimentare semnificative (AICN ar trebui să construiască încă 23 265 de metri pătrați de căi de rulare pentru aeronave și 29 066 de metri pătrați de terminale pentru pasageri, iar aeroportul din Sibiu 460 de metri pătrați de terminale pentru pasageri doar pentru a-și satisface nevoile proprii). Prin urmare, aceste două aeroporturi nu ar putea să preia traficul ATM în cazul în care acesta din urmă nu ar mai exista.
- (f) Astfel cum se subliniază în considerentul 21, județul Mureș a înregistrat o scădere semnificativă a populației în ultimele decenii, tendință care se preconizează că va continua în următorii ani. În plus, astfel cum se menționează în considerentul 22, județul Mureș a beneficiat de extinderea UE mai puțin decât județele învecinate, decalajul fiind și mai mare față de zona metropolitană București. Recunoscând importanța infrastructurii pentru dezvoltarea regională, autoritățile române au considerat că aeroportul este un atu esențial. Prin urmare, renovarea acestuia a fost inclusă în Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020. În cadrul strategiei de dezvoltare a județului Mureș, Consiliul Județean a planificat înființarea unui parc industrial în apropierea aeroportului, denumit Parcul Industrial Mureș. ⁽¹¹¹⁾ Autoritățile române au confirmat că parcul a atras cu succes întreprinderi producătoare și investiții străine, contribuind la creșterea economică regională. În ultimă instanță, obiectivul este de a dezvolta un nod de transport intermodal pentru a sprijini în continuare conectivitatea și dezvoltarea zonei.
- (g) Autoritățile române au subliniat importanța turismului ca activitate economică pentru dinamizarea județului. Turismul în județ a crescut semnificativ în perioada 2010-2015, plasând județul Mureș pe locul 4 în România ca număr de turiști, cu un număr total de 492 181 de vizitatori ⁽¹¹²⁾. Atracțiile turistice cele mai vizitate de turiștii străini în 2015 au fost Sighișoara, Târgu Mureș și stațiunea balneară Sovata. Turiștii străini provin în principal din țări ale UE, dar și din afara Uniunii Europene (de exemplu, din Israel). Autoritățile române au indicat că aeroportul din Târgu Mureș, cu legăturile sale directe cu mai multe orașe importante din UE, a jucat un rol decisiv în creșterea numărului de turiști.
- (h) În sfârșit, autoritățile române au indicat că Târgu Mureș este un centru principal de transplant de cord și de medicină de urgență. Transportul rapid de organe între centrele naționale este un aspect esențial al transplantului de organe. Obiectivul Spitalului Clinic Județean de Urgență Mureș este de a-și extinde poziția de lider de la transplantul de cord la transplantul pulmonar, transplantul de rinichi sau orice alt transplant de organe și țesuturi. Acest lucru este conform cu strategia Ministerului Sănătății din România, care include înființarea unei bănci de țesuturi la Târgu Mureș. Spitalul a subliniat că transferul cu elicopterul al pacienților de la un alt aeroport, situat la o distanță mai mare, către spital nu poate fi efectuat în mod permanent din cauza constrângerilor meteorologice sau tehnice, care împiedică adesea transferul, cu implicațiile aferente pentru pacient.
- (245) Având în vedere considerațiile de mai sus, Comisia consideră că România nu a comis o eroare vădită de apreciere atunci când a constatat că, fără ATM, unele zone din Regiunea Centru a României ar fi izolate de restul Uniunii într-o măsură care ar aduce atingere dezvoltării sale sociale și economice.
- (246) În aceste circumstanțe, Comisia consideră că elementele comunicate de autoritățile române sunt suficiente pentru a susține decizia acestora privind încredințarea unui SIEG către ATM și că România nu a comis o eroare vădită.
- (247) De asemenea, Decizia privind SIEG din 2005 [articolul 2 alineatul (1) litera (d)] se aplică numai aeroporturilor cu mai puțin de 1 000 000 de pasageri în cursul celor două exerciții financiare anterioare celui în care a fost atribuit SIEG.
- (248) ATM a avut mai puțin de 1 000 000 de pasageri pe an în 2009 și 2010, adică în anii anteriori încredințării SIEG din 2011 (a se vedea tabelul 1). Prin urmare, Decizia privind SIEG din 2005 se aplica măsurii 2.

⁽¹¹⁰⁾ master-planul-general-de-transport_iulie_2015_vol-i.pdf.

⁽¹¹¹⁾ Planul de dezvoltare a județului Mureș pentru perioada 2014-2020.

Document disponibil la adresa: anexa_hot107_2014.pdf.

⁽¹¹²⁾ https://mures.insse.ro/wp-content/uploads/2023/03/Mures_Anuar_statistic_2015.pdf.

(249) În cele din urmă, Decizia privind SIEG din 2005 stabilește o serie de condiții de compatibilitate pentru compensația pentru SIEG acordată aeroporturilor regionale, astfel cum se prevede în continuare.

(250) *Actul de încredințare.* Pentru ca Decizia privind SIEG din 2005 să fie aplicabilă, responsabilitatea pentru funcționarea SIEG trebuie să fie încredințată unei întreprinderi prin intermediul unuia sau al mai multor acte oficiale ⁽¹¹³⁾. În cazul de față, SIEG a fost încredințat prin hotărârea regională din august 2011.

(251) În plus, articolul 4 din Decizia privind SIEG din 2005 prezintă o serie de caracteristici pe care actul de încredințare ar trebui să le respecte, în special:

1. *Natura și durata obligației de serviciu public.* Natura obligației de serviciu public este specificată la articolul 1 alineatul (2) din hotărârea regională din august 2011. Furnizarea activităților aferente obligației de serviciu public este limitată până la data de 1 ianuarie a anului următor celui în care ATM depășește pragul de 1 000 000 de pasageri, dar nu mai târziu de 31 decembrie 2016 ⁽¹¹⁴⁾. În plus, hotărârea regională din august 2011 prevede că, după această dată, încredințarea SIEG se revizuieste ⁽¹¹⁵⁾.
2. *Întreprinderea și teritoriul în cauză.* SIEG a fost încredințat administratorului aeroportului, iar teritoriul vizat de această încredințare este definit ca un areal geografic de 24 000 km², cu o populație de aproximativ 1,5 milioane de locuitori, cuprinzând patru județe: Mureș, Bistrița, Harghita, Covasna ⁽¹¹⁶⁾.
3. *Natura oricăror drepturi exclusive sau speciale acordate întreprinderii.* Administratorului aeroportului i se acordă dreptul exclusiv de a presta SIEG ⁽¹¹⁷⁾.
4. Parametrii de calcul, control și revizuire a compensației.
 - (i) *Calculul compensației.* Costurile care trebuie luate în considerare la stabilirea nivelului compensației includ toate costurile fixe și variabile, curente și de capital suportate pentru asigurarea activităților aferente SIEG, precum și cota parte ce revine acestor activități din cheltuielile comune ale administratorului aeroportului. Costurile cu investițiile vor fi luate în considerare dacă sunt legate strict de asigurarea activităților aferente SIEG ⁽¹¹⁸⁾. Veniturile care trebuie luate în considerare în scopul stabilirii compensației trebuie să includă toate veniturile obținute din activitățile care fac obiectul SIEG, precum și eventualul profit din celelalte activități desfășurate de operator, altele decât cele aferente SIEG ⁽¹¹⁹⁾.
 - (ii) *Controlul compensației.* Administratorul aeroportului trebuie să justifice valoarea compensației solicitate și să pregătească un raport privind fundamentarea și justificarea compensației primite de la bugetul local. Direcția Economică din cadrul Consiliului Județean Mureș este apoi responsabilă de verificarea informațiilor conținute în acest raport, precum și a situațiilor financiare prezentate de administratorul aeroportului. Aceste controale se efectuează cel puțin o dată pe an și chiar lunar, dacă este necesar ⁽¹²⁰⁾.
 - (iii) *Revizuirea compensației și modalitățile de evitare și rambursare a supracompensării.* Pe baza verificărilor periodice, Direcția economică a Consiliului Județean Mureș trebuie să solicite administratorului aeroportului rambursarea oricărei supracompensări și, după caz, face o propunere justificată de revizuire a activităților aferente SIEG ⁽¹²¹⁾.

(252) Prin urmare, Comisia concluzionează că hotărârea regională din august 2011 îndeplinește condițiile prevăzute la articolul 4 din Decizia privind SIEG din 2005.

⁽¹¹³⁾ Articolul 4 din Decizia privind SIEG din 2005.

⁽¹¹⁴⁾ Articolul 2 alineatul (2) din hotărârea regională din august 2011.

⁽¹¹⁵⁾ Articolul 2 alineatul (3) din hotărârea regională din august 2011.

⁽¹¹⁶⁾ Articolul 1 alineatul (1) din hotărârea regională din august 2011.

⁽¹¹⁷⁾ Articolul 3 din hotărârea regională din august 2011.

⁽¹¹⁸⁾ Articolul 4 alineatul (4) din hotărârea regională din august 2011.

⁽¹¹⁹⁾ Articolul 4 alineatul (5) din hotărârea regională din august 2011.

⁽¹²⁰⁾ Articolul 5 din hotărârea regională din august 2011.

⁽¹²¹⁾ Articolul 5 alineatul (4) din hotărârea regională din august 2011.

- (253) *Compensația* ⁽¹²³⁾. Articolul 5 din Decizia privind SIEG din 2005 stabilește parametrii pe care trebuie să îi îndeplinească compensația pentru a fi considerată compatibilă cu decizia.
- (254) Cuantumul compensației nu trebuie să depășească ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor suportate pentru îndeplinirea obligației de serviciu public și a unui profit rezonabil din orice capital propriu necesar pentru îndeplinirea obligațiilor respective. Astfel cum se arată în tabelul 3, aeroportul a înregistrat pierderi pe parcursul perioadei vizate de încredințare (2011-2014). Compensația primită de administratorul aeroportului nu a fost suficientă pentru a acoperi costurile de îndeplinire a obligațiilor aferente SIEG. Având în vedere cele de mai sus, trebuie să se înțeleagă că prezenta condiție este îndeplinită în cazul de față.
- (255) Costurile și veniturile care trebuie luate în considerare cuprind toate costurile suportate pentru funcționarea SIEG și sunt calculate pe baza principiilor general acceptate de contabilizare a costurilor. Comisia înțelege că, din motivele explicate în considerentul 251, calculele privind costurile și veniturile au fost stabilite în conformitate cu articolul 4 alineatele (4) și (5) din hotărârea regională din august 2011 și, prin urmare, acest criteriu este îndeplinit.
- (256) *Separarea contabilității costurilor și încasărilor aferente SIEG de celelalte servicii*. Astfel cum se explică în considerentul 62, încredințarea din 2011 impune o separare clară a conturilor. Această separare a fost pusă în aplicare pe durata încredințării.
- (257) Prin urmare, Comisia concluzionează că în cazul de față sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 5 din Decizia privind SIEG din 2005.
- (258) *Controlul supracompensării*. Articolul 6 din Decizia privind SIEG din 2005 prevede mai multe mecanisme de asigurare a faptului că administratorul aeroportului nu a fost supracompensat, și anume existența unor controale periodice și existența unor mecanisme care să asigure rambursarea oricărei supracompensații, precum și dispoziții pentru evitarea unei supracompensări viitoare.
- (259) Astfel cum se explică în considerentul 251 punctul 4 subpunctele (ii) și (iii), Consiliul Județean Mureș a instituit mecanisme pentru a evita supracompensarea. În plus, Consiliul Județean Mureș a stipulat într-un set de norme că viitoarele compensații vor fi calculate în conformitate cu rezultatele din anii precedenți. Cu alte cuvinte, în cazul în care administratorul aeroportului ar fi supracompensat în 2012, excedentul ar fi reportat pentru a acoperi compensația în 2013 ⁽¹²³⁾.
- (260) Prin urmare, Comisia concluzionează că în cazul de față sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 6 din Decizia privind SIEG din 2005.

10.2.2. Concluzie

- (261) Comisia concluzionează că ajutorul acordat în baza încredințării SIEG din 2011 este compatibil cu piața internă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE și era exceptat de la obligația de notificare prealabilă prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE.

11. EVALUAREA MĂSURII 4 – FINANȚAREA ATM ÎN CADRUL ÎNCREDINȚĂRII SIEG DIN 2014 ÎN PERIOADA 30 OCTOMBRIE 2014-9 MAI 2019

11.1. Existența ajutorului

- (262) Principiile articolului 107 alineatul (1) din TFUE, astfel cum sunt enunțate în considerentele 126-133, 137, 140, 143, 148 și 149, sunt aplicabile și pentru evaluarea măsurii 4.

⁽¹²³⁾ În perioada evaluată, administratorul aeroportului a fost compensat cu o sumă mai mică decât costurile sale reale (tabelul 4). Prin urmare, Comisia nu va analiza dispozițiile articolului 6 din Decizia privind SIEG cu privire la profitul rezonabil.

⁽¹²³⁾ A se vedea, de exemplu, Hotărârea regională a Consiliului Județean Mureș nr. 158 din 20 decembrie 2012, potrivit căreia estimarea compensației pentru 2013 și 2014 din proiectul de buget se bazează pe rezultatele din 2012.

11.1.1. *Activitatea economică și noțiunea de întreprindere*

- (263) Astfel cum se arată în considerentul 41, 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.
- (264) Autoritățile române au susținut că administratorul aeroportului a desfășurat anumite activități cuprinse în domeniul de aplicare al SIEG din 2014 care intră în sfera sectoarelor de competență publică. În special, România a susținut că costurile suportate de administratorul aeroportului în numele entităților de stat care își desfășoară activitatea în perimetrul aeroportului, precum și costurile suportate pentru deservirea zborurilor scutite de la plata tarifelor aeroportuare trebuie considerate ca intrând în sfera sectoarelor de competență publică.
- (265) Comisia reamintește că, dacă o infrastructură este utilizată atât pentru activități economice, cât și pentru activități neeconomice, finanțarea publică va intra sub incidența normelor în materie de ajutoare de stat doar în măsura în care acoperă costurile legate de activitățile economice.
- (266) În ceea ce privește sprijinul public utilizat pentru activitățile prevăzute la articolul 1 alineatul (2) literele (d)-(g) din încredințarea SIEG din 2014 (considerentul 66), Comisia reamintește că activitățile desfășurate de poliție, de serviciile vamale, de pompieri și activitățile necesare pentru protejarea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, precum și investițiile și întreținerea aferente infrastructurii și echipamentelor necesare pentru desfășurarea acestor activități sunt considerate a fi, în general, de natură neeconomică.
- (267) Prin urmare, Comisia consideră protecția infrastructurilor aeroportuare enumerate la articolul 1 alineatul (2) litera (d) din încredințarea SIEG din 2014; operațiunile de căutare și salvare în perimetrul aeroportului menționate la litera (e); paza și facilitățile de asigurare pentru situații de urgență și prevenirea și stingerea incendiilor, menționate la litera (f), și asigurarea spațiilor, facilităților și dotărilor necesare pentru desfășurarea activităților specifice ale organismelor vamale, poliției de frontieră, poliției transporturi aeriene, Ministerului Afacerilor Interne și Serviciului Român de Informații pentru desfășurarea activităților specifice prevăzute la litera (g) ca fiind măsuri care intră în exercitarea normală a funcțiilor statului, în măsura în care acestea se încadrează în categoriile enumerate în considerentul 132 ⁽¹²⁴⁾. Astfel cum s-a menționat anterior în considerentul 39, cadrul legal care reglementa operațiunile administratorilor aeroporturilor din România era consecvent pentru toate aeroporturile.
- (268) Prin urmare, sprijinul public pentru activitățile menționate la articolul 1 alineatul (2) literele (d)-(g) din încredințarea SIEG din 2014 intră în sfera sectoarelor de competență publică și nu constituie ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.
- (269) Totuși, nici asigurarea gratuităților de operare pentru zborurile de stat, zborurile structurilor militare din cadrul anumitor ministere și servicii guvernamentale, zborurile pentru situații de urgență și în alte situații reglementate prin lege enumerate la articolul 1 alineatul (2) litera (h) din încredințarea SIEG din 2014, nici serviciile de handling la sol furnizate aeronavelor de stat, inclusiv achiziționarea echipamentelor aferente menționate la litera (c), nu sunt funcții rezervate, în general, statului.

11.1.2. *Resurse de stat și imputabilitatea în sarcina statului*

- (270) Compensația acordată ATM în cadrul SIEG din 2014 a fost autorizată prin hotărârea regională din octombrie 2014 (considerentul 43) și plătită din bugetul Consiliului Județean Mureș. Aceasta este o hotărâre adoptată în mod direct de Consiliul Județean Mureș, un județ local din România, care face parte din statul român.
- (271) Ca atare, Comisia consideră că finanțarea acordată în baza hotărârii regionale din octombrie 2014 constituie resurse de stat și, de asemenea, este imputabilă statului.

⁽¹²⁴⁾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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1226/oj>).

11.1.3. *Selectivitatea*

- (272) În cazul de față, sprijinul financiar a fost propus și acordat de stat unei singure întreprinderi, administratorul aeroportului. Este vorba de o măsură individuală. Prin urmare, măsura 4 este selectivă prin definiție, în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

11.1.4. *Avantajul economic*

- (273) Finanțarea publică acordată administratorilor aeroporturilor vizează compensarea pierderilor suportate în urma desfășurării activității lor obișnuite sau acoperirea costurilor de investiții. Niciunul dintre elementele factuale aflate la dispoziția Comisiei sau prezentate în observațiile transmise de România sau de părțile terțe nu sugerează că autoritatea care a acordat ajutorul ar fi putut estima, la momentul în care a decis acordarea acestuia, că se vor obține beneficii financiare ca urmare a acestor măsuri de finanțare.
- (274) Comisia remarcă, de asemenea, că România nu a susținut că finanțarea a respectat principiul operatorului economic privat în economia de piață. Astfel cum se arată în tabelul 6, ATM a înregistrat pierderi pe parcursul întregii perioade care face obiectul investigației, fără nicio perspectivă de a deveni profitabil pe termen mediu (tabelul 5). Prin urmare, Comisia concluzionează că finanțarea care face obiectul evaluării nu a respectat principiul operatorului economic privat în economia de piață.
- (275) În cursul investigației, România a susținut, de asemenea, că măsura 4 a reprezentat o compensație pentru furnizarea unui SIEG care respecta condițiile Altmark.
- (276) În cazul de față, a patra condiție Altmark nu a fost îndeplinită, întrucât beneficiarul nu a fost ales în urma unei proceduri de licitație. De asemenea, nu există niciun element de probă care să arate că nivelul compensației ar fi fost determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine gestionată și dotată în mod corespunzător cu resursele necesare pentru a putea îndeplini cerințele de serviciu public impuse le-ar fi suportat pentru îndeplinirea acestor obligații, luându-se în considerare atât veniturile relevante, cât și un profit rezonabil pentru îndeplinirea obligațiilor în cauză. Prin urmare, Comisia consideră că nu se poate concluziona că finanțarea publică în cauză ar fi fost stabilită pe baza costurilor unei întreprinderi eficiente. Întrucât condiția Altmark 4 nu a fost respectată, Comisia constată că cele patru condiții Altmark nu au fost îndeplinite cumulativ în cazul de față.
- (277) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că măsura 4 a conferit un avantaj economic administratorului aeroportului.

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

- (278) Evaluarea menționată în considerentul 152 se aplică și finanțării publice acordate administratorului aeroportului în cadrul încredințării SIEG din 2014, prin urmare finanțarea trebuie să fie considerată susceptibilă să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

11.1.6. *Concluzie privind existența ajutorului de stat*

- (279) Pe baza celor de mai sus, Comisia concluzionează că finanțarea publică acordată administratorului aeroportului pe baza încredințării SIEG din 2014 constituie ajutor de stat acordat administratorului aeroportului în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, cu excepția finanțării activităților care intră în sfera sectoarelor de competență publică enumerate în considerentul 268.

11.2. **Legalitatea ajutorului**

- (280) Măsura 4 a fost pusă în aplicare înainte de a fi aprobată oficial de către Comisie. Prin urmare, aceasta constituie ajutor ilegal, cu excepția cazului în care îndeplinea la momentul respectiv condițiile relevante dintr-un act al Uniunii care prevede o exceptare de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 din TFUE pentru anumite categorii de ajutoare.
- (281) România a susținut că măsura 4 a respectat condițiile Deciziei privind SIEG din 2012.

- (282) Decizia privind SIEG din 2012 aplică compensația pentru prestarea de servicii de interes economic general pentru aeroporturile al căror trafic mediu anual nu depășește 200 000 de pasageri pe parcursul celor două exerciții financiare anterioare celui în care a fost atribuit SIEG. Astfel cum s-a menționat în decizia de inițiere a procedurii din 2015, ATM a înregistrat peste 200 000 de pasageri pe an în 2012 și 2013, adică în anii anteriori încredințării SIEG din 2014 (a se vedea tabelul 1). Prin urmare, Decizia privind SIEG din 2012 nu se aplica măsurii 4.
- (283) În consecință, măsura 4 a fost pusă în aplicare cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE.

11.3. Compatibilitatea cu piața internă

- (284) În conformitate cu Orientările din 2014 privind sectorul aviației, compensația pentru exploatarea unui aeroport ca SIEG poate fi considerată compatibilă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE dacă sunt îndeplinite criteriile prevăzute în secțiunea 4 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației, în special dacă exploatarea se califică drept SIEG autentic în sensul punctelor 69 și 72 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației și dacă îndeplinește criteriile de compatibilitate prevăzute în secțiunea 4.2 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației coroborată cu normele relevante din Cadrul privind SIEG din 2012.
- (285) Punctul 75 litera (a) din Orientările din 2014 privind sectorul aviației precizează că Cadrul privind SIEG din 2012 se aplică pentru evaluarea compatibilității în cazul ajutoarelor acordate aeroporturilor cu un trafic mediu anual care nu depășește 200 000 de pasageri pe durata încredințării SIEG, situație în care s-a aflat și ATM (tabelul 1). Prin urmare, Comisia va evalua compatibilitatea măsurii 4 pe baza criteriilor prevăzute în Cadrul privind SIEG din 2012 și în Orientările din 2014 privind sectorul aviației.
- (286) Cadrul privind SIEG din 2012 stabilește o serie de condiții de compatibilitate pentru SIEG, inclusiv în ceea ce privește aeroporturile, printre care se numără, în special, existența unui act de încredințare, calcularea compensației și existența unor mecanisme de control al supracompensării.

11.3.1. SIEG autentic conform articolului 106 din TFUE

- (287) Ca primă condiție pentru ca compensarea serviciilor de administrare a aeroporturilor să fie compatibilă cu normele privind ajutoarele de stat, prestatorului de servicii trebuie să i se încredințeze un SIEG autentic și corect definit. Această cerință este prevăzută la punctul 69 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației, coroborat cu secțiunea 2.2 din Cadrul privind SIEG din 2012.
- (288) Potrivit punctului 69 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației, un SIEG „trebuie să prezinte caracteristici speciale în raport cu activitățile economice obișnuite”, iar „obiectivul de interes general urmărit de către autoritățile publice nu poate fi doar acela de a dezvolta anumite activități economice sau domenii economice prevăzute la articolul 107 alineatul (3) litera (c) din tratat”.
- (289) La punctul 72 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației, Comisia precizează că, în cazuri bine justificate, administrarea globală a unui aeroport constituie un SIEG dacă o parte din zona potențial deservită de acest aeroport ar fi izolată de restul Uniunii într-o asemenea măsură încât s-ar aduce atingere dezvoltării sale sociale și economice. Această evaluare ar trebui să țină seama în mod corespunzător de alte moduri de transport, în special de serviciile feroviare de mare viteză sau de legăturile maritime deservite de feriboturi. În astfel de cazuri, autoritățile publice pot impune unui aeroport obligația de serviciu public de a se asigura că acel aeroport rămâne deschis traficului comercial.
- (290) Același raționament menționat în considerentele 243-245 pentru SIEG din 2011 se aplică *mutatis mutandis* și pentru SIEG din 2014, având în vedere că situația în ceea ce privește mijloacele de transport din zonă nu a evoluat semnificativ față de anul 2011. Prin urmare, Comisia consideră, de asemenea, că ATM este însărcinat cu un SIEG autentic prin încredințarea SIEG din 2014.
- (291) Pentru toate motivele detaliate mai sus, Comisia consideră că ajutorul acordat în cadrul încredințării SIEG din 2014 trebuie acordat pentru un SIEG autentic și corect definit, în conformitate cu secțiunea 2.2 din Cadrul privind SIEG din 2012 și cu punctele 69 și 72 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.

11.3.2. Necesitatea unui act de atribuire care să precizeze obligațiile de serviciu public și metodele de calculare a compensației

- (292) În temeiul punctelor 15 și 16 din Cadrul privind SIEG din 2012, responsabilitatea prestării unui SIEG trebuie să fie încredințată prin unul sau mai multe acte, a căror formă poate fi stabilită de statul membru. Actul sau seria de acte trebuie să includă: (a) conținutul și durata obligațiilor de serviciu public; (b) întreprinderea și, dacă este cazul, teritoriul în cauză; (c) natura oricăror drepturi exclusive sau speciale acordate întreprinderii de către autoritatea care acordă compensația; (d) descrierea mecanismului de compensare, precum și parametrii de calcul, control și revizuire a compensației; și (e) modalitățile de evitare și recuperare a oricărei supracompensări.
- (293) În aceeași ordine de idei, în conformitate cu punctul 69 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației, SIEG din sectorul aeroportuar ar trebui să fie clar definite și încredințate printr-un act emis de o autoritate publică.
- (294) SIEG din 2014 a fost încredințat prin hotărârea regională din octombrie 2014, care a fost elaborată în conformitate cu dispozițiile Cadrului privind SIEG din 2012 și ale Orientărilor din 2014 privind sectorul aviației. Astfel cum se menționează în considerentul 66, articolul 1 alineatul (2) din hotărârea regională din octombrie 2014 precizează activitățile care constituie un SIEG la ATM. Astfel cum se menționează în considerentul 268, unele activități se încadrează în sfera sectoarelor de competență publică, prin urmare se află în afara controlului ajutoarelor de stat. Celelalte activități, în principal economice, sunt specificate în mod clar la articolul 1 alineatul (2) literele (a), (b), (c) și (h) din hotărârea regională din octombrie 2014 și sunt identificate drept activități aferente SIEG. În plus, astfel cum se menționează în considerentul 68, durata obligației de serviciu public a fost indicată în mod clar. În plus, astfel cum se menționează în considerentul 43, încredințarea SIEG din 2014 a precizat, de asemenea, întreprinderea în cauză, și anume administratorul aeroportului. În final, administratorului aeroportului i s-a acordat dreptul exclusiv de a presta respectivul SIEG ⁽¹²⁵⁾. Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că SIEG din 2014 a respectat punctul 16 literele (a) și (b) din Cadrul privind SIEG din 2012 și punctul 69 din Orientările din 2014 privind sectorul aviației.
- (295) În plus, astfel cum se menționează în considerentul 67, articolul 4 alineatele (2)-(11) din hotărârea regională din octombrie 2014 prevede în detaliu calculul compensației pentru SIEG din 2014. Dispozițiile respective stabilesc: limitele costurilor eligibile de exploatare și de investiții aferente SIEG care urmează să fie acoperite de compensație; includerea doar a costurilor aferente SIEG și a unei sume proporționale din costurile comune; limita conform căreia compensația nu poate depăși costurile necesare pentru îndeplinirea obligației de serviciu public. Este important de remarcat că aceste dispoziții prevăd și că compensația nu poate depăși diferența dintre aceste costuri, pe de o parte, și veniturile aferente SIEG și profiturile aeroportului care nu sunt legate de SIEG, pe de altă parte. Cu alte cuvinte, veniturile din SIEG și chiar profiturile din alte activități decât SIEG reduc valoarea compensației acordate în cadrul SIEG din 2014 pentru a evita orice eventuală supracompensare. În plus, astfel cum se menționează în considerentul 62, au fost ținute evidențe contabile separate pentru activitățile aferente SIEG și pentru cele care nu sunt legate de SIEG ale ATM. Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că SIEG din 2014 respectă punctul 16 literele (d) și (e) din Cadrul privind SIEG din 2012.

11.3.3. Durata perioadei de încredințare

- (296) Punctul 17 din Cadrul SIEG din 2012 impune ca durata perioadei de încredințare a obligației de serviciu public să fie justificată de criterii obiective, cum ar fi amortizarea și deprecierea. Comisia remarcă faptul că perioadele de amortizare și de depreciere pentru cele mai importante active fixe, cum ar fi clădirile și echipamentele pentru operațiunile aeroportuare legate de activitățile SIEG specificate, depășesc, de regulă, o durată de 10 ani ⁽¹²⁶⁾. În orice caz, astfel cum s-a menționat, SIEG din 2014 a încetat în 2019, cu mult mai devreme decât se intenționase.
- (297) Din motivele de mai sus, Comisia consideră că punctul 17 din Cadrul privind SIEG din 2012 este respectat.

⁽¹²⁵⁾ Articolul 2 din hotărârea regională din octombrie 2014.

⁽¹²⁶⁾ A se vedea, pentru referință, considerentul 73 din Decizia Comisiei din 24 noiembrie 2023 în cazul SA.106193 (2023/N) – Suedia, Aeroportul Skellefteå – Încredințarea unui serviciu de interes economic general.

11.3.4. *Respectarea Directivei 2006/111/CE*

- (298) Punctul 18 din Cadrul privind SIEG din 2012 prevede că întreprinderea în cauză trebuie să respecte, după caz, Directiva 2006/111/CE a Comisiei ⁽¹²⁷⁾. Totuși, conform articolului 5 din directiva respectivă, cerințele de transparență prevăzute la articolul 1 din aceasta nu se aplică întreprinderilor publice a căror cifră de afaceri netă anuală totală este mai mică de 40 de milioane EUR în decursul celor două exerciții financiare anterioare oricărei atribuirii de fonduri publice sau încredințări de SIEG. Având în vedere veniturile anuale foarte limitate ale ATM din 2012 și 2013 prezentate în tabelul 4, Directiva 2006/111/CE nu se aplică în cazul de față, prin urmare evaluarea punctului 18 din Cadrul privind SIEG din 2012 nu este relevantă în acest caz.

11.3.5. *Respectarea normelor Uniunii privind achizițiile publice*

- (299) Punctul 19 din Cadrul privind SIEG din 2012 prevede că întreprinderea trebuie să respecte normele aplicabile ale Uniunii în domeniul achizițiilor publice, inclusiv cerințele privind transparența, egalitatea de tratament și nediscriminarea care decurg direct din tratat și, după caz, din legislația secundară.
- (300) Potrivit articolului 32 alineatul (2) litera (b) din Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹²⁸⁾, utilizarea procedurii negociate fără publicare prealabilă este permisă pentru serviciile care pot fi prestate de un anumit operator economic și pentru care nu există concurență din motive tehnice.
- (301) Comisia observă că ATM este singurul operator economic care poate presta SIEG care face obiectul actului de încredințare. Astfel cum s-a menționat mai sus [considerentul 244 litera (a) și considerentul 245], nu există niciun alt aeroport care să poată oferi o alternativă valabilă pentru ATM în ceea ce privește accesul la Târgu Mureș și la județele învecinate. Întrucât nu există niciun aeroport în afară de ATM care să poată îndeplini SIEG încredințat prin intermediul concesiunii serviciului, în acest caz, publicarea anunțului de concesiune nu este necesară pentru a asigura concurența între aeroporturi.
- (302) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că punctul 19 din Cadrul privind SIEG din 2012 este îndeplinit în cazul de față.

11.3.6. *Absența discriminării*

- (303) Punctul 20 din Cadrul privind SIEG din 2012 impune ca, în cazul în care o autoritate atribuie prestarea aceluiași SIEG mai multor întreprinderi, compensația să fie calculată pe baza aceleași metode pentru fiecare întreprindere.
- (304) Întrucât administrarea globală a aeroportului a fost încredințată unei singure întreprinderi, punctul 20 din Cadrul privind SIEG din 2012 nu se aplică în cazul de față.

11.3.7. *Cuantumul compensației*

- (305) Punctele 21-50 din Cadrul privind SIEG din 2012 se referă la cuantumul compensației.
- (306) Conform punctului 24 din Cadrul privind SIEG din 2012, costul net al îndeplinirii obligațiilor de serviciu public ar trebui calculat utilizând metodologia costului net evitat ⁽¹²⁹⁾. La punctul 27 din Cadrul privind SIEG din 2012, Comisia permite aplicarea unor metode alternative de calculare a costului net necesar pentru îndeplinirea obligației de serviciu public în cazurile în care folosirea metodologiei costului net evitat nu este posibilă sau adecvată.

⁽¹²⁷⁾ Directiva 2006/111/CE a Comisiei din 16 noiembrie 2006 privind transparența relațiilor financiare dintre statele membre și întreprinderile publice, precum și transparența relațiilor financiare din cadrul anumitor întreprinderi (JO L 318, 17.11.2006, p. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj>).

⁽¹²⁸⁾ Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 65, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/24/oj>).

⁽¹²⁹⁾ Metodologia costului net evitat este rezumată la punctele 25 și 26 din Cadrul privind SIEG din 2012.

- (307) Metodologia costului net evitat necesită stabilirea costurilor și a veniturilor societății într-un scenariu ipotetic în care nu există niciun SIEG. În cazul de față, toate serviciile care nu sunt acoperite de actul de încredințare depind de existența SIEG. Prin urmare, nu se poate aplica niciun scenariu ipotetic relevant în care să se desfășoare doar celelalte activități, ceea ce înseamnă că nu se poate utiliza metoda costului net evitat.
- (308) Din acest motiv, actul de încredințare impune ATM să își raporteze costul net pentru obligația de serviciu public folosind metodologia de alocare a costurilor – o metodologie alternativă, definită la punctele 28-31 din Cadrul privind SIEG din 2012. Acest lucru este reflectat în încredințarea SIEG din 2014, care impune respectarea metodologiei bazate pe alocarea costurilor, astfel cum este definită în Cadrul privind SIEG din 2012. Absența supracompensării solicitate la punctul 21 din Cadrul privind SIEG din 2012 este verificată mai jos.
- (309) Valoarea compensației poate fi stabilită pe baza costurilor și veniturilor estimate, pe baza costurilor și veniturilor efective sau pe baza unei combinații între cele două ⁽¹³⁰⁾. Costurile care trebuie luate în considerare cuprind toate costurile suportate pentru prestarea SIEG, care se calculează pe baza principiilor general acceptate de contabilizare a costurilor. Administratorul aeroportului trebuie să ia în considerare numai costurile legate de SIEG, care pot include toate costurile directe suportate pentru prestarea SIEG și o contribuție proporțională la costurile comune atât pentru SIEG, cât și pentru alte activități. Costurile de investiții vor fi luate în considerare dacă sunt legate strict de asigurarea activităților legate de SIEG ⁽¹³¹⁾. Costurile aferente activităților care nu intră în domeniul de aplicare al SIEG nu vor fi eligibile pentru o compensație care să acopere toate costurile directe, o contribuție adecvată la costurile comune și o rentabilitate adecvată a capitalurilor proprii ⁽¹³²⁾. Având în vedere cele de mai sus, se poate concluziona că punctul 22 din Cadrul privind SIEG din 2012 este respectat.
- (310) Venitul care trebuie luat în considerare include cel puțin venitul total obținut din prestarea SIEG, așa cum este precizat în actul de atribuire, precum și profiturile excesive obținute din drepturi speciale sau exclusive, chiar dacă sunt asociate altor activități, așa cum se prevede la punctul 45, indiferent dacă aceste profituri excesive obținute sunt considerate sau nu ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din tratat ⁽¹³³⁾. Veniturile care vor fi luate în considerare la stabilirea compensației vor cuprinde totalitatea veniturilor obținute din activitățile care fac obiectul SIEG, indiferent dacă veniturile respective sunt clasificate sau nu ca ajutor de stat în sensul articolului 107 din tratat, precum și eventualul profit din celelalte activități desfășurate de administratorul aeroportului, altele decât cele aferente SIEG ⁽¹³⁴⁾. Această cerință este îndeplinită.
- (311) *Profit rezonabil* ⁽¹³⁵⁾. Decizia regională din octombrie 2014 nu permite administratorului aeroportului să primească un profit rezonabil. În plus, conform documentului de previziuni economice menționat în considerentul 77, nu se preconiza că aeroportul va fi profitabil pe termen mediu, cu atât mai puțin în perioada 2014-2019. Prin urmare, punctele 33-38 din Cadrul privind SIEG din 2012 sunt îndeplinite.
- (312) *Stimulente pentru eficiență* ⁽¹³⁶⁾. Hotărârea regională din octombrie 2014 conține dispoziții menite să asigure o reducere a finanțării publice necesare ATM pe termen mediu. În acest sens, se menționează că ATM trebuie să prezinte un plan de afaceri multianual, care ar trebui să conducă la o scădere treptată a compensației ⁽¹³⁷⁾. Astfel cum se arată în tabelul 5, planul de afaceri anticipa o reducere a compensației în timp. În plus, hotărârea regională din octombrie 2014 prevede o reducere a finanțării acordate aeroportului. Prin urmare, această cerință este îndeplinită.

⁽¹³⁰⁾ Punctul 22 din Cadrul privind SIEG din 2012.

⁽¹³¹⁾ Articolul 4 alineatul (9) din hotărârea regională din octombrie 2014.

⁽¹³²⁾ Articolul 4 alineatul (11) din hotărârea regională din octombrie 2014.

⁽¹³³⁾ Punctul 32 din Cadrul privind SIEG din 2012.

⁽¹³⁴⁾ Articolul 4 alineatul (10) din hotărârea regională din octombrie 2014.

⁽¹³⁵⁾ Punctele 33-38 din Cadrul privind SIEG din 2012.

⁽¹³⁶⁾ Punctele 39-43 din Cadrul privind SIEG din 2012.

⁽¹³⁷⁾ Articolul 5 alineatul (14) din hotărârea regională din octombrie 2014.

11.3.8. Separarea contabilă

- (313) Potrivit punctului 44 din Cadrul privind SIEG din 2012, administratorul aeroportului ar trebui să aibă conturi separate pentru costurile și veniturile asociate SIEG și cele aferente altor servicii. Hotărârea regională din octombrie 2014 prevede că administratorul aeroportului trebuie să țină o contabilitate separată pentru activitățile din domeniul SIEG ⁽¹³⁸⁾. Separarea efectivă a conturilor a fost confirmată de autoritățile române în cursul investigației. Prin urmare, această cerință este îndeplinită.

11.3.9. Supracompensarea

- (314) Punctele 47-50 din Cadrul privind SIEG din 2012 prevăd dispozițiile referitoare la evitarea supracompensării. În conformitate cu articolul 6 din hotărârea regională din octombrie 2014, administratorul aeroportului este obligat să fundamenteze valoarea compensației solicitate și să întocmească o notă explicativă. În plus, Direcția Economică a Consiliului Județean Mureș este responsabilă de verificarea periodică a compensației. În caz de supracompensare, Consiliul poate solicita rambursarea sau revizuirea activităților legate de SIEG ⁽¹³⁹⁾. Trebuie amintit că, pe lângă îndeplinirea condițiilor formale, aeroportul a înregistrat pierderi pe parcursul întregii perioade analizate, astfel încât nu era posibilă nicio supracompensare de facto. Prin urmare, cerințele referitoare la supracompensare prevăzute în Cadrul privind SIEG din 2012 sunt îndeplinite.

11.3.10. Transparență

- (315) Conform punctului 60 din Cadrul privind SIEG din 2012, statul membru în cauză trebuie să publice pe internet sau prin alte mijloace corespunzătoare informații privind: rezultatele consultării publice sau alte instrumente adecvate menționate la punctul 14 din Cadrul privind SIEG din 2012, natura și durata obligațiilor de serviciu public, întreprinderea și teritoriul în cauză, sumele reprezentând ajutorul acordat anual întreprinderii.
- (316) Atât hotărârea regională din octombrie 2014 ⁽¹⁴⁰⁾, cât și hotărârile de aprobare a bugetului anual al ATM sunt acte ale Consiliului Județean Târgu Mureș și sunt puse la dispoziția publicului pe site-ul acestuia. Articolele 1, 2 și 3 din hotărârea regională din octombrie 2014 definesc domeniul de aplicare și durata obligațiilor de serviciu public, entitățile implicate și zona geografică afectată. În mod similar, hotărârile regionale care prezintă bugetul aeroportului pentru anii 2014 ⁽¹⁴¹⁾, 2015 ⁽¹⁴²⁾, 2016 ⁽¹⁴³⁾, 2017 ⁽¹⁴⁴⁾, 2018 ⁽¹⁴⁵⁾ și 2019 ⁽¹⁴⁶⁾ și specifică cuantumul ajutoarelor acordate sunt, de asemenea, puse la dispoziția publicului.
- (317) Prin urmare, Comisia consideră că sunt îndeplinite cerințele de transparență prevăzute în Cadrul privind SIEG din 2012.

11.3.11. Concluzie privind compatibilitatea măsurii 4

- (318) Din motivele prezentate în considerentele 286-298 de mai sus, Comisia consideră că ajutorul acordat ATM pe baza încredințării SIEG din 2014 este compatibil cu piața internă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE.

12. EVALUAREA MĂSURII 5 – TARIFELE AEROPORTUARE PENTRU COMPANIILE AERIENE CARE AU OPERAT PE ATM ÎN PERIOADA 21 MARTIE 2013-16 FEBRUARIE 2019

12.1. Existența ajutorului

- (319) Principiile articolului 107 alineatul (1) din TFUE, astfel cum sunt enunțate în considerentele 126-133, 137, 140, 143, 148 și 149, sunt aplicabile și pentru evaluarea măsurii 5.

⁽¹³⁸⁾ Articolul 4 alineatul (11) din hotărârea regională din octombrie 2014.

⁽¹³⁹⁾ Articolul 6 din hotărârea regională din octombrie 2014.

⁽¹⁴⁰⁾ Document disponibil la adresa: PROIECT (cjmures.ro).

⁽¹⁴¹⁾ Document disponibil la adresa: hot016_2014.pdf (cjmures.ro).

⁽¹⁴²⁾ Document disponibil la adresa: PROIECT (cjmures.ro).

⁽¹⁴³⁾ Document disponibil la adresa: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).

⁽¹⁴⁴⁾ Document disponibil la adresa: cjmures.ro/Hotariri/Hot2017/hot033_2017.pdf.

⁽¹⁴⁵⁾ Document disponibil la adresa: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).

⁽¹⁴⁶⁾ Document disponibil la adresa: cjmures.ro/Hotariri/Hot2019/hot049_2019.pdf.

12.2. Selectivitatea

- (320) 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 care favorizează anumite întreprinderi și prin care se acordă un avantaj în mod selectiv.
- (321) Conform jurisprudenței constante, evaluarea condiției privind selectivitatea 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 ⁽¹⁴⁷⁾. 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” ⁽¹⁴⁸⁾. 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 ⁽¹⁴⁹⁾.
- (322) 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 ⁽¹⁵⁰⁾. Articolul 107 alineatul (1) din TFUE nu face distincție între măsurile care reprezintă intervenții ale statului în funcție de cauzele și obiectivele lor, ci le definește în funcție de efectele lor, așadar independent de tehnicile utilizate ⁽¹⁵¹⁾.
- (323) Hotărârea regională din iulie 2012 prevedea un sistem de rate de bază pentru tarifele aeroportuare la ATM (tabelul 7). De asemenea, aceasta a inclus reduceri ale tarifelor în funcție de numărul de debarcări într-o anumită perioadă (tabelul 8).
- (324) Tarifele aeroportuare și reducerile din hotărârea regională din iulie 2012 au fost propuse, evaluate și stabilite de directorii administratorului aeroportului ATM și au fost aprobate de consiliul său de administrație (considerentul 73). Tarifele și reducerile au fost apoi aprobate de Consiliul Județean Mureș.
- (325) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că lista tarifelor aeroportuare în cauză a fost întocmită de operatorul ATM, în exercitarea unei competențe proprii, și era aplicabilă numai la ATM ⁽¹⁵²⁾. Cadrul de referință relevant pentru a evalua dacă companiilor aeriene li s-a acordat un avantaj selectiv, în sensul de a fi favorizate în raport cu alte companii aeriene aflate într-o situație de drept și de fapt comparabilă, era reprezentat, prin urmare, de lista aeroportului care prevedea tarifele și reducerile aplicabile în cadrul ATM, stabilită prin hotărârea regională din iulie 2012.
- (326) Sistemul de tarife aeroportuare era deschis tuturor companiilor aeriene care utilizau sau erau susceptibile să utilizeze ATM și care îndeplineau condițiile descrise în hotărârea regională din iulie 2012. Prin urmare, acest sistem nu pare să fie selectiv nici *de jure*, nici *de facto*.
- (327) În mod similar, reducerile erau deschise tuturor companiilor aeriene care utilizau sau erau susceptibile să utilizeze ATM și care îndeplineau condițiile descrise în hotărârea regională din iulie 2012. Prin urmare, reducerile nu par să fie selective *de jure*.
- (328) Comisia a analizat, de asemenea, dacă reducerile prevăzute de hotărârea regională din iulie 2012 erau selective *de facto*, favorizând, dintr-o perspectivă *ex ante*, anumite companii aeriene care utilizau ATM în detrimentul altor companii aeriene care utilizau aeroportul.
- (329) Autoritățile române au evaluat impactul nivelului tarifelor aeroportuare și al reducerilor asupra veniturilor ATM în cadrul previziunilor economice elaborate pentru perioada 2011-2015 (a se vedea considerentul 77).

⁽¹⁴⁷⁾ Hotărârea Curții (Marea Cameră) din 21 decembrie 2016, Comisia/Hansestadt Lübeck („Lübeck”), C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, punctele 40-67.

⁽¹⁴⁸⁾ Lübeck, punctul 58.

⁽¹⁴⁹⁾ Lübeck, punctele 40-67 și jurisprudența citată.

⁽¹⁵⁰⁾ Ibidem.

⁽¹⁵¹⁾ Ibidem. Hotărârea din 15 noiembrie 2011, Comisia și Spania/Government of Gibraltar și Regatul Unit, C-106/09 P și C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, punctul 87 și jurisprudența citată.

⁽¹⁵²⁾ Lübeck, punctul 62.

- (330) Această evaluare efectuată înainte de adoptarea hotărârii regionale din iulie 2012 a luat în considerare faptul că trei companii aeriene își exprimaseră disponibilitatea de a opera servicii regulate de pe ATM. Estimarea traficului avută în vedere de analiza de piață a serviciilor aeriene regulate a rezultat după cum urmează):

Tabelul 10

Numărul preconizat de rotații pe lună 2013-2016

	Wizz Air	Ryanair	Air Patriot
2013	94	20	72
2014	132	48	72
2015	180	64	72
2016	220	100	72

Sursa: autoritățile române.

- (331) Comisia remarcă faptul că, la momentul adoptării hotărârii regionale din iulie 2012, toate companiile aeriene despre care se preconiza că vor utiliza aeroportul ATM puteau beneficia în mod semnificativ de reducerile instituite (avantajul mai mic era o reducere de 25 %) și că două dintre cele trei companii aeriene puteau chiar beneficia de reducerea maximă de 45 %. Faptul că reducerile sunt progresive liniare și încep la un nivel scăzut (5 %) de la doar câteva debarcări (3) garantează, de asemenea, că nu există efecte de prag substanțiale: structura măsurii nu este de așa natură încât efectele sale să favorizeze în mod semnificativ un anumit grup de întreprinderi. De asemenea, criteriul pe care se bazează reducerile (numărul de aterizări) nu poate, ca atare, să conducă la excluderea anumitor companii aeriene de la beneficiu (în comparație cu alte criterii, cum ar fi dimensiunea aeronavei).
- (332) Comisia remarcă, de asemenea, că criteriul care permite obținerea unui anumit nivel de reducere este general și aplicabil *erga omnes*, deoarece se referă numai la numărul de rotații pe lună, nu și la criteriile care ar putea favoriza anumite societăți (de exemplu, o frecvență suficientă, măsurată prin atingerea unui anumit număr de pasageri pe lună sau deținerea unei flote de aeronave de dimensiuni relevante, măsurată prin zboruri cu aeronave care depășesc o anumită greutate).
- (333) Pe această bază, Comisia consideră că sistemul de tarife aeroportuare și reducerile au fost aplicate în mod neselectiv, inclusiv din punct de vedere *de facto*.

12.2.1. Concluzie privind selectivitatea

- (334) Comisia consideră că nu există selectivitate *de jure*, întrucât hotărârea regională din iulie 2012 nu impune nicio restricție privind aplicarea reducerilor, nici în ceea ce privește dimensiunea aeronavei care urmează să fie utilizată, nici în ceea ce privește numărul minim de pasageri.
- (335) În plus, măsura nu este selectivă nici *de facto*, pentru faptul că, astfel cum se explică în considerentul 331, până la trei companii aeriene în total, și anume toate companiile aeriene care ar opera servicii regulate pe aeroport în următorii ani ar putea beneficia într-o măsură semnificativă de reducere, iar criteriul unic pentru a beneficia de un anumit nivel de reducere nu favorizează o anumită societate.
- (336) Din cele de mai sus rezultă că măsura 5 nu îndeplinește condiția privind selectivitatea prevăzută la articolul 107 alineatul (1) din TFUE.

12.2.2. Concluzie cu privire la existența ajutorului de stat

- (337) 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.
- (338) Prin urmare, Comisia concluzionează că măsura 5 nu a constituit un ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

(1) Finanțarea publică acordată de România administratorului aeroportului Târgu Mureș pentru perioadele 2007-2009, 2011-2014 și 2014-2019 constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

- (a) Finanțarea publică din perioada 2007-2009 a fost acordată ilegal de România, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Ajutorul de stat respectiv este compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.
- (b) Finanțarea publică din perioada 2011-2014 pe baza încredințării SIEG din 2011 este compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și era scutită de obligația de notificare prealabilă prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.
- (c) Finanțarea publică din perioada 2014-2019 pe baza încredințării SIEG din 2014 a fost acordată ilegal de România, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Ajutorul de stat respectiv este compatibil cu piața internă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

(2) Finanțarea publică pusă în aplicare de România pentru infrastructura de handling la sol de la Aeroportul Târgu Mureș în 2011 constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și a fost acordată de România în mod ilegal, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Ajutorul respectiv este compatibil cu piața internă în sensul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

(3) Tarifele aeroportuare aplicabile la Aeroportul Târgu Mureș în perioada 21 martie 2013-16 februarie 2019 nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează României.

Adoptată la Bruxelles, 21 februarie 2025.

Pentru Comisie
Teresa RIBERA
Vicepreședintă executivă