

Europeiska unionens officiella tidning

C 270



Svensk utgåva

Meddelanden och upplysningar

femtiofjärde årgången

13 september 2011

Informationsnummer

Innehållsförteckning

Sida

II Meddelanden

MEDDELANDEN FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER OCH ORGAN

Europeiska kommissionen

| | | |
|---------------|--|---|
| 2011/C 270/01 | Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration (Ärende COMP/M.6329 – Total Energie Developpement/Tenesol) ⁽¹⁾ | 1 |
| 2011/C 270/02 | Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration (Ärende COMP/M.5902 – LWM/RWI/F&F) ⁽¹⁾ | 1 |

IV Upplysningar

UPPLYSNINGAR FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER OCH ORGAN

Europeiska kommissionen

| | | |
|---------------|------------------------|---|
| 2011/C 270/03 | Eurons växelkurs | 2 |
|---------------|------------------------|---|

SV

Pris:
3 EUR

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

(forts. på nästa sida)

V Yttranden

ADMINISTRATIVA FÖRFARANDEN

Europeiska kommissionen

| | | |
|---------------|---|---|
| 2011/C 270/04 | Inbjudan att lämna förslag – EACEA/28/11 – Åtgärd 4.1 – Stöd till organ som är aktiva på europeisk nivå inom ungdomsområdet | 3 |
|---------------|---|---|

FÖRFARANDEN FÖR GENOMFÖRANDE AV DEN GEMENSAMMA HANDELSPOLITIKEN

Europeiska kommissionen

| | | |
|---------------|--|---|
| 2011/C 270/05 | Tillkännagivande om inledande av en översyn vid giltighetstidens utgång av de antidumpningsåtgärder som tillämpas på import av sämskläder med ursprung i Folkrepubliken Kina | 6 |
|---------------|--|---|

FÖRFARANDEN FÖR GENOMFÖRANDE AV KONKURRENSPOLITIKEN

Europeiska kommissionen

| | | |
|---------------|--|----|
| 2011/C 270/06 | Statligt stöd – Rumänien – Statligt stöd SA.31662 (11/C) (f.d. CP 237/10) – Timișoara International Airport – Wizz Air – Uppmaning enligt artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt att inkomma med synpunkter ⁽¹⁾ | 11 |
| 2011/C 270/07 | Förhandsanmälan av en koncentration (Ärende COMP/M.6343 – Apax/Kinetic Concepts) ⁽¹⁾ | 32 |



⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

II

*(Meddelanden)*MEDDELANDEN FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER
OCH ORGAN

EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration**(Ärende COMP/M.6329 – Total Energie Developpement/Tenesol)****(Text av betydelse för EES)**

(2011/C 270/01)

Kommissionen beslutade den 22 augusti 2011 att inte göra invändningar mot den anmälda koncentrationen ovan och att förklara den förenlig med den gemensamma marknaden. Beslutet grundar sig på artikel 6.1 b i rådets förordning (EG) nr 139/2004. Beslutet i sin helhet finns bara på franska och kommer att offentliggöras efter det att eventuella affärshemligheter har tagits bort. Det kommer att finnas tillgängligt

- under rubriken koncentrationer på kommissionens webbplats för konkurrens (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Denna webbplats gör det möjligt att hitta enskilda beslut i koncentrationsärenden, även uppgifter om företag, ärendenummer, datum och sektorer,
- i elektronisk form på webbplatsen EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/sv/index.htm>) under dokumentnummer 32011M6329. EUR-Lex ger tillgång till gemenskapslagstiftningen via Internet.

Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration**(Ärende COMP/M.5902 – LWM/RWI/F&F)****(Text av betydelse för EES)**

(2011/C 270/02)

Kommissionen beslutade den 26 oktober 2010 att inte göra invändningar mot den anmälda koncentrationen ovan och att förklara den förenlig med den gemensamma marknaden. Beslutet grundar sig på artikel 6.1 b i rådets förordning (EG) nr 139/2004. Beslutet i sin helhet finns bara på engelska och kommer att offentliggöras efter det att eventuella affärshemligheter har tagits bort. Det kommer att finnas tillgängligt

- under rubriken koncentrationer på kommissionens webbplats för konkurrens (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Denna webbplats gör det möjligt att hitta enskilda beslut i koncentrationsärenden, även uppgifter om företag, ärendenummer, datum och sektorer,
 - i elektronisk form på webbplatsen EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/sv/index.htm>) under dokumentnummer 32010M5902. EUR-Lex ger tillgång till gemenskapslagstiftningen via Internet.
-

IV

(Upplysningar)

UPPLYSNINGAR FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER
OCH ORGAN

EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Eurons växelkurs⁽¹⁾**12 september 2011**

(2011/C 270/03)

1 euro =

| Valuta | Kurs | Valuta | Kurs | | |
|--------|------------------|---------|------|------------------------|-----------|
| USD | US-dollar | 1,3656 | AUD | australisk dollar | 1,3225 |
| JPY | japansk yen | 105,32 | CAD | kanadensisk dollar | 1,3668 |
| DKK | dansk krona | 7,4472 | HKD | Hongkongdollar | 10,6544 |
| GBP | pund sterling | 0,86015 | NZD | nyzeeländsk dollar | 1,6658 |
| SEK | svensk krona | 8,9905 | SGD | singaporiensk dollar | 1,6842 |
| CHF | schweizisk franc | 1,2055 | KRW | sydkoreansk won | 1 471,90 |
| ISK | isländsk krona | | ZAR | sydafrikansk rand | 10,0346 |
| NOK | norsk krona | 7,5905 | CNY | kinesisk yuan renminbi | 8,7443 |
| BGN | bulgarisk lev | 1,9558 | HRK | kroatisk kuna | 7,4910 |
| CZK | tjeckisk koruna | 24,522 | IDR | indonesisk rupiah | 11 773,44 |
| HUF | ungersk forint | 282,55 | MYR | malaysisk ringgit | 4,1453 |
| LTL | litauisk litas | 3,4528 | PHP | filippinsk peso | 58,503 |
| LVL | lettisk lats | 0,7091 | RUB | rysk rubel | 41,3500 |
| PLN | polsk zloty | 4,3232 | THB | thailändsk baht | 41,159 |
| RON | rumänsk leu | 4,2823 | BRL | brasiliansk real | 2,3053 |
| TRY | turkisk lira | 2,4485 | MXN | mexikansk peso | 17,4152 |
| | | | INR | indisk rupie | 64,4970 |

⁽¹⁾ Källa: Referensväxelkurs offentliggjord av Europeiska centralbanken.

V

(Yttranden)

ADMINISTRATIVA FÖRFARANDEN

EUROPEISKA KOMMISSIONEN

INBJUDAN ATT LÄMNA FÖRSLAG – EACEA/28/11

Åtgärd 4.1 – Stöd till organ som är aktiva på europeisk nivå inom ungdomsområdet

(2011/C 270/04)

1. Mål

Denna inbjudan att lämna förslag avser strukturellt stöd i form av driftsbidrag till organ som är aktiva på europeisk nivå inom ungdomsområdet och verkar för ett mål som är av allmänt europeiskt intresse.

Målet är att stödja organ som genom sina varaktiga, normala och regelbundna aktiviteter bidrar till målen för programmet Aktiv ungdom.

Dessa aktiviteter ska bidra till att främja ungdomarnas aktiva deltagande i det offentliga livet och samhället och till att utveckla och genomföra europeiskt samarbete inom ungdomsområdet i vid bemärkelse.

Denna inbjudan att lämna förslag syftar till att välja ut organisationer för ingående av årliga avtal om driftsbidrag som omfattar budgetåret 2012. Den avser inte organisationer som har ingått ramavtal om partnerskap med genomförandeorganet för 2011–2013.

2. Vem kan söka?**2.1 Organ som kan beviljas bidrag**

Denna ansökningsomgång är öppen för

1. europeiska icke-statliga organisationer

- a) europeiska paraplyorganisationer som har avdelningar i minst 8 bidragsberättigade länder,
- b) formella europeiska nätverk som har formella lagstadgade medlemsorganisationer i minst 8 bidragsberättigade länder.

2. informella europeiska nätverk – som består av sinsemellan oberoende organisationer som är aktiva i minst 8 bidragsberättigade länder.

För att ett organ ska kunna beviljas driftsbidrag måste det

- vara icke-vinstdrivande,
- vara icke-statligt,
- ha varit lagligt registrerat i minst ett år i ett bidragsberättigat land då ansökningarna lämnas in,

- bedriva ungdomsverksamhet eller verksamhet inom ett vidare område varav en del riktar sig till ungdomar,
- göra ungdomarna delaktiga i ledningen av den verksamhet som utformats för dem,
- ha minst en fast anställd (avlönad eller oavlönad). Undantag beviljas för organ som aldrig fått bidrag inom ramen för denna åtgärd och planerar att anställa en fast medarbetare om de beviljas bidrag.

2.2 Bidragsberättigade länder

Ansökningar från organ som är etablerade i följande länder kan beviljas bidrag:

- Europeiska unionens medlemsstater.
- Länderna i Europeiska frihandelssammanslutningen (Efta): Island, Liechtenstein, Norge och Schweiz.
- Länder som ansöker om medlemskap i Europeiska unionen och omfattas av en föranslutningsstrategi: Kroatien och Turkiet.
- Länderna på västra Balkan: Albanien, Bosnien och Hercegovina, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Kosovo (enligt FN:s säkerhetsråds resolution 1244/1999), Montenegro och Serbien.
- Följande östeuropeiska länder: Vitryssland, Moldavien, Ryssland och Ukraina.

3. Aktiviteter som kan beviljas bidrag

Organisationerna måste i sitt årliga arbetsprogram ta med en rad aktiviteter som uppfyller de principer som ligger till grund för EU:s åtgärder på ungdomsområdet.

De aktiviteter som sannolikt kan bidra till att stärka och förbättra effektiviteten hos en EU-åtgärd är följande:

- Grupp 1: representerar ungdomars åsikter och intressen i deras mångfald på EU-nivå.
- Grupp 2: ungdomsutbyten och volontärtjänster.
- Grupp 3: icke-formella och informella program för lärande och aktiviteter som är inriktade på ungdomar.
- Grupp 4: främjar lärande och förståelse mellan olika kulturer.
- Grupp 5: debatter om EU-frågor, EU-politik eller ungdomspolitik.
- Grupp 6: spridning av information om EU-åtgärder.
- Grupp 7: åtgärder som främjar deltagande och initiativ av ungdomar.

4. Tilldelningskriterier

Giltiga ansökningar kommer att utvärderas enligt följande tilldelningskriterier:

- Relevans för målen och prioriteringarna för programmet Aktiv ungdom och inbjudan att lämna förslag (30 procent).

- Kvaliteten på arbetsplanen och de arbetsmetoder som den innefattar (50 procent).
- Antalet deltagare och deras profiler samt antal länder som deltar i aktiviteterna (20 procent).

5. Tillgänglig budget

Den totala budgeten som avsatts för samfinansiering av driftskostnaderna för organ som är verksamma på europeisk nivå inom ungdomsområdet enligt denna inbjudan att lämna förslag beräknas till 800 000 EUR.

Det ekonomiska bidraget från unionens budget får inte överskrida 80 procent av de preliminära utgifterna (för sökande som använder sig av budgetbaserad beräkning av bidraget avser detta 80 procent av de stödberättigade kostnaderna) ⁽¹⁾.

Högsta stöd till varje organ kommer att vara 35 000 EUR för ett årligt avtal.

Genomförandeorganet förbehåller sig möjligheten att inte tilldela alla tillgängliga medel

6. Inlämnande av ansökningar

Ansökningar om bidrag ska göras på ett av de officiella EU-språken på den elektroniska ansökningsblankett som utarbetats speciellt för denna inbjudan.

Blanketterna finns på följande Internetadress:

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

Den elektroniska ansökningsblanketten ska lämnas in senast kl. 12:00 CEST (mitt på dagen) **den 15 november 2011**

En pappersversion av ansökan ska också skickas senast den 15 november 2011 till följande adress:

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

- med post (poststämpelns datum gäller),
- med kurir (datumet då den kurir som levererar ansökan till genomförandeorganet mottar ansökan gäller).

Ansökningar som skickas per fax eller e-post godtas inte.

7. Mer information

Ansökningarna ska följa bestämmelserna i Riktlinjerna för ansökan – Inbjudan att lämna förslag EACEA/28/11, lämnas in på avsett formulär och innehålla de relevanta bilagorna.

Dessa handlingar finns på följande Internetadress:

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

⁽¹⁾ Beskrivningen av metoderna för beräkning av bidrag finns i punkt 9.5 i Riktlinjerna för ansökan.

FÖRFARANDE FÖR GENOMFÖRANDE AV DEN GEMENSAMMA HANDELSPOLITIKEN

EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Tillkännagivande om inledande av en översyn vid giltighetstidens utgång av de antidumpningsåtgärder som tillämpas på import av sämskläder med ursprung i Folkrepubliken Kina

(2011/C 270/05)

Efter offentliggörandet av ett tillkännagivande om att giltighetstiden snart kommer att löpa ut ⁽¹⁾ för de antidumpningsåtgärder som tillämpas på import av sämskläder med ursprung i Folkrepubliken Kina (nedan kallad *Kina* eller *det berörda landet*) mottog kommissionen en begäran om översyn enligt artikel 11.2 i rådets förordning (EG) nr 1225/2009 av den 30 november 2009 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen ⁽²⁾ (nedan kallad *grundförordningen*).

1. Begäran om översyn

Begäran ingavs den 14 juni 2011 av UK Leather Confederation (nedan kallad *sökanden*), som svarar för en betydande del, i detta fall mer än 50 %, av den totala tillverkningen av sämskläder i unionen.

2. Produkt

Den produkt som översynen gäller är sämskläder och kombinationssämskläder, även tillskuret i stycken, inbegripet sämskläder som crust och kombinationssämskläder som crust, med ursprung i Kina (nedan kallat *den berörda produkten*), för närvarande klassificerat enligt KN-nummer 4114 10 10 och 4114 10 90.

3. Gällande åtgärder

De åtgärder som för närvarande är i kraft är en slutgiltig antidumpningstull som infördes genom rådets förordning (EG) nr 1338/2006 ⁽³⁾.

4. Grund för översynen

Begäran baseras på att åtgärdernas upphörande sannolikt skulle leda till att dumpningen och skadan för unionsindustrin fortsätter.

Sökanden har med tillämpning av bestämmelserna i artikel 2.7 i grundförordningen fastställt normalvärdet för de exporterande tillverkarna från Kina på grundval av de priser som faktiskt betalas eller ska betalas i unionen för den likadana produkten. Påståendet om att dumpningen sannolikt kommer att fortsätta grundas på en jämförelse mellan det normalvärde som fastställts enligt föregående mening och exportpriserna för den berörda produkten vid försäljning på export till unionen.

Av jämförelsen framgår det att den beräknade dumpningsmarginalen är betydande.

Sökanden har lagt fram bevisning till stöd för att betydande mängder av den berörda produkten har fortsatt att importeras från Kina till unionsmarknaden.

Det framgår av den *prima facie*-bevisning som sökanden lagt fram att volymen och priserna på den importerade berörda produkten bl.a. har fortsatt att inverka negativt på unionsindustrins priser, vilket i sin tur har haft en väsentlig negativ inverkan på unionsindustrins resultat i allmänhet och dess ekonomiska situation samt sysselsättningen inom unionsindustrin.

5. Förfarande

Kommissionen har efter samråd med rådgivande kommittén fastslagit att bevisningen är tillräcklig för att motivera en översyn vid giltighetstidens utgång och inleder därför en översyn enligt artikel 11.2 i grundförordningen.

5.1 Förfarande för fastställande av sannolikheten för dumpning och skada

Undersökningen kommer att fastställa om det är sannolikt att dumpningen och skadan fortsätter om åtgärderna upphör att gälla.

⁽¹⁾ EUT C 19, 20.1.2011, s. 9.

⁽²⁾ EUT L 343, 22.12.2009, s. 51.

⁽³⁾ EUT L 251, 14.9.2006, s. 1.

a) *Stickprovsförfarande*

Eftersom ett stort antal parter förefaller vara berörda av förfarandet, kan kommissionen komma att besluta att tillämpa ett stickprovsförfarande i enlighet med artikel 17 i grundförordningen.

i) *Stickprovsförfarande avseende exportörer/tillverkare i Kina*

För att kommissionen ska kunna avgöra om ett stickprovsförfarande är nödvändigt och i så fall göra ett urval, ombeds alla exportörer/tillverkare, eller företrädare som agerar på deras vägnar, att inom tidsfristen i punkt 6 b i och på det sätt som anges i punkt 7 ge sig till känna genom att kontakta kommissionen och lämna följande uppgifter om sitt eller sina företag:

- Namn, adress, e-postadress, telefonnummer, faxnummer och kontaktperson.
- Försäljning av den berörda produkten på export till unionen under perioden 1 juli 2010–30 juni 2011: omsättning (i lokal valuta) och volym (i kvadratfot) för var och en av de 27 medlemsstaterna ⁽⁴⁾ separat och totalt.
- Försäljning av den berörda produkten på hemmamarknaden under perioden 1 juli 2010–30 juni 2011: omsättning (i lokal valuta) och volym (i kvadratfot).
- Försäljning av den berörda produkten till andra tredjeländer under perioden 1 juli 2010–30 juni 2011: omsättning (i lokal valuta) och volym (i kvadratfot).
- Noggrann beskrivning av företagets verksamhet på världsmarknaden när det gäller den berörda produkten.
- Namn på och noggrann beskrivning av verksamheten hos alla närstående företag ⁽⁵⁾ som är inbegripna i tillverkning och/eller försäljning (på exportmarknaden och/eller hemmamarknaden) av den berörda produkten.
- Andra relevanta uppgifter som kan vara kommissionen till hjälp vid urvalet.

⁽⁴⁾ Europeiska unionens 27 medlemsstater är Belgien, Bulgarien, Tjeckien, Danmark, Tyskland, Estland, Irland, Grekland, Spanien, Frankrike, Italien, Cypern, Lettland, Litauen, Luxemburg, Ungern, Malta, Nederländerna, Österrike, Polen, Portugal, Rumänien, Slovenien, Slovakien, Finland, Sverige och Förenade kungariket.

⁽⁵⁾ För vägledning beträffande innebörden av närstående företag, se artikel 143 i kommissionens förordning (EEG) nr 2454/93 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen (EGT L 253, 11.10.1993, s. 1).

Genom att lämna ovanstående uppgifter samtycker företaget till att ingå i urvalet. Om företaget väljs ut att ingå i urvalet, innebär det att företaget måste besvara ett frågeformulär och godta att svaren kontrolleras på plats. Om företaget uppger att det inte samtycker till att ingå i urvalet, anses det inte ha samarbetat i undersökningen. Följderna av att inte samarbeta framgår av punkt 8.

För att kommissionen ska få de uppgifter som är nödvändiga för att göra ett urval bland exportörerna/tillverkarna kommer den också att kontakta de kinesiska myndigheterna samt alla kända intresseorganisationer för exportörer/tillverkare.

ii) *Stickprovsförfarande avseende importörer*

För att kommissionen ska kunna avgöra om ett stickprovsförfarande är nödvändigt och i så fall göra ett urval, ombeds alla importörer, eller företrädare som agerar på deras vägnar, att inom tidsfristen i punkt 6 b i och på det sätt som anges i punkt 7 ge sig till känna genom att kontakta kommissionen och lämna följande uppgifter om sitt eller sina företag:

- Namn, adress, e-postadress, telefonnummer, faxnummer och kontaktperson.
- Noggrann beskrivning av företagets verksamhet när det gäller den berörda produkten.
- Import till och återförsäljning på unionsmarknaden under perioden 1 juli 2010–30 juni 2011 av den importerade berörda produkten med ursprung i Kina: volym (i kvadratfot) och värde (i euro).
- Namn på och noggrann beskrivning av verksamheten hos alla närstående företag ⁽⁶⁾ som är inbegripna i tillverkning och/eller försäljning av den berörda produkten.
- Andra relevanta uppgifter som kan vara kommissionen till hjälp vid urvalet.

Genom att lämna ovanstående uppgifter samtycker företaget till att ingå i urvalet. Om företaget väljs ut att ingå i urvalet, innebär det att företaget måste besvara ett frågeformulär och godta att svaren kontrolleras på plats. Om företaget uppger att det inte samtycker till att ingå i urvalet, anses det inte ha samarbetat i undersökningen. Följderna av att inte samarbeta framgår av punkt 8.

⁽⁶⁾ Se fotnot 5.

För att kommissionen ska få de uppgifter som den anser vara nödvändiga för att göra ett urval bland importörerna kommer den också att kontakta alla kända intresseorganisationer för importörer.

iii) *Stickprovsförfarande avseende unions-tillverkare*

Kommissionen har gjort ett preliminärt urval av unions-tillverkare. Närmare uppgifter återfinns i de handlingar som berörda parter kan begära att få se. Berörda parter uppmanas att ta del av handlingarna (genom att kontakta kommissionen via de kontaktuppgifter som lämnas i punkt 7) och att lämna synpunkter på detta urvals lämplighet inom 15 dagar efter det att detta tillkännagivande har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Kommissionen kommer att underrätta alla kända unions-tillverkare och intresseorganisationer för unionstillverkare om vilka företag som slutligen valts ut att ingå i urvalet.

iv) *Slutligt urval för stickprovsförfarandena*

Alla berörda parter som önskar lämna uppgifter som kan vara av betydelse för urvalet för respektive stickprovsförfarande måste göra detta inom tidsfristen i punkt 6 b ii.

Kommissionen avser att göra det slutliga urvalet efter samråd med de berörda parter som har förklarat sig villiga att ingå i urvalet.

De företag som ingår i ett urval måste besvara ett frågeformulär inom tidsfristen i punkt 6 b iii och samarbeta med kommissionen i undersökningen.

Om företagen inte är tillräckligt samarbetsvilliga, får kommissionen i enlighet med artiklarna 17.4 och 18 i grundförordningen träffa sina avgöranden på grundval av tillgängliga uppgifter. Ett avgörande som träffas på grundval av tillgängliga uppgifter kan, såsom framgår av punkt 8, vara mindre fördelaktigt för den berörda parten.

b) *Frågeformulär*

För att kommissionen ska få de uppgifter som den anser vara nödvändiga för sin undersökning kommer frågeformulär att sändas till de företag inom unionsindustrin som ingår i urvalet och till alla kända intresseorganisationer för tillverkare i unionen, till de exportörer/tillverkare i Kina som ingår i urvalet och till alla kända intresseorganisationer för exportörer/tillverkare, till de importörer som ingår i urvalet och till alla kända intresseorganisationer för importörer samt till myndigheterna i det berörda landet.

c) *Insamling av uppgifter samt utfrågningar*

Alla berörda parter uppmanas att lämna synpunkter och uppgifter utöver svaren på frågeformuläret samt att lägga

fram bevisning till stöd för dessa. Uppgifterna och bevisningen måste ha inkommit till kommissionen inom tidsfristen i punkt 6 a ii.

Kommissionen kan dessutom komma att höra berörda parter, om de lämnar en begäran om detta och visar att det finns särskilda skäl att höra dem. Denna begäran måste lämnas inom tidsfristen i punkt 6 a iii.

d) *Grund för fastställande av normalvärdet*

I den föregående undersökningen användes Förenta staterna som ett lämpligt land med marknadsekonomi för att fastställa normalvärdet för Kina. Det tycks dock inte längre finnas någon tillverkning av sämskläder i Förenta staterna. Kommissionen har därför för avsikt att kontakta tillverkare i andra tredjeländer med marknadsekonomi, t.ex. Indien, Nya Zeeland och Turkiet, för fastställande av normalvärdet för Kina. Berörda parter uppmanas att inom den särskilda tidsfristen i punkt 6 c lämna synpunkter på lämpligheten av att använda denna grund för fastställande av normalvärdet.

5.2 *Förfarande för bedömning av unionens intresse*

Om det skulle visa sig att det är sannolikt att dumpningen och skadan fortsätter, kommer det i enlighet med artikel 21 i grundförordningen att bedömas huruvida det ligger i unionens intresse att behålla antidumpningsåtgärderna. I detta syfte kan kommissionen komma att sända frågeformulär till den kända unionsindustrin, importörer, deras intresseorganisationer, representativa användare och representativa konsumentorganisationer. Dessa parter, även de som kommissionen inte känner till, får ge sig till känna och lämna uppgifter till kommissionen inom de allmänna tidsfristerna i punkt 6 a ii, under förutsättning att de visar att det finns ett objektivt samband mellan deras verksamhet och den berörda produkten. De parter som handlat i enlighet med föregående mening får inom tidsfristen i punkt 6 a iii begära att bli hörda och ska härvid ange de särskilda skäl som finns att höra dem. Det bör noteras att de uppgifter som lämnas i enlighet med artikel 21 i grundförordningen endast kommer att beaktas om de åtföljs av styrkande handlingar när de lämnas in.

6. *Tidsfrister*

a) *Allmänna tidsfrister*

i) *För att begära frågeformulär*

Alla berörda parter som inte samarbetade i den undersökning som ledde till införandet av de åtgärder som omfattas av denna översyn bör begära ett frågeformulär eller en ansökningsblankett så snart som möjligt, dock senast 15 dagar efter det att detta tillkännagivande har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

- ii) För att ge sig till känna, lämna in besvarade frågeformulär och lämna andra uppgifter

För att de berörda parternas uppgifter ska kunna beaktas vid undersökningen måste parterna, om inget annat anges, ge sig till känna genom att kontakta kommissionen, lämna sina synpunkter, lämna in besvarade frågeformulär och lämna eventuella andra uppgifter inom 37 dagar efter det att detta tillkännagivande har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*. Det bör noteras att de flesta av de förfaranderelaterade rättigheter som anges i grundförordningen endast är tillämpliga om parterna ger sig till känna inom denna tidsfrist.

Företag som ingår i ett urval måste lämna in besvarade frågeformulär inom tidsfristen i punkt 6 b iii.

- iii) För att begära att bli hörd

Alla berörda parter kan också inom samma tidsfrist på 37 dagar begära att bli hörda av kommissionen.

b) Särskild tidsfrist för stickprovsförfarandena

- i) Uppgifterna enligt punkt 5.1 a i, ii och iii bör ha inkommit till kommissionen senast 15 dagar efter det att detta tillkännagivande har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*, eftersom kommissionen avser att inom 21 dagar efter detta offentliggörande samråda om det slutliga urvalet med de berörda parter som förklarat sig villiga att ingå i ett urval.
- ii) Alla andra uppgifter av betydelse för urvalet enligt punkt 5.1 a iv ska ha inkommit till kommissionen inom 21 dagar efter det att detta tillkännagivande har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

- iii) De besvarade frågeformulären från de parter som ingår i ett urval måste, om inget annat anges, vara kommissionen till handa inom 37 dagar efter det att parterna har underrättats om att de ingår i urvalet.

c) Särskild tidsfrist rörande grunden för fastställande av normalvärdet

Berörda parter som så önskar kan lämna synpunkter på huruvida Indien, Nya Zeeland, Turkiet eller något annat land med marknadsekonomi skulle vara ett lämpligt land med marknadsekonomi för fastställandet av normalvärdet för Kina. Dessa synpunkter ska ha inkommit till kommis-

sionen inom 10 dagar efter det att detta tillkännagivande har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

7. Förfarande för att lämna in skriftliga inlagor och ifyllda frågeformulär samt korrespondens

Alla skriftliga inlagor, inbegripet sådana uppgifter som begärs i detta tillkännagivande, ifyllda frågeformulär och korrespondens som de berörda parterna tillhandahåller och för vilka de begär konfidentiell behandling ska märkas *Limited* (?).

Berörda parter som lämnar uppgifter märkta *Limited* ska i enlighet med artikel 19.2 i grundförordningen lämna en icke-konfidentiell sammanfattning av dessa uppgifter, vilken ska märkas *For inspection by interested parties*. Denna sammanfattning ska vara tillräckligt detaljerad för att det ska vara möjligt att bilda sig en rimlig uppfattning om det väsentliga innehållet i de konfidentiella uppgifterna. Om en berörd part som lämnar konfidentiella uppgifter inte samtidigt lämnar en icke-konfidentiell sammanfattning av dessa i begärt format och av begärd kvalitet kan de konfidentiella uppgifterna komma att lämnas utan beaktande.

För denna undersökning kommer kommissionen att använda ett elektroniskt dokumenthanteringssystem. Alla inlagor och framställningar från berörda parter måste inges i elektroniskt format (icke-konfidentiella inlagor per e-post och konfidentiella på cd-r/dvd) och innehålla eller vara märkta med den berörda partens namn, adress, e-postadress, telefonnummer och faxnummer. Fullmakter, undertecknade intyganden och uppdateringar därav som åtföljer besvarade frågeformulär ska dock lämnas i pappersform, dvs. per post eller personligen, till adressen nedan. I enlighet med artikel 18.2 i grundförordningen måste en berörd part som inte kan tillhandahålla inlagor och framställningar i elektroniskt format omedelbart meddela kommissionen detta. Mer information rörande korrespondens med kommissionen finns på relevanta webbsidor på webbplatsen för generaldirektoratet för handel (GD Handel): <http://ec.europa.eu/trade/tackling-unfair-trade/trade-defence/>

Kommissionen kan kontaktas på följande adress:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för handel
Direktorat H
Kontor: N105 04/092
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Fax +32 22956505

E-post: trade-chamois-leather-dumping@ec.europa.eu
trade-chamois-leather-injury@ec.europa.eu

(7) Detta är ett konfidentiellt dokument i enlighet med artikel 19 i rådets förordning (EG) nr 1225/2009 (EUT L 343, 22.12.2009, s. 51) och artikel 6 i WTO-avtalet om tillämpning av artikel VI i allmänna tull- och handelsavtalet 1994 (antidumpningsavtalet). Det är även skyddat i enlighet med artikel 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 (EGT L 145, 31.5.2001, s. 43).

8. Bristande samarbete

Om en berörd part vägrar att ge tillgång till eller underlåter att lämna nödvändiga uppgifter inom tidsfristerna eller i betydande mån hindrar undersökningen, får enligt artikel 18 i grundförordningen positiva eller negativa avgöranden träffas på grundval av tillgängliga uppgifter.

Om det framkommer att en berörd part har lämnat oriktiga eller vilseledande uppgifter, ska dessa enligt artikel 18 i grundförordningen lämnas utan beaktande och tillgängliga uppgifter får användas. Om en berörd part inte samarbetar eller endast delvis samarbetar och tillgängliga uppgifter därför används, kan resultatet bli mindre fördelaktigt för den berörda parten än om denna hade samarbetat.

9. Tidsplan för undersökningen

Undersökningen kommer i enlighet med artikel 11.5 i grundförordningen att slutföras inom 15 månader efter det att detta tillkännagivande har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

10. Möjlighet att begära en översyn enligt artikel 11.3 i grundförordningen

Eftersom denna översyn vid giltighetstidens utgång inleds i enlighet med artikel 11.2 i grundförordningen kommer den inte att leda till en ändring av nivån på de gällande åtgärderna, utan till ett bibehållande eller upphävande av dessa åtgärder i enlighet med artikel 11.6 i grundförordningen.

Om någon part i förfarandet anser att det är befogat med en översyn av nivån på åtgärderna i syfte att möjliggöra en ändring

av denna (dvs. en höjning eller en sänkning), kan denna part begära en översyn i enlighet med artikel 11.3 i grundförordningen.

Parter som vill begära en sådan översyn, som i så fall utförs oberoende av den översyn vid giltighetstidens utgång som avses i detta tillkännagivande, kan ta kontakt med kommissionen på ovanstående adress.

11. Behandling av personuppgifter

Alla personuppgifter som samlas in under undersökningens gång kommer att behandlas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter⁽⁸⁾.

12. Förhørsombud

Om de berörda parterna anser sig ha svårigheter vid utöandet av sina rättigheter att försvara sig, kan de begära att förhørsombudet (*Hearing Officer*) vid GD Handel ingriper. Förhørsombudet agerar mellanhand i kontakterna mellan de berörda parterna och kommissionen och fungerar vid behov som medlare i förfarandefrågor som påverkar skyddet av parternas rättigheter, särskilt när det gäller tillgång till handlingarna i ärendet, sekretess, förlängning av tidsfristerna och behandling av skriftliga eller muntliga synpunkter. För närmare information och kontaktuppgifter, se förhørsombudets webbsidor på GD Handels webbplats (http://ec.europa.eu/trade/tackling-unfair-trade/hearing-officer/index_en.htm).

⁽⁸⁾ EGT L 8, 12.1.2001, s. 1.

FÖRFARANDE FÖR GENOMFÖRANDE AV KONKURRENSPOLITIKEN

EUROPEISKA KOMMISSIONEN

STATLIGT STÖD – RUMÄNIEN

Statligt stöd SA.31662 (11/C) (f.d. CP 237/10) – Timișoara International Airport – Wizz Air
Uppmaning enligt artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt att inkomma med synpunkter

(Text av betydelse för EES)

(2011/C 270/06)

Genom den skrivelse, daterad den 24 maj 2011, som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning, underrättade kommissionen Rumänien om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i EUF-fördraget avseende ovan nämnda stöd.

Berörda parter kan inom en månad från dagen för offentliggörandet av denna sammanfattning och den därpå följande skrivelsen inkomma med sina synpunkter på det stöd avseende vilken kommissionen inleder förfarandet. Synpunkterna ska sändas till följande adress:

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

Synpunkterna kommer att meddelas Rumänien. Den tredje part som inkommer med synpunkter kan skriftligen begära konfidentiell behandling av sin identitet, med angivande av skälen för begäran.

FÖRFARANDE

Genom en skrivelse av den 30 september 2010 inkom en konkurrent till Wizz Air på lufttransportmarknaden (nedan kallad *klaganden*) med ett klagomål rörande olagligt statligt stöd från de rumänska myndigheterna på Timișoaras flygplats till förmån för Wizz Air Hungarian Airlines Ltd (nedan kallat *Wizz Air*).

Klaganden begär ett upphävande av stödet och ett föreläggande om återkrav.

BESKRIVNING AV ÅTGÄRDERNA

Klagomålet avser två stödåtgärder: ett marknadsföringsavtal mellan flygplatsen och Wizz Air från 2008 och ett rabattsystem för flygplatsavgifter som infördes i augusti 2010.

På grundval av tillgängliga uppgifter beslutade kommissionen även att granska 2007, 2008 och 2010 års system för flygplats-

avgifter, inklusive dessa systems bestämmelser om rabatter och avdrag. Kommissionen granskar även det faktum att Wizz Air ännu inte har betalat de flygplatsavgifter som fakturerats för perioden oktober 2009–februari 2010.

Enligt de rumänska myndigheterna har de avgifter för marknadsföring som ska betalas till Wizz Air enligt marknadsföringsavtalet inte utbetalats. Å andra sidan har flygplatsen hittills inte krävt inbetalning av flygplatsavgifterna, som uppgår till samma belopp som marknadsföringsavgifterna för ovanstående period.

I systemen för 2007, 2008 och 2010 görs skillnad mellan passageraravgifter för internationella flygningar och inrikes flygningar, och högre avgifter tas ut för internationella flygningar. Systemen för 2007, 2008 och 2010 gör även åtskillnad mellan transfer- och transitpassagerare.

I 2007 års system beviljas rabatter som ökar med antalet landningar per år, på upp till 85 %. I 2008 års system beviljas rabatter på samma grundval på upp till 70 % och rabatter för antal passagerare per år på upp till 30 %.

Genom 2010 års rabattsystem ändras 2008 års rabattsystem genom att en rabatt införs för antal passagerare per månad på upp till 85 % för flygplan vars högsta tillåtna startvikt överstiger 70 ton.

Alla system erbjuder rabatter för nya luftfartygsoperatörer och nya destinationer under en begränsad tidsperiod.

Dessutom har de rumänska myndigheterna översänt information till kommissionen om det offentliga stöd som beviljats till regionala flygplatser från och med Rumäniens anslutning. Enligt denna information erhöll Timișoaras flygplats offentligt stöd under perioden 2007–2009. De rumänska myndigheterna hävdar att det offentliga stöd som beviljats till Timișoaras flygplats inte utgör stöd eftersom det uppfyller principen om en privat investerare i en marknadsekonomi.

BEDÖMNING AV ÅTGÄRDEN

Kommissionen har undersökt huruvida följande åtgärder kan betraktas som statligt stöd till Timișoaras flygplats och stöd från Timișoaras flygplats till Wizz Air och andra flygbolag som trafikerar flygplatsen:

- a) Det årliga driftsstödet till Timișoaras flygplats.
- b) Flygplatsavgifterna i 2007, 2008 och 2010 års publikationer för luftfartsinformation (*Aeronautical Information Publication, AIP*)
- c) De rabatter och avdrag enligt 2007 års AIP som infördes den 7 juni 2007.
- d) 2008 års avtal mellan Wizz Air och Timișoaras flygplats.
- e) De rabatter och avdrag enligt 2008 års AIP som infördes den 23 oktober 2008.
- f) De rabatter och avdrag enligt 2010 års AIP som infördes den 26 augusti 2010.
- g) Anstånd med de flygplatsavgifter som fakturerats Wizz Air för perioden oktober 2009–februari 2010.

På grundval av tillgängliga uppgifter anser kommissionen preliminärt att Timișoaras flygplats inte skulle vara lönsam utan de årliga driftsstöden, eftersom det tydligt framgår av den information som de rumänska myndigheterna översänt till kommissionen att de årliga driftsstöden är högre än flygplatsens årsvinst. Därför hyser kommissionen tvivel om huruvida principen

om en privat investerare i en marknadsekonomi uppfylls i föreliggande ärende. Kommissionen anser i detta skede preliminärt att de årliga driftsstöden till Timișoaras flygplats utgör statligt stöd som minskar flygplatsoperatörens löpande utgifter. Enligt domstolens rättspraxis är sådant driftsstöd i princip oförenligt med den inre marknaden.

Kommissionen uttrycker tveksamhet angående förekomsten av stöd i 2007, 2008 och 2010 års system samt de rabatter och avdrag som ryms i dessa system. De ovan beskrivna beståndsdelarna i systemen förefaller ge förmånlig behandling åt specifika flygbolag som betalar lägre avgifter än andra flygbolag för samma tjänster. De rumänska myndigheterna har inte motiverat dessa avvikelser via en kostnad-nytta-analys. Tröskelvärdena och de högsta tillåtna rabatterna tycks ibland vara mycket godtyckliga eller överdrivna.

Kommissionen uttrycker även tvivel när det gäller förekomsten av stöd i 2008 års avtal med Wizz Air. Genom dessa avtal påtar sig flygplatsen en rad skyldigheter gentemot Wizz Air, nämligen betalningen av marknadsföringsavgifter. Det finns inget belägg för att dessa avtal uppfyller kraven i testet med en privat investerare i en marknadsekonomi. När det gäller marknadsföringsavgifterna har de rumänska myndigheterna medgett att det föreligger en brist på respekt från Wizz Airs sida och att det är omöjligt att mäta vinsten.

Kommissionen anser att förenligheten hos systemen och 2008 års avtal kan bedömas på grundval av artikel 107.3 c i EUF-fördraget och gemenskapens riktlinjer för finansieringen av flygplatser och för statliga igångsättningsstöd för flygbolag med verksamhet på regionala flygplatser (nedan kallade 2005 års luftfartsriktlinjer). I 2005 års luftfartsriktlinjer föreskrivs att stödet endast ska avse nya linjer eller ökad turtäthet och vara gradvis minskande och tidsbegränsat. I detta skede anser kommissionen preliminärt att stödet inte kan förklaras vara förenligt enligt 2005 års luftfartsriktlinjer, eftersom passageraravgifterna gör åtskillnad mellan nationella och internationella flygningar, endast en del av rabatterna och avdragen gäller nya linjer och de som gäller nya linjer inte är gradvis minskande.

Kommissionen anser preliminärt att anståndet med flygplatsavgifterna på 2,6 miljoner EUR som de rumänska myndigheterna inte inkommit med någon förklaring till inbegriper statligt stöd. Åtgärden förefaller inte uppfylla någon av undantagsvillkoren i fördraget. Kommissionen hyser allvarliga tvivel angående dess förenlighet med den inre marknaden.

I detta skede anser kommissionen preliminärt att villkoren för ett upphörande och återkrav av stödet är uppfyllda i föreliggande ärende. Därför uppmanar kommissionen Rumänien att inkomma med synpunkter enligt artikel 11.1 i rådets förordning (EG) nr 659/1999⁽¹⁾ inför ett eventuellt kommissionsbeslut enligt vilket Rumänien måste stryka bestämmelsen i 2010 års AIP om att ytterligare rabatter på mellan 72 och 85 % på alla flygplatsavgifter beviljas för flygplan med en högsta tillåtna startvikt som överstiger 70 ton. Denna ytterligare rabatt, som endast Wizz Air tycks åtnjuta, är vid första påseende inte tillräcklig för att täcka flygplatsens kostnader och beviljas

⁽¹⁾ EGT L 83, 27.3.1999, s. 1.

på ett sätt som i praktiken är diskriminerande. Kommissionen uppmanar Rumänien att inkomma med synpunkter enligt artikel 11.1 i förordning (EG) nr 659/1999 inför ett eventuellt kommissionsbeslut enligt vilket Rumänien måste återkräva samtliga icke betalda flygplatsavgifter från den tidpunkt då Wizz Air inledde sin verksamhet i Timișoara fram till den tidpunkt då 2008 års avtal löper ut, samt allt stöd som beviljats enligt den bestämmelse i 2010 års AIP enligt vilken ytterligare rabatter på mellan 72 och 85 % på alla flygplatsavgifter beviljas för flygplan med en högsta tillåtna startvikt som överskrider 70 ton.

SJÄLVA SKRIVELSEN

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

1. PROCEDURĂ

- (1) Prin scrisoarea din 30 septembrie 2010, un concurent al companiei Wizz Air de pe piața europeană a transportului aerian, și anume Carpatair⁽²⁾ (denumit în continuare: «reclamantul») a depus o plângere privind presupuse ajutoare de stat ilegale acordate de autoritățile române Aeroportului Timișoara în favoarea Wizz Air Hungarian Airlines Ltd⁽³⁾. (denumită în continuare, «Wizz Air»). Plângerea a fost înregistrată cu numărul de ajutor de stat CP 237/10 (SA.31662).
- (2) Comisia a constatat că plângerea respectivă părea a fi legată de notificarea autorităților române din 17 mai 2010. Notificarea din 17 mai 2010 se referă la planurile autorităților române de a furniza sprijin public unor aeroporturi regionale, printre care și Aeroportul Timișoara. Notificarea a fost înregistrată cu numărul N 185/10. La 23 iunie 2010, 7 octombrie 2010, 3 decembrie 2010 și 17 martie 2011, Comisia a solicitat informații suplimentare privind măsurile notificate. Autoritățile române au furnizat informațiile solicitate, la 22 iulie 2010, 27 octombrie 2010, 20 ianuarie 2011 și 5 aprilie 2011. La 15 septembrie 2010, autoritățile române au informat Comisia cu privire la anumite modificări ale schemei notificate, în special în ceea ce

privește numărul beneficiarilor. Autoritățile române au confirmat, în special, că Aeroportul Timișoara nu va fi eligibil pentru finanțare în baza schemei notificate. Cu toate acestea, întrucât Comisia a obținut informații despre finanțarea anuală acordată Aeroportului Timișoara de către Ministerul Transporturilor, această măsură este analizată în prezentul caz.

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

2. DESCRIEREA FAPTELOR

2.1. Aeroportul Timișoara

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

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

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

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

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

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

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

Tabelul 1

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

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

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

Tabelul 2

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

| Aeroportul | 2007 | 2008 | 2009 |
|------------|-------|--------|-------|
| Timișoara | 9 104 | 19 516 | 8 769 |

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

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

Tabelul 3

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

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

2.2. Taxele de aeroport la Aeroportul Timișoara în 2007

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

Tabelul 4

Taxele de aeroport aplicabile (AIP 2007) în EUR

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

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

Tabelul 5

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

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

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

2.3. Acordurile din 2008 dintre Aeroportul Timișoara și Wizz Air

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

2.3.1. Memorandumul de înțelegere din 25 iunie 2008

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

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

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

2.3.2. Contractul de marketing din 30 iulie 2008

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

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

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

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

— publicitate pentru aeroport pe site-ul său internet;

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

— campanii publicitare în legătură cu serviciile aeriene pe aeroport și

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

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

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

Figura 1

Formula de calcul a taxei de marketing

[... (*)

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

(25) [...]

Tabelul 6

[...]

| | | |
|-------|-------|-------|
| [...] | [...] | [...] |
| [...] | [...] | [...] |
| [...] | [...] | [...] |
| [...] | [...] | [...] |
| [...] | [...] | [...] |
| [...] | [...] | [...] |

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

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

— [...];

— [...];

— [...];

— [...];

— [...];

— [...].

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

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

2.3.3. Contractul de operare din 1 august 2008

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

2.3.4. Contractul de deservire la sol din 1 august 2008

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

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

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

2.4. Taxele de aeroport la Aeroportul Timișoara în 2008

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

Tabelul 7

Taxele de aeroport aplicabile (AIP 2008) în EUR

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

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

Tabelul 8

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

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

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

2.6. Plata taxelor de aeroport de către Wizz Air

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

3. PLÂNGEREA

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

3.1. Contractul de marketing din 2008

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

3.2. Schema de reduceri din 26 august 2010

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

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

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

3.3. Cerere de ordin de recuperare și de suspendare

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

4. EVALUARE

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

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

4.1. Existența ajutorului

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

(68) Criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE sunt cumulative. Prin urmare, pentru a stabili dacă măsurile respective constituie un ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, trebuie îndeplinite toate condițiile următoare. Mai exact, sprijinul financiar ar trebui:

- să fie acordat de stat sau din resurse de stat;
- să favorizeze anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri;
- să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența și
- să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

4.1.1. Caracterul de ajutor al finanțării publice acordate Aeroportului Timișoara

Resurse de stat și imputabilitatea statului

(69) Autoritățile române au indicat că pierderile legate de exploatare, dacă există, ale Aeroportului Timișoara sunt acoperite anual de către stat. Subvențiile sunt plătite aeroportului la începutul anului, pe baza estimării costurilor, și orice surplus se returnează statului la sfârșitul exercițiului financiar.

(70) În consecință, Comisia poate concluziona că finanțarea anuală pentru exploatare acordată Aeroportului Timișoara implică resurse de stat sub forma unor granturi directe de la bugetul de stat și, astfel, este imputabilă statului.

Activitatea economică și noțiunea de întreprindere

(71) Conform jurisprudenței constante, Comisia trebuie să stabilească mai întâi dacă Aeroportul Timișoara este o întreprindere în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Trebuie remarcat mai întâi că, în conformitate cu jurisprudența constantă, conceptul de întreprindere acoperă toate entitățile care desfășoară o activitate economică, indiferent de statutul lor juridic și de modul în care sunt finanțate⁽⁷⁾, și că orice activitate care constă în furnizarea de bunuri și servicii pe o anumită piață reprezintă o activitate economică⁽⁸⁾.

(72) În hotărârea «Aeroportul Leipzig-Halle» Tribunalul a confirmat că exploatarea unui aeroport reprezintă activitate economică, în cadrul căreia construirea infras-

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

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

Avantajul economic

(74) În conformitate cu jurisprudența Curții, un operator aeroportuar trebuie să suporte costurile de exploatare ale aeroportului, inclusiv cele de infrastructură⁽¹¹⁾. Astfel, finanțarea anuală acordată Aeroportului Timișoara pare să constituie un avantaj acordat acestui operator aeroportuar.

(75) Autoritățile române susțin că finanțarea publică acordată anual Aeroportului Timișoara nu constituie ajutor de stat deoarece, în opinia lor, testul investitorului în economia de piață este îndeplinit. Autoritățile române susțin că statul a acționat rezonabil atunci când a acordat subvenții anuale aeroportului, atâta vreme cât i s-au plătit dividende.

(76) Pe baza informațiilor aflate la dispoziția sa, opinia preliminară a Comisiei este că Aeroportul Timișoara nu ar fi profitabil fără subvenții anuale de exploatare, după cum reiese clar din informațiile transmise de autoritățile române potrivit cărora cuantumul subvențiilor de exploatare anuale depășește profitul anual al aeroportului, conform calculelor din tabelul de mai jos.

Tabelul 11

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

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

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

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

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

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

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

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

Selectivitatea

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

Denaturarea concurenței și afectarea schimburilor comerciale

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

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

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

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

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

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

⁽¹⁷⁾ JO C 312, 9.12.2005, p. 1.

Concluzie

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

4.1.2. Rata de referință din 2007, 2008 și 2010

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

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

Resurse de stat și imputabilitatea statului

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

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

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

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

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

⁽¹⁹⁾ JO L 318, 17.11.2006, p. 17.

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

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

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

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

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

Avantaj economic specific

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Denaturarea concurenței și afectarea schimburilor comerciale

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

Concluzie

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

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

Resurse de stat și imputabilitatea statului

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

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

Avantaj economic specific

- (123) Articolul 107 alineatul (1) din TFUE impune ca o măsură, pentru a fi considerată ajutor de stat, să favorizeze «anumite întreprinderi sau producția anumitor bunuri». În cazul de față, Comisia constată că acordurile din 2008 privesc numai Wizz Air. Prin urmare, măsura este selectivă în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.
- (124) Pentru a constitui ajutor de stat, o măsură trebuie să ofere beneficiarului un avantaj. În hotărârea în cauza «Aeroportul Leipzig-Halle», Tribunalul a confirmat că un criteriu posibil pentru a se exclude existența unui ajutor de stat către utilizatorii infrastructurii este accesul egal și nediscriminatoriu la aceasta.⁽²⁷⁾ Mai mult, conform hotărârii Charleroi⁽²⁸⁾, în evaluarea măsurii în cauză, Comisia trebuie să țină seama de toate caracteristicile relevante ale măsurilor și de contextul acestora.
- (125) În cazul de față, acordurile din 2008 cu Wizz Air conțin prevederi, cum ar fi sprijinul pentru marketing sau acordul aeroportului de a pune la dispoziție sloturi orare la cererea companiei Wizz Air sau să extindă terminalul pentru pasageri pentru a putea deservi până la 3 milioane de pasageri pe an, care nu par a fi disponibile, în aceeași măsură, și pentru ceilalți utilizatori ai infrastructurii. Prin urmare, în stadiul actual, opinia preliminară a Comisiei este că acordurile din 2008 prevăd avantajele legate de utilizarea infrastructurii aeroportuare, care nu sunt disponibile pentru toți utilizatorii în condiții egale și nediscriminatorii.
- Aplicarea principiului investitorului în economia de piață
- (126) Pentru a aprecia dacă acordurile din 2008 au fost convenite în condiții normale de piață, Comisia trebuie să examineze dacă, în condiții similare, un investitor care funcționează în condiții normale ale economiei de piață ar fi încheiat acorduri comerciale identice sau similare cu cele încheiate de Aeroportul Timișoara.
- (127) Conform principiilor stabilite în jurisprudență, Comisia trebuie să compare comportamentul Aeroportului Timișoara cu un operator din economia de piață care ține seama de perspectivele de profitabilitate⁽²⁹⁾. Autoritățile române susțin că aeroportul a acționat rezonabil, dar nu au furnizat Comisiei un plan de afaceri subiacent sau proiecții privind profitabilitatea ale acordurilor respective.

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

⁽²⁶⁾ Cauza T-214/95 Het Vlaamse Gewest/Comisia, Rec., 1998, p. II-1717, punctul 46.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Denaturarea concurenței și afectarea schimburilor comerciale

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

Concluzie

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

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

Resurse de stat și imputabilitatea statului

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

Avantaj economic specific

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(*) Aproximativ 2,6 milioane EUR.

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

Denaturarea concurenței și afectarea schimburilor comerciale

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

Concluzie

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

4.2. Compatibilitatea ajutorului

4.2.1. Finanțarea anuală acordată Aeroportului Timișoara

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽⁴³⁾ JO L 83, 27.3.1999, p. 1.

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

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

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

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

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

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

și

— o intervenție este urgentă

și

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

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

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

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

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

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

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

5.2.2. O intervenție este urgentă

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

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

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

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

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

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

Tabelul 12

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. DECIZIE

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

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

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

Förhandsanmälan av en koncentration
(Ärende COMP/M.6343 – Apax/Kinetic Concepts)

(Text av betydelse för EES)

(2011/C 270/07)

1. Kommissionen mottog den 2 september 2011 en anmälan om en föreslagen koncentration enligt artikel 4 i rådets förordning (EG) nr 139/2004⁽¹⁾, genom vilken företaget Apax Partners LLP (*Apax*, Storbritannien), på det sätt som avses i artikel 3.1 b i EG:s koncentrationsförordning, förvärvar indirekt kontroll över företaget Kinetic Concepts, Inc. (*KCI*, Förenta staterna), genom förvärv av aktier.

2. De berörda företagen bedriver följande affärsverksamhet:

- Apax: Tillhandahåller portfölj- och rådgivningstjänster till private equity-fonder som investerar i olika sektorer, däribland i sjukhustjänster,
- KCI: Tillverkning och framtagning av behandlingar och produkter för sårvård, regenerativ medicin samt terapeutisk behandling.

3. Kommissionen har vid en preliminär granskning kommit fram till att den anmälda koncentrationen kan omfattas av EG:s koncentrationsförordning, dock med det förbehållet att ett slutligt beslut i denna fråga fattas senare.

4. Kommissionen uppmanar berörda tredje parter att till den lämna eventuella synpunkter på den föreslagna koncentrationen.

Synpunkterna ska ha kommit in till kommissionen senast tio dagar efter detta offentliggörande. Synpunkterna kan sändas till kommissionen per fax (+32 22964301), per e-post till COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu eller per post, med angivande av referens COMP/M.6343 – Apax/Kinetic Concepts, till:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för konkurrens
Registratorskontoret "Företagskoncentrationer och -fusioner"
J-70
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ EUT L 24, 29.1.2004, s. 1 (EG:s koncentrationsförordning).

PRENUMERATIONSPRISER 2011 (exkl. moms, inkl. frakt och porto)

| | | |
|---|--|-------------------|
| <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, endast pappersversion | 22 officiella EU-språk | 1 100 euro per år |
| <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, pappersversion + årsutgåva på dvd | 22 officiella EU-språk | 1 200 euro per år |
| <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L-serien, endast pappersversion | 22 officiella EU-språk | 770 euro per år |
| <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, månatlig (kumulativ) utgåva på dvd | 22 officiella EU-språk | 400 euro per år |
| Tillägg till <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> (S-serien), meddelanden och offentliga kontrakt, dvd, 1 nummer per vecka | flerspråkig: 23 officiella EU-språk | 300 euro per år |
| <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , C-serien – allmänna uttagningsprov | Antal språk beroende på uttagningsprov | 50 euro per år |

Europeiska unionens officiella tidning (EUT) ges ut på EU:s officiella språk, och det går att prenumerera på den i 22 olika språkversioner. Den består av två serier: L (lagstiftning) och C (meddelanden och upplysningar).

Varje språkversion kräver en separat prenumeration.

Enligt rådets förordning (EG) nr 920/2005 som offentliggjordes i EUT L 156 av den 18 juni 2005 är Europeiska unionens institutioner under en övergångsperiod inte skyldiga att avfatta och offentliggöra alla rättsakter på iriska. Den iriska utgåvan av EUT säljs därför separat.

En prenumeration på tillägget till EUT (S-serien: meddelanden och offentliga kontrakt) omfattar en flerspråkig dvd med alla de 23 officiella språkversionerna.

Prenumeranter på EUT kan på begäran få de olika bilagorna till tidningen. När en bilaga ges ut meddelas prenumeranterna detta genom ett "meddelande till läsarna" i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Försäljning och prenumeration

Prenumerationer på olika tidskrifter, såsom *Europeiska unionens officiella tidning*, kan beställas från någon av våra kommersiella distributörer. En lista över dessa finns på följande Internetadress:

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

Via EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) har du kostnadsfritt direkt tillgång till Europeiska unionens lagstiftning. På webbplatsen kan du söka i *Europeiska unionens officiella tidning* samt i fördrag, lagstiftning, rättspraxis och förberedande rättsakter.

Mer information om Europeiska unionen finns på <http://europa.eu>



Europeiska unionens publikationsbyrå
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

SV