

## **Regulamentul privind ajutorul de stat pentru finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene**

Prezentul Regulament transpune prevederile Comunicării Comisiei Europene, Orientări Comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale (2005/C 312/01), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene C 312/ 1 din 09.12.2005.

### **Secțiunea 1. Dispoziții generale**

1. Prezentul Regulament prevede norme privind măsura și modul de finanțare a aeroporturilor precum și a companiilor aeriene la înființarea rutelor de zbor noi.
2. În conformitate cu art. 5 alin. (1) lit. i) din Legea nr.139 din 15.06.2012 cu privire la ajutorul de stat, poate fi considerat compatibil cu mediul concurențial normal ajutorul sectorial, destinat finanțării aeroporturilor și la înființare pentru companiile aeriene.
3. Prezentul Regulament se aplică ajutorului de stat pentru beneficiarii care prestează servicii ce constituie activități economice, indiferent de forma organizatorico juridică sau de apartenența la sectorul public sau privat.
4. Administrarea aeroportului și activitățile de operare care constau în furnizarea de servicii aeroportuare companiilor aeriene și diferiților furnizori de servicii din cadrul aeroporturilor sunt activități economice, cu excepția activităților ce țin de siguranța, controlul traficului aerian și a oricăror altor activități care intră în responsabilitatea statului, în exercitarea atribuțiilor sale oficiale ca autoritate publică.
5. Administratorul aeroportului cât și compania aeriană se consideră că practică activități economice, dacă nu desfășoară activități ce intră exclusiv sub incidența responsabilităților statului.
6. Prezentul Regulament stabilește condițiile ce trebuie respectate la acordarea ajutorului la înființare companiilor aeriene, precum și condițiile pentru finanțarea activităților aeroportuare pentru administratorii de aeroporturi.
7. La acordarea ajutorului de stat de către furnizori, se va ține cont de principiile de nediscriminare, transparență și proporționalitate în vederea prevenirii a oricărei denaturări a mediului concurențial normal.
8. În sensul prezentului Regulament, termenii de mai jos vor avea următoarele semnificații:

*beneficiar* - orice administrator aeroportuar sau companie aeriană;  
*administrator aeroportuar* – persoana fizică sau juridică care efectuează exploatarea și administrarea aeroportului în baza certificatului de aeroport;

**companie aeriană** – persoana fizică sau juridică care deține certificat de operator aerian și oferă servicii de exploatare a navelor aeriene;

**prag de rentabilitate** – nivelul minim de pasageri, la deservirea cărora compania aeriană își acoperă cel puțin cheltuielile;

**rută de zbor nouă** – o rută sezonieră care devine permanentă sau o rută inexistentă anterior, care este executată în scopul transportării contra plată a pasagerilor, a poștei și/sau a mărfurilor, care este publicată în sistemele de computerizate de rezervări, deschisă publicului;

**frecvență de zbor nouă** – frecvență de zbor existentă, care devine cel puțin zilnică sau o frecvență inexistentă anterior;

**servicii de handling la sol** – complex de servicii necesare pentru a satisface asistența avioanelor și a pasagerilor în timpul staționării pe aeroporturi;

**costurile de catering** – costurile pentru serviciul de asigurare a mâncării la bordul avionului;

**ajutor degresiv** – ajutorul cu un caracter temporar, care scade din intensitate în timp, fiind retras treptat.

9. Conform volumului anual de pasageri, aeroporturile se clasifică în următoarele categorii:

- a) Categoria A, cu un volum anual de peste 10 milioane pasageri;
- b) Categoria B, cu un volum anual cuprins, între 5 și 10 milioane pasageri;
- c) Categoria C, cu un volum anual cuprins între 1 și 5 milioane pasageri;
- d) Categoria D, cu un volum anual mai mic de 1 milion de pasageri.

10. Concurența între aeroporturi există în cadrul categoriilor A, B și C. Aeroporturile din Categoria D concurează numai între ele dacă activează pe aceeași piață.

## **Secțiunea 2. Sprijinul statului ce nu constituie ajutor de stat**

11. Compensițiile acordate administratorilor aeroportuari și companiilor aeriene pentru efectuarea anumitor activități economice ce constituie servicii de interes economic general nu constituie ajutor de stat, dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

- a) beneficiarul trebuie să fie efectiv însărcinat cu executarea unor obligații de interes economic general, iar aceste obligații trebuie să fie clar definite;
- b) parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie să fie stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent, pentru a evita conferirea unui avantaj economic care poate favoriza beneficiarul față de alți concurenți pe piață;
- c) compensația nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea totală sau parțială a costurilor survenite în legătură cu de executarea

obligației de serviciu de interes economic general, ținând cont de veniturile relevante, precum și un profit rezonabil;

- d) atunci când alegerea beneficiarului care urmează să fie investit cu executarea obligației serviciului de interes economic general, nu se face în cadrul unei proceduri de achiziție publică, care ar permite selecționarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile respective la cele mai mici prețuri, nivelul compensației trebuie determinat pe baza unei analize a costurilor pe care un beneficiar tipic în condiții similare, bine administrat și dotat corespunzător, le-ar fi suportat pentru îndeplinirea obligației respective, ținând cont de veniturile relevante, precum și un profit rezonabil.

**12.** Serviciul de interes economic general pentru care este acordată compensația nu trebuie să includă în sine efectuarea activităților specificate la art. 14 lit. d)

**13.** Nu constituie ajutoare de stat, măsurile de sprijin acordate companiilor aeriene sau administratorilor aeroportuari, care au un caracter general și sunt aplicabile tuturor sectoarelor economiei naționale.

### **Secțiunea 3. Finanțarea aeroporturilor**

**14.** Ajutorul de stat pentru finanțarea administratorilor aeroporturilor se acordă în vederea susținerii următoarelor activități:

a) construirea infrastructurii aeroportuare și a echipamentelor (piste de decolare, terminale, platforme, turn de control) sau instalații care le sprijină în mod direct (instalații de stingere a incendiilor, echipamente de securitate sau de siguranță);

b) operarea infrastructurii, cuprinzând întreținerea și administrarea infrastructurii aeroportului;

c) furnizarea de servicii aeroportuare auxiliare transportului aerian, cum ar fi serviciile de handling la sol și utilizarea infrastructurii aferente, servicii de stingere a incendiilor, servicii de urgență, servicii de siguranță etc.;

d) efectuarea activităților comerciale care nu sunt legate în mod direct de activitățile de bază ale aeroportului și care includ construirea, finanțarea, utilizarea și închirierea terenului și a clădirilor, nu numai pentru birouri și pentru depozitare, dar și pentru hoteluri și întreprinderi industriale situate în incinta aeroportului, precum și magazine, restaurante și parcuri.

**15.** Finanțarea activităților specificate la art. 14 lit. d) cu titlu de excepție nu se evaluează conform prevederilor prezentului Regulament, întrucât nu sunt legate nemijlocit de activitatea de transport aerian.

**16.** Ajutorul de stat acordat administratorilor aeroportuari se acordă în cazul în care este necesar pentru operarea unui serviciu de interes economic general sau este destinat facilitării dezvoltării zonelor în care nivelul de trai este scăzut sau gradul de ocupare a forței de muncă este extrem de scăzut precum și pentru facilitarea dezvoltării anumitor activități sau

- regiuni economice, cu condiția că nu denaturează într-un mod nejustificativ concurența.
- 17.** La acordarea ajutorului de stat pentru administratorii aeroportuari se va evalua impactul asupra concurenței între aeroporturi ținând cont de următorii factori:
- a) tipul de servicii aeroportuare furnizate de aeroport;
  - b) congestia traficului;
  - c) nivelul taxelor pentru utilizarea infrastructurii aeroportuare;
  - d) nivelul taxelor pentru utilizarea serviciilor aeroportuare.
- 18.** Finanțarea infrastructurii aeroportuare presupune ajutorul de stat acordat pentru construirea infrastructurii și a echipamentelor aeroportuare sau a instalațiilor care le sprijină în mod direct în conformitate cu art.14 lit. a).
- 19.** La finanțarea construirii și operării infrastructurii aeroportuare se va determina dacă:
- a) construirea și operarea infrastructurii îndeplinește un obiectiv de interes general definit în mod clar;
  - b) infrastructura este necesară și proporțională cu obiectivul stabilit;
  - c) infrastructura are perspective satisfăcătoare de utilizare pe termen mediu, în special în ceea ce privește utilizarea infrastructurii existente;
  - d) toți potențialii utilizatori ai infrastructurii au acces la ea în mod egal și nediscriminatoriu;
  - e) Nu este afectată într-un mod nejustificativ concurența.
- 20.** Operațiunile de vânzare sau alocare de infrastructură de către autoritățile publice pentru administratorii aeroportuari, care sunt efectuate la prețurile pieței sau dacă prețul acestor operațiuni reprezintă rezultatul unei proceduri de licitație căreia i s-a făcut suficientă publicitate, nu constituie un ajutor de stat în sensul prezentului Regulament.
- 21.** Finanțarea pentru operarea infrastructurii aeroportuare presupune ajutorul de stat la administrarea și întreținerea infrastructurii aeroportuare.
- 22.** La acordarea ajutorului de stat pentru operarea infrastructurii se va evalua compatibilitatea acestuia prin prisma prevederilor de la art. 16 și 19 ale prezentului Regulament.
- 23.** În cazul acordării unor atribuții de serviciu de interes economic general unui administrator de aeroport, este necesar de a înregistra acțiunea respectivă într-un act special de atribuire, care să cuprindă toate informațiile necesare pentru identificarea costurilor specifice acestui serviciu.
- 24.** Actul de atribuire trebuie să cuprindă:
- a) natura precisă a obligației de serviciu de interes economic general;
  - b) administratorii și teritoriul în cauză;
  - c) natura oricăror drepturi exclusive acordate aeroportului;
  - d) modalitățile de calculare, monitorizare și revizuire a compensării;
  - e) mijloacele de evitare și corectare a oricărei compensări excedentare sau deficitare;

- f) obligația beneficiarului de a crea un sistem contabil transparent și de a separa conturile pentru diferitele activități.
25. Subvenționarea serviciilor aeroportuare auxiliare presupune ajutorul acordat administratorului aeroportuar în calitate de autoritate aeroportuară sau de administrator al unui serviciu de interes economic general.
26. Serviciile aeroportuare auxiliare transportului aerian sunt serviciile de handling la sol și de utilizare a infrastructurii aferente aeroportului, serviciile de stingere a incendiilor, serviciile de siguranță, etc.
27. Ajutorul de stat pentru furnizarea serviciilor de handling la sol se acordă administratorului aeroportuar care înregistrează anual un flux de pînă la 2 milioane de pasageri.
28. Odată cu depășirea pragului de 2 milioane serviciile de handling la sol trebuie să se autofinanțeze și nu pot fi subvenționate încrucișat prin alte venituri comerciale ale aeroportului sau prin ajutor de stat.
29. Ajutorul de stat pentru finanțarea aeroporturilor se notifică Consiliului Concurenței pentru a putea fi examinată influența ajutorului acordat asupra concurenței.

#### **Secțiunea 4. Ajutorul la înființare**

30. Ajutorul la înființare este ajutorul de stat acordat companiilor aeriene pentru crearea noilor rute sau frecvențe de zbor și pentru atragerea unui număr de pasageri necesar în vederea atingerii pragului de rentabilitate, într-o perioadă de 3 ani.
31. Ajutorul de stat la înființare avantajează companiile aeriene beneficiare și, în consecință, poate crea, în mod direct denaturarea concurenței între companii, deoarece poate reduce costurile de operare ale beneficiarului.
32. Ajutorul de stat pentru înființare este acordat în cazul în care sunt îndeplinite următoarele condiții:
- a) Beneficiarul ajutorului la înființare trebuie să dețină un certificat de operator aerian valabil;
  - b) Ajutorul este plătit numai pentru rute între aeroporturi din categoria C și D;
  - c) Este înființată o rută de zbor nouă sau frecvență de zbor nouă;
  - d) Ruta pentru care este acordat ajutorul trebuie să se dovedească profitabilă, adică trebuie cel puțin își acopere costurile, fără finanțare publică;
  - e) Valoarea ajutorului trebuie să fie legată strict de costurile suplimentare la înființare suportate pentru lansarea noii rute sau frecvențe, costuri pe care beneficiarul nu trebuie să le suporte după înființare în regim de operare normală.
  - f) Prezența planului de afaceri al beneficiarului, care să prezinte pe o perioadă îndelungată, viabilitatea rutei după terminarea ajutorului;
  - g) Plățile în cadrul ajutorului trebuie legate de creșterea netă a numărului de pasageri transportați

33. Ajutorul degresiv poate fi acordat pe o perioada maximă de 3 ani. 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, după cum se indică în planul de afaceri solicitat.
34. Ajutorul degresiv poate fi acordat cu titlu de excepție pe o perioadă de pînă la 5 ani pentru rutele ce operează în regiunile defavorizate și regiunile cu o densitate redusă a populației.
35. 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.
36. În regiunile defavorizate și regiunile cu o densitate dedusă a populației, 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 acordării ajutorului pe termen de 5 ani, el poate fi menținut la 50% din costurile eligibile totale pentru perioada inițială de 3 ani.
37. Furnizorul ajutorului de stat 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.
38. Înainte de acordarea ajutorului de stat la înființarea unei noi rute de zbor, furnizorul trebuie să efectueze o analiză a influenței acesteia asupra rutelor concurente.
39. Nu se permite acordarea de ajutor la înființare pentru o nouă rută aeriană care corespunde unei legături feroviare de mare viteză.
40. Ajutorul de stat nu poate fi acordat unei companii aeriene, care după ce a utilizat întregul ajutor pentru o rută anumită, solicită un nou ajutor pentru o rută concurentă care pleacă din același oraș sau regiune. Simpla înlocuire a unei rute, în timpul perioadei de acordare a ajutorului, cu o altă rută care pleacă din același aeroport și care se prevede că va genera cel puțin un număr echivalent de pasageri nu împiedică continuarea plății ajutorului pentru perioada completă, atît timp cît această înlocuire nu afectează celelalte condiții de bază pentru care a fost acordat inițial ajutorul la înființare.
41. Ajutorul nu poate fi acordat pentru costuri de operare standard, cum sunt chiria sau amortizarea aeronavei, carburantul, salariile echipajelor, taxele de aeroport sau costurile de catering.
42. 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 ajutorul acordat în legătură cu efectuarea unor servicii de interes economic general. De asemenea, ajutorul la înființare nu poate fi combinat cu un alt ajutor acordat pentru acoperirea acelorași costuri.

43. Ajutorul la înființare nu poate fi acordat în cazul în care accesul la o rută a fost rezervat pentru o singură companie aeriană.
44. Ajutorul la înființare, acordat companiilor aeriene trebuie notificat Consiliului Concurenței pentru a se examina influența sa asupra concurenței.

#### **Secțiunea 5. Condiții de monitorizare**

45. Monitorizarea ajutorului de stat pentru finanțarea aeroporturilor și ajutorului la înființare pentru companiile aeriene, se efectuează în conformitate cu Secțiunea 13 din Regulamentul privind forma de notificare, procedura de examinare și adoptare a deciziilor cu privire la ajutorul de stat.
46. În mod obligatoriu fiecare furnizor al ajutorului de stat publică anual lista rutelor aeriene pentru care a acordat ajutorul, cu indicarea beneficiarului, valoarea ajutorului plătit și numărul de pasageri.

#### **Secțiunea 6. Măsuri de siguranță**

47. Beneficiarului ajutorului îi poate fi impusă obligația depunerii unei garanții pe contul furnizorului ajutorului, în vederea asigurării respectării angajamentelor asumate ca urmare a beneficierii de ajutorul de stat.
48. În cazul nerespectării angajamentelor asumate de către beneficiar în urma primirii ajutorului la înființare sau de finanțare, acesta poate fi retras de către furnizor în baza deciziei de recuperare adoptate de Consiliul Concurenței.
49. În cazul ajutorului ilegal sau ajutorului utilizat abuziv, sunt aplicabile dispozițiile art. 13-16 din Legea cu privire la ajutorul de stat Nr.139 din 15.06.2012.
50. În cazul în care Consiliul Concurenței adoptă o decizie de recuperare a ajutorului de stat acordat ilegal și ajutorul respectiv nu a fost rambursat de către beneficiar, este necesar ca la evaluarea întregului ajutor pentru infrastructura aeroportuară sau a ajutorului la înființare să se țină cont atât de efectul cumulativ al ajutorului anterior și al noului ajutor, cât și de faptul că ajutorul anterior nu a fost rambursat.

#### **Secțiunea 6. Dispoziții finale**

51. Notificarea ajutoarelor de stat pentru finanțarea aeroporturilor și ajutorul de înființare pentru companiile aeriene se va face cu respectarea prevederilor Regulamentului privind forma de notificare, procedura de examinare și adoptare a deciziilor cu privire la ajutorul de stat.
52. Evidența și inventarierea ajutoarelor de stat acordate prin efectul prezentului regulament se va realiza în conformitate cu prevederile Regulamentului privind registrul ajutoarelor de stat.

**53.**În conformitate cu prevederile art.19 din Legea cu privire la ajutorul de stat Nr.139 din 15.06.2012 furnizorii ajutoarelor de stat pentru finanțarea aeroporturilor și pentru înființare acordat companiilor aeriene, sunt obligați să prezinte anual Consiliului Concurenței Formularul de raportare a ajutoarelor de stat acordate.