



**Catre: Consiliul Judetean Suceava
Domnului Presedinte Catalin-Ioan NECHIFOR**

Spre stiinta: Consiliul Judetean Iasi

NOTIFICARE

Stimate Domnule Presedinte,

Onorat Consiliu,

Incepem prin a va felicita pentru finalizarea investitiei in infrastructura de miscare a Aeroportului „ Stefan cel Mare” din Suceava, si pentru sustinerea neconditionata a acestui proiect de importanta strategica pentru comunitatea locala, precum si pentru perseverenta de a da sens acestei investitii si de a aduce prin aceasta plus valoare si bunastare comunitatii Dumneavoastra.

Am luat insa act, cu ingrijorare, de doua proiecte de hotarare emise de catre Consiliul Judetean Suceava, avand ca obiect activitatea Aeroportului „Stefan cel Mare” Suceava, primul reprezentand, in esenta, transferul unui imobil, cunoscut sub numele de **Centrul Economic Bucovina Suceava CEBS**, din administrarea Consiliului Judetean Suceava in administrarea RA Aeroportul „ Stefan cel Mare” Suceava (1) , iar cel de-al doilea, privind diminuarea drastica , spre valori modice, a tarifelor aeroportuare practicate de RA Aeroportul „ Stefan cel Mare” Suceava (2).

(1). In ce priveste transferul imobilului sus mentionat , opiniam ca acesta incalca principiile enuntate de catre Comisia Europeana privind ajutorul de stat, conform CE 2014/99/03, intrucat , in fapt, reprezinta o forma mascată de finantare a unor activitati ce se supun regulilor ajutorului de stat, asa cum prevad regulamentele sus mentionate. (38. **Transferul resurselor de stat poate lua numeroase forme, cum ar fi granturi directe, reduceri de impozite (41), credite preferențiale sau alte tipuri de condiții de finanțare preferențială. Se consideră că este vorba de resurse de stat și atunci când statul conferă un beneficiu în natură sau sub formă de servicii subvenționate [...]**)

Orice finantare privind constructia unor facilitati de procesare pasageri , poate fi suportata fie exclusiv din veniturile operatorului economic, adica RA Aeroportul „ Stefan cel Mare” Suceava, fie de catre autoritatea tutelara Consiliul Judetean Suceava in cazul de fata, dar numai dupa notificarea ajutorului de stat catre Comisia Europeana si implicit aprobarea acestuia. Si in acest caz, incepand cu 2014, orice astfel de investitie trebuie a fi suportata in quantum de minim 25% de catre operatorul economic aeroportuar, adica RA Aeroportul „ Stefan cel Mare” Suceava,

conform art 103 din CE 2014/99/03.

In cazul de fata, este evident ca transferul acelui imobil, in forma prezentata de proiectul de hotarare al Consiliului Judetean Suceava, vine sa eludeze prevederile actelor imperitive, elaborate de catre Comisia Europeana , intrucat scopul acestor documente nu concluzioneaza exclusiv asupra folosirii banilor ca mijloc de sustinere a operatorilor aeroportuari cu capital public, ci implica, fara echivoc, si folosirea patrimoniului public pentru activitati ce se supun regulilor ajutorului de stat.

Altfel spus, Consiliul Judetean Suceava a finantat RA Aeroportul „ Stefan cel Mare” Suceava cu exact valoarea de patrimoniu a intregii investitii in **Centrul Economic Bucovina Suceava CEBS**, fara ca aceste sume sa fi fost notificate Comisiei Europene si filtrate de principiile statuante de catre Comisia Europeana prin dispozitiile CE 2014/C99/03.

Valorile de trafic anual sub 200.000 de pasageri, ce le considerati a permite finantarea RA Aeroportul „ Stefan cel Mare” Suceava, fara notificarea ajutorului de stat, **se refera exclusiv la activitatile din cadrul S.I.E.G .**

Pentru sumele necesare investitiilor, se aplica in mod unitar , indiferent de numarul de pasageri inregistrati, pentru toate aeroporturile ce primesc aceste sume de la autoritati publice tutelare, prevederile art. 103 din CE 2014/C99/03.

Cazul de fata intra sub incidenta Art. 111. Din cauza unui risc mai mare de denaturare a concurenței, următoarele măsuri de ajutor ar trebui să fie întotdeauna notificate individual: [...]b) ajutoarele pentru investitii de peste 75 % intensitate acordate unui aeroport cu un trafic mediu anual mai mic de 1 milion de pasageri, [...];

Mai mult , in situatia in care acest proiect de hotarare a fost deja legiferat, va aflati sub incidenta art. 93 din CE 2014/C99/03, drept urmare va aflati sub imperiul imposibilitatii pe mai departe de a acorda ajutor de stat, sub orice forma(exploatare sau investitii), catre Aeroportul „ Stefan cel Mare” Suceava. (pana la recuperarea sumelor ce pot fi considerate ajutor de stat incompatibil).

In ceea ce priveste impactul economic asupra aeroporturilor concurente:

Art 85 din orientarile CE 2014/99/03 spune”Orice investitie care (a) nu ofera perspective de utilizare satisfacatoare pe termen mediu **sau (b)diminueaza perspectivele de utilizare a infrastructurilor existente pe termen mediu in zona pe care o deserveste aeroportul nu poate fi considerata ca urmarind un obiectiv de interes comun”**

Art 86 din orientarile CE 2014/99/03 „ In consecinta, Comisia va avea indoieli cu privire la perspectivele pe termen mediu de utilizare a infrastructurilor aeroportuare aflate pe un aeroport situat in zona in care o deserveste un **aeroport existent in situatia in care acesta din urma nu functioneaza la intreaga sa capacitate sau aproape la intreaga sa capacitate.”**

Art. 106. „În special, multiplicarea aeroporturilor nerentabile **sau crearea de capacitați suplimentare neutilizate în zona pe care o deservește o infrastructură existentă poate**

denatura concurență. În consecință, Comisia va avea, în principiu, îndoieți cu privire la compatibilitatea unor investiții în infrastructura aeroportuară de pe un aeroport situat în zona pe care o deservește un aeroport existent (89), în cazul în care acesta din urmă nu funcționează la întreaga sa capacitate sau aproape la întreaga sa capacitate.”

Or, Aeroportul International Iasi nu si-a atins nici pe departe capacitatea sa de operare , aceasta fiind estimata inclusiv de catre Comisia Europeana, care aprobat analiza cost-beneficiu a Aeroportului International Iasi, la aproximativ 2 milioane de pasageri anual, infrastructura noastră de suprafete de miscare și de terminal fiind finanțată de catre Comisia Europeana, printr-un proiect din categoria **Proiect Major**. Altfel spus, Comisia va putea constata că investiția să în capacitate aeroportuară este pusă în dificultate de catre autorități publice și operatori aeroportuari publici ce la randul lor au fost finanțați de catre aceasta și care sunt primii ce trebuie să respecte orientările enunțate mai sus.

(2) În ceea ce privește proiectul de hotărare privind diminuarea unor tarife aeroportuare practicate de catre RA Aeroportul „Stefan cel Mare” Suceava, va aduce la cunoștință că aprobarea acestui proiect , ar intra în contradicție cu declaratiile date sub semnatura privată de catre beneficiarii finanțării proiectului de modernizare a infrastructurii Aeroportului „Stefan cel Mare” Suceava, inclusiv datele transmise și asumate în cererea de finanțare, conform Ghidului Solicitantului, Cap VIII – Criterii de eligibilitate ale proiectelor.

Pe scurt, analiza cost beneficiu realizată și depusă de catre RA Aeroportul „Stefan cel Mare „Suceava, act oficial și **baza acordării finanțării**, asuma că investiția va genera o sumă de venituri, generate de un potential deja existent al Aeroportului în cauză, dovedind acest lucru cu o prognoză de trafic ce a fost întocmită în acest sens la momentul depunerii finanțării și un nivel al tarifelor aeroportuare. În același timp, declarate să fie practicate de catre Beneficiar, pentru intervalul de prognoză medie și lungă solicitată conform dispozițiilor actuale, a reprezentat tocmai sustenabilitatea acestui proiect și în baza acestor tarife asumate să fie practicate s-au calculat riscurile și valorile de sensibilitate ale proiectului, de catre entitatea finanțătoare. Altfel spus, banii primiti de catre Beneficiar , au fost pentru că acesta să practice tarifele aeroportuare asumate în analiza cost beneficiu și să genereze veniturile ce au dat valorile de sustenabilitate a proiectului, la data depunerii sale. Orice alte tarife aeroportuare, diferite de cele înaintate sub semnatura privată către Finanțator, practicate exclusiv prin propria decizie, sub imperiul unei finanțări nerambursabile, sunt în masură să denatureze grav indicatorii inițiali în baza cărora s-a aprobat finanțarea și evident există un risc însemnat că finanțatorul să solicite recuperarea integrală a sumelor alocate și platite.

Motivatia regasita in documentele suport ale proiectului de hotărare de Consiliu Județean privind diminuarea tarifelor aeroportuare la RA Aeroportul „Stefan cel Mare” Suceava, de a atrage companii aeriene care să deschida noi rute, intra în contradicție flagrantă cu insuși documentul oficial regasit în cererea de finanțare, în care s-a declarat că există potențial de afacere al Beneficiarului , dar că lipsește infrastructura suport pentru fructificarea acestui potențial.

Totodată , prin parcurgerea CE 2014/99/03, veți regăsi modalitățile juste prin care, în afara unei situații de constrangeri generate de o finanțare nerambursabilă se pot stabili tarifele aeroportuare, la un aeroport aflat sub tutela statului și sub imperiul ajutorului de stat.

Mai mult, avand in vedere informatia publica , afisata pe site-ul Comisiei Europene , legata de initierea de catre aceasta a unor investigatii in Romania privind suspiciunea de practicare ilegală a unor tarife aeroportuare , de catre anumite aeroporturi, credem ca, continuarea acestui demers va infrange orice prezumtie de necunoastere a dispozitiilor legale in materie.

Jurisprudenta Comisiei asupra practiciei reducerii de tarife arata ca: “(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 ... afectează schimburile comerciale dintre statele membre și denaturează sau amenință să denatureze concurența în sectorul transportului aerian.*”

Fara a dezvolta acest subiect, va atasam la prezenta adresa comunicarea publica a Comisiei Europene referitoare la aceste investigatii, de unde puteti deduce cu foarte mare usurinta similaritatea spetelor.

**Domnule Presedinte,
Onorat Consiliu,**

Va rog sa priviti cu sinceritate aprecierea noastră privind dorinta locala de a dezvolta acest segment de activitate, cand stim cat este de greu sa implementezi un astfel de proiect, prin hatisul legislativ prezent.

Insa , in cele din urma, consideram ca este colegial sa aducem la suprafata principiile respectarii unitare a legislatiei europene si nationale si sa preintampinam erori nculpabile in cele din urma, ale autoritatilor deliberative locale, care, la luarea deciziilor nu au primit din partea initiatorilor toate elementele de constrangere legislativa.

In final, Domnule Presedinte, va rog sa nu priviti sub nici o forma prezenta adresa ca un afront, iar in situatia in care veti considera ca aspectele prezentate mai sus , nu se aplica spetelor reclamate de catre noi, primiti scuzele ce se impun.

Cu deosebita consideratie,

**Presedinte al Consiliului de Administratie
Administrator Executiv,
Marius BODEA**




[Latest updates](#) | [Related links](#) | [Contact](#) | [Search](#)
[Login](#) | [Subscribe](#)

Other available languages: EN FR DE

[Back to the search results](#) | [Expand](#) | [Share](#)
[PDF](#)

Comisia Europeană - Comunicat de presă

Ajutoare de stat: Comisia inițiază investigații aprofundate privind măsurile adoptate de România în favoarea a două aeroporturi și a unor transportatori aerieni

Bruxelles, 31 iulie 2015

Comisia Europeană a inițiat două investigații aprofundate separate pentru a stabili dacă măsurile adoptate în favoarea a două aeroporturi din Transilvania (Aeroportul Internațional Cluj-Napoca și Aeroportul Transilvania Târgu Mureș, aflate în proprietatea statului) și a transportatorilor aerieni care le utilizează (în principal Wizz Air) sunt conforme cu normele UE privind ajutoarele de stat. Investigațiile vizează îndeosebi taxele de marketing plătite companiei Wizz Air de către Aeroportul Internațional Cluj-Napoca și tarifele aeroportuare reduse oferite de Aeroportul Transilvania Târgu Mureș transportatorilor aerieni care operează zboruri de pe aeroportul respectiv. În plus, în cadrul investigației sale, Comisia va examina și subvențiile primite, la rândul lor, de aeroporturi din partea autorităților locale. Inițierea procedurilor le oferă părților interesate posibilitatea de a prezenta observații privind măsurile evaluate, fără a aduce atingere rezultatului investigației.

Comisarul UE responsabil cu politica în domeniul concurenței, Margrethe Vestager, a declarat: „În sectorul aerian, se înregistrează o concurență puternică la nivel paneuropean. Prin urmare, Comisia trebuie să se asigure că tarifele aeroportuare și alte condiții oferite de aeroporturile publice regionale pentru a atrage transportatorii aerieni nu denaturează condițiile de concurență echitabile de pe piață. Investigațiile noastre vor arăta dacă măsurile luate de România în favoarea celor două aeroporturi și a unor transportatori aerieni sunt conforme cu normele UE privind ajutoarele de stat”.

Aeroportul Cluj-Napoca

Aeroportul Internațional Cluj-Napoca, al doilea aeroport din România ca importanță, este exploatat de o întreprindere deținută integral de Consiliul Județean Cluj. În 2014 a deservit aproximativ 1,2 milioane de pasageri. Comisia a primit o plângere potrivit căreia aeroportul a acordat un ajutor de stat ilegal transportatorului aerian Wizz Air, prin intermediul unor condiții avantajoase în cadrul anumitor acorduri încheiate între transportatorul aerian și aeroport, în timp ce aeroportul a beneficiat, la rândul său, de un ajutor de stat de la Consiliul Județean Cluj, sub formă de finanțare publică.

Prin urmare, Comisia a examinat o serie de acorduri încheiate de Aeroportul Cluj-Napoca cu Wizz Air între 2007 și 2010. În temeiul acestor acorduri, Wizz Air este remunerat pentru servicii de publicitate prestate județului Cluj, în schimbul unor condiții diverse legate de prezența și amploarea operațiunilor companiei Wizz Air pe Aeroportul Cluj-Napoca. De asemenea, aceste acorduri stabilesc condițiile aplicabile serviciilor de handling la sol pe care aeroportul le furnizează companiei Wizz Air.

În acest stadiu, Comisia își exprimă îngrijorarea în legătură cu posibilitatea ca unele dintre clauzele acordurilor să acorde companiei Wizz Air un avantaj economic nejustificat față de concurenții săi, deoarece acest transportator aerian beneficiază de condiții excesiv de favorabile și niciun operator privat nu ar fi acceptat să-i acorde condiții similare în împrejurări similare.

De asemenea, Comisia va examina în detaliu dacă diversele subvenții primite din partea autorităților locale în perioada 2010-2014 au acordat Aeroportului Cluj-Napoca însuși un avantaj economic nejustificat față de alte aeroporturi. Comisia va încerca să verifice dacă eventualul ajutor este conform cu normele UE privind ajutoarele de stat, mai precis dacă aduce într-adevăr o contribuție reală la accesibilitatea Transilvaniei și la mobilitatea locuitorilor acestei regiuni și dacă utilizarea fondurilor publice este limitată strict la minimumul necesar. Comisia va lua în considerare, de asemenea, relativa proximitate a Aeroportului Târgu Mureș, aflat la o distanță de 103 km, care poate fi parcursă în aproximativ 1,5 ore cu mașina.

Aeroportul Târgu Mureș

În cadrul unei investigații separate, inițiate tot în urma unei plângeri, Comisia va examina în detaliu dacă tarifele aeroportuare practicele la Aeroportul Târgu Mureș, care par abnormal de scăzute și prevăd reduceri semnificative în funcție de nivelul de trafic, sunt conforme cu

normele UE privind ajutoarele de stat. În 2014, Aeroportul Transilvania Târgu Mureş a deservit aproximativ 350 000 de pasageri. Este exploatat de o societate deținută integral de Consiliul Județean Mureş.

De aceste tarife reduse a beneficiat în principal Wizz Air, principalul transportator aerian care operează pe Aeroportul Târgu Mureş, dar este posibil să fi beneficiat și alți transportatori aerieni care utilizează acest aeroport. În acest stadiu, Comisia își exprimă îngrijorarea în legătură cu posibilitatea ca nivelul tarifelor aeroportuare să le fi oferit acestor transportatori aerieni un avantaj economic nejustificat față de concurenții lor.

De asemenea, Comisia va examina în detaliu dacă diversele subvenții primite din partea autorităților locale începând din 2011 au acordat Aeroportului Târgu Mureş însuși un avantaj economic nejustificat față de alte aeroporturi. Comisia va încerca să verifice dacă eventualul ajutor este conform cu normele UE privind ajutoarele de stat, mai precis dacă aduce într-adevăr o contribuție reală la accesibilitatea Transilvaniei și la mobilitatea locuitorilor acestei regiuni (având în vedere relativa proximitate a Aeroportului Cluj-Napoca, a se vedea considerațiile anterioare) și dacă utilizarea fondurilor publice este limitată strict la minimumul necesar.

Context

Investițiile efectuate de autoritățile publice în societăți care desfășoară activități economice sunt conforme cu normele UE privind ajutoarele de stat dacă sunt efectuate în condiții pe care le-ar accepta un actor privat care operează în condițiile pieței (principiul operatorului economic privat în economia de piață). Dacă nu se respectă acest principiu, intervențiile publice constituie ajutor de stat în sensul normelor UE (articuloul 107 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene - TFUE), deoarece îi oferă beneficiarului un avantaj economic de care concurenții săi nu dispun. Ulterior, Comisia examinează dacă un astfel de ajutor poate fi considerat compatibil cu normele comune ale UE care autorizează anumite categorii de ajutoare.

În sectorul aviației, Orientările Comisiei privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (a se vedea, de asemenea, MEMO și Sinteza privind politica) reflectă faptul că subvențiile publice pot fi utilizate uneori de aeroporturile regionale pentru a atrage companii aeriene sensibile la criteriul prețului și că aceste companii pot, în unele cazuri, să transfere efectiv capacitatea pentru a beneficia de cea mai bună ofertă, mai ales dacă aeroporturile implicate deservesc aceiași clienți. Astfel de subvenții pot fi acordate sub formă de tarife aeroportuare mici, de reduceri ale tarifelor aeroportuare, de onorarii condiționate de rezultate sau de plăți pentru promovarea pe piață.

Deși Comisia recunoaște că aeroporturile regionale aflate în proprietate publică le pot oferi transportatorilor aeriени condiții atractive în scopul de a-i încuraja să opereze zboruri și să stimuleze astfel traficul aeroporturilor în cauză, aceste condiții nu trebuie să le depășească pe cele pe care ar fi dispus să le ofere un operator aeroportuar care urmărește să obțină profit.

În ceea ce privește finanțarea publică a infrastructurii aeroportuare, normele UE urmăresc să evite subvențiile pentru investiții în infrastructură care generează supracapacitate, au drept rezultat multiplicarea aeroporturilor (neprofitabile) în aceeași zonă de deservire sau depășesc ceea ce este necesar pentru realizarea unor proiecte de investiții utile.

Versiunea neconfidențială a deciziei va fi disponibilă cu numerele de caz SA.32963 și SA.33769 în Registrul ajutoarelor de stat pe site-ul DG Concurență, de îndată ce vor fi soluționate eventualele probleme legate de confidențialitate. Lista deciziilor în materie de ajutoare de stat recente publicate în Jurnalul Oficial și pe internet apare în State Aid Weekly e-News.

IP/15/5458

Persoane de contact pentru presă

- Ricardo CARDOSO (+32 2 298 01 00)
- Yizhou REN (+32 2 299 48 89)

Întrebări din partea publicului larg:

- Europe Direct la numărul de telefon 00 800 67 89 10 11 sau prin email