

REGULAMENT

privind evaluarea ajutorului de stat acordat pentru finanțarea aeroporturilor și ajutorului la înființare pentru companiile aeriene

Prezentul Regulament transpune parțial Orientările Uniunii Europene privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (2014/C 99/03), publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene C 99/3 din 4.4.2014.

Secțiunea 1

Dispoziții generale

1. Prezentul Regulament stabilește criteriile de evaluare în temeiul cărora ajutoarele acordate sectorului aeroportuar și în sectorul transportului aerian vor fi considerate compatibile cu mediul concurențial normal.
2. Principiile enunțate în prezentul Regulament se aplică ajutoarelor de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene.
3. Aplicarea normelor privind ajutoarele de stat în sectorul aeroportuar și în sectorul transportului aerian au scopul de îmbunătățire a competitivității și a potențialului de creștere economică a acestor două sectoare.
4. Ajutoarele de stat primite de operatorii aeroportuari nu acordă automat un ajutor de stat și companiilor aeriene cu care lucrează, în cazul în care condițiile de care beneficiază o companie aeriană sunt condiții normale de piață.
5. Pot fi acordate în condiții mai favorabile ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene care folosesc aceste aeroporturi, pentru dezvoltarea de noi servicii și pentru contribuția la accesibilitatea și la dezvoltarea economică locală.
6. Furnizorii vor efectua o evaluare a impactului asupra mediului și vor asigura conformitatea cu legislația Republicii Moldova în domeniul mediului, precum și obținerea tuturor autorizațiilor necesare.
7. Pentru transportul de mărfuri Consiliul Concurenței va aplica principiile de compatibilitate stabilite în secțiunea 5.
8. Consiliul Concurenței nu va aplica principiile enunțate în Regulamentul privind ajutorul de stat pentru dezvoltare regională, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr.4 din 30 august 2013, în cazul ajutoarelor de stat acordate pentru infrastructura aeroportuară.

Secțiunea 2

Definiții

9. În sensul prezentului Regulament, noțiunile și termenii utilizați semnifică următoarele:

tariful de aeroport - înseamnă un preț sau o taxă percepută în beneficiul aeroportului și plătită de către utilizatorii aeroportului pentru utilizarea structurilor și a serviciilor care sunt furnizate exclusiv de aeroport și care au legătură cu aterizarea, decolarea, iluminarea și parcarea aeronavelor, precum și cu tratamentul pasagerilor și al mărfurilor inclusiv tarifele sau taxele plătite pentru serviciile de handling la sol și taxele aferente infrastructurii centralizate de handling la sol;

traficul mediu anual de pasageri - înseamnă o cifră care se stabilește pe baza traficului de pasageri care sosesc și care pleacă de pe un aeroport pe parcursul celor două exerciții financiare anterioare celui în care ajutorul este notificat sau acordat, în cazul unui ajutor nenotificat;

costuri de capital - înseamnă deprecierea costurilor de investiție eligibile în infrastructura și în echipamentele aeroportuare, inclusiv costurile subiacente de finanțare;

deficitul de finanțare a costurilor de capital - înseamnă valoarea actualizată netă a diferenței dintre fluxurile de numerar pozitive și negative (inclusiv costurile de investiție) pe durata de viață a investiției în active imobilizate;

costurile de finanțare - înseamnă costurile legate de finanțarea prin îndatorare și prin capitaluri proprii a costurilor eligibile aferente investiției; costurile de finanțare iau în considerare proporția dobânzii totale și remunerarea capitalului propriu care corespunde finanțării costurilor eligibile ale investiției, cu excepția finanțării fondului de rulment, a investițiilor în activități non-aeronautice sau a altor proiecte de investiții;

tren de mare viteză - înseamnă un tren care poate atinge viteze de peste 200 km/h;

ajutoare pentru investiții - înseamnă ajutoarele menite să finanțeze active imobilizate; să acopere „deficitul de finanțare a costurilor de capital”;

valoarea actualizată netă - înseamnă diferența dintre fluxurile de numerar pozitive și negative pe durata de viață a investiției, actualizate la valoarea lor curentă folosind costul capitalului, și anume rata normală de rentabilitate aplicată de întreprindere în alte proiecte de investiții similare sau, atunci când aceasta nu este disponibilă, costul capitalului întreprinderii în ansamblu sau rentabilitatea scontată observată în mod obișnuit în sectorul aeroportuar;

activități non-aeronautice - înseamnă servicii comerciale oferite companiilor aeriene sau altor utilizatori ai aeroportului, cum ar fi serviciile auxiliare pentru pasageri, agenți de expediție sau alți prestatori de servicii, închirierea de birouri și spații comerciale, spațiile de parcare și hotelurile;

ajutoare de exploatare - înseamnă ajutoarele menite să acopere „deficitul de finanțare a cheltuielilor de exploatare” fie ca valoare inițială a ajutoarelor, fie ca ajutoare sub formă de tranșe periodice menite să acopere costurile de exploatare (sume forfetare plătite periodic);

costurile de exploatare - înseamnă costurile suportate de un aeroport în vederea furnizării de servicii aeroportuare; acestea includ anumite categorii de costuri, cum ar fi costurile cu personalul, cele aferente serviciilor contractate, cele legate de comunicații, deșeurii, energie, întreținere, chirie și administrație, dar exclud costurile de capital, sprijinul pentru marketing sau orice alte stimulente acordate companiilor aeriene de către aeroport, precum și costurile care se încadrează în sfera sectoarelor de competență publică;

deficit de finanțare a cheltuielilor de exploatare - înseamnă pierderile din exploatare ale unui aeroport pe perioada relevantă, actualizate la valoarea lor curentă folosind costul capitalului, și anume diferența (în termeni de valoare actualizată netă) dintre veniturile aeroportului și cheltuielile de exploatare suportate de aeroport;

Secțiunea 3

Analiza de rentabilitate ex ante

10. Acordurile încheiate între companiile aeriene și un aeroport îndeplinesc testul operatorului în economia de piață atunci când acestea contribuie în mod progresiv, dintr-o perspectivă ex ante, la rentabilitatea aeroportului.

11. Pentru a evalua dacă un acord încheiat de un aeroport cu o companie îndeplinește testul operatorului în economia de piață, veniturile scontate din activitățile non-aeronautice care decurg din activitatea companiei vor fi luate în considerare împreună cu tarifele de aeroport, excluzându-se reducerile fiscale, sprijinul pentru comercializare sau sistemele de stimulente. În mod similar, vor fi luate în considerare toate costurile scontate pe care urmează să le suporte treptat aeroportul în legătură cu activitatea companiei aeriene în aeroport.

12. Dacă un gestionar de aeroport a beneficiat de un ajutor compatibil, avantajul rezultat în urma acordării acestui ajutor nu se răsfrânge asupra unei companii aeriene dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

a) Infrastructura este deschisă tuturor companiilor aeriene.

b) Nu este rezervată unei anumite companii aeriene, iar companiile aeriene plătesc tarife care acoperă cel puțin costurile marginale prevăzute la punctul 11.

Secțiunea 4

Finanțarea publică a serviciilor de interes economic general

13. Furnizorii pot atribui aeroporturilor sau companiilor aeriene statutul de întreprindere care prestează servicii de interes economic general (denumite în continuare „SIEG”).

14. Ajutoarele sub formă de compensații pentru obligația de prestare a SIEG vor fi evaluate în conformitate cu Regulament privind ajutorul de stat acordat beneficiarilor ce prestează servicii de interes economic general, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr.11 din 30 august 2013.

15. În cazul în care unul dintre criteriile cumulative ale pct. 7 din Regulamentul privind ajutorul de stat acordat beneficiarilor ce prestează servicii de interes economic general nu este îndeplinit, compensațiile pentru obligația de serviciu public conferă un avantaj economic beneficiarului său și ar putea constitui ajutor de stat.

16. Ajutoarele de stat sub formă de compensații pentru obligația de prestare a SIEG sunt exceptate de la obligația de notificare dacă aeroporturile au un trafic mediu anual care nu depășește 200 000 de pasageri.

Secțiunea 5

Compatibilitatea ajutoarelor

17. Cu condiția respectării criteriilor de compatibilitate pentru aeroporturi, menționate în secțiunea 5.1., și a celor pentru companiile aeriene, menționate în secțiunea 5.2., ajutoarele de stat acordate companiilor aeriene care conduc la o diminuare progresivă a rentabilității aeroportului conform pct. 10 și 11 din prezentul Regulament vor fi considerate incompatibile cu mediul concurențial normal, cu excepția cazului în care sunt îndeplinite condițiile de compatibilitate pentru acordarea ajutoarelor la înființare menționate în secțiunea 5.2 din prezentul Regulament.

18. O măsură de ajutor va fi considerată compatibilă cu mediul concurențial normal, la îndeplinirea următoarelor cerințe cumulativ:

- a)** contribuția la un obiectiv de interes comun bine definit;
- b)** necesitatea intervenției statului într-o situație în care ajutorul poate aduce o îmbunătățire substanțială pe care piața nu o poate realiza pe cont propriu;
- c)** măsura de ajutor este un instrument de politică corespunzător pentru abordarea obiectivului de interes comun;
- d)** ajutorul duce la modificarea comportamentului întreprinderilor în cauză, astfel încât acestea să desfășoare o activitate suplimentară pe care nu ar desfășura-o în absența ajutorului sau pe care ar desfășura-o în mod diferit sau limitat sau într-un alt loc;
- e)** valoarea ajutorului se limitează la minimul necesar pentru a determina realizarea investiției sau a activității suplimentare în zona vizată;
- f)** efectele negative ale ajutorului sunt suficient de limitate, astfel încât bilanțul general al măsurii să fie pozitiv;
- g)** Consiliul Concurenței, agenții economici și publicul interesat trebuie să aibă acces cu ușurință la toate actele relevante și la toate informațiile pertinente referitoare la ajutorul acordat, astfel cum se evidențiază în secțiunea 7.

Secțiunea 5.1.

Ajutoare acordate aeroporturilor

19. Ajutoarele pentru investiții acordate aeroporturilor contribuie la îndeplinirea unui obiectiv de interes comun, în cazul în care:

- a)** sporesc mobilitatea cetățenilor și conectivitatea regiunilor;
- b)** combat congestionarea traficului aerian în principalele noduri aeroportuare;
- c)** facilitează dezvoltarea regională.

20. În cazul în care un proiect de investiție are ca scop principal crearea de noi capacități aeroportuare, noua infrastructură trebuie să satisfacă, pe termen mediu, cererea preconizată a companiilor aeriene, a pasagerilor și a agenților de expediție în zona pe care o deservește aeroportul. Orice investiție care nu oferă perspective de utilizare satisfăcătoare pe termen mediu sau diminuează perspectivele de utilizare a infrastructurilor existente pe termen mediu în zona pe care o deservește aeroportul nu poate fi considerată ca urmărind un obiectiv de interes comun.

21. În sensul prezentului Regulament sunt identificate următoarele categorii de aeroporturi:

- a)** aeroporturile cu un trafic de până la 200 000 de pasageri pe an;
- b)** aeroporturile al căror trafic anual se situează între 200 000 și 1 milion de pasageri;
- c)** aeroporturile cu un trafic anual situat între 1 și 3 milioane de pasageri;
- d)** aeroporturile cu un trafic anual situat între 3 și 5 milioane de pasageri;
- e)** aeroporturile cu un trafic anual de peste 5 milioane de pasageri.

22. Furnizorul va demonstra că măsura de ajutor reprezintă un instrument de politică adecvat pentru atingerea obiectivului urmărit sau pentru soluționarea problemelor vizate.

23. Costurile eligibile sunt costurile aferente investițiilor în infrastructura aeroportuară, inclusiv costurile de planificare, cele legate de infrastructura de

handling la sol și cele aferente echipamentelor aeroportuare. Costurile de investiție referitoare la activități non-aeronautice nu sunt eligibile.

24. Costurile de investiție legate de furnizarea de către aeroport a unor servicii de handling la sol nu sunt eligibile în măsura în care acestea nu fac parte din infrastructura de handling la sol.

25. Ajutoarele pentru investiții se limitează la costurile suplimentare generate de proiectul sau de activitatea care beneficiază de ajutor și nu de proiectul sau de activitatea alternativă pe care beneficiarul le-ar fi întreprins în cazul scenariului contrafactual.

26. Intensitatea ajutoarelor nu va depăși intensitatea maximă autorizată a ajutoarelor pentru investiție, și nu va depăși deficitul real de finanțare a proiectului de investiție.

27. Următoarele măsuri de ajutor se notifică individual:

a) ajutoarele pentru investiții acordate aeroporturilor cu un trafic mediu anual de peste 3 milioane de pasageri;

b) ajutoarele pentru investiții de peste 75 % intensitate acordate unui aeroport cu un trafic mediu anual mai mic de 1 milion de pasageri;

c) ajutoarele pentru investiții acordate pentru relocarea aeroporturilor;

d) ajutoarele pentru investiții prin care se finanțează un aeroport mixt de pasageri și de mărfuri prin care tranzitează peste 200 000 de tone de mărfuri pe parcursul celor două exerciții financiare anterioare celui în care este notificat ajutorul;

e) ajutoarele pentru investiții care vizează crearea unui nou aeroport de pasageri, inclusiv transformarea unui aerodrom existent într-un aeroport de pasageri;

f) ajutoarele pentru investiții care vizează construirea sau dezvoltarea unui aeroport situat fie la o distanță de 100 de kilometri, fie la 60 de minute de mers cu mașina, cu autobuzul, cu trenul sau cu trenul de mare viteză.

Secțiunea 5.1.2.

Ajutoare de exploatare acordate aeroporturilor

28. Pentru a fi eligibil să beneficieze de ajutoare de exploatare, traficul anual al aeroportului nu trebuie să depășească 3 milioane de pasageri.

29. Valoarea ajutorului se stabilește ex-ante sub forma unei sume fixe care să acopere deficitul de finanțare preconizat în ceea ce privește cheltuielile de exploatare calculată pe baza unui plan de afaceri ex-ante.

30. Aeroportul trebuie să fie deschis tuturor potențialilor utilizatori și să nu fie rezervat unui utilizator specific.

Secțiunea 5.2.

Ajutoare la înființare acordate companiilor aeriene

31. Dacă o legătură asigurată de noua rută aeriană este deja deservită, în condiții comparabile, în ceea ce privește durata călătoriei, de un serviciu feroviar de mare viteză sau de pe un alt aeroport din aceeași zonă, aceasta nu contribuie la un obiectiv de interes comun bine definit.

32. Un plan de afaceri ex-ante elaborat de către compania aeriană va stabili faptul că, după 3 ani, ruta care beneficiază de ajutor va deveni rentabilă pentru

compania aeriană fără finanțare publică. În absența unui plan de afaceri pentru o anumită rută, companiile aeriene trebuie să se angajeze în mod irevocabil față de aeroportul vizat să opereze ruta respectivă, pentru o perioadă cel puțin la fel de lungă ca perioada pe parcursul căreia acea rută a beneficiat de ajutoare la înființare.

33. Ajutoarele la înființare pot acoperi până la 50 % din tarifele de aeroport în ceea ce privește o rută pentru o perioadă de maximum trei ani. Costurile eligibile sunt tarifele de aeroport care trebuie plătite pentru o acea rută.

34. Orice autoritate publică care intenționează să acorde ajutor la înființare unei companii aeriene pentru o rută nouă, trebuie să își facă publice planurile în timp util, folosind publicitate adecvată, pentru a permite tuturor companiilor aeriene interesate să își ofere serviciile.

35. Ajutoarele la înființare nu pot fi combinate cu niciun alt tip de ajutoare de stat acordate pentru operarea unei rute.

Secțiunea 6

Ajutoare cu caracter social

36. Ajutoarele cu caracter social acordate serviciilor de transport aerian vor fi considerate compatibile cu mediul concurențial normal la îndeplinirea următoarelor cerințe cumulativ:

a) ajutoarele trebuie să fie acordate în mod efectiv în beneficiul consumatorilor finali;

b) ajutoarele trebuie să aibă un caracter social, care vizează copiii, persoanele cu handicap, persoanele cu venituri reduse, studenții, persoanele în vârstă etc.

c) ajutoarele trebuie să fie acordate în mod nediscriminatoriu în ceea ce privește originea serviciilor.

Secțiunea 7

Dispoziții finale

37. Ajutoarele autorizate în temeiul prezentului Regulament nu pot fi combinate cu alte ajutoare de stat, cu ajutoare de minimis sau cu alte forme de finanțare acordate de furnizori, în cazul în care o astfel de combinație generează o intensitate a ajutoarelor mai mare decât cea stabilită în cadrul prezentului Regulament.

38. Furnizorii și întreprinderile, vor garanta că publicul interesat și Consiliul Concurenței pot accesa cu ușurință textul integral al tuturor schemelor de ajutoare aplicabile în sectorul aviației și informațiile relevante referitoare la ajutoarele individuale.

39. Informațiile respective trebuie să fie publicate după luarea deciziei de acordare a ajutorului, trebuie să fie păstrate timp de cel puțin 6 ani și trebuie să fie puse la dispoziția publicului interesat, fără restricții.

40. Furnizorii trebuie să se asigure că se țin evidențe detaliate în ceea ce privește toate măsurile care presupun acordarea de ajutoare de stat în conformitate cu prezentul Regulament. Aceste evidențe trebuie să conțină toate informațiile necesare pentru a se stabili dacă au fost respectate condițiile de compatibilitate, costurile eligibile și intensitatea maximă admisibilă a ajutorului. Ele trebuie să fie păstrate timp de 6 ani de la data la care se acordă ajutorul și trebuie puse la dispoziția Consiliului Concurenței la cerere.

41. Consiliul Concurenței poate să dispună ca anumite scheme să fie limitate în timp și să facă obiectul unei evaluări periodice pentru schemele în cazul cărora denaturările potențiale sunt extrem de mari, schemele care riscă să restricționeze în mod semnificativ concurența dacă punerea lor în aplicare nu este revizuită în timp util.

*Anexa 1
la privind evaluarea ajutorului de stat
acordat pentru finanțarea aeroporturilor
și ajutorului la înființare pentru
companiile aeriene*

Intensitățile maxime autorizate a ajutoarelor în funcție de dimensiunea aeroportului, calculată în funcție de numărul de pasageri pe an:

Dimensiunea aeroportului în funcție de traficul mediu de pasageri (pe an)	Intensitatea maximă a ajutoarelor pentru investiție
>3-5 milioane	până la 25 %
1-3 milioane	până la 50 %
< 1 milion	până la 75 %