Partea III.13.B - FIȘĂ DE INFORMAȚII SUPLIMENTARE PRIVIND AJUTOARELE DE EXPLOATARE ACORDATE AEROPORTURILOR

*Se recomandă ca prezenta fișă de informații suplimentare să fie completată în plus față de formularul „Informații generale” pentru notificarea oricăror ajutoare individuale de exploatare care fac obiectul Orientărilor privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene*[[1]](#footnote-1)*.*

1. Informații suplimentare privind beneficiarul și activitățile acestuia

*Se recomandă ca prezenta fișă de informații suplimentare să fie completată în plus față de formularul „Informații generale” pentru notificarea oricăror ajutoare individuale de exploatare care fac obiectul Orientărilor privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene*[[2]](#footnote-2)*.*

1.1. Beneficiar

1.1.1. Ajutorul este acordat în mod direct operatorului aeroportului?

Da  Nu

1.1.2. Dacă ați răspuns „nu” la punctul 1.1.1, vă rugăm să descrieți, dacă este cazul, (i) entitatea (entitățile) juridică (juridice) care primește (primesc) ajutorul și (ii) entitatea (entitățile) juridică (juridice) care este (sunt) responsabilă (responsabile), în calitate de intermediar (intermediari), de transferarea ajutorului către aeroportul care prestează serviciile eligibile pentru ajutor.

1.1.3. Dacă ați răspuns „nu” la punctul 1.1.1, vă rugăm să explicați cum asigură autoritățile faptul că nu există un avantaj acordat la nivelurile intermediare.

1.1.4. Beneficiarul ajutorului este și proprietarul aeroportului?

Da  Nu

1.1.5. Dacă ați răspuns „nu” la punctul 1.1.4: vă rugăm să precizați cine este/va fi proprietarul aeroportului și să descrieți structura de proprietate.

1.1.6. În cazul ajutoarelor individuale, vă rugăm să descrieți relațiile juridice, organizaționale și financiare dintre beneficiarul ajutorului și (i) întreprinderile cu care formează un grup de întreprinderi; (ii) filialele sale; (iii) orice alte întreprinderi asociate, inclusiv întreprinderile comune.

În cazul schemelor de ajutoare, vă rugăm să descrieți metoda prin care autoritatea care acordă ajutorul va evalua relațiile juridice, organizaționale și financiare menționate la punctele 1.1.1-1.1.5.

1.2. Informații generale cu privire la operatorul aeroportuar

1.2.1. În cazul în care aeroportul (aeroporturile) este (sunt) utilizat (utilizate) de forțele armate naționale, de forțele de poliție, de serviciile de salvare de natură neeconomică sau de orice alt serviciu de transport aerian de natură neeconomică, vă rugăm să specificați (a) natura serviciului (serviciilor) și (b) rata de utilizare a capacității aeroportului (de exemplu, utilizarea pistei și a altor instalații aeroportuare, exprimată ca procent de mișcări anuale ale aeronavelor).

1.2.2. Vă rugăm să furnizați următoarele date privind traficul de pasageri pentru aeroportul (aeroporturile) care beneficiază de ajutor:

(a) Aeroporturi cu un istoric al traficului comercial de pasageri de peste două exerciții financiare: traficul mediu anual de pasageri pe parcursul celor două exerciții financiare anterioare celui în care ajutorul este notificat sau acordat efectiv.

(b) Aeroporturi cu un istoric al traficului comercial de pasageri de mai puțin de două exerciții financiare: traficul mediu anual de pasageri preconizat pe parcursul celor două exerciții financiare ulterioare începerii operațiunilor de trafic aerian comercial de pasageri.

Vă rugăm să furnizați datele sub forma unui tabel, după cum urmează: [copiat de la pagina 188, punctul 2.2.3]

|  |  |
| --- | --- |
| **Anul** | **Numărul total de pasageri** |
|  |  |
|  |  |

Numărul de pasageri trebuie calculat pentru călătoriile într-un singur sens și pentru fiecare rută. De exemplu: un pasager care efectuează un zbor dus-întors de pe un aeroport ar fi contabilizat de două ori. Dacă aeroportul face parte dintr-un grup de aeroporturi, datele privind traficul de pasageri trebuie să fie stabilite în funcție de fiecare aeroport.

1.2.3. În cazul ajutoarelor individuale de exploatare: vă rugăm să furnizați planul de afaceri pe care beneficiarul l-a pus în aplicare în perioada 2009-2013 și pe care intenționează să îl pună în aplicare până la 4 aprilie 2027. Vă rugăm să descrieți ipotezele care stau la baza acestor planuri de afaceri.

Planul de afaceri trebuie să conțină informații privind traficul și previziunile în materie de trafic; costurile și previziunile în materie de costuri; date financiare și previziuni financiare în ceea ce privește nivelul profitabilității și fluxurile de numerar [prin raportare la metodologiile care sunt, în mod demonstrabil, utilizate de aeroport, de exemplu, utilizând metode de evaluare a valorii actualizate nete a unei investiții (VAN), a ratei interne de rentabilitate (RIR) și a rentabilității capitalului angajat (ROCE)]. Planul de afaceri trebuie să fie furnizat în format Excel, conținând inclusiv explicații cu privire la toate formulele utilizate.

În cazul schemelor de ajutoare, vă rugăm să precizați în detaliu (a) criteriile formale și materiale pe care trebuie să le respecte planurile de afaceri ale aeroporturilor eligibile; (b) metoda pe care autoritățile naționale o vor utiliza pentru evaluarea planurilor de afaceri.

1.2.4. În cazul ajutoarelor individuale de exploatare, vă rugăm să furnizați o prezentare generală succintă a pierderilor din exploatare[[3]](#footnote-3) suportate de beneficiar în perioada 2009-2013, precum și a pierderilor din exploatare preconizate în perioada rămasă până la data de 4 aprilie 2027. Vă rugăm să furnizați datele sub forma unui tabel, structurat după cum urmează:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Venituri |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Costuri de funcționare |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Altele |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Profitul din exploatare |  |  |  |  |

În cazul schemelor de ajutoare, vă rugăm să precizați metoda pe care autoritățile o vor folosi pentru a stabili pierderile din exploatare ale aeroporturilor eligibile.

1.2.5. În cazul ajutoarelor individuale de exploatare, vă rugăm să furnizați copii ale rapoartelor financiare ale aeroporturile eligibile[[4]](#footnote-4) pentru cei 5 ani anteriori anului în care s-a înaintat cererea de ajutor de exploatare.

În cazul schemelor de ajutoare, vă rugăm să vă asumați angajamentul de a include rapoartele financiare descrise mai sus în cadrul evaluării ajutoarelor individuale.

1.2.6. Vă rugăm să precizați dispozițiile adoptate pentru evitarea supracompensării și pentru recuperarea sumelor excedentare de la beneficiar.

1.3. Activități de servicii aeroportuare

1.3.1. Vă rugăm să precizați serviciile aeroportuare eligibile[[5]](#footnote-5) și categoriile de costuri de exploatare eligibile[[6]](#footnote-6) în ceea ce privește furnizarea serviciilor respective.

1.4. Activități care se încadrează în misiunea de serviciu public

1.4.1. Ajutoarele de exploatare se referă la activități care țin de responsabilitatea statului în exercitarea atribuțiilor sale oficiale în calitate de autoritate publică (de exemplu, controlul traficului aerian, poliția, serviciile vamale, pompierii, activitățile necesare pentru protejarea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită)? Costurile de exploatare aferente infrastructurii și echipamentelor necesare pentru efectuarea unor astfel de activități sunt considerate, în general, ca fiind de natură neeconomică și, prin urmare, nu se încadrează în domeniul de aplicare al normelor privind ajutoarele de stat.

Da  Nu

1.4.2. Vă rugăm să menționați instrumentul juridic relevant național, regional sau de orice alt tip care reglementează noțiunea de activități care se încadrează în misiunea de serviciu public și să precizați modul de finanțare a acestuia. În absența unui astfel de instrument juridic, vă rugăm să clarificați modul în care respectivele activități sunt finanțate de regulă de către autoritățile competente.

1.4.3. Vă rugăm să furnizați elemente de probă care să ateste că finanțarea publică a activităților neeconomice nu conduce la o discriminare nejustificată între aeroporturi. Se generează o discriminare în situațiile în care, deși în temeiul ordinii juridice relevante aeroporturile civile trebuie, în mod normal, să suporte anumite costuri inerente activităților lor neeconomice, anumite aeroporturi civile nu au obligația de a acoperi costurile respective. Vă rugăm să precizați domeniul de aplicare material și teritorial al normelor naționale aplicabile pentru finanțarea activităților neeconomice ale aeroporturilor și, dacă este cazul, nivelul competențelor regionale în această privință.

1.4.4. Vă rugăm să confirmați, cu elemente de probă relevante, faptul că o compensare a costurilor suportate în legătură cu activitățile neeconomice va fi limitată strict la costurile respective și că o subvenționare încrucișată a activităților economice prin intermediul unei astfel de compensări este efectiv exclusă.

1.4.5. Vă rugăm să confirmați faptul că aeroportul va ține evidențe contabile separate pentru activitățile economice și cele neeconomice.

2. Evaluarea compatibilității măsurii

2.1. Ajutorul a fost acordat înainte de data de 4 aprilie 2014?

Da  Nu

2.2. Contribuția la îndeplinirea unui obiectiv de interes comun bine definit

2.2.1. Ajutoarele de exploatare:

(a)  sporesc mobilitatea cetățenilor Uniunii și conectivitatea regiunilor prin stabilirea de puncte de acces pentru zborurile efectuate în interiorul Uniunii?

(b)  contribuie la reducerea congestionării traficului aerian în principalele noduri aeroportuare ale Uniunii?

(c)  facilitează dezvoltarea regională?

Vă rugăm să precizați cum contribuie ajutoarele de exploatare la fiecare obiectiv ales.

2.2.2. Măsura notificată se referă la operatorul unui nou aeroport?

Da  Nu

2.2.3. În cazul ajutoarelor individuale de exploatare: aeroportul beneficiar este situat în aceeași zonă pe care o deservește un alt aeroport[[7]](#footnote-7) care mai are capacități ce nu sunt utilizate?

Da  Nu

2.2.4. În cazul ajutoarelor individuale de exploatare: Dacă ați răspuns „da” la punctul 2.2.3, vă rugăm să precizați dimensiunea și configurația zonei de deservire. Vă rugăm să furnizați informații care să identifice efectul probabil asupra traficului celuilalt aeroport situat în zona de deservire în cauză. Informațiile respective ar trebui să facă parte din planul de afaceri al aeroportului beneficiar și ar trebui să se bazeze pe previziuni solide referitoare la traficul de pasageri și de mărfuri.

În cazul schemelor de ajutoare: vă rugăm (a) să confirmați faptul autoritățile și-au asumat angajamentul de a evalua efectul probabil asupra traficului oricărui (oricăror) alt (alte) aeroport (aeroporturi) situat (situate) în aceeași zonă pe care o deservește un aeroport eligibil pe baza informațiilor care fac parte din planul de afaceri al aeroportului beneficiar și care se bazează pe previziuni solide referitoare la traficul de pasageri și de mărfuri; (b) să explicați metoda și criteriile pe care autoritățile naționale le vor utiliza pentru a evalua efectul probabil asupra traficului respectivului (respectivelor) aeroporturi.

2.3. Necesitatea intervenției statului

2.3.1. Vă rugăm să confirmați faptul că traficul anual al aeroportului (aeroporturilor) eligibil (eligibile) nu depășește 3 milioane de pasageri (a se vedea și întrebarea 1.2.2).

2.4. Caracterul adecvat al măsurii

2.4.1. Vă rugăm să demonstrați că ajutorul în cauză este adecvat pentru realizarea obiectivului urmărit sau pentru soluționarea problemelor pe care intenționează să le abordeze. În special, vă rugăm să explicați cum au stabilit autoritățile că același obiectiv nu poate fi atins sau că aceeași problemă nu poate fi soluționată prin intermediul unor politici sau instrumente de ajutor care generează într-o mai mică măsură denaturări. De exemplu, dacă ajutorul se acordă sub forme care oferă un avantaj pecuniar direct[[8]](#footnote-8), vă rugăm să demonstrați de ce nu sunt adecvate alte forme de ajutor care în mod potențial generează într-o mai mică măsură denaturări, cum ar fi avansurile rambursabile sau formele de ajutor care se bazează pe instrumente de datorie sau de capital[[9]](#footnote-9):

2.4.2. În cazul ajutoarelor individuale de exploatare: cuantumul ajutorului a fost stabilit ex ante sub forma unei sume fixe care să acopere deficitul preconizat de finanțare a cheltuielilor de exploatare, calculată pe baza planului de afaceri al beneficiarului?

Da  Nu

Dacă ați răspuns „da”, vă rugăm să furnizați informații relevante în planul de afaceri.

2.4.3. În cazul schemelor de ajutoare: cuantumul ajutorului în fiecare caz individual va fi stabilit ex ante sub forma unei sume fixe care să acopere deficitul preconizat de finanțare a cheltuielilor de exploatare, calculată pe baza planului de afaceri al beneficiarului?

Da  Nu

Dacă ați răspuns „da”, beneficiarul ar trebui să furnizeze informațiile relevante în planul de afaceri.

2.4.4. Dacă ați răspuns „nu” la punctele 2.4.2 și 2.4.3, vă rugăm să precizați: (a) gradul de incertitudine a previziunilor de cost și de venit, (b) orice asimetrii informaționale care împiedică autoritățile naționale să calculeze cuantumul ajutorului ex ante pe baza unui plan de afaceri.

2.4.5. Dacă ați răspuns „nu” la punctele 2.4.2 și 2.4.3, vă rugăm să confirmați faptul că respectivul cuantum maxim al ajutoarelor de exploatare compatibile a fost/va fi stabilit în conformitate cu un model bazat pe media deficitelor de finanțare a cheltuielilor de exploatare[[10]](#footnote-10) în cursul perioadei de cinci ani cuprinse între 2009 și 2013.

2.4.6. Vă rugăm să confirmați faptul că respectivul cuantum al ajutoarelor de exploatare nu va fi majorat ex post.

Da  Nu

2.4.7. Dacă ați răspuns „nu” la întrebarea de mai sus, vă rugăm să explicați de ce, în opinia dumneavoastră, posibilitatea unei majorări ex post nu ar reduce stimulentele pentru gestionarea eficientă a aeroportului.

2.5. Efectul stimulativ și proporționalitatea ajutorului

2.5.1. În cazul ajutoarelor individuale de exploatare, vă rugăm să explicați de ce este probabil ca în absența ajutorului nivelul activității economice a aeroportului în cauză să fie redus în mod semnificativ. Vă rugăm să furnizați informațiile necesare pe baza planului de afaceri (a se vedea și punctul 1.2.3), comparând nivelurile de activitate vizate, obținute în condițiile acordării ajutorului și în condițiile neacordării ajutorului (scenariul contrafactual) și luând în considerare posibila prezență a unor ajutoare pentru investiții și nivelul traficului.

În cazul schemelor de ajutoare, vă rugăm să descrieți metoda aplicată de autoritatea care acordă ajutorul pentru a evalua planul de afaceri, precum și probabilitatea ca, în absența ajutorului, nivelul activității economice a aeroportului în cauză să fie redus în mod semnificativ, luând în considerare posibila prezență a unor ajutoare pentru investiții și nivelul traficului.

2.5.2. În cazul ajutoarelor individuale de exploatare, vă rugăm să demonstrați că planul de afaceri al aeroportului va conduce la acoperirea integrală a costurilor de exploatare până la data de 4 aprilie 2027. Vă rugăm să precizați parametrii-cheie relevanți ai planului de afaceri.

În cazul schemelor de ajutoare, vă rugăm să confirmați faptul că autoritatea care acordă ajutorul va furniza ajutoare individuale de exploatare numai dacă a ajuns la concluzia că planul de afaceri al aeroportului beneficiar va conduce la acoperirea integrală a costurilor de exploatare până la data de 4 aprilie 2027. Vă rugăm să precizați care sunt parametrii-cheie ai planului de afaceri care vor fi evaluați de autoritățile care acordă ajutorul pentru a ajunge la această concluzie în fiecare caz.

2.5.3. Vă rugăm să precizați:

În cazul ajutoarelor individuale de exploatare: deficitul inițial de finanțare al aeroportului beneficiar pe o perioadă de 13 ani, pornind de la acoperirea costurilor de exploatare la data de 4 aprilie 2014, la începutul perioadei de tranziție și ajungând la acoperirea integrală a costurilor de exploatare până la data de 4 aprilie 2027, la încheierea perioadei de tranziție.

În cazul schemelor de ajutoare: vă rugăm să vă asumați angajamentul (a) că deficitul de finanțare al aeroporturilor eligibile va fi stabilit utilizând metoda prevăzută la punctul 2.5.2; (b) că aeroporturile eligibile trebuie să demonstreze că vor ajunge la acoperirea integrală a costurilor de exploatare până la data de 4 aprilie 2027.

* Cuantumul maxim autorizat al ajutorului:

* Procentul de deficit de finanțare care urmează să fie acoperit de ajutorul de exploatare:

* Perioada în care se va acorda ajutorul de exploatare:

2.6. Evitarea efectelor negative asupra concurenței și a schimburilor comerciale

2.6.1. Vă rugăm să demonstrați că toate aeroporturile situate în aceeași zonă pe care o deservește (deservesc) aeroportul (aeroporturile) eligibil (eligibile) vor fi în măsură să își acopere integral costurile de exploatare până la data de 4 aprilie 2027.

2.6.2. Vă rugăm să confirmați faptul că aeroportul (aeroporturile), inclusiv orice investiție pentru care se acordă ajutorul, va (vor) fi deschis (deschise) tuturor potențialilor utilizatori și nu va (vor) fi rezervat (rezervate) unui singur utilizator specific.

Da  Nu

2.6.3. Vă rugăm să precizați dispozițiile adoptate pentru asigurarea faptului că respectiva capacitate a aeroportului va fi alocată utilizatorilor pe baza unor criterii obiective, transparente și nediscriminatorii.

1. Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (JO C 99, 4.4.2014, p. 3). [↑](#footnote-ref-1)
2. Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (JO C 99, 4.4.2014, p. 3). [↑](#footnote-ref-2)
3. „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. [↑](#footnote-ref-3)
4. Bilanțul, contul de profit și pierdere, declarația contabilului autorizat sau a firmei de audit. [↑](#footnote-ref-4)
5. Serviciile furnizate de către aeroport sau de către oricare dintre filialele sale, menite să asigure manipularea aeronavelor, de la aterizare și până la decolare, precum și a pasagerilor și a mărfurilor, pentru a permite companiilor aeriene să ofere servicii de transport aerian, inclusiv furnizarea de servicii de handling la sol și furnizarea de infrastructură centralizată de handling la sol. [↑](#footnote-ref-5)
6. Costurile suportate de un aeroport în vederea furnizării de servicii aeroportuare, incluzând anumite categorii de costuri, cum ar fi costurile cu personalul, cele aferente serviciilor contractate, cele legate de comunicații, deșeuri, energie, întreținere, chirie și costuri administrative, dar excluzând costurile de capital, sprijinul pentru marketing sau orice alte stimulente acordate companiilor aeriene de către aeroport și costurile care se încadrează în misiunea de serviciu public. [↑](#footnote-ref-6)
7. „Zona pe care o deservește un aeroport” înseamnă o limită a pieței geografice care este stabilită, în mod normal, la circa 100 de kilometri sau la circa 60 de minute de mers cu mașina, cu autobuzul, cu trenul sau cu trenul de mare viteză; cu toate acestea, zona pe care o deservește un anumit aeroport poate fi diferită și trebuie să țină seama de specificul fiecărui aeroport. Dimensiunea și configurația zonei de deservire variază de la un aeroport la altul și depinde de diversele caracteristici ale aeroportului, inclusiv de modelul său de afaceri, de localizare și de destinațiile pe care acesta le deservește. [↑](#footnote-ref-7)
8. De exemplu, granturi directe, scutiri sau reduceri de impozit, contribuții la asigurările sociale sau alte taxe obligatorii ori furnizarea de terenuri, bunuri sau servicii la prețuri avantajoase etc. [↑](#footnote-ref-8)
9. De exemplu, credite preferențiale sau subvenționarea ratei dobânzii, garanții de stat, cumpărarea unei participații sau alte aporturi de capital în condiții avantajoase. [↑](#footnote-ref-9)
10. „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. [↑](#footnote-ref-10)