ROMÂNIA
CONSILIUL JUDEŢEAN BIHOR
BIHAR MEGYEI TANÁCS
BIHOR COUNTY COUNCIL

HOTĂRÂREA nr. 87
din 9 aprilie 2024
privind aprobarea Contractului de asociere în participaţie încheiat între Societatea AIR ORADEA S.A. şi partenerul selectat HiSky Europe S.R.L. Bucureşti

Având în vedere: Proiectul de hotărâre nr. 102 din 08.04.2024 privind aprobarea Contractului de asociere în participaţie încheiat între Societatea AIR ORADEA S.A. şi partenerul selectat HiSky Europe S.R.L. Bucureşti, propus de Preşedintele Consiliului Judeţean Bihor – dl.Ilie Gavril Bolojan, care este însoţit de Referatul de aprobare al Preşedintelui Consiliului Judeţean Bihor, dl. Ilie Gavril Bolojan, înregistrat sub nr. 7164 din 08.04.2024 şi de Raportul de specialitate nr. 7165 din 08.04.2024 întocmit de către Compartimentul Juridic;

Ţinând seama de: Raportul de avizare nr. 7225 din 09.04.2024 al Comisiei de studii, prognoze economico-sociale, buget-finanţe şi administrarea domeniului public şi privat al judeţului; Raportul de avizare nr. 7306 din 09.04.2024 al Comisiei juridice, dezvoltare regională şi cooperare transfrontalieră; adoptate în conformitate cu art. 182 alin. (4) coroborat cu art. 136 din Ordonanţa de urgenţă a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările şi completările ulterioare;

Ţinând cont de prevederile:

- Legii nr. 31/1990 privind societăţile comerciale,
- art. 35 din Legea nr. 273/2006 privind finanţele publice locale, cu modificările şi completările ulterioare,
- ale OUG nr. 109/2011 privind guvernanţa corporativă a întreprinderilor publice, cu modificrările şi completările ulterioare;
- Legea nr. 187/2023 pentru modificarea şi completarea Ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanţa corporativă a întreprinderilor publice;
- H.G. nr. 639/2023 pentru aprobarea normelor metodologice de aplicare a ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanţa corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările şi completările ulterioare;
- O.U.G. nr. 117/2023 pentru modificarea şi completarea ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanţa corporativă a întreprinderilor publice, precum şi pentru modificarea şi completarea Legii nr. 187/2023 pentru modificarea şi completarea ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanţa corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările şi completările ulterioare;
- Art. 1949 – art. 1954 Cod Civil;

Având în vedere prevederile:

- Hotărârii Consiliului Judeţean Bihor nr. 172 din 05.08.2021 privind aprobarea încheierea unui protocol de colaborare cu Consiliul Judeţean Bihor în scopul luării unor măsuri care să asigure conectivitatea aeriană a Judeţului Bihor şi înfiinţarea unor noi curse aeriene;
- Hotărârii Consiliului Judeţean Bihor nr. 231 din 29.09.2021 privind aprobarea asocierii dintre UAT Municipiul Oradea, prin Consiliul Local al Municipiului Oradea cu Judeţul Bihor, prin Consiliul Judeţean Bihor, în scopul înfiinţării Societăţii AIR ORADEA S.A. şi numirea reprezentanţilor U.A.T. Municipiul Oradea în Adunarea Generală a Asociaţilor la Societatea AIR ORADEA S.A.;
- Hotărârii C.J. Bihor nr. 329 din 27.10.2023 privind adoptarea unor măsuri referitoare la procedura de selecţie a unui partener privat pentru operarea unor zboruri interne şi internaţionale de pe

Aeroportul Internaţional Oradea şi negocierea clauzelor Contractului de asociere în participaţiune dintre societatea AIR ORADEA S.A. şi operatorul economic;

În temeiul art. 173 alin. (l) lit. a) şi alin. (2) lit. d), art. 182 şi art. 196 alin. (1) lit. a) din Ordonanţa de Urgenţă a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările şi completările ulterioare,

CONSILIUL JUDEŢEAN BIHOR,

H O T Ă R Ă Ş T E:

Art.1. Se aprobă Contractul de asociere în participaţie încheiat între Societatea AIR ORADEA S.A., cu sediul în Oradea, Calea Aradului, nr. 80, judeţul Bihor şi partenerul selectat HiSky Europe S.R.L. Bucureşti, cu sediul în Bucureşti, Sectorul 1, Şoseaua Bucureşti – Ploieşti, nr. 89A, Miro Office Building, Zona B.1.3.02, etaj 3, conform anexei nr. 1 la prezenta hotărâre şi extrasul din Planul de Afaceri, conform anexei nr. 2 la prezenta hotărâre.

Art.2. Se mandatează dl. Mihai Jurca, în calitate de administrator executiv temporar, să semneze pentru Societatea AIR ORADEA S.A. Contractul de asociere în participaţie, inclusiv eventualele modificări ale acestuia, după caz.

Art.3. Se mandatează reprezentanţii Judeţului Bihor în Adunarea Generală a Acţionarilor societăţii AIR ORADEA S.A. de a vota „pentru" în cazul punctelor de pe ordinea de zi a şedinţei Adunării Generale a Acţionarilor care va avea loc în data de 09.04.2024 (prima convocare), ora 17^{00} şi în data de 10.04.2024 (a doua convocare), ora 08^{00}, la sediul Primăriei Municipiului Oradea, Piaţa Unirii, nr. 1, judeţul Bihor, conform Convocatorului anexa nr. 3 la prezenta hotărâre.

Art.4. Cu ducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri se încredinţează Preşedintele C.J. Bihor prin aparatul de specialitate şi dl. Mihai Jurca.

Art.5. Prezenta hotărâre se comunică cu: Instituţia Prefectului - Judeţul Bihor; Preşedintele Consiliului Judeţean Bihor; Compartimentul Relaţii cu Consilierii; Direcţia Economică; Compartimentul Juridic; S.C. Air Oradea S.A. ; dl. Mihai Jurca.

PREŞEDINTE
Ilie Gavril Bolojan

Contrasemnează
SECRETAR GENERAL AL JUDEŢULUI,
Mărioara Carmen Soltănel

Nr. 87 din 09.04.2024
Prezenta hotărâre a fost adoptată cu 26 voturi "pentru", 0 voturi "împotrivă", 6 "abţineri" şi 0 membrii ai Consiliului judeţean nu au votat, fiind astfel respectate prevederile legale privind majoritatea de voturi necesară.
7 ex

ANEXA NR. 1 la Hotărârea Consiliului Județean Bihor nr. 87 din 09.04.2024

Președinte, **Secretar general al județului,**

Ilie Gavril BOLOJAN **Mărioara Carmen SOLTĂNEL**

CONTRACT DE ASOCIERE ÎN PARTICIPAȚIE
Nr. [•]/[•] 2024
("CONTRACTUL")

ÎNCHEIAT ÎNTRE:

AIR ORADEA S.A.

și

HISKY EUROPE S.R.L.

Încheiat astăzi, [•]/[•], între:

1) **Air Oradea S.A.**, societate pe acțiuni, având sediul social în Municipiul Oradea, Calea Aradului nr. 80, Județul Bihor, înregistrată la Registrul Comerțului sub nr. J5/2706/2021, cod unic de înregistrare 45091220, reprezentată legal de **Mihai Jurca,** în calitate de **Administrator executiv temporar,** denumită în continuare **"Air Oradea"** sau **"Asociat Participant"**,
2) **HISKY EUROPE S.R.L.**, având sediul social în România, București, Sector 1, șos. București-Ploiești 89A, Miro Offices Building et.3, înregistrată la Registrul Comerțului sub nr. J40/5235/2020, cod unic de înregistrare 42513877, reprezentată legal prin Dl. Iulian Scorpan, în calitate de administrator, denumită în continuare **"Partener Selectat"** sau **"Asociat Administrator"**,

- Denumite în mod colectiv **"Părțile Asociate"** –

AVÂND ÎN VEDERE CĂ:

(i) Protocolul de colaborare între Consiliul Județean Bihor și Consiliul Local Oradea în vederea asigurării conectivității aeriene a județului Bihor a fost aprobat prin Hotărârea Consiliului Județean Bihor nr. 172/05.08.2021 privind încheierea unui protocol de colaborare între Consiliul Județean Bihor și Consiliul Local Oradea în scopul luării unor măsuri care să asigure conectivitatea aeriană a județului Bihor și înființarea unor noi curse aeriene;
(ii) Air Oradea a fost înființată în octombrie 2021 de către Municipiul Oradea și Consiliul Județean Bihor, cu scopul de a dezvolta, în condiții concurențiale de piață, activitatea economică de operare zboruri aeriene de pe Aeroportul Internațional Oradea, societatea având ca obiect principal de activitate CAEN 5110 – Transporturi aeriene de pasageri;
(iii) Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Oradea nr. 957/2023 privind adoptarea unor măsuri referitoare la procedura de selecție a unui partener privat pentru operarea unor zboruri interne și internaționale de pe Aeroportul Internațional Oradea și negocierea clauzelor Contractului de asociere în participațiune dintre societatea AIR ORADEA S.A. și operatorul economic;
(iv) Air Oradea a derulat procedura de selecție a unui partener privat pentru operarea unor zboruri interne și internaționale de pe Aeroportul Internațional Oradea, lansată în data de 27.10.2023, în urma căreia a fost desemnat HISKY EUROPE S.R.L., în calitate de Partener Selectat;
(v) Partenerul Selectat a oferit datele necesare elaborării planului de afaceri și proiecțiile financiare aferente afacerii vizate de Asociere (**"Planul de afaceri"**), care include contul de profit și pierdere si situația fluxurilor de numerar pentru o perioada de prognoză de 5 ani;
(vi) În baza Planului de afaceri, Air Oradea derulează investiția cu respectarea Testul operatorului economic privat în economia de piață, a principiilor transparenței și asigurarea egalității de tratament, conform regulilor aplicabile în domeniul ajutorului de stat în lumina Comunicării Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat, astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (2016/C 262/01), astfel cum reiese din Raportul PWC nr. [•]/2024;
(vii) Asociații Air Oradea S.A. au aprobat încheierea și semnarea prezentul Contract în conformitate cu Hotărârea A.G.A. nr. [•]/2024;
(viii) Asocierea se realizează într-o manieră de natură să asigure excluderea acordării oricărui beneficiu economic pe care Partenerul Selectat nu l-ar putea obține în condiții normale de piață, mecanismul de asociere ținând cont de respectarea principiului *„pari-passu"* enunțat în Comunicarea Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat, astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (2016/C 262/01);

PĂRȚILE AU CONVENIT ÎNCHEIEREA PREZENTULUI CONTRACT DE ASOCIERE ÎN PARTICIPAȚIE („CONTRACTUL"), ÎN URMATORII TERMENI ȘI CONDIȚII:

ARTICOLUL 1. OBIECTUL CONTRACTULUI

1.1. Părțile Asociate convin prin prezentul Contract să realizeze obiectivul asocierii, respectiv să opereze, în condiții de rentabilitate economică, noi curse aeriene de pe / către Aeroportul Internațional Oradea, după următorul plan de lansare și operare a destinațiilor de zbor, având în vedere indicatorii minimi de mai jos (**"Obiectivul Asocierii"**):

Activitate	Frecvență (zbor/săptămână)*	Locuri
a) Ruta Oradea – București – zbor de linie	5	75.000
b) Ruta Oradea – Londra – zbor de linie	3	45.000
c) Destinații charter – conform Anexei 4	1	6.000

1.2. Programul de zbor definit de Părțile Asociate este asumat în Anexa 6 la prezentul Contract și poate fi modificat în funcție de oportunitatea comercială.

1.3. Părțile Asociate convin asigurarea unei baze operaționale la Aeroportul Oradea, inclusiv menținerea permanentă a unei aeronave la Aeroportul Internațional Oradea pentru efectuarea curselor de linie.

1.4. Asocierea nu are personalitate juridică și nu se poate obliga distinct în relațiile cu terții. Părțile Asociate convin ca, în raporturile cu terții, Asocierea să fie reprezentată de Asociatul Administrator, acesta acționând în nume propriu, dar în contul și pe seama Asocierii.

1.5. Sediul Asocierii este la sediul Asociatului Administrator din România, București, Sector 1, șos. București-Ploiești 89A, Miro Offices Building et.3.

1.6. Asocierea convenită prin prezentul Contract va funcționa în baza obiectivelor setate prin Planul de afaceri, care vor avea în vedere indicatorii minimi de la art. 1.1, după următoarele reguli: (i) independența juridică a fiecărui membru asociat; (ii) sprijin reciproc și prioritate în prestarea de servicii în realizarea scopului Asocierii; (iii) realizarea de profit, activitatea desfășurată de Asociere fiind una comercial rentabilă.

ARTICOLUL 2. DURATA CONTRACTULUI

2.1. Prezentul Contract intră în vigoare la data semnării lui de către ambele Părți Asociate.

2.2. Durata prezentului Contract este de 5 (*cinci*) ani de la data intrării lui in vigoare și poate fi prelungit pe perioade suplimentare prin acordul Părților Asociate, prin act adițional (**"Durata Asocierii"**). În acest scop, Părțile Asociate vor iniția discuțiile cu privire la prelungirea duratei Asocierii cu cel puțin 6 luni anterior expirării duratei inițiale a Contractului.

2.3. Asociatul Administrator va demara executarea operării curselor aeriene menționate la art. 1.1 conform următoarelor termene-limită:

- 31 octombrie 2024 – pentru demararea curselor de linie prevăzute la art. 1.1. lit. a) și b);
- 12 luni de la data semnării Contractului – pentru asigurarea de către Asociatul Administrator a bazei operaționale în cadrul Aeroportului Internațional Oradea conform prevederilor art. 1.2.

ARTICOLUL 3. APORTUL PĂRȚILOR ASOCIATE

3.1. **Aportul Asociatului Participant**. Asociatul Participant contribuie la realizarea activităților comune ale Asocierii, prin asigurarea unui aport financiar care să permită derularea operațiunilor aeriene prevăzute de Asociere. Valoarea totală a aportului Air Oradea este agreată de Părțile Asociate la suma de 750.000 euro (**"Aportul Financiar"**), stabilită conform ofertei depuse de Partenerul

Selectat în urma procedurii de selecție, și va fi achitată conform calendarului de virare a contribuției prevăzut în Anexa 5 la Contract.

3.2. **Aportul Asociatului Administrator**. Asociatul Administrator contribuie la realizarea activităților comune în vederea realizării obiectului de activitate al Asocierii, cu un aport constând în:

i. punerea la dispoziție a aeronavelor necesare pentru îndeplinirea programului de zbor propus și realizării bazei operaționale la Aeroportul Internațional Oradea;
ii. know-how-ul privind lansarea și operarea zborurilor care constituie obiectul Asocierii;
iii. forța de muncă proprie (personal de zbor adecvat și echipaj de cabină vorbitor de limba română);
iv. managementul activității Asocierii, prin asigurarea operării, în cele mai bune condiții, a curselor aeriene care constituie obiectul Asocierii;
v. vânzarea biletelor de avion și administrarea website-ului propriu astfel încât să asigure maximizarea profiturilor;
vi. administrarea eficientă a aportului financiar adus de Asociatul Participant;
vii. asigurarea diferenței dintre cheltuielile totale de operare diminuate cu aportul Asociatului Participant;
viii. efectuarea activităților de marketing necesare și publicității aferente lansării și operării curselor aeriene care constitute obiectul Asocierii.

3.3. Bunurile aportate vor fi menționate într-un inventar asumat de Părțile Asociate. Cu excepția resurselor financiare și resurselor umane (necesare prestării activităților asocierii), bunurile a căror folosință este adusă ca aport în Asociere sunt și vor rămâne în proprietatea celui care le-a adus.

ARTICOLUL 4. GARANȚIA DE BUNĂ EXECUȚIE

4.1. Pentru asigurarea bunei execuții a obligațiilor contractuale asumate de către Asociatul Administrator, Asociatul Administrator va furniza, în termen de 15 zile lucrătoare de la data semnării Contractului, o garanție de bună-execuție valabilă pe Durata Asocierii, în cuantum egal cu 10% din valoarea Aportului Financiar, constituită prin una din următoarele modalități (**"Garanția"**):

a) virament bancar în contul ..... cod fiscal beneficiar 45091220;

b) scrisoare de garanție bancară (SGB) emisă de o instituție de credit bancar din România sau din alt stat, având o reputație bună.

4.2. Indiferent de modalitatea de constituire a Garanției, în cazul în care, pe parcursul executării Contractului, se suplimentează Aportul Financiar de către Asociatului Participant, Asociatul Administrator are obligația de a completa Garanția în corelație cu noua valoare a Aportului Financiar.

4.3. În situația executării Garanției, parțial sau total, Asociatul Administrator are obligația de a reîntregi garanția în cauză raportat la restul rămas de executat, în termen de 5 (cinci) zile lucrătoare de la executare.

4.4. În orice situație în care Asociatul Administrator este îndreptățit la penalități contractuale conform prezentului Contract, acesta poate reține aceste sume din Garanție, în cazul în care aceasta a fost constituită conform art. 4.1 lit. a), respectiv de a executa proporțional Garanția, dacă aceasta a fost constituită conform art. 4.1 lit. b). Dacă valoarea penalităților depășește cuantumul Garanției, Asociatul Administrator are obligația de a plăti diferența penalităților în termen de 10 zile lucrătoare de la notificarea acestuia în acest sens de către Asociatul Participant.

4.5. În situația în care se optează pentru constituirea garanției conform art. 4.1 lit. b), sunt incidente următoarele obligații suplimentare:

(i) SGB va fi emisă pentru întreaga Durata a Asocierii, într-o formă acceptată în prealabil de către Asociatul Participant, pentru a acoperi toate riscurile contractului care ar putea decurge din neîndeplinirea obligațiilor esențiale asumate de Asociatul Administrator prin prezentul Contract;

(ii) In situația în care Părțile Asociate convin prelungirea Duratei Asocierii, pentru orice motiv (inclusiv forța majoră), Asociatul Administrator are obligația de a prelungi valabilitatea Garanția constituite potrivit art. 4.1 lit. b) și să furnizeze dovada prelungirii acesteia cu minim 5 zile lucrătoare anterior expirării acesteia.

4.6. Asociatul Participant este îndreptățit sa rețină proporțional Garanția, în cazul în care aceasta a fost constituită conform art. 4.1 lit. a), respectiv de a executa proporțional Garanția, dacă aceasta a fost constituită conform art. 4.1 lit. b), în următoarele situații:

(i) Asociatul Administrator nu reușește să remedieze o încălcare a obligațiilor sale contractuale în termenul de remediere prevăzut în notificarea transmisă de Asociatul Participant în acest sens;

(ii) Asociatul Administrator nu reușește să dovedească prelungirea valabilității Garanției conform art. 4.5. lit. (ii), situație în care Asociatul Participant poate revendica întreaga valoare a Garanției;

(iii) În situațiile prevăzute la art. 8.2 din Contract.

ARTICOLUL 5. COTA DE PARTICIPARE ȘI MODALITATEA DE ÎMPĂRȚIRE A BENEFICIILOR ȘI PIERDERILOR

5.1. Participarea la profitul, respectiv la pierderile ce vor fi înregistrate în cadrul Asocierii este stabilită de comun acord între Părțile Asociate, după cum urmează:

i. Asociatul Administrator va încasa **50%** din profitul înregistrat al Asocierii și va suporta **50%** din eventualele pierderi înregistrate de aceasta;

ii. Asociatul Participant va încasa **50%** din profitul înregistrat al Asocierii și va suporta **50%** din eventualele pierderi înregistrate de aceasta.

5.2. Veniturile și cheltuielile Asocierii vor fi contabilizate separat de către Asociatul Administrator lunar, pe bază de decont pentru operațiuni în participație, în conformitate cu legislația aplicabilă. De asemenea, Asociatul Administrator va deschide conturi bancare distincte, in numele si pe seama Asocierii, indicând instituțiilor bancare emitente in mod specific faptul ca Asocierea este independenta si separata, atât din punct de vedere patrimonial si fiscal, fata de celelalte operațiuni ale Asociatului Administrator.

5.3. Părțile Asociate pot decide, la finalul fiecărui exercițiu financiar, fie reinvestirea profiturilor în scopul dezvoltării obiectivelor Asocierii, fie distribuirea profiturilor în conformitate cu cotele de participare prevăzute la art. 5.1.

5.4. Plata cu întârziere a beneficiilor Asocierii de către Asociatul Administrator conferă dreptul Asociatului Participant să aplice penalități contractuale de 0,1% din suma restantă pe zi de întârziere până la plata integrală a sumelor restante.

5.5. Plata cu întârziere a Aportului Asociatului Participant conferă dreptul Asociatului Administrator să aplice penalități contractuale de 0,1% pe zi de întârziere până la plata integrală a sumelor restante.

ARTICOLUL 6. DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE PĂRȚILOR

6.1. **Drepturile și obligațiile Asociatului Participant:**

i. își dă întreg concursul și întreprinde orice act necesar în vederea asigurării lansării de noi curse aeriene de pe Aeroportul Internațional Oradea de către Asociere, inclusiv în cazul în care este necesară implicarea sa pentru obținerea oricăror avize, autorizații, licențe sau permise necesare pentru realizarea obiectului Asocierii;

ii. propune introducerea unor curse aeriene noi de pe Aeroportul Internațional Oradea de către Asociere;

iii. aportează în Asociere contribuția financiară la care s-a obligat, după calendarul de virare a contribuției prevăzut în Anexa 5 la Contract;

iv. aportează în Asociere contribuții financiare suplimentare necesare atingerii Obiectivului Asocierii, în condiții excepționale, în mod voluntar, cu respectarea legislației privind ajutorul de stat;
v. emite împuternicirile necesare și pune la dispoziția Asociatului Administrator toate documentele necesare realizării scopului Asocierii.

6.2. Drepturile și obligațiile Asociatului Administrator:

i. remite Asociatului Participant, în original, în termen de 15 zile lucrătoare de la data semnării prezentului Contract, dovada constituirii Garanției, pe care o menține valabilă în cuantumul stabilit pe toată Durata Asocierii;
ii. reprezintă Asocierea în relația cu terții și autoritățile publice;
iii. pune la dispoziția Asocierii flota necesară, echipamentele, know-how-ul privind lansarea și operarea zborurilor și forța de muncă proprie (personal de zbor adecvat și echipaj de cabină);
iv. propune introducerea unor curse aeriene de linie noi de pe Aeroportul Internațional Oradea de către Asociere și administrează destinațiile charter pentru a asigura o încărcare optimă a curselor și profitabilitatea Asocierii;
v. asigură formalitățile de înregistrare a Asocierii la autoritățile competente, în conformitate cu legislația aplicabilă;
vi. asigură conducerea executivă și operațională și evidența financiar-contabilă a Asocierii;
vii. întocmește deconturile Asocierii, pe care le va transmite lunar către Asociatul Participant în vederea înregistrării în contabilitatea acestuia, respectiv repartizează profitul, dacă este cazul;
viii. operează conturile bancare ale Asocierii și plătește taxele și impozite, în conformitate cu legislația aplicabilă;
ix. asigură diferența dintre cheltuielile totale de operare diminuate cu aportul Asociatului Participant;
x. răspunde conform legii pentru toate operațiunile aeriene desfășurate de Asociere și asigură despăgubirea oricăror pasageri sau terți pentru eventuale prejudicii sau compensații impuse de legislația specială în domeniul aerian. Aceste prejudicii/ compensații sunt considerate costuri operaționale ale Asocierii și vor fi deduse corespunzător;
xi. elaborează strategia Asocierii și o prezintă în Consiliul de Conducere în vederea confirmării acesteia;
xii. informează periodic Asociatul Participant cu privire la situația financiară a Asocierii, acordând Asociatului Participant un drept de acces permanent și continuu la documentele contabile ("open book policy"), la solicitarea scrisă a Asociatului Participant transmisă cu 5 zile lucrătoare în avans;
xiii. negociază și contractează, în numele Asocierii, orice servicii sau lucrări necesare pentru realizarea obiectului Asocierii;
xiv. remunerează personalul propriu care va fi implicat în activitățile Asocierii;
xv. depune declarații și efectuează plăți, inclusiv plata taxelor datorate în conformitate cu dispozițiile legale aplicabile;
xvi. întocmește balanța de verificare a acestela evidențiind operațiunile derulate de Asociere în conturi distincte de cele în care sunt înregistrate propriile activități;
xvii. nu va cesiona drepturile și obligațiile rezultând din prezentul Contract către un terț fără acordul scris prealabil al Asociatului Participant.

ARTICOLUL 7. CONDUCEREA ASOCIERII

7.1. Deciziile Asocierii vor fi adoptate de un Consiliu de Conducere constituit din 2 (doi) membri, după cum urmează:

i. 1 (un) membru va fi numit de către Asociatul Administrator, urmând a fi comunicat Asociatului Participant în scris în termen de cel mult 10 zile de la data semnării Contractului;

ii. 1 (un) membru va fi numit de către Asociatul Participant, urmând a fi comunicat Asociatului Administrator în scris în termen de cel mult 10 zile de la data semnării Contractului.

7.2. Consiliul de Conducere va fi convocat de către oricare dintre membri și se va întruni cel puțin o dată pe trimestru și oricând este necesar online sau la sediul Asociatului Participant sau în oricare alt loc desemnat în convocare și agreat de către membrii Consiliului de Conducere.

7.3. În caz de revocare a unui membru al Consiliului de Conducere sau în cazul în care unul dintre aceștia se află în incapacitate de exercitare a atribuțiilor ce îi revin, din motive precum boală, demisie, deces, pe o perioada de cel puțin 30 (treizeci) de zile, membrii Consiliului de Conducere vor lua măsuri de înlocuire a acestuia.

7.4. Notificarea de convocare va menționa locul, data și ordinea de zi a ședinței și va fi transmisă prin email către membri cu cel puțin 10 (zece) zile calendaristice înainte de data propusă pentru ședință.

7.5. Condiția de cvorum a Consiliului de Conducere se considera a fi îndeplinită dacă sunt prezenți, personal sau prin mandatari, toți membrii săi.

7.6. Hotărârile Consiliului de Conducere vor fi adoptate cu votul unanim al membrilor Consiliului.

7.7. Consiliul de Conducere are următoarele atribuții:

i. examinează și aprobă situațiile financiare anuale ale Asocierii, modul de folosire a aporturilor asociaților, planul de afaceri, bugetul de venituri și cheltuieli, decontul de venituri și cheltuieli, repartizarea sau reinvestirea profiturilor;

ii. examinează orice aspecte de oportunitate sau business care au impact asupra Obiectivului Asocierii și rezultatelor financiare;

iii. decide aportarea unor contribuții financiare adiționale în Asociere, dacă este cazul, pentru atingerea Obiectivului Asocierii, cu respectarea legislației aplicabile în domeniul ajutorului de stat;

Iv. pregătește un raport anual privind activitatea desfășurată;

v. aprobă contractele ce depășesc sfera curentă a activității Asocierii;

vi. prelungește durata Asocierii;

vii. majorează aporturile Părților Asociate;

viii. decide încetarea Asocierii, cu excepția cazurilor de încetare conform art. 8.1 lit. c), g) din Contract;

ix. decide orice altă modificare a Contractului sau oricare hotărâre necesară activității Asocierii.

ARTICOLUL 8. MODALITĂȚI DE ÎNCETARE A CONTRACTULUI

8.1. Asocierea încetează în următoarele modalități:

a) La împlinirea Duratei Asocierii prevăzute la art. 2.2. de mai sus, cu excepția cazului în care Părțile Asociate decid prelungirea acestuia;
b) Înainte de împlinirea Duratei Asocierii, prin acordul scris al Părților Asociate;
c) În cazul în care oricare din Asociați, în mod culpabil, nu își îndeplinește, își îndeplinește în mod necorespunzător sau cu întârziere obligațiile esențiale asumate prin prezentul Contract, celălalt Asociat poate rezilia de plin drept prezentul Contract, după acordarea unui termen de remediere de 15 zile lucrătoare, printr-o notificare scrisă;
d) În baza hotărârii definitive a unei instanțe judecătorești;
e) În cazul în care intervine lichidarea Asociatului Administrator, în orice formă;
f) suspendarea activității Asocierii pe o perioada mai mare de 12 luni consecutive din motive externe obiective ce nu țin de culpa Părților Asociate;
g) lipsa de profitabilitate a Asocierii pe o perioadă de cel puțin 12 luni consecutive, dacă aceasta nu este din culpa oricăruia din Asociați;

h) dacă Asociatul Administrator își pierde licențele și autorizațiile de operare zboruri;
i) Alte cauze prevăzute de lege.

8.2. Asociatul Participant va putea reține sumele virate cu titlu de Garanție (în cazul în care aceasta a fost constituită conform art. 4.1 lit. a), respectiv va executa Garanția (în cazul în care aceasta a fost constituită conform art. 4.1 lit. b), în situația încetării Contractului în conformitate cu art. 8.1 lit. c), e) și h).

8.3. La data lichidării Asocierii, rezultatul financiar reportat al Asocierii va fi distribuit Părților Asociate în conformitate cu cotele de participație la Asociere.

8.4. Lichidarea devine efectivă la data la care există dovada stingerii oricăror creanțe între Părțile Asociate izvorâte din Contract sau îndeplinirii eventualelor condiții agreate de asociați.

8.5. În cazul în care survine încetarea Contractului, Asociatul Administrator poate decide operarea curselor aeriene pe cont propriu.

ARTICOLUL 9. RĂSPUNDEREA CONTRACTUALĂ

9.1. Pentru nerespectarea totală sau parțială sau pentru executarea defectuoasă obligațiilor prevăzute în prezentul Contract, Partea Asociată în culpă se obligă la plata de daune-interese.

9.2. În relațiile cu terții, răspunderea pentru obligațiile născute în legătură cu Asocierea revine Asociatului Administrator, cu excepția situației când prejudiciile apar din culpa exclusivă a Asociatului Participant.

ARTICOLUL 10. FORȚA MAJORĂ ȘI CAZUL FORTUIT

10.1. Orice împrejurare independenta de voința Asociaților, absolut inevitabilă și absolut imprevizibilă, intervenită după semnarea prezentului Contract, este considerată ca un caz de forță majoră care exonerează de răspundere partea care o invocă, cu condiția ca aceasta să fie lipsită de culpă.

10.2. Vor fi considerate ca evenimente de forță majoră situațiile care includ, dar nu se limitează la: război, amenințarea cu războiul, revoluții, revolte, ordine guvernamentale, tulburări civile, calamități naturale, fenomene meteorologice catastrofale, interdicții de zbor, pandemii și alte împrejurări similare.

10.3. Partea Asociată care invoca evenimentul de forță majoră trebuie să informeze cealaltă Parte Asociată în termen de 5 (cinci) zile de la data apariției respectivului eveniment de Forță Majoră, prezentând o certificare din partea autorităților competente. Partea care invocă forța majoră va lua toate măsurile posibile în vederea limitării consecințelor acesteia.

10.4. În cazul în care evenimentul de forță majoră și/sau efectele sale obligă la suspendarea executării prezentului Contract pe o perioada mai mare de 2 (două) luni, Părțile Asociate vor conveni asupra modului de executare a Contractului sau asupra încetării acestuia, fără a putea solicita daune-interese.

10.5. Cazul fortuit este un eveniment imprevizibil și de neînlăturat, care ia naștere din natura, fapta omului sau lucru și care exclude culpa părții care îl invocă. Prezentul articol se aplică și situațiilor de caz fortuit.

ARTICOLUL 11. CONFIDENȚIALITATE

11.1. În executarea prezentului Contract, fiecare Parte Asociată se obligă să păstreze confidențialitatea asupra tuturor "informațiilor confidențiale" referitoare la activitatea celeilalte Părți Asociate. Părțile Asociate stabilesc ca fiind "*Informații confidențiale*" toate informațiile, în orice formă: documente, date, planuri, informații verbale și/sau pe suport material, date stocate electronic, de care o Parte ia cunoștință pe durata inițierii/demarării și/sau pe toată durata Contractului, cu condiția ca aceste informații/date să nu fie informații publice.

11.2. Obligația de confidențialitate asumată de Părțile Asociate incumbă și colaboratorilor, consultanților, salariaților și tuturor prepușilor sau mandatarilor acestora. Părțile Asociate își asumă obligația de a înștiința persoanele prevăzute mai sus asupra caracterului confidențial al informațiilor și de a veghea la respectarea acestei obligații.

11.3. O Parte Asociată va fi exonerată de răspunderea pentru dezvăluirea de informații confidențiale, dacă: i) informația era cunoscuta Părții respective înainte ca ea să fi fost primită de la cealaltă Parte; ii) informația a fost dezvăluită după ce a fost obținut acordul scris al celeilalte Părți pentru asemenea dezvăluire; iii) Partea respectivă a fost obligată în mod legal să dezvăluie informația.

11.4. Obligația de confidențialitate asumată potrivit prezentului Contract își va produce efectele și după încetarea, din orice cauza, a acestuia.

ARTICOLUL 12. PROTECȚIA DATELOR CU CARACTER PERSONAL

12.1. Părțile Asociate se obligă sa prelucreze datele cu caracter personal obținute în contextul executării prezentului Contract, cu respectarea principiilor prevăzute de legislația în vigoare.

12.2. Pe durata executării Contractului, fiecare Parte Asociată poate colecta, stoca și utiliza mai multe categorii de date cu caracter personal, inclusiv nume, prenume, număr de telefon, adresa de e-mail, semnătura în legătură cu reprezentanții legali sau angajații celeilalte Parți Asociate sau alte persoane care reprezintă respectiva Parte și sunt necesare pentru executarea prezentului Contract. Aceste date pot fi colectate de la cealaltă Parte sau direct de la persoana vizată.

12.3. Pentru obținerea consimțământului informat, conform cerințelor Regulamentului General privind Protecția Datelor (UE) 2016/679, fiecare Parte Asociată va elabora propria sa notă de informare cu privire la prelucrarea de date cu caracter personal pe care o desfășoară în legătură cu reprezentanții legali/angajații celeilalte Părți Asociate.

12.4. Prelucrarea datelor cu caracter personal ale persoanelor vizate menționate mai sus este necesară în scopul executării Contractului. Prelucrarea nu poate fi extinsa la alte scopuri, cu excepția cazului în care Părțile convin în mod expres acest lucru sau există o obligație legală care dă dreptul Părții Asociate respective să prelucreze datele.

12.5. Fiecare Parte Asociată este răspunzătoare de implementarea unor măsuri rezonabile de siguranță fizică, tehnică și administrativă astfel încât sa preîntâmpine incidente ca pierderea, folosirea inadecvată, accesul neautorizat, dezvăluirea, alterarea sau distrugerea datelor cu caracter personal. In eventualitatea unui incident, fiecare Parte Asociată trebuie sa informeze celeilalte Părți acest lucru în termen de 24 de ore.

12.6. La încetarea din orice motiv a Contractului, Părțile Asociate se obligă să înceteze prelucrarea datelor cu caracter personal, cu excepția cazurilor in care (i) o obligație legala impune prelucrarea în continuare sau (ii) exercitarea unor drepturi în instanță și/sau în fața autorităților statului cu atribuții de control o impune.

ARTICOLUL 13. NOTIFICĂRI

13.1. În sensul prezentului Contract, orice notificare, corespondență, înștiințare adresată de una din Părțile Asociate celeilalte Părți trebuie să îndeplinească următoarele condiții: (i) trebuie să fie făcută în scris, (ii) trebuie să fie transmisă transmisa prin poștă sau prin e-mail, la adresele de mai jos:

i. **Pentru Asociatul Participant:**

.....

.....

Calea Aradului nr. 80, *Aeroportul Oradea*
Oradea 410223, județul Bihor
România

ii. **Pentru Asociatul Administrator:** [•]

13.2. Notificările verbale nu se iau în considerare, dacă nu sunt confirmate prin intermediul uneia dintre modalitățile prevăzute mai sus.

13.3. În cazul în care notificarea se face prin poștă, ea va fi transmisă prin scrisoare recomandată cu confirmare de primire și se consideră primită de destinatar la data menționată de oficiul poștal primitor pe confirmarea de primire. Dacă notificarea se transmite prin e-mail, ea se consideră primită în ziua expedierii sau, dacă este o zi nelucrătoare, în prima zi lucrătoare după cea în care a fost expediată.

ARTICOLUL 14. LEGEA APLICABILA ŞI SOLUTIONAREA LITIGIILOR

14.1. Prezentul Contract este guvernat și interpretat potrivit legii române.

14.2. Orice litigii referitoare la validitatea sau rezultate din interpretarea, executarea sau încetarea acestui Contract vor fi soluționate pe cale amiabilă. În cazul în care soluționarea pe cale amiabilă nu este posibilă în termen de 30 de zile de la data apariției situațiilor litigioase, acestea vor fi înaintate spre soluționare instanțelor judecătorești de la sediul Asociatului Participant.

ARTICOLUL 15. DISPOZIŢII FINALE

15.1. Prezentul Contract nu poate fi amendat, modificat, schimbat sau suplimentat decât printr-un act adițional scris, valabil întocmit și semnat de ambele Părți Asociate.

15.2. Dacă oricare dintre clauzele prezentului Contract vor fi declarate nule, în tot sau în parte, ori dacă vor fi invalidate, caduce sau fără efect juridic, celelalte clauze ale Contractului nu vor fi afectate prin aceasta, ci vor rămâne pe deplin valabile și vor produce efecte juridice.

15.3. Niciuna din Părțile Asociate nu va cesiona drepturile și obligațiile sale unei terțe persoane fără acordul prealabil, scris, al celeilalte Părți.

15.4. Nicio neexercitare de către una din Părțile Asociate a oricărui drept rezultat din prezentul Contract și nicio întârziere din partea uneia din Părțile Asociate în exercitarea vreunui drept rezultat din prezentul Contract nu va fi considerată ca o renunțare la acel drept. Niciuna din Părțile Asociate nu va fi considerată că a renunțat la vreuna din pretențiile rezultând din prezentul Contract sau la vreunul din drepturile rezultate din prezentul Contract decât dacă renunțarea la acea pretenție sau drept este în mod expres prevăzută în scris de respectiva Parte.

15.5. Clauzele privind dreptul de a denunța unilateral Contractul, competenta instanțelor judecătorești, orice alte clauze considerate conform art. 1203 Cod Civil ca fiind clauze neuzuale au fost negociate și sunt agreate expres de către Părți.

Următoarele Anexe fac parte integrantă din Contract:

- **Anexa 1** – Programul de zbor;
- **Anexa 2** – Destinații charter;
- **Anexa 3** – Calendarul virării contribuțiilor financiare;
- **Anexa 4** – Planul de afaceri al Asocierii.

Prezentul Contract a fost încheiat astăzi, _____ la _____ in 2 (două) exemplare originale în limba română.

Asociatul Participant,
AIR ORADEA S.A.
Prin Mihai Jurca

Asociatul Administrator,
HISKY EUROPE S.R.L.
Prin Iulian Scorpan

AIR ORADEA S.A.

Calea Aradului, nr.80
410223, Oradea
Tel. +40 0259-437000
E-mail: mihai.jurca@oradea.ro

ANEXA NR. 2 la Hotărârea Consiliului Județean Bihor nr. 87 din 09.04.2024

Președinte.
Ilie Gavril BOLOJAN

Secretar general al județului,
Mărioara Carmen SOLTĂNEL

RAPORT PRIVIND TESTUL OEP

VERSIUNE NECONFIDENȚIALĂ

AIR ORADEA S.A.

Calea Aradului, nr.80
410223, Oradea
Tel. +40 0259-437000
E-mail: mihai.jurca@oradea.ro

Sumarul analizei de fezabilitate

- Conform regulilor europene de ajutor de stat, tranzacțiile între un partener public și un partener privat nu constituie ajutor de stat în cazul în care acestea sunt efectuate conform condițiilor normale de piață. Pentru a determina dacă o tranzacție a fost efectuată în aceste condiții, se recurge la testul operatorului economic privat în economia de piață („testul OEP").

- În lumina discuțiilor preliminare avute cu Comisia Europeană, testul OEP este necesar pentru evaluarea investiției realizate de Air Oradea S.A. din perspectiva conformității cu regulile de ajutor de stat. În cazul de față, testul OEP s-a realizat pe baza planului de afaceri pe 5 ani aferent activității ce urmează a fi dezvoltată de asocierea dintre partenerul public și cel privat.

- Planul de afaceri pregătit de partenerul privat în conformitate cu prevederile caietului de sarcini a fost preluat de consultantul extern în vederea aplicării testului OEP conform metodologiei general acceptate de Comisia Europeană în analize de rentabilitate: VAN (valoarea actualizată netă) și RIR (rata internă de rentabilitate). În urma acestei analize a rezultat necesarul de numerar care trebuie aportat în asociere de către Air Oradea S.A. pentru ca aceasta să devină viabilă, precum și calendarul plăților prin care Air Oradea S.A. va transfera aportul către asociere.

- De asemenea, având în vedere rezultatele obținute pentru indicatorii de fezabilitate financiară, se poate concluziona că participarea Air Oradea în asocierea în participație alături de HiSky reprezintă o investiție cu o rentabilitate în linie cu rentabilitatea așteptată la nivelul pieței pentru investiții similare.

- Astfel, aportul de capital adus de Air Oradea S.A. în asocierea în participație realizată cu HiSky Europe SRL, partenerul privat selectat în urma procedurii de selecție competitive lansate, îndeplinește condițiile pentru a nu fi considerat ajutor de stat.

Calea Aradului, nr.80
410223, Oradea
Tel. +40 0259-437000
E-mail: mihai.jurca@oradea.ro

1. Descrierea pieței relevante

1.1. Piața Europeană

Performanța industriei de transport aerian dis spațiul European în perioada 2020-2021 a fost încetinită semnificativ de pandemia generată de COVID-19, ce a condus la scăderea principalilor indicator în special în anul 2020. În 2021 și 2022, ca urmare a revenirii traficului internațional și a creșterii cererii de zboruri interne, industria aeriană a înregistrat un trend de revenire. Se așteaptă ca industria să continue să înregistreze o creștere semnificativă în anul 2023, urmând a se stabiliza începând cu anul 2024

Piața transportului aerian din Marea Britanie reprezintă una dintre cele mai dezvoltate din regiune, fiind urmată de Germania, Spania, Franța și Italia. La nivel istoric, creșterea industriei a fost generată în principal de creșterea cererii interne de călători pe cale aeriană.

În 2022, numărul total de pasageri ce au călătorit pe cale aeriană în Europa a fost de 820 milioane, o creștere substanțială (119%) față de anul 2021, după scăderea puternică de 73% în 2020 față de 2019 datorată restricțiilor impuse de pandemia generată de COVID-19. Așadar, în anul 2022, toate țările parte din Uniunea Europeană au înregistrat o creștere a numărului de pasageri transportați pe cale aeriană.

Numărul de pasageri ce au circulat pe primele 40 de aeroporturi din Europa în perioada ianuarie - noiembrie 2023 este estimat la 1,19 miliarde, o creștere de aprox. 21% față de aceeași perioadă a anului 2022. Recuperarea în ceea ce privește zborurile indică un procent de 94% față de nivelurile înregistrate în 2019. O proporție semnificativă a operatorilor de aeronave operează peste nivelurile din 2019 în ceea ce privește numărul de locuri, în principal datorită noilor modele de aeronave.

În 2023, unele state au înregistrat creșteri mari ale numărului de zboruri de sosire/plecare (de exemplu, Georgia, Armenia și Azerbaidjan: datorită unui număr crescut de zboruri din/către Federația Rusă). Statele de-a lungul axei Europei de Sud-Est au fost și ele foarte ocupate (de exemplu, Balcanii) datorită cererii susținute de trafic din/către statele Europei de Nord-Vest. Vara 2023 Sosirile/plecările au fost mai mari decât în 2019 în unele zone, de exemplu Turcia și Grecia.

În ceea ce privește gradele de încărcare al aeronavelor, la nivelul Europei de Vest se înregistrează valori similare în anul 2023 cu cele ale anului pre-pandemic 2019. Europa de Sud Est înregistrează valori ale gradului de încărcare sub nivelul înregistrat în 2019, dar se așteaptă ca acestea să crească progresiv în perioada 2023 - 2029, până la o medie de 87%.

Prețul combustibilului pentru avioane în 2023 a fost în medie de 2,66 USD/galon, scăzând față de prețurile din 2022 (cu aprox. 20%). Adoptarea setului de măsuri RefuelEU în 2023 va conduce la disponibilitatea mai multor surse de combustibil sustenabil în Europa.

Numărul de mișcări IFR în spațiul European a scăzut semnificativ în anul 2020, urmând ca în anul 2021 să înregistreze un trend ascendent, iar în anul 2022 să înregistreze o creștere de aprox. 48% față de anul precedent. În anul 2023, numărul de mișcări este estimat a se situa sub nivelul înregistrat în anul 2019, atingând valoarea de 10,2 milioane de zboruri, în creștere cu 10% față de anul 2022. Numărul zborurilor europene a înregistrat o redresare continuă de la sfârșitul pandemiei generată de COVID-19, volumele întărindu-se în timpul verii.

În ceea ce privește perioada de prognoză 2023 – 2027, numărul de mișcări este estimat să crească progresiv în fiecare an pe baza unei RACC de aprox. 2,8%. Pentru anul 2024, numărul de zboruri este de așteptat să atingă 98% din nivelurile înregistrate în anul 2019, unele luni având potențialul de a înregistra un număr egal sau mai mare de zboruri comparativ cu 2019. În anul 2025 numărul de zboruri este prognozat să depășească nivelul înregistrat în anul 2019.

Calea Aradului, nr.80
410223, Oradea
Tel. +40 0259-437000
E-mail: mihai.jurca@oradea.ro

În ceea ce privește numărul de locuri disponibile la nivel European, regăsim același trend de revenire în anul 2021, urmat de o creștere bruscă (88%) în anul 2022 comparativ cu anul 2021, dar sub nivelul înregistrat în anul 2019. În anul 2023, numărul de mișcări este estimat a se situa la nivelul înregistrat în anul 2019, atingând valoarea de 1,981 milioane de locuri disponibile, în creștere cu 29% față de anul 2022.

În perioada de prognoză 2023 – 2027, numărul de locuri disponibile este estimat să crească progresiv în fiecare an pe baza unei de RACC de aprox. 6%.

Industria de transport aerian de pasageri în Europa a scăzut semnificativ în anii 2020 și 2021, urmând ca în anul 2022 să se înregistreze o creștere de peste 120% față de anul 2021, ajungând la o valoare de 208.567 mil. EUR, în scădere de aprox. 31% față de anul 2019.

În ceea ce privește perioada de prognoză 2023 – 2027, se estimează că industria transportului aerian de pasageri va înregistra creșteri stabile în fiecare an, ajungând la 437.287 mil EUR în 2027, pe baza unei RACC de aprox. 10%. O creștere semnificativă este prognozată pentru anul 2023 (aprox. 42% față de anul 2022), creștere ce va plasa anul 2023 aproape de valoarea înregistrată în anul pre-pandemic 2019, urmând ca în anul 2024, valoarea din anul 2019 să fie depășită.

Segmentul de servicii complete a reprezentat cea mai mare proporție a industriei în anul 2022, cu venituri totale de peste 150 miliarde EUR, echivalentul a 75% din valoarea totală a industriei. Segmentul low-cost a contribuit la aproximativ 20% din valoarea totală a industriei. Cererea pentru segmentul de servicii complete este în creștere rapidă, în special pentru zborurile pe distanțe lungi, deoarece oferă servicii diversificate. De asemenea, companiile aeriene low-cost se află de asemenea pe un trend ascendent datorită creșterii numărului de călătorii cu buget redus la nivel European.

Economiile de scară sunt cruciale pentru succesul unei companii aeriene ținând cont de faptul că marjele de profit sunt adesea mici și poate fi greu pentru o companie aeriană să obțină profit, în special pentru cele care se bazează pe o piață unică. Astfel, pentru noi jucători piața nu este foarte atractivă, în special pentru acei jucători ce doresc să se dezvolte drept o companie ce oferă servicii complete. În schimb, transportatorii low-cost au crescut mai deoarece aceștia tind să se dezvolte prin achiziții și fuziuni. Este mai ușor pentru potențialii jucători să intre în piață ca operatori low-cost (LCC). Cu toate acestea, ar fi dificil pentru un LCC să se schimbe de la acel model de afaceri ulterior și, până acum, nici-un jucător din piață nu a făcut aceasta tranziție.

O dată cu creșterea turismului, cererea de călătorii aeriene se extinde rapid, drept urmare, jucătorii din industrie depun eforturi pentru a crește numărul de aeronave care operează în industrie. Prin urmare, creșterea industriei în perioada de prognoză va fi generată și de creșterea numărului de aeronave (ce implică creșterea numărului de locuri disponibile), a numărului de rute, dar și a numărului de companii aeriene noi ce vor încerca să intre în această piață.

1.2. Piața locală

Sectorul transportului aerian aduce o contribuție majoră la economia României. Conform raportului *IATA – The importance of air transport to Romania*, industria transportului aerian, inclusiv companiile aeriene și lanțul acestora de aprovizionare, contribuie cu peste 1,5 miliarde EUR la PIB-ul României. Cheltuielile turiștilor străini ce sosesc în România pe cale aeriană contribuie cu peste 0,7 miliarde EUR la PIB-ul țării.

Companiile aeriene, operatorii aeroportuari, întreprinderile aeroportuare (restaurante și retail), producătorii de avioane și furnizorii de servicii de navigație aeriană angajează aprox. 25.000 de oameni în România. Mai mult decât atât, se estimează că sectorul susține alte 10.000 de locuri de muncă. De asemenea, turiștii străini care sosesc pe cale aeriană în România, susțin alte 42.000 de locuri de muncă. În total, aprox. 107.000 de locuri de muncă sunt susținute de industria transportului aerian de pasageri din România.

Europa este cea mai mare piață pentru fluxurile de pasageri către și dinspre România, urmată de Orientul Mijlociu și America de Nord. Aproximativ 9,5 milioane de pasageri au sosit din Europa (90,3%), 538 de mii de pasageri au sosit din Orientul Mijlociu (5,1%) și 231 de mii de pasageri au sosit în România din America de Nord (2,2%).

Calea Aradului, nr.80
410223, Oradea
Tel. +40 0259-437000
E-mail: mihai.jurca@oradea.ro

Piața transportului aerian de pasageri din România este estimată să crească cu 55% în următorii 20 de ani. Acest lucru ar conduce la încă 5,6 milioane de călătorii de pasageri până în 2037. Dacă este îndeplinită, această cerere crescută ar contribui cu peste 3,5 miliarde EUR la PIB și ar susține aproximativ 111.000 de locuri de muncă.

Transportatorii low-cost reprezintă cea mai mare categorie de companii aeriene din România în anul 2023, atât în ceea ce privește vânzările valorice, cât și numărul de pasageri transportați, deoarece au înregistrat o creștere mai puternică a numărului de pasageri decât transportatorii cu servicii complete. De asemenea, se poate observa o creștere puternică a prețurilor biletelor, dar și o creștere la nivel de preț al combustibilului în special în anul 2022. Cu toate acestea, în ansamblu, a fost înregistrată o creștere foarte puternică a numărului de pasageri aerieni din România pe parcursul anului 2023, deoarece disponibilitatea locurilor pe o gamă largă de zboruri către un număr tot mai mare de destinații la prețuri unitare totuși scăzute, a stimulat cererea, în special în rândul companiilor low-cost. transportatorii. În timp ce pasagerii ce călătoresc în interes de serviciu și consumatorii cu venituri mai mari au preferat, în general, să rămână loiali transportatorilor cu servicii complete, majoritatea pasagerilor care zboară în afara țării au preferat zborurile mai avantajoase oferite de transportatori low-cost.

În Romania, există un număr de 17 aeroporturi destinate transportului de pasageri, unele dintre acestea servind drept noduri importante pentru transportul aerian (București, Cluj-Napoca, Iași, Timișoara).

Pe parcursul anului 2023, pe aeroporturile din România s-a înregistrat un număr total de aprox. 24,6 mil. pasageri, în creștere cu aprox. 17% față de nivelul înregistrat în anul 2022. Totuși, față de anul pre pandemic 2019, creșterea din anul 2023 este mai scăzută, de aprox. 6%. Aproximativ 60% din totalul pasagerilor aferenți anului 2023, au călătorit prin Aeroportul „Henri Coandă" din București, 13% prin Aeroportul „Avram Iancu" din Cluj, 10% prin Aeroportul Internațional din Iași, restul de 18% dintre pasageri fiind înregistrați pe celelalte 14 aeroporturi de pe teritoriul României.

În ceea ce privește mișcările de aeronave, la nivelul anului 2022 se poate observa o creștere de aprox. 82% față de cifrele înregistrate în anul 2021. Totuși, numărul de mișcări rămâne sub nivelul înregistrat în anul pre-pandemic 2019, acest decalaj urmând a fi recuperat în anul 2023, an ce înregistrează o creștere de aprox. 19% față de anul 2019.

În piața de transport aerian din România există mai multe companii ce operează zboruri, principalele fiind Wizz Air, Tarom, Ryanair, Lufthansa, HiSky, Air France-KLM, Turkish Airlines, Austrian Airlines. Wizz Air domină piața transportului aerian de pasageri din România cu peste 8,5 mil. pasageri transportați în anul 2023.

Conform raportului *Eastern Europe Passenger Air Transport Market Briefing 2023 – Aug 2023 - The Business Research Company*, industria transportului aerian de pasageri se ridica la aprox. 650 mil EUR în anul 2022, și este așteptată să crească cu o RACC de 11,6% în perioada 2022 – 2027.

Calea Aradului, nr.80
410223, Oradea
Tel. +40 0259-437000
E-mail: mihai.jurca@oradea.ro

2. Aeroportul Internațional Oradea

Între 2016 – 2023, aprox. 82% din traficul programat al Aeroportului Internațional Oradea (OMR) a fost asigurat de 2 companii aeriene (Tarom și Ryanair), restul traficului fiind împărțit ad-hoc către destinații de agrement. Blue Air a avut de asemenea o contribuție la traficul de pe Aeroportul Internațional Oradea până în anul 2022.

Tarom este principala companie ce a operat zboruri pe Aeroportul Internațional Oradea, fiind prezentă în fiecare an al perioadei 2018 – 2023. La nivelul aeroportului, în perioada 2018 – 2023, numărul de plecări a scăzut cu o RACC de -6,7%, în timp ce numărul de plecări realizate de către Tarom a crescut în aceeași perioadă cu o RACC de 5,7%.

În perioada 2016 – 2022 traficul de pasageri de pe Aeroportul Internațional Oradea a fluctuat semnificativ, cu un vârf atins în anul 2018 de 220.012 pasageri. Acest nivel a scăzut semnificativ în 2019, din cauza capacității restrânse, scăderea fiind și mai accelerată la nivelul anului 2020 pe fondul restricțiilor generate de pandemia COVID – 19. Anul 2021 înregistrează o creștere semnificativă a numărului de pasageri față de anul precedent, în timp ce în anul 2022 numărul de pasageri pe OMR a revenit aproape de nivelul maxim înregistrat în anul 2018, cu un trafic de aprox. 208,5 mii pasageri.

În primele trei luni ale anului 2023, numărul de pasageri a atins 33.376 persoane, indicând o potențială scădere în anul menționat, datele complete nefiind disponibile la momentul realizării raportului.

Primele 10 rute din Oradea au generat în perioada 2016 – 2022, în medie, un grad de încărcare al aeronavelor de aprox. 76%. În anul 2022, gradele de încărcare au fost mai ridicate față de media perioadei atingând nivelul de 79%, destinațiile de agrement Heraklion și Antalya având cele mai bune rezultate. Datele Sabre pentru anul 2022 indică un factor de încărcare mediu pentru toate aeroporturile din România de 77%, plasând Oradea cu două procente peste nivelul mediu înregistrat în România.

Ruta internă București a avut un grad mediu de încărcare în perioada 2016 – 2023 de 71%, iar la nivelul anului 2022 gradul de încărcare mediu a fost de 83%, în timp ce ruta către Londra a avut un grad mediu de încărcare în perioada 2016 – 2023 de 79%, iar la nivelul anului 2022 gradul de încărcare mediu a fost de 84%, indicând o creștere crescută a cererii pentru aceste rute. Ruta Oradea-București a fost operată de către TAROM, în timp ce ruta Oradea-Londra a fost operată de către Ryanair.

Calea Aradului, nr.80
410223, Oradea
Tel. +40 0259-437000
E-mail: mihai.jurca@oradea.ro

3. Incidența regulilor de ajutor de stat și aplicarea testului operatorului economic privat în economia de piață

Condițiile existenței unui ajutor de stat

Pentru a fi considerată ajutor de stat conform dispozițiilor art. 107 alin. (1) din TFUE și în linie cu interpretarea Curții de Justiție a Uniunii Europene (CJUE) în jurisprudența sa, o măsură adoptată de către stat trebuie să îndeplinească următoarele patru condiții cumulative:

(i) Să confere un avantaj economic de care întreprinderea căreia măsura respectivă i se aplică nu ar fi beneficiat în mod normal;

(ii) Să fie acordat de stat sau prin intermediul resurselor statului;

(iii) Să aibă caracter selectiv, favorizând anumite întreprinderi/anumiți beneficiari în raport cu alții;

(iv) Să amenințe sau să distorsioneze concurența și comerțul între Statele Membre.

Astfel, constituie ajutor de stat orice măsură adoptată de către stat sau de către o autoritate publică care îndeplinește toate cerințele de mai sus și, prin urmare, trebuie notificată Comisiei Europene în temeiul art. 108 alin. (3) din TFUE.

În schimb, o măsură care nu îndeplinește cumulativ toate cerințele enumerate la punctele (i) – (iv) de mai sus nu va fi calificată ca ajutor de stat.

Condiția existenței unui avantaj economic și testul operatorului economic privat în economia de piață (OEP)

Denaturarea concurenței în sensul art. 107 alin. (1) din TFUE este un concept strâns legat de conceptul de avantaj economic, deoarece cuprinde orice denaturare care emană din avantajul economic pe care o întreprindere l-ar putea obține față de concurenții săi; prin urmare, punctul de referință este reprezentat de condițiile normale de piață și de condițiile de concurență echitabile.

Nu va constitui ajutor de stat o măsură cu privire la care se demonstrează că nu creează unei întreprinderi un avantaj de care nu ar fi beneficiat în mod normal în cursul activității sale. În linie cu jurisprudența CJUE, un avantaj poate fi reprezentat de orice beneficiu economic pe care întreprinderea nu l-ar fi putut obține în condiții normale de piață, și anume în absența intervenției statului sau unei autorități publice. În aceste situații, principiul operatorului economic privat în economia de piață oferă orientări detaliate cu privire la măsura în care un avantaj poate fi considerat a fi obținut în condiții normale de piață.

Ca regulă, tranzacțiile economice efectuate de entități publice nu conferă un avantaj economic pentru contrapartidă și, prin urmare, nu constituie ajutor de stat în cazul în care acestea sunt efectuate conform condițiilor normale de piață. Pentru a determina dacă o tranzacție a fost efectuată în aceste condiții, Comisia aplică testul operatorului economic privat în economia de piață („**testul OEP**").

Conform acestui principiu, comportamentul entităților publice trebuie comparat cu cel al operatorilor economici similari din sectorul privat în condiții normale de piață pentru a putea fi stabilit în ce măsură tranzacțiile economice efectuate de entitățile respective oferă un avantaj (care nu ar fi fost posibil în condiții normale de piață) pentru contrapartide, aplicându-se indiferent de tipul tranzacțiilor efectuate de entități publice.

În concret, testul OEP presupune că tranzacția efectuată de stat sau o entitate publică se aseamănă cu o tranzacție pe care un operator economic privat ipotetic de aceeași mărime și cu aceeași putere economică ar fi efectuat-o în aceleași condiții de piață; în acest caz, prevalează condițiile de piață și nu s-ar acorda niciun avantaj în sensul art. 107 alin. (1) din TFUE și, prin urmare, nu există ajutor de stat.

Principii generale privind aplicarea testului OEP

Scopul testului OEP este de a evalua dacă statul a acordat un avantaj unei întreprinderi prin faptul că nu a acționat ca un operator economic privat în economia de piață în ceea ce privește o anumită tranzacție.[1] Elementul decisiv este dacă entitățile publice au acționat sau nu la fel ca un operator în economia de piață aflat într-o situație

[1] Para. 76 din Comunicarea Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat.

Calea Aradului, nr.80
410223, Oradea
Tel. +40 0259-437000
E-mail: mihai.jurca@oradea.ro

similară. În caz negativ, întreprinderii beneficiare i-a fost acordat un avantaj economic pe care aceasta nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață, ceea ce îi conferă un statut mai favorabil în raport cu concurenții săi.

Regula de bază în aplicarea testului OEP este că evaluarea conformității intervenției statului cu condițiile pieței trebuie să aibă loc pe o bază *ex-ante*, având în vedere informațiile disponibile la momentul în care a fost decisă intervenția respectivă. Nu este suficient să se recurgă la evaluări economice *ex-post* care implică o constatare retrospectivă cu privire la intervenția statului care ar putea reprezenta o măsură de ajutor de stat.

În acest sens, este necesar să se stabilească dacă investiția efectuată de stat are un obiectiv economic clar și direct, care ar putea fi urmărit și de un investitor privat, sau dacă investiția este mai degrabă justificată de considerente de interes public, caz în care statul acționează predominant în calitatea sa de autoritate publică.

Aplicarea testului OEP în cazul Air Oradea

Conform discuțiilor preliminare avute cu DG Concurență, testul OEP în cazul de față este necesar pentru evaluarea măsurii constând în investiția realizată de Air Oradea S.A. constând în aportul de capital într-o asociere în participație de tip vehicul joint-venture, fără personalitate juridică distinctă, alături de un partener privat selectat în urma unei proceduri de selecție competitive (ofertantul câștigător fiind societatea HiSky Europe SRL), prin intermediul căruia se va asigura introducerea unor noi curse aeriene pe rutele Oradea - București și retur, Oradea - Londra și retur, precum și alte curse de tip charter relevante din punct de vedere al profitabilității.

Prin urmare, prezentul test OEP evaluează investiția realizată de Air Oradea împreună cu HiSky Europe SRL ("Partenerul privat") din perspectiva îndeplinirii criteriului avantajului economic (unul dintre criteriile de existență ale unui ajutor de stat conform art. 107 alin. (1) din TFUE).

În concret, în conformitate cu indicațiile DG Concurență, deciziei Air Oradea de a investi alături de Partenerul Privat în asociere a fost analizată din perspectiva încadrării în sfera tranzacțiilor *pari passu*.

Noțiunea de tranzacții *pari passu* se referă la concomitența unor tranzacții efectuate aceiași în termeni și condiții de către organismele publice sau întreprinderi publice și societăți private care se află într-o situație comparabilă. În schimb, dacă o întreprindere publică și o societate privată care se află într-o situație comparabilă participă la o tranzacție în același timp, dar în termeni și condiții diferite, aceasta înseamnă, de regulă, că entitatea publică are un comportament nealiniat la condițiile pieței. Pentru a verifica dacă o tranzacție respectă condițiile pentru a fi calificată drept *pari passu*, următoarele criterii cumulative trebuie verificate:

a. *dacă intervenția organismelor publice și a operatorilor privați este sau nu decisă și efectuată în același timp sau dacă a existat sau nu a existat un interval de timp și o schimbare a circumstanțelor economice între intervenții*
b. *dacă termenii și condițiile tranzacției sunt sau nu sunt aceiași pentru organismele publice și toți operatorii privați interesați, luând, de asemenea, în considerare posibilitatea măririi sau a reducerii nivelului de risc de-a lungul timpului*
c. *dacă intervenția operatorilor privați are sau nu are o importanță economică reală și nu este doar simbolică sau marginală*
d. *dacă poziția de pornire a organismelor publice și a operatorilor privați interesați este sau nu este comparabilă în ceea ce privește tranzacția, luând în considerare, de exemplu, expunerea economică anterioară a acestora față de întreprinderile în cauză, eventualele sinergii care pot fi obținute, măsura în care diferiții investitori suportă costuri de tranzacționare similare sau orice alte circumstanțe specifice pentru organismul public sau operatorul privat care ar putea afecta condițiile de comparare*

Calea Aradului, nr.80
410223, Oradea
Tel. +40 0259-437000
E-mail: mihai.jurca@oradea.ro

4. Previziuni financiare

Planul de afaceri al asocierii în participație între Air Oradea și HiSky a fost realizat pe baza datelor oferite de către cei doi parteneri, coroborate cu cerințele caietului de sarcini publicat de către Air Oradea, oferta depusă de către HiSky, date relevante din piața de transport aerian de pasageri și date macroeconomice.

Planul de afaceri se întinde pe perioada 1 noiembrie 2024 – 31 octombrie 2029 și include operarea de zboruri pe două rute principale (Oradea – București și Oradea - Londra) dar și rute de tip charter. Fiecare rotație a fiecărei rute include două segmente (dus/întors, ex: Oradea – București include OMR – OTP și OTP – OMR). Planul de afaceri a fost realizat pe baza unor ipoteze la nivel lunar, ipoteze ce au condus către venituri și cheltuieli ce au fost însumate la nivel anual.

- ⇨ Ipoteze operaționale: Numărul de scaune disponibile a fost estimat pe baza numărului de segmente (zboruri dus/întors) pe fiecare rută și a capacității aeronavei utilizate;
- ⇨ Ipoteze venituri: În perioada de previziune, asocierea în participație dintre Air Oradea și HiSky va genera venituri din vânzarea de bilete pe cele două rute principale, dar și pe rutele de tip charter. Veniturile din vânzarea de bilete sunt estimate la nivel lunar pe baza numărului de pasageri și a prețului mediu al unui bilet pe fiecare rută;
- ⇨ Ipoteze cheltuieli: În perioada de previziune, asocierea în participație dintre Air Oradea și HiSky va genera cheltuieli operaționale din operarea de zboruri pe cele două rute principale, dar și pe rutele de tip charter. De asemenea, planul de afaceri prevede și cheltuieli general administrative și cheltuieli cu marketingul. Acestea au fost estimate la nivel lunar pe baza ipotezelor operaționale considerate, date interne ale celor doi parteneri, date relevante din piața de transport aerian de pasageri și date macroeconomice.

Concluzie: Necesarul total de numerar pentru primii doi ani de operare a zborurilor pe rutele principale și rutele charter este de 750.000 EUR. Air Oradea va aduce către asocierea în participație acest necesar de numerar ca aport. Pentru uniformitate s-a considerat ca aportul în numerar să se realizeze în 5 tranșe trimestriale a câte 150 mii EUR.

Calea Aradului, nr.80
410223, Oradea
Tel. +40 0259-437000
E-mail: mihai.jurca@oradea.ro

5. Analiza de fezabilitate financiară

Indicatorii de fezabilitate financiară

Analiza fezabilității financiare a unui proiect de investiții se bazează pe capacitatea investiției de a genera fluxuri de numerar pozitive pe perioada de exploatare, fluxuri care să acopere, la o rentabilitate adecvată, costul inițial al investiției.

În mod normal, sunt utilizate o serie de criterii pentru a evalua investițiile de capital. Două dintre cele mai relevante măsuri pentru a măsura dacă un proiect este rentabil sau nu, sunt valoarea actualizată netă (VAN) și rata internă de rentabilitate (RIR).

Valoarea actualizată netă (VAN) este valoarea actualizată a tuturor fluxurilor de numerar generate de proiectul de investiții atât pe perioada investițională cât și pe perioada de exploatare.

$$VAN = \sum_{t=0}^{n} \frac{FN_t}{(1+r)^t}, unde:$$

unde: FN = fluxuri de numerar

r = rata de actualizare

t = perioada în care FN sunt generate

n = perioada de previziune explicită = durata asocierii în participație (5 ani)

Criteriu de fezabilitate: o valoare VAN pozitivă indică o decizie favorabilă de investire (proiectul generează suficiente beneficii pentru a acoperi costul investiției și a remunera în mod adecvat toți furnizorii de capital); o valoare VAN negativă indică faptul că proiectul nu este fezabil din punct de vedere financiar.

Rata internă de rentabilitate (RIR) reprezintă rata de actualizare la care suma valorilor prezente ale tuturor fluxurilor de numerar aferente proiectului de investiții este zero. Cu alte cuvinte, RIR reprezintă rentabilitatea aferenta proiectului de investiții evaluat.

$$\sum_{t=0}^{n} \frac{FN_t}{(1+RIR)^t} = 0, \text{unde:}$$

FN = fluxuri de numerar

t = perioada în care FN sunt generate

n = perioada de previziune explicită = durata asocierii în participație (5 ani)

RIR = rata internă de rentabilitate

Criteriu de fezabilitate: o valoare RIR superioară rentabilității cerute de furnizorii de capital (costul capitalului) indică o decizie favorabilă de investire; o valoare RIR sub costul capitalului indică faptul că proiectul nu este fezabil din punct de vedere financiar.

5.1. Rezultate

Pe baza ipotezelor operaționale, ipotezelor de venituri și cheltuieli, planului de afaceri previzionat, aportului de numerar al Air Oradea și metodologiei de estimare a indicatorilor de fezabilitate financiară, au rezultat următoarele:

- ⇨ **Valoarea actualizată netă (VAN)** - favorabil.
- ⇨ **Rata internă de rentabilitate (RIR)** - favorabil.

Având în vedere rezultatele obținute pentru indicatorii de fezabilitate financiară (VAN pozitiv, RIR > Ke), se poate concluziona că participarea Air Oradea în asocierea în participație alături de HISky reprezintă o investiție cu o rentabilitate în linie cu rentabilitatea așteptată la nivelul pieței pentru investiții similare.