II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2021/1428 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 24ης Φεβρουαρίου 2020

ΣΧΕΤΙΚΆ ΜΕ ΤΗΝ ΚΡΑΤΙΚΉ ΕΝΊΣΧΥΣΗ SA. 31662 — C/2011 (πρώην NN/2011) την οποία έθεσε σε εφαρμογή η Ρουμανία για τον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα — Wizz Air

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2021) 1065]

(Το κείμενο στη ρουμανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με την/τις εν λόγω διάταξη/διατάξεις ([1]) και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. **ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ**

(1) Με επιστολή της 30ής Σεπτεμβρίου 2010, η Carpatair ([2]), εταιρεία που δραστηριοποιείται στην ευρωπαϊκή αγορά αεροπορικών μεταφορών (στο εξής: καταγγέλλων ή Carpatair), υπέβαλε καταγγελία (στο εξής: καταγγελία) για παράνομη κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε από τις ρουμανικές αρχές στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα (στο εξής: Διεθνής Αερολιμένας της Τιμισοάρα ή Αερολιμένας) υπέρ της Wizz Air Hungary Airlines Ltd (στο εξής: Wizz Air) ([3]). Η καταγγελία καταχωρίστηκε με αριθμό υπόθεσης κρατικής ενίσχυσης SA.31662 (πρώην CP 237/2010).

(2) Η Επιτροπή παρατήρησε ότι η καταγγελία φαινόταν να συνδέεται με την κοινοποίηση των ρουμανικών αρχών της 17ης Μαΐου 2010 (στο εξής: κοινοποίηση) η οποία αφορούσε σχέδια παροχής δημόσιας στήριξης σε περιφερειακούς αερολιμένες. Η κοινοποίηση πρωτοκολλήθηκε με αριθμό υπόθεσης N 185/2010. Στις 15 Σεπτεμβρίου 2010 οι ρουμανικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι ο Διεθνής Αερολιμένας της Τιμισοάρα δεν θα συμπεριλαμβανόταν στους επιλέξιμους αερολιμένες στο πλαίσιο του κοινοποιηθέντος καθεστώτος. Ωστόσο, καθώς η Επιτροπή έλαβε πληροφορίες σχετικά με συγκεκριμένη δημόσια χρηματοδότηση του Διεθνούς Αερολιμένα της Τιμισοάρα κατά την περίοδο 2007-2009, στην παρούσα υπόθεση εξετάζεται αναλυτικά η δημόσια χρηματοδότηση κατά την εν λόγω περίοδο.

(3) Με επιστολή της 21ης Οκτωβρίου 2010, η Επιτροπή διαβίβασε την καταγγελία στη Ρουμανία και ζήτησε πληροφορίες. Οι ρουμανικές αρχές απάντησαν με επιστολή της 15ης Δεκεμβρίου 2010.

([1]) Απόφαση της Επιτροπής SA.31662 (11/C) (πρώην CP 237/10) – Διεθνής Αερολιμένας της Τιμισοάρα — Wizz Air (ΕΕ C 270 της 13.9.2011, σ. 11).

([2]) Η Carpatair είναι ιδιωτική περιφερειακή αεροπορική εταιρεία που ιδρύθηκε το 1999. Το 2000 η Carpatair δημιούργησε τον οικείο κόμβο στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα, παρέχοντας υπηρεσίες hub and spoke (κομβικών γραμμών και ακτινικών συνδέσεων).

([3]) Η Wizz Air είναι ουγγρική αεροπορική εταιρεία χαμηλού κόστους. Ο όμιλος Wizz Air αποτελείται από τρεις εταιρείες εκμετάλλευσης, ήτοι τη Wizz Air Hungary, τη Wizz Air Bulgaria και τη Wizz Air Ukraine.

(4) Ο καταγγέλλων υπέβαλε συμπληρωματικές πληροφορίες με επιστολές της 24ης Νοεμβρίου 2010, της 25ης Νοεμβρίου 2010, της 14ης Ιανουαρίου 2011 και της 3ης Φεβρουαρίου 2011. Με επιστολές της 9ης Φεβρουαρίου 2011 και της 2ας Μαρτίου 2011, η Επιτροπή ενημέρωσε τον καταγγέλλοντα σχετικά με την πορεία της υπόθεσης και ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες. Ο καταγγέλλων απάντησε με επιστολές της 22ας Φεβρουαρίου 2011, της 9ης Μαρτίου 2011 και της 28ης Μαρτίου 2011 και παρείχε συμπληρωματικές πληροφορίες.

(5) Η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τις ρουμανικές αρχές με επιστολές της 16ης Φεβρουαρίου 2011, της 3ης Μαρτίου 2011 και της 16ης Μαρτίου 2011. Οι ρουμανικές αρχές απάντησαν με επιστολές της 10ης Μαρτίου 2011 και της 5ης Απριλίου 2011. Στις 16 Μαρτίου 2011 η Επιτροπή ενημέρωσε τις ρουμανικές αρχές ότι απαιτούνταν ακόμη περαιτέρω πληροφορίες και τους ζήτησε να τις αποστείλουν έως τις 15 Απριλίου 2011. Οι ρουμανικές αρχές απάντησαν με επιστολή της 21ης Απριλίου 2011.

(6) Με επιστολή της 12ης Μαΐου 2011, ο καταγγέλλων συμφώνησε να γνωστοποιήσει την ταυτότητά του και την οικονομική του κατάσταση και υπέβαλε συμπληρωματικές σχετικές πληροφορίες.

(7) Με επιστολή της 24ης Μαΐου 2011, η Επιτροπή κοινοποίησε στη Ρουμανία την απόφασή της να κινήσει επίσημη διαδικασία έρευνας σε σχέση με τη χρηματοδότηση του Διεθνούς Αερολιμένα της Τιμισοάρα, τη συμφωνία του 2008 μεταξύ του φορέα εκμετάλλευσης του εν λόγω αερολιμένα και της Wizz Air, τη μη καταβολή αερολιμενικών τελών από τη Wizz Air, καθώς και τις εκπτώσεις και μειώσεις βάσει της κλίμακας αερολιμενικών τελών του 2007, του 2008 και του 2010 (στο εξής: απόφαση κίνησης της διαδικασίας).

(8) Με επιστολή της 16ης Ιουνίου 2011, οι ρουμανικές αρχές υπέδειξαν τις πληροφορίες που επιθυμούσαν να αφαιρεθούν από την απόφαση κίνησης της διαδικασίας πριν από τη δημοσίευσή της.

(9) Στις 23 Ιουνίου 2011 η Επιτροπή απέστειλε στη Ρουμανία πρόταση μη εμπιστευτικής εκδοχής της απόφασης κίνησης της διαδικασίας. Η Επιτροπή υπέδειξε στη Ρουμανία ποιες πληροφορίες δεν αποδεχόταν ως εμπιστευτικές.

(10) Με επιστολή της 27ης Ιουνίου 2011, η Ρουμανία απάντησε στην Επιτροπή εμμένοντας στο αίτημά της για απαλοιφή ορισμένων πληροφοριών.

(11) Βάσει της αλληλογραφίας με τη Ρουμανία, η Επιτροπή έλαβε τελική απόφαση σχετικά με το κείμενο που σκόπευε να δημοσιεύσει, σύμφωνα με το σημείο 33 της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με το επαγγελματικό απόρρητο στις αποφάσεις για τις κρατικές ενισχύσεις ([4]). Με επιστολή της 25ης Ιουλίου 2011, η Επιτροπή ενημέρωσε τη Ρουμανία για την απόφασή της να απορρίψει το αίτημα της Ρουμανίας για απαλοιφή ορισμένων πληροφοριών. Η Ρουμανία είχε στη διάθεσή της προθεσμία 15 ημερών για να απαντήσει στην εν λόγω απόφαση και να παράσχει πρόσθετα στοιχεία για να αιτιολογήσει το αίτημά της.

(12) Με επιστολή της 11ης Αυγούστου 2011, η Ρουμανία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι εμμένει στην άποψή της σχετικά με την απαλοιφή ορισμένων πληροφοριών, αλλά δεν αντιτάσσεται πλέον στη δημοσίευση της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

(13) Η απόφαση κίνησης της διαδικασίας δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([5]) στις 13 Σεπτεμβρίου 2011. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με το υπό εξέταση μέτρο εντός ενός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσης.

(14) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από τη Ρουμανία σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας με επιστολές της 27ης Ιουνίου 2011 και της 14ης Οκτωβρίου 2011. Η Ρουμανία υπέβαλε περαιτέρω πληροφορίες στις 27 Ιουλίου 2011 και στις 12 Ιουνίου 2012.

(15) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας από την Societatea Nationala Aeroportul International Timişoara – Traian Vuia – SA (στο εξής: φορέας διαχείρισης αερολιμένα) στις 27 Οκτωβρίου 2011, από την Carpatair στις 8 Αυγούστου 2011 και από τη Wizz Air στις 24 Ιουνίου 2011 και στις 27 Οκτωβρίου 2011. Η Επιτροπή έλαβε επίσης παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας από τη ρουμανική Ένωση Αερολιμένων, τον πρώην διευθυντή του φορέα διαχείρισης αερολιμένα, τη Eurojet, την Austrian Airlines και την Ευρωπαϊκή Ένωση Αερομεταφορέων των Περιφερειών της Ευρώπης.

(16) Η Επιτροπή διαβίβασε στη Ρουμανία τις παρατηρήσεις τρίτων σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας στις 4 Σεπτεμβρίου 2012 και στις 20 Σεπτεμβρίου 2012. Έλαβε την απάντηση της Ρουμανίας στις εν λόγω παρατηρήσεις με επιστολές της 5ης Οκτωβρίου 2012 και της 17ης Οκτωβρίου 2012.

([4]) Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με το επαγγελματικό απόρρητο στις αποφάσεις για τις κρατικές ενισχύσεις (ΕΕ C 297 της 9.12.2003, σ. 6).
([5]) Βλέπε υποσημείωση 1.

(17) Η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τις ρουμανικές αρχές με επιστολές της 12ης Οκτωβρίου 2011, της 24ης Φεβρουαρίου 2012, της 27ης Ιουλίου 2012, της 9ης Αυγούστου 2012, της 3ης Νοεμβρίου 2012, της 30ής Οκτωβρίου 2014 και της 28ης Ιουλίου 2015. Οι ρουμανικές αρχές απάντησαν με επιστολές της 16ης Νοεμβρίου 2011, της 13ης Απριλίου 2012, της 3ης Μαΐου 2012, της 3ης Σεπτεμβρίου 2012, της 5ης Οκτωβρίου 2012, της 12ης Δεκεμβρίου 2012, της 2ας Δεκεμβρίου 2014, της 9ης Δεκεμβρίου 2014 και της 21ης Σεπτεμβρίου 2015 αντίστοιχα

(18) Με επιστολή της 27ης Ιουλίου 2012, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τον καταγγέλλοντα. Ο τελευταίος απάντησε με συμπληρωματικές πληροφορίες στις 3 Σεπτεμβρίου 2012. Ο καταγγέλλων υπέβαλε επίσης πληροφορίες στις 7 Ιουνίου 2011, στις 30 Ιουνίου 2011, στις 8 Αυγούστου 2011, στις 14 Οκτωβρίου 2011, στις 19 Μαρτίου 2012, στις 14 Μαΐου 2012, στις 13 Ιουλίου 2012, στις 19 Οκτωβρίου 2012, στις 3 Δεκεμβρίου 2012, την 1η Ιουλίου 2013, στις 6 Ιουνίου 2014, στις 10 Ιουλίου 2014, στις 10 Οκτωβρίου 2014, στις 15 και 16 Οκτωβρίου 2014, στις 10 Νοεμβρίου 2014, στις 12 Νοεμβρίου 2014, στις 14 Νοεμβρίου 2014, στις 25 Φεβρουαρίου 2015, στις 25 Μαΐου 2015, στις 28 Μαΐου 2015, στις 29 Σεπτεμβρίου 2015, στις 10 Δεκεμβρίου 2015, στις 22 Δεκεμβρίου 2015, στις 13 Απριλίου 2016, στις 28 Απριλίου 2016, στις 27 Φεβρουαρίου 2018 και στις 20 Απριλίου 2018.

(19) Στις 11 Φεβρουαρίου 2015 και στις 3 Ιουλίου 2015 η Wizz Air υπέβαλε συμπληρωματικές πληροφορίες, οι οποίες περιλάμβαναν έκθεση που κατάρτισε η Oxera για λογαριασμό της Wizz Air, όπου εφάρμοζε την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς (στο εξής: αρχή του ΙΕΟΑ) στις διάφορες συμφωνίες μεταξύ της Wizz Air και του φορέα διαχείρισης αερολιμένα. Η Oxera υπέβαλε επικαιροποιήσεις των εκθέσεων και περαιτέρω σημειώματα στις 14 Μαΐου 2015, στις 10 Αυγούστου 2015, στις 21 Σεπτεμβρίου 2015, στις 20 Οκτωβρίου 2015, στις 15 Σεπτεμβρίου 2017 και στις 22 Σεπτεμβρίου 2017. Στις 10 Νοεμβρίου 2017 η Επιτροπή ζήτησε μη εμπιστευτική έκδοση των απαντήσεων της Oxera της 15ης και της 22ας Σεπτεμβρίου 2017. Στις 15 Νοεμβρίου 2017 η Oxera ενημέρωσε την Επιτροπή ότι η Wizz Air δεν ζήτησε απόκρυψη οποιονδήποτε πληροφοριών και, μετά την παροχή περαιτέρω διευκρινίσεων από την Oxera στις 23 Νοεμβρίου 2017, η Επιτροπή διαβίβασε στη Ρουμανία την 1η Δεκεμβρίου 2017 τις απαντήσεις της Oxera της 15ης και της 22ας Σεπτεμβρίου 2017. Οι ρουμανικές αρχές υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τη μελέτη της Oxera την 1η Φεβρουαρίου 2018.

(20) Στις 14 Μαρτίου 2014 η Επιτροπή ενημέρωσε τη Ρουμανία και τους ενδιαφερόμενους σχετικά με την έκδοση της ανακοίνωσης «Κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες» ([6]) (στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές) και ζήτησε να υποβάλουν παρατηρήσεις εντός 20 εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία δημοσίευσης των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές. Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές δημοσιεύθηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 4 Απριλίου 2014. Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από την Carpatair στις 25 Μαρτίου 2014, από τη Wizz Air στις 30 Απριλίου 2014 και από τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα στις 8 Μαΐου 2014.

(21) Στις 28 Μαΐου 2014 η Επιτροπή διαβίβασε στη Ρουμανία τις παρατηρήσεις τρίτων σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές. Η Επιτροπή έλαβε με επιστολή της 3ης Ιουλίου 2014 τις παρατηρήσεις της Ρουμανίας επί των παρατηρήσεων των ενδιαφερομένων.

(22) Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα υπέβαλε συμπληρωματικές πληροφορίες στις 11 Νοεμβρίου 2011, στις 24 Νοεμβρίου 2016 και στις 16 Δεκεμβρίου 2016. Η Επιτροπή έλαβε επίσης συμπληρωματικές πληροφορίες από τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα στις 18 Ιανουαρίου 2016, στις 31 Ιανουαρίου 2016 και στις 7 Μαρτίου 2016. Στις 11 Μαρτίου 2016 η Επιτροπή διαβίβασε τα στοιχεία αυτά στη Ρουμανία, η οποία δεν είχε παρατηρήσεις.

(23) Με επιστολή της 17ης Ιουλίου 2015, η Επιτροπή διαβίβασε περαιτέρω παρατηρήσεις του καταγγέλλοντος και της Wizz Air στη Ρουμανία, η οποία σχολίασε τις παρατηρήσεις αυτές στις 21 Σεπτεμβρίου 2015.

(24) Με επιστολή της 11ης Μαρτίου 2016, η Επιτροπή διαβίβασε περαιτέρω στοιχεία από την Oxera στη Ρουμανία, η οποία υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με τα στοιχεία αυτά στις 15 Απριλίου 2016.

(25) Η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τις ρουμανικές αρχές στις 30 Οκτωβρίου 2017. Η μετάφραση του αιτήματος στη ρουμανική γλώσσα εστάλη στις ρουμανικές αρχές στις 9 Νοεμβρίου 2017. Οι ρουμανικές αρχές απάντησαν μετά από δύο εγκριθείσες παρατάσεις της προθεσμίας στις 15 Ιανουαρίου 2018. Η Επιτροπή απέστειλε στις ρουμανικές αρχές αίτημα για περαιτέρω διευκρινίσεις στις 26 Μαρτίου 2018 και στις 31 Οκτωβρίου 2018, στο οποίο οι εν λόγω αρχές απάντησαν στις 4 Ιουνίου 2018 και στις 21 Νοεμβρίου 2018 αντίστοιχα. Στις 8 Απριλίου 2019 οι ρουμανικές αρχές υπέβαλαν τη μετάφραση των απαντήσεών τους της 4ης Ιουνίου 2018.

(26) Στις 17 Μαΐου 2019 η Wizz Air απηύθυνε στην Επιτροπή επιστολή, διεκδικώντας το δικαίωμα πρόσβασης στον φάκελο και το δικαίωμα ακρόασης. Η Επιτροπή απάντησε στην επιστολή στις 11 Ιουνίου 2019.

([6]) Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες (ΕΕ C 99 της 4.4.2014, σ. 3).

2. **ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΤΙΜΙΣΟΑΡΑ**

2.1. **Ο αερολιμένας**

(27) Ο Διεθνής Αερολιμένας της Timişoara είναι διεθνής αερολιμένας που βρίσκεται στο δυτικό τμήμα της Ρουμανίας.

(28) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα είναι ο φορέας διαχείρισής του (αιτιολογική σκέψη 15), μια ανώνυμη εταιρεία στην οποία το ρουμανικό κράτος, κατά την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας απόφασης, κατέχει το 80 % των μετοχών ([7]). Τις υπόλοιπες μετοχές κατέχει η Fondul Proprietatea ([8]). Κατά το παρελθόν, το αρχικό μετοχικό κεφάλαιο καλυπτόταν εξολοκλήρου από τη Ρουμανία και, κατά την ημερομηνία σύστασης του φορέα διαχείρισης αερολιμένα, καταβλήθηκε ολοσχερώς ([9]).

(29) Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα είναι ιδιοκτήτης των αερολιμενικών υποδομών, με την εξαίρεση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης, του τροχοδρόμου και του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών που ανήκουν στο ρουμανικό κράτος. Οι τελευταίες αυτές υποδομές έχουν παραχωρηθεί στον φορέα διαχείρισης αερολιμένα από το κράτος.

(30) Ο Διεθνής Αερολιμένας της Τιμισοάρα διαθέτει έναν διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης, μήκους 3 500 μέτρων και πλάτους 45 μέτρων. Οι χώροι στάθμευσης αεροσκαφών διαθέτουν 22 θέσεις στάθμευσης. Η χωρητικότητα του αερολιμένα ανέρχεται σε 1 300 διεθνείς επιβάτες/ώρα και σε 500 επιβάτες εσωτερικού/ώρα. Ο αερολιμένας διαθέτει επίσης εμπορευματικό αεροσταθμό.

(31) Κατά τα έτη 2007 έως 2009, δηλαδή κατά την υπό εξέταση περίοδο, ο Διεθνής Αερολιμένας της Τιμισοάρα ήταν ο δεύτερος μεγαλύτερος αερολιμένας στη Ρουμανία όσον αφορά την κίνηση (Πίνακας 1). Ο Πίνακας 1 περιλαμβάνει επίσης τη μετέπειτα εξέλιξη της κίνησης έως το 2017.

Πίνακας 1: Κίνηση στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα 2007-2018

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
834 580	**889 756**	**974 785**	1 137 218	1 200 762	1 035 929	757 069

2014	2015	2016	2017
736 191	924 459	1 161 510	1 650 000

Πηγή: ρουμανικές αρχές

(32) Κατά τον χρόνο έκδοσης της παρούσας απόφασης, ο Διεθνής Αερολιμένας της Τιμισοάρα παρέχει τακτικές επιβατικές αεροπορικές υπηρεσίες από αρκετές αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους. Η Wizz Air εξυπηρετεί τον μεγαλύτερο αριθμό ευρωπαϊκών προορισμών, ενώ η Ryanair και η Blue Air εξυπηρετούν πιο περιορισμένο αριθμό προορισμών. Ο Αερολιμένας εξυπηρετείται επίσης από δύο αερομεταφορείς «πλήρους εξυπηρέτησης»: την Tarom και τη Lufthansa. Υπάρχουν επίσης εποχιακές ναυλωμένες πτήσεις και αρκετές εταιρείες εμπορευματικών μεταφορών.

(33) Από το 2007 έως το 2009 ο Διεθνής Αερολιμένας της Τιμισοάρα ήταν περιφερειακός κόμβος της Carpatair, ενός περιφερειακού αερομεταφορέα «πλήρους εξυπηρέτησης» που εκτελούσε πτήσεις προς περίπου 32 εγχώριους και ευρωπαϊκούς προορισμούς. Άλλες αεροπορικές εταιρείες που εκτελούσαν πτήσεις από τον αερολιμένα κατά την εν λόγω περίοδο ήταν οι εταιρείες Tarom, Lufthansa, Austrian Airlines, Malev, Alitalia, Moldavian Airlines.

(34) Οι πλησιέστεροι στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα αερολιμένες είναι:

— ο Αερολιμένας του Arad, ο οποίος απέχει 50 km Η απόσταση αυτή αντιστοιχεί σε διάρκεια μετάβασης 40 λεπτών οδικώς. Ο Αερολιμένας του Arad διαθέτει τον μεγαλύτερο εμπορευματικό αεροσταθμό στη δυτική Ρουμανία. Η επιβατική του κίνηση αυξήθηκε από 67 183 επιβάτες το 2007 σε 11 367 επιβάτες το 2018· και

([7]) Statutul Societății Naționale «Aeroportul Internațional Timişoara — Traian Vuia» — SA din 18.9.2008 — Καταστατικό του φορέα εκμετάλλευσης του Διεθνούς Αερολιμένα της Τιμισοάρα, της 15ης Οκτωβρίου 2008 (στο εξής: καταστατικό του 2008), άρθρο 8.

([8]) Η Fondul Proprietatea είναι ένα ταμείο επενδύσεων σε ακίνητα που συστάθηκε από τη ρουμανική κυβέρνηση για την αποζημίωση των ατόμων που έχασαν τα περιουσιακά τους στοιχεία κατά τη διάρκεια του κομμουνιστικού καθεστώτος και των οποίων οι απαιτήσεις κυριότητας δεν μπορούσαν να διευθετηθούν σε είδος. Η ρουμανική κυβέρνηση έγινε μειοψηφικός μέτοχος της Fondul Proprietatea (0,04 %) με ανακατανομή των μετοχών από την αρχική της συμμετοχή σε επιλέξιμους ενάγοντες.

([9]) Statutul Societății Naționale «Aeroportul Internațional Timişoara» — SA din 24.8.1998 — Το καταστατικό του φορέα εκμετάλλευσης του Διεθνούς Αερολιμένα της Τιμισοάρα που ήταν σε ισχύ από τις 7 Οκτωβρίου 1998 έως τις 14 Οκτωβρίου 2008 (στο εξής: καταστατικό του 1998) εγκρίθηκε με την κυβερνητική απόφαση 521/1998, άρθρο 7.

— ο Αερολιμένας του Caransebes, ο οποίος απέχει 107 km Η απόσταση αυτή αντιστοιχεί σε διάρκεια μετάβασης 1 ώρας και 14 λεπτών. Πρόκειται για περιφερειακό αερολιμένα χωρίς τακτικές γραμμές. Χρησιμοποιείται για πτήσεις γενικής αεροπορίας, καθώς και για πτήσεις διάσωσης και αστυνομικές πτήσεις.

(35) Στον Πίνακα 2 συνοψίζεται η οικονομική κατάσταση ([10]) του φορέα διαχείρισης αερολιμένα κατά την υπό εξέταση περίοδο:

Πίνακας 2: Βασικοί χρηματοοικονομικοί δείκτες (σε χιλιάδες RON)

Χιλιάδες RON	2007	2008	2009
Έσοδα	23 473	30 545	41 067
Αύξηση πωλήσεων	ά.α.	+ 30,1 %	+ 34,4 %
EBITDA	7 318	10 646	12 212
Περιθώριο EBITDA	31,2 %	34,9 %	29,7 %
Κέρδη προ τόκων και φόρων	3 249	5 809	5 655
Καθαρό κέρδος	2 417	4 874	3 508
Περιθώριο καθαρού κέρδους	10,3 %	16,0 %	8,5 %

2.2. **Το σχέδιο ανάπτυξης του Διεθνούς Αερολιμένα της Τιμισοάρα 2006-2015**

(36) Το σχέδιο ανάπτυξης 2006-2015 (στο εξής: σχέδιο ανάπτυξης) προέβλεπε αύξηση της επιβατικής κίνησης από 611 705 το 2005 σε 1 661 332 το 2010 και 2 565 494 επιβάτες το 2015. Η προσχώρηση της Ρουμανίας στην ΕΕ το 2007 αναμενόταν να αυξήσει την κίνηση κατά 16-18 %.

(37) Σύμφωνα με το σχέδιο ανάπτυξης, κατά την περίοδο 2001-2005, η επιβατική κίνηση και ο αριθμός κινήσεων αεροσκαφών αυξήθηκαν κατά 250 %. Διαπιστώθηκε επίσης ότι το 2006 η υφιστάμενη μεταφορική ικανότητα έφθασε σε κρίσιμο επίπεδο όσον αφορά τον τερματικό σταθμό επιβατών, τον χώρο στάθμευσης αεροσκαφών, τον διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης, την οδό πρόσβασης και τη στάθμευση, γεγονός που έθετε σε κίνδυνο τη δυνατότητα έναρξης νέων γραμμών και αύξησης του αριθμού των επιβατών στις υφιστάμενες γραμμές. Τα έργα για την επέκταση του τερματικού σταθμού επιβατών ξεκίνησαν το 2003 και για την επέκταση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών το 2004. Το σχέδιο ανάπτυξης επιβεβαίωσε την ανάγκη να συνεχιστούν η επέκταση και η ανάπτυξη της υποδομής για την κάλυψη της προβλεπόμενης αύξησης της κυκλοφορίας.

3. **ΕΠΙΜΑΧΑ ΜΕΤΡΑ**

3.1. **Μέτρο 1 – Χορήγηση ετήσιας χρηματοδότησης στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα**

(38) Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα λάμβανε ετήσιες επιχορηγήσεις από το κράτος (στο εξής: μέτρο 1). Σύμφωνα με τη Ρουμανία, η χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στον φορέα διαχείρισης αερολιμένα κατά την περίοδο 2007-2009 αφορούσε επενδύσεις των ακόλουθων τύπων και ποσών (Πίνακας 3).

Πίνακας 3: Χορήγηση δημόσιας χρηματοδότησης στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα την περίοδο 2007-2009

Έτος	**Αριθ. στοιχείου**	**Ποσό (χιλιάδες RON)**	**Επενδυτικό έργο**	**Ιδιοκτήτης της υποδομής**
2007	1	500	Ανάπτυξη οδού πρόσβασης και χώρου στάθμευσης	Αερολιμένας
	2	1 758	Ανάπτυξη τερματικού σταθμού «εκτός Σένγκεν» (αρχικά ήταν τερματικός σταθμός πτήσεων εσωτερικού)	Αερολιμένας
	3	6 846	Βελτίωση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης και επέκταση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών	Ρουμανικό κράτος
		9 104	**Υποσύνολο**	

([10]) Έκθεση αναλυτών της 7ης Φεβρουαρίου 2011 σχετικά με την Fondul Proprietatea, IEBA Trust financial & Investment Services.

2008	4	10 236,65	Βελτίωση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης και επέκταση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών	Ρουμανικό κράτος
	5	242	Ανάπτυξη τερματικού σταθμού «εκτός Σένγκεν» (αρχικά ήταν τερματικός σταθμός πτήσεων εσωτερικού)	Αερολιμένας
	6	97,24	Ανιχνευτές μετάλλων στις πύλες ασφαλείας	Αερολιμένας
	7	4 598,4	Σύστημα ανίχνευσης εκρηκτικών	Αερολιμένας
	8	703,99	Φορητές συσκευές ανίχνευσης εκρηκτικών	Αερολιμένας
	9	1 344,00	Εξοπλισμός φωτισμού	Αερολιμένας
	10	1 773,61	Σύστημα σάρωσης με ακτίνες X	Αερολιμένας
	11	511,81	Αυτοκινούμενο πλαίσιο EMS	Αερολιμένας
		19 507,7	**Υποσύνολο**	
2009	12	2 387,99	Βελτίωση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης και επέκταση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών	Ρουμανικό κράτος
	13	6 379,96	Βελτίωση τερματικού σταθμού «εκτός Σένγκεν» (αρχικά ήταν τερματικός σταθμός πτήσεων εσωτερικού)	Αερολιμένας
		8 767,95	**Υποσύνολο**	
2007-20-09		**37 379,65**	**Σύνολο**	

(39) Σύμφωνα με τη Ρουμανία, η χρηματοδότηση των επενδύσεων στηρίχτηκε στις ακόλουθες νομικές βάσεις:

(1) Για τον εξοπλισμό ασφαλείας, στην κυβερνητική απόφαση 1461/2007 σχετικά με τη χρηματοδότηση προγραμμάτων αγοράς εξοπλισμού ασφαλείας αερολιμένα, η οποία συμπεριλάμβανε τη χρηματοδότηση, το 2008, του εξοπλισμού ασφαλείας του Διεθνούς Αερολιμένα της Τιμισοάρα. Η χρηματοδότηση προβλέφθηκε στο σχέδιο προϋπολογισμού του 2008 το οποίο εγκρίθηκε με την κυβερνητική απόφαση 666/2008 της 24ης Ιουνίου 2008.

(2) Για τις υπόλοιπες επενδύσεις, με την κυβερνητική απόφαση 615/2002 εγκρίθηκε το στρατηγικό πρόγραμμα για την ανάπτυξη των αερολιμενικών υποδομών στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα για την περίοδο 2002-2015. Η εν λόγω απόφαση τροποποιήθηκε με την κυβερνητική απόφαση 1212/2007 με την οποία εγκρίθηκε το στρατηγικό πρόγραμμα για την περίοδο 2007-2015. Ο κατάλογος των επενδύσεων συμπεριλαμβανόταν ρητώς στο στρατηγικό πρόγραμμα. Τα ποσά που διατέθηκαν για τις επενδύσεις αυτές συμπεριλήφθηκαν στις νομικές πράξεις για την έγκριση των προϋπολογισμών για τα έτη 2007, 2008 και 2009 ([11]).

3.2. **Μέτρο 2 – Τα ΕΑΠ του 2007, του 2008 και του 2010**

3.2.1. *Τα ΕΑΠ του 2007 και του 2008*

(40) Με βάση τις πληροφορίες που παρείχε η Ρουμανία, κάθε φορέας διαχείρισης αερολιμένα έχει την εξουσία, βάσει του ισχύοντος εθνικού νομικού πλαισίου, να καθορίζει τα αερολιμενικά τέλη του. Τα τέλη που καθορίζει ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα δημοσιεύονται επίσημα, όπως απαιτείται από τους διεθνείς κανόνες αεροπορίας, στο εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών (στο εξής: ΕΑΠ). Ως εκ τούτου, η πολιτική τελών για τη χρήση του Διεθνούς Αερολιμένα της Τιμισοάρα έχει καθοριστεί μόνο σε σχέση με τον εν λόγω Αερολιμένα και δεν εφαρμόζεται σε κανέναν άλλον αερολιμένα εντός του περιφερειακού ή εθνικού εδάφους. Τα ΕΑΠ προτείνονται από την εκτελεστική διοίκηση του φορέα διαχείρισης αερολιμένα και εγκρίνονται από το διοικητικό συμβούλιο, σύμφωνα με τα προνόμια που τους έχουν ανατεθεί ρητά από το καταστατικό της εταιρείας.

(41) Τα εφαρμοστέα τέλη δημοσιεύθηκαν στο ΕΑΠ στις 7 Ιουνίου 2007 με αριθμό αναφοράς GEN 4.1-17 (στο εξής: ΕΑΠ του 2007) ως εξής:

([11]) Διάταγμα αριθ. 289 του υπουργείου Μεταφορών, του υπουργείου Οικονομικών και του υπουργείου Εργασίας, της 21ης Φεβρουαρίου 2007, για τον προϋπολογισμό του 2007· κυβερνητική απόφαση 666, της 24ης Ιουνίου 2008, για τον προϋπολογισμό του 2008· και κυβερνητική απόφαση 721, της 17ης Ιουνίου 2009, για τον προϋπολογισμό του 2009.

Πίνακας 4: Αερολιμενικά τέλη ΕΑΠ 2007 (σε EUR)

Τέλος	Ελάχιστο τέλος	Τιμή μονάδας εξυπηρέτησης
Προσγείωση	50	7/τόνο
Φωτισμός	50	2,10/τόνο
Στάθμευση	15	0,15/τόνο/ώρα
1. Εξυπηρέτηση επιβατών — ***πτήσεις εξωτερικού*** — ***πτήσεις εσωτερικού*** — ***ασφάλεια*** — ***2.- διέλευση ή μετεπιβίβαση***		 8/επιβάτη 3/επιβάτη 7/επιβάτη 3.5/επιβάτη

(42) Το ΕΑΠ του 2007 προβλέπει τη μείωση των τελών προσγείωσης με βάση τον αριθμό των προσγειώσεων όπως συνοψίζεται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 5: Μείωση των αερολιμενικών τελών βάσει του ΕΑΠ του 2007

Πτήσεις εξωτερικού	
Αριθμός προσγειώσεων/έτος	**Μείωση (%)**
250 – 500	10
501 – 1 200	20
1 201 – 2 000	30
2 001 – 2 500	40
2 501 – 3 000	50
3 001 – 3 500	60
3 501 – 4 000	70
> 4 001	85

(43) Επιπλέον, χορηγείται έκπτωση 50 % στα τέλη προσγείωσης για περίοδο έξι μηνών για νέους αερομεταφορείς που εκτελούν τουλάχιστον δύο πτήσεις την εβδομάδα και για νέους προορισμούς που δεν συνδέονται ακόμη με τον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα.

(44) Τα εφαρμοστέα το 2008 αερολιμενικά τέλη δημοσιεύθηκαν στο ΕΑΠ στις 23 Οκτωβρίου 2008 με αριθμό αναφοράς GEN 4.1-17 (στο εξής: ΕΑΠ του 2008) ως εξής:

Πίνακας 6: Εφαρμοστέα αερολιμενικά τέλη (ΕΑΠ του 2008) σε EUR

Τέλος	Ελάχιστο τέλος	Τιμή μονάδας εξυπηρέτησης
Προσγείωση	50	7/τόνο
Φωτισμός	50	2,10/τόνο
Στάθμευση	15	0,15/τόνο/ώρα
4. Εξυπηρέτηση επιβατών — ***πτήσεις εξωτερικού*** — ***πτήσεις εσωτερικού*** — ***ασφάλεια*** — ***διέλευση ή μετεπιβίβαση*** — ***5.- άτομα μειωμένης κινητικότητας***		 8/επιβάτη 5/επιβάτη 10/επιβάτη 1,50/επιβάτη 6.0,20/επιβάτη

(45) Στο ΕΑΠ του 2008 τα τέλη ασφαλείας ανά επιβάτη αυξήθηκαν από 7 EUR το 2007 σε 10 EUR ανά επιβάτη. Το τέλος επιβατών για διερχόμενους ή μετεπιβιβαζόμενους επιβάτες μειώθηκε από 5 EUR ανά επιβάτη σε 1,50 EUR. Επιπλέον, ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα επέβαλε τέλος ύψους 0,20 EUR για τα άτομα μειωμένης κινητικότητας.

(46) Το ΕΑΠ του 2008 προβλέπει τη μείωση των τελών προσγείωσης με βάση τον αριθμό των προσγειώσεων του προηγούμενου έτους ως εξής:

Πίνακας 7: Μείωση των αερολιμενικών τελών (ΕΑΠ του 2008)

Πτήσεις εξωτερικού	
Αριθμός προσγειώσεων/έτος	**Μείωση (%)**
250 – 500	10
501 – 1 200	20
1 201 – 2 000	30
2 001 – 2 500	40
2 501 – 3 000	50
3 001 – 3 500	60
> 3 501	70

(47) Το ΕΑΠ του 2008 προβλέπει επίσης έκπτωση 50 % επί των τελών προσγείωσης για περίοδο 12 μηνών για τους νέους αερομεταφορείς στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα που εκτελούν τουλάχιστον τρεις πτήσεις την εβδομάδα με αεροσκάφος τουλάχιστον 70 θέσεων. Για κάθε νέο προορισμό που εξυπηρετείται, η έκπτωση που εφαρμόζεται στα τέλη προσγείωσης είναι 50 % για περίοδο έξι μηνών.

(48) Πέραν των προαναφερόμενων εκπτώσεων και μειώσεων, ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα χορηγεί επίσης μερική επιστροφή των ποσών που εισπράττει από τα τέλη επιβίβασης (Πίνακας 8).

Πίνακας 8: Επιστροφή εσόδων προερχόμενων από το τέλος επιβίβασης σύμφωνα με το ΕΑΠ του 2008

Αριθμός επιβιβαζόμενων επιβατών ανά έτος που εξυπηρέτησε ο χρήστης	**Επιστροφή**
150 001 – 300 000	10 %
300 001 – 500 000	20 %
> 500 001	30 %

3.2.2. *Το ΕΑΠ του 2010*

(49) Στις 26 Αυγούστου 2010 δημοσιεύθηκε τροποποίηση των αερολιμενικών τελών που εφαρμόζονταν στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα (στο εξής: ΕΑΠ του 2010). Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα εισήγαγε νέα κατηγορία εκπτώσεων για αεροσκάφη μέγιστου βάρους απογείωσης άνω των 70 τόνων (στο εξής: MTOW):

Πίνακας 9: Εκπτώσεις βάσει του ΕΑΠ του 2010 για αεροσκάφη MTOW άνω των 70 τόνων

Αριθμός επιβιβαζόμενων επιβατών ανά μήνα που εξυπηρέτησε ο χρήστης	**Έκπτωση (%)**
0 – 10 000	0
10 001 – 18 000	72
18 001 – 36 000	82
> 36 000	85

3.3. **Μέτρο 3 – Οι συμφωνίες του 2008 μεταξύ του φορέα διαχείρισης αερολιμένα και της Wizz Air**

(50) Στα μέσα του 2008 ο φοράς διαχείρισης αερολιμένα και η Wizz Air υπέγραψαν σειρά συμφωνιών, στις οποίες καθορίστηκαν οι αρχές της συνεργασίας τους, καθώς και οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη χρήση των αερολιμενικών υποδομών και υπηρεσιών από την αεροπορική εταιρεία. Οι συμφωνίες που υπογράφηκαν συνίσταντο σε i) σε μνημόνιο συμφωνίας, ii) συμφωνία εμπορικής προώθησης, iii) συμφωνία επιχειρησιακής εκμετάλλευσης και iv) συμφωνία υπηρεσιών εδάφους (από κοινού στο εξής: συμφωνίες του 2008). Βάσει των συμφωνιών του 2008, η Wizz Air ξεκίνησε τις δραστηριότητές της από τον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα στο τέλος του 2008. Το 2009 η εταιρεία αύξησε σταδιακά τον αριθμό των διεθνών προορισμών που εξυπηρετούσε με αεροσκάφη τύπου A320 (280 θέσεων).

3.3.1. *Το μνημόνιο συμφωνίας της 25ης Ιουνίου 2008*

(51) Το μνημόνιο συμφωνίας (στο εξής: μνημόνιο συμφωνίας ή ΜΣ) υπογράφηκε στις 25 Ιουνίου 2008 από τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα και τη Wizz Air. Υπογράφηκε για αρχική περίοδο τριών ετών συν ένα έτος, κατά τη διάρκεια της οποίας τα μέρη μπορούσαν να καταγγείλουν το μνημόνιο συμφωνίας λόγω αθέτησης της σύμβασης. Το μνημόνιο συμφωνίας καθόρισε τις γενικές αρχές της συνεργασίας τους, καθώς και τους όρους και τις προϋποθέσεις για τη χρήση των αερολιμενικών υποδομών και υπηρεσιών από τη Wizz Air.

(52) Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα συμφώνησε να επεκτείνει τον τερματικό σταθμό επιβατών ώστε να είναι σε θέση να εξυπηρετεί έως τρία εκατομμύρια επιβατών ετησίως μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2011 το αργότερο. Συμφώνησε επίσης να αναβαθμίσει την κατηγορία προσγείωσης και απογείωσης του διαδρόμου στην κατηγορία III και προς τις δύο κατευθύνσεις πριν από το τέλος του 2009 και να διαθέσει χρονοθυρίδες σύμφωνα με το αίτημα της Wizz Air.

(53) Η Wizz Air συμφώνησε να αναλάβει δραστηριότητες εμπορικής προώθησης για τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα. Ειδικότερα, συμφωνήθηκε να προωθηθούν οι προορισμοί πτήσεων της Wizz Air από και προς τον Αερολιμένα, ώστε να αυξηθεί ο αριθμός των αναχωρούντων και αφικνούμενων επιβατών στον Αερολιμένα. Σε αντάλλαγμα, ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα συμφώνησε να καταβάλει αμοιβές εμπορικής προώθησης, ανάλογα με τον αριθμό των προσγειώσεων και των εξυπηρετούμενων επιβατών.

3.3.2. *Η συμφωνία εμπορικής προώθησης της 30ής Ιουλίου 2008*

(54) Η συμφωνία εμπορικής προώθησης (στο εξής: συμφωνία εμπορικής προώθησης) υπογράφηκε από τα μέρη στις 30 Ιουλίου 2008 και συνήφθη για αρχική περίοδο τριών ετών, με έναρξη στις 11 Δεκεμβρίου 2008. Η διάρκεια ισχύος της συμφωνίας εμπορικής προώθησης θα μπορούσε να παραταθεί, μετά από αρχική περίοδο τριών ετών, κατά ένα έτος.

(55) Στο πλαίσιο της συμφωνίας εμπορικής προώθησης καθορίστηκαν οι όροι και οι προϋποθέσεις των δραστηριοτήτων εμπορικής προώθησης της Wizz Air, με σκοπό την αύξηση του αριθμού των αναχωρούντων και αφικνούμενων επιβατών στον Αερολιμένα.

(56) Στη συμφωνία εμπορικής προώθησης περιγράφονται λεπτομερώς οι ακόλουθες δραστηριότητες εμπορικής προώθησης που διεξάγει η Wizz Air:

— προώθηση του Διεθνούς Αερολιμένα της Τιμισοάρα και των πτήσεων της Wizz Air προς και/ή από τον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα στο διαδικτυακό περιοδικό και στο περιοδικό που διατίθεται εντός του αεροσκάφους·

— διαφήμιση του Διεθνούς Αερολιμένα της Τιμισοάρα στον ιστότοπό της·

— χάραξη στρατηγικής εμπορικής προώθησης για τον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα και τη Wizz Air·

— διαφημιστική προβολή σε σχέση με τις αεροπορικές υπηρεσίες στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα· και

— άλλες δραστηριότητες προώθησης της αύξησης των επιβατών στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα.

(57) Οι δραστηριότητες εμπορικής προώθησης επρόκειτο να διεξαχθούν σε ρουμανικά και ξένα μέσα ενημέρωσης.

(58) Σε αντάλλαγμα για τις δραστηριότητες εμπορικής προώθησης της Wizz Air, ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα θα κατέβαλλε στη Wizz Air αμοιβή εμπορικής προώθησης η οποία εξαρτιόταν από τον αριθμό των εξυπηρετούμενων αναχωρούντων επιβατών.

(59) Η συμφωνία εμπορικής προώθησης όριζε ότι, σε περίπτωση αύξησης των τελών που ρυθμίζονται στη συμφωνία επιχειρησιακής εκμετάλλευσης ή στη συμφωνία υπηρεσιών εδάφους, η αμοιβή εμπορικής προώθησης θα τροποποιούνταν ανάλογα με τη μεταβολή των αερολιμενικών τελών.

(60) Επιπλέον, ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα υπέχει τις ακόλουθες υποχρεώσεις έναντι της Wizz Air:

— να επιτρέπει στη Wizz Air τη χρήση των υποδομών του Διεθνούς Αερολιμένα της Τιμισοάρα για εμπορικές δραστηριότητες και δραστηριότητες εμπορικής προώθησης·

— να στηρίζει τις επαφές της Wizz Air με τοπικές δημόσιες και επιχειρηματικές οντότητες·

— να παρέχει στη Wizz Air την πείρα, τις γνώσεις και τις επαφές του με τις τοπικές υπηρεσίες εμπορικής προώθησης και τα τοπικά μέσα ενημέρωσης·

— να εξασφαλίζει τη συμμετοχή της Wizz Air στις δραστηριότητες προβολής και εμπορικής προώθησης· και

— να παρέχει στη Wizz Air διαφημιστικό χώρο στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα·

— να υποστηρίζει τη Wizz Air με δραστηριότητες δημοσίων σχέσεων.

(61) Η συμφωνία εμπορικής προώθησης προέβλεπε ότι η Wizz Air έπρεπε να εκδίδει τιμολόγιο για την αμοιβή εμπορικής προώθησης μετά την παραλαβή «προτιμολογίου» από τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα για τα τέλη της συμφωνίας επιχειρησιακής εκμετάλλευσης και της συμφωνίας υπηρεσιών εδάφους.

(62) Σύμφωνα με τη συμφωνία εμπορικής προώθησης, η Wizz Air ήταν υποχρεωμένη να υποβάλλει στον φορέα διαχείρισης αερολιμένα, τουλάχιστον σε ετήσια βάση, εκθέσεις που να περιγράφουν τις διεξαγόμενες δραστηριότητες εμπορικής προώθησης (δηλαδή περιγραφή των δραστηριοτήτων εμπορικής προώθησης, των ομάδων-στόχων, της διαφήμισης, της συχνότητας, της επιλογής των μέσων ενημέρωσης, των ποσών που δαπανήθηκαν για τις δραστηριότητες εμπορικής προώθησης).

3.3.3. *Καταγγελία της συμφωνίας εμπορικής προώθησης και καταβολή των αμοιβών εμπορικής προώθησης από τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα*

(63) Στις 11 Φεβρουαρίου 2010 ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα αποφάσισε να καταγγείλει τη σύμβαση εμπορικής προώθησης.

(64) Όσον αφορά τους κανόνες για τις δημόσιες συμβάσεις, η ρουμανική εθνική αρχή ρύθμισης και παρακολούθησης των δημόσιων συμβάσεων κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η ανάθεση της συμφωνίας εμπορικής προώθησης, χωρίς να εφαρμοστεί καμία από τις διαδικασίες ανάθεσης που προβλέπονται στην εθνική νομοθεσία, συνιστούσε παράβαση των κανόνων αυτών η οποία επισύρει πρόστιμο ύψους μεταξύ 70 000 και 100 000 RON.

(65) Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα είχε λάβει από τη Wizz Air τιμολόγια συνολικού ύψους 2 560 992,90 EUR για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης για την περίοδο από τον Οκτώβριο του 2008 έως τον Ιανουάριο του 2010. Οι ρουμανικές αρχές ισχυρίζονται ότι ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα δεν κατέβαλε το εν λόγω ποσό και ότι η υποχρέωση πληρωμής βάσει της συμφωνίας εμπορικής προώθησης θα διακανονιζόταν σύμφωνα με το επιχειρηματικό δίκαιο.

(66) Από τα τιμολόγια της Wizz Air προς τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα προκύπτει ότι οι αμοιβές εμπορικής προώθησης τιμολογήθηκαν με καθυστέρηση λίγων μηνών.

3.3.4. *Η συμφωνία επιχειρησιακής εκμετάλλευσης της 1ης Αυγούστου 2008*

(67) Η συμφωνία επιχειρησιακής εκμετάλλευσης συνήφθη την 1η Αυγούστου 2008 για την περίοδο από τις 11 Δεκεμβρίου 2008 έως τις 10 Δεκεμβρίου 2009, με δυνατότητα αυτόματης ανανέωσης για 12 επιπλέον μήνες σε κάθε επέτειο της έναρξης ισχύος της (στο εξής: συμφωνία λειτουργίας) ([12]). Στη συμφωνία επιχειρησιακής εκμετάλλευσης περιγράφονται λεπτομερώς οι απαιτήσεις για τις υπηρεσίες που πρέπει να παρέχει στη Wizz Air ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα (υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, υπηρεσίες ασφάλειας, υπηρεσίες διέλευσης/μετεπιβίβασης) και καθορίζονται τα εφαρμοστέα αερολιμενικά τέλη που πρέπει να καταβάλλει η Wizz Air, καθώς και οι εκπτώσεις και οι απαλλαγές από τα τέλη.

(68) Τα τέλη ήταν ουσιαστικά ([13]) τα ίδια με αυτά που καθορίζονταν στο ΕΑΠ του 2008. Επιπλέον, η αεροπορική εταιρεία δικαιούνταν έκπτωση 50 % για έξι μήνες για αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων.

(69) Οι πληρωμές για τις υπηρεσίες έπρεπε να καταβληθούν 30 ημέρες μετά την παραλαβή του τιμολογίου, «*χωρίς καμία έκπτωση λόγω τυχόν εικαζόμενης ανταγωγής ή καθ' οιονδήποτε άλλον τρόπο*». Ο τόκος υπερημερίας καθορίστηκε σε 6,5 % ετησίως. Οι κυρώσεις έπρεπε να καθορίζονται σε τιμολόγιο.

([12]) Η εν λόγω συμφωνία επιχειρησιακής εκμετάλλευσης είναι η συμφωνία επιχειρησιακής εκμετάλλευσης που αναφέρεται στη συμφωνία εμπορικής προώθησης.

([13]) Με την εξαίρεση του τέλους για τις πτήσεις εσωτερικού, δεδομένου ότι η Wizz Air δεν παρείχε πτήσεις εσωτερικού.

(70) Η παραβίαση του απορρήτου της σύμβασης επέσυρε χρηματική ποινή ύψους 10 000 EUR.

(71) Στις 25 Ιουνίου 2010 η συμφωνία επιχειρησιακής εκμετάλλευσης τροποποιήθηκε από νέο καθεστώς εκπτώσεων, το οποίο κάλυπτε την περίοδο έως τις 6 Φεβρουαρίου 2011. Αυτό το νέο καθεστώς εκπτώσεων αντιστοιχεί σε εκείνο που καθορίζεται στο ΕΑΠ του 2010.

3.3.5. *Η συμφωνία υπηρεσιών εδάφους της 1ης Αυγούστου 2008*

(72) Η συμφωνία υπηρεσιών εδάφους (στο εξής: ΣΥΕ) αποτελούσε παράρτημα της τυποποιημένης συμφωνίας υπηρεσιών εδάφους του Απριλίου 2004 και ίσχυε από τις 11 Δεκεμβρίου 2008 έως τις 10 Δεκεμβρίου 2009 με δυνατότητα αυτόματης ανανέωσης για 12 επιπλέον μήνες σε κάθε επέτειο της έναρξης ισχύος της ([14]).

(73) Στη ΣΥΕ καθορίζονται τα τέλη επίγειας εξυπηρέτησης για αεροσκάφος μεταφοράς επιβατών Airbus A320 σε 150 EUR για μία μόνο επίγεια εξυπηρέτηση που συνίσταται σε μία άφιξη και σε μία επακόλουθη αναχώρηση. Οι υπηρεσίες «κατόπιν αιτήματος» δεν συμπεριλαμβάνονταν και χρεώνονταν χωριστά.

(74) Τα τιμολόγια για τις υπηρεσίες εδάφους έπρεπε να εκδίδονται το αργότερο έως τις 5 του επόμενου μήνα. Οι πληρωμές έπρεπε να πραγματοποιούνται εντός 30 ημερών από την ημερομηνία παραλαβής του τιμολογίου. Ο τόκος υπερημερίας καθορίστηκε σε 6,5 % ετησίως.

(75) Την 1η Φεβρουαρίου 2010 η ΣΥΕ παρατάθηκε για ένα έτος, αρχής γενομένης από τις 6 Φεβρουαρίου 2010. Η διάταξη της συμφωνίας εμπορικής προώθησης, η οποία επέτρεπε την άμεση καταγγελία της ΣΥΕ και της συμφωνίας επιχειρησιακής εκμετάλλευσης χωρίς καμία αποζημίωση κατά τη λήξη ή την καταγγελία της συμφωνίας εμπορικής προώθησης, κηρύχθηκε άκυρη.

(76) Στις 25 Ιουνίου 2010 η ΣΥΕ τροποποιήθηκε από νέο καθεστώς εκπτώσεων το οποίο εφαρμοζόταν στα τέλη επίγειας εξυπηρέτησης και στις υπηρεσίες εδάφους κατόπιν αιτήματος και κάλυπτε την περίοδο έως τις 6 Φεβρουαρίου 2011. Το νέο καθεστώς εκπτώσεων θεσπίστηκε με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου του φορέα διαχείρισης αερολιμένα στις 15 Ιουνίου 2010. Αυτό το νέο καθεστώς εκπτώσεων αντιστοιχεί σε εκείνο που καθορίζεται στο ΕΑΠ του 2010.

3.4. **Μέτρο 4 – Μη είσπραξη των χρεωθέντων στη Wizz Air αερολιμενικών τελών για την περίοδο Οκτωβρίου 2009 – Φεβρουαρίου 2010**

(77) Στις 28 Απριλίου 2010 ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα απέστειλε στη Wizz Air διαταγή πληρωμής 2 825 360 EUR για τιμολόγια σχετικά με τα τέλη που οφείλονταν βάσει της συμφωνίας επιχειρησιακής εκμετάλλευσης και της ΣΥΕ από τον Οκτώβριο του 2009 έως τον Φεβρουάριο του 2010.

(78) Κατά τον χρόνο έκδοσης της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, η Wizz Air είχε καταβάλει μόνο 264 367,10 EUR κατά το πρώτο εξάμηνο του 2010 και φαίνεται ότι ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα δεν είχε προβεί σε καμία περαιτέρω ενέργεια για την είσπραξη των οφειλόμενων ποσών.

4. **ΛΟΓΟΙ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ**

(79) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο βασικός συντελεστής των αερολιμενικών τελών που περιλαμβάνονται στο ΕΑΠ του 2007, στο ΕΑΠ του 2008 και στο ΕΑΠ του 2010 δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση.

(80) Ωστόσο, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας τέθηκε το ερώτημα κατά πόσον τα ακόλουθα μέτρα προβλέφθηκαν με βάση τις συνθήκες της αγοράς και, ως εκ τούτου, δεν εμπεριείχαν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης. Και, σε αντίθετη περίπτωση, εάν η εν λόγω κρατική ενίσχυση θα μπορούσε να θεωρηθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά:

— χορήγηση δημόσιας χρηματοδότησης στον φορέα διαχείρισης αερολιμένα το 2007, το 2008 και το 2009·

— εκπτώσεις και μειώσεις σύμφωνα με το ΕΑΠ του 2007, το ΕΑΠ του 2008 και το ΕΑΠ του 2010·

— συμφωνίες του 2008 μεταξύ της Wizz Air και του φορέα διαχείρισης αερολιμένα·

— μη είσπραξη των χρεωθέντων στη Wizz Air αερολιμενικών τελών για την περίοδο από τον Οκτώβριο του 2009 έως τον Φεβρουάριο του 2010.

([14]) Η εν λόγω ΣΥΕ είναι η συμφωνία υπηρεσιών εδάφους που αναφέρεται στη συμφωνία εμπορικής προώθησης.

4.1. **Μέτρο 1 – Χορήγηση ετήσιας χρηματοδότησης λειτουργίας στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα 2007-2009**

(81) Η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι η ετήσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στον φορέα διαχείρισης αερολιμένα δεν συνάδει με την αρχή του ΙΕΟΑ, καθώς δεν είχε υποβληθεί επιχειρηματικό σχέδιο ή προβλέψεις αποδοτικότητας, ο μειοψηφών μέτοχος (Fondul Proprietatea) δεν φαίνεται να συνεισέφερε στη χρηματοδότηση υπό τους ίδιους όρους και δεν ήταν σαφές αν ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα κατέβαλλε συστηματικά τα αντίστοιχα μερίσματα στους μετόχους.

4.2. **Μέτρο 2 – Εκπτώσεις και μειώσεις σύμφωνα με το ΕΑΠ του 2007, το ΕΑΠ του 2008 και το ΕΑΠ του 2010**

(82) Η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι οι εκπτώσεις και οι μειώσεις στο ΕΑΠ του 2007 συνιστούσαν κρατική ενίσχυση και δεν μπορούσε να αποκλείσει ότι το ΕΑΠ του 2008 και το ΕΑΠ του 2010 εμπεριείχαν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης. Η Επιτροπή δεν μπορούσε να αποκλείσει το ενδεχόμενο ορισμένοι χρήστες του Διεθνούς Αερολιμένα της Τιμισοάρα να είχαν αποκομίσει επιλεκτικό πλεονέκτημα μέσω των εν λόγω μειώσεων και εκπτώσεων. Όσον αφορά τη νέα μείωση για αεροσκάφη άνω των 70 MTOW που προβλέφθηκε στο ΕΑΠ του 2010, η Επιτροπή έκρινε ότι συνιστούσε κρατική ενίσχυση, δεδομένου ότι, εκ πρώτης όψεως, δεν επαρκούσε για την κάλυψη του κόστους του φορέα διαχείρισης αερολιμένα. Επιπλέον, λόγω της διαφοράς των τελών για τους εγχώριους και τους διεθνείς επιβάτες, καθώς και για τους διερχόμενους επιβάτες, η Επιτροπή κατέληξε να αμφισβητήσει τον αμερόληπτο χαρακτήρα των καθεστώτων.

4.3. **Μέτρο 3 – Συμφωνίες του 2008 μεταξύ της Wizz Air και του φορέα διαχείρισης αερολιμένα**

(83) Η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι οι συμφωνίες του 2008 με τη Wizz Air δεν συνήφθησαν υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς και, ως εκ τούτου, η Wizz Air αποκόμισε επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι οι συμφωνίες του 2008 συνιστούσαν κρατική ενίσχυση.

4.4. **Μέτρο 4 – Μη είσπραξη των χρεωθέντων στη Wizz Air αερολιμενικών τελών για την περίοδο Οκτωβρίου 2009 – Φεβρουαρίου 2010**

(84) Η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι δεν μπορεί να αποκλείσει το ενδεχόμενο η μη είσπραξη των αερολιμενικών τελών να εμπεριέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης, δεδομένου ότι δεν είχε ληφθεί κανένα μέτρο επιβολής.

5. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΡΟΥΜΑΝΙΑΣ**

5.1. **Μέτρο 1 – Χορήγηση ετήσιας χρηματοδότησης στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα 2007-2009**

(85) Η Ρουμανία εξήγησε ότι η εικαζόμενη ενίσχυση λειτουργίας που χορηγήθηκε στον φορέα διαχείρισης αερολιμένα αφορά στην πραγματικότητα επενδυτικές δαπάνες και δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση. Τα επενδυτικά έργα αναφέρονται στον Πίνακα 3 της παρούσας απόφασης.

(86) Όσον αφορά τη χρηματοδότηση της *βελτίωσης του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης και της επέκτασης του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών* το 2007, το 2008 και το 2009, η Ρουμανία υποστήριξε ότι η εν λόγω χρηματοδότηση χορηγήθηκε σύμφωνα με την αρχή του ΙΕΟΑ. Σύμφωνα με τη Ρουμανία, η αρχή του ΙΕΟΑ τηρείται εάν οι επενδύσεις πραγματοποιούνται σε περιουσιακά στοιχεία κρατικής ιδιοκτησίας και παράγουν έσοδα από μερίσματα και τέλη παραχώρησης. Στην περίπτωση αυτή, η Ρουμανία υπολόγισε τέλος παραχώρησης ίσο με το 2 % των ακαθάριστων εσόδων που αποκτήθηκαν μέσω της παραχώρησης. Η Ρουμανία επισήμανε ότι από το σχέδιο ανάπτυξης και την αξιολόγηση της χωρητικότητας του Διεθνούς Αερολιμένα της Τιμισοάρα που καταρτίστηκε το 2006 (στο εξής: «αξιολόγηση της χωρητικότητας») προέκυπτε ότι οι επενδύσεις ήταν οικονομικά βιώσιμες. Σύμφωνα με τη Ρουμανία, η οικονομική βιωσιμότητα ήταν αναμενόμενη, δεδομένου ότι οι αυξημένοι αριθμοί επιβατών και η αύξηση της αποδοτικότητας θα επέφεραν αύξηση των εσόδων από τη λειτουργία των αερολιμενικών υποδομών. Σύμφωνα με τη Ρουμανία, οι επενδύσεις ήταν επίσης αναγκαίες για την κάλυψη των απαιτήσεων ασφάλειας των αερομεταφορών (ιδίως για να αποφευχθεί η μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση σε αεροσκάφη) και για την αντιμετώπιση των επιχειρησιακών αναγκών που απορρέουν από την αύξηση της κίνησης. Η Ρουμανία επισήμανε επίσης ότι, εκτός από τις εμπορικές δραστηριότητες, οι υποδομές χρησιμοποιούνταν επίσης για στρατιωτικές δραστηριότητες, επίσημες αποστολές, αποστολές έρευνας και διάσωσης, αεροπορικά εισιτήρια ανθρωπιστικής βοήθειας και βοήθειας έκτακτης ανάγκης, πτήσεις του ΟΗΕ, του Ερυθρού Σταυρού και της Ερυθράς Ημισελήνου και παρόμοιες δραστηριότητες. Η Ρουμανία επισήμανε ότι οι δραστηριότητες εθνικού συμφέροντος (στρατός και εθνική άμυνα, ανθρωπιστικές αποστολές και αποστολές διάσωσης κ.λπ.) εμπίπτουν στην αποστολή δημόσιας υπηρεσίας. Η Ρουμανία υποστήριξε ότι, σύμφωνα με το ρουμανικό δίκαιο, ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα είχε την υποχρέωση να επιτρέπει τη δωρεάν χρήση των αερολιμενικών υποδομών για ανάλογες μη εμπορικές δραστηριότητες.

(87) Όσον αφορά τη χρηματοδότηση του *εξοπλισμού ασφαλείας* το 2008, η Ρουμανία υποστήριξε ότι η εν λόγω χρηματοδότηση αφορά δραστηριότητες που εμπίπτουν στην αποστολή δημόσιας υπηρεσίας. Η Ρουμανία επισήμανε ότι οι επενδύσεις αυτές απαιτούνταν από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 622/2003 της Επιτροπής και από την εθνική νομοθεσία. Επιπλέον, η Ρουμανία επισήμανε ότι ο εξοπλισμός ασφαλείας βοήθησε τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις για την ασφάλεια των συνόρων που επιβάλλει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 562/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

(88) Όσον αφορά τη χρηματοδότηση της *επέκτασης και της βελτίωσης του τερματικού σταθμού «εκτός Σένγκεν»* το 2007, το 2008, το 2009 και το 2010, η Ρουμανία υποστήριξε ότι η εν λόγω χρηματοδότηση είτε χορηγήθηκε σύμφωνα με την αρχή του ΙΕΟΑ είτε σχετιζόταν με δραστηριότητες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους. Σύμφωνα με τη Ρουμανία, οι επενδύσεις αυτές βασίστηκαν σε οικονομικά κριτήρια με σκοπό την προετοιμασία του αερολιμένα για την αύξηση του αριθμού επιβατών. Η Ρουμανία επισήμανε ότι το κράτος ενήργησε με γνώμονα τις προοπτικές μακροπρόθεσμης αποδοτικότητας. Επιπλέον, η Ρουμανία εξήγησε ότι οι επενδύσεις ήταν αναγκαίες για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που υπείχε η Ρουμανία προκειμένου να ενταχθεί στον χώρο Σένγκεν. Ειδικότερα, η Ρουμανία επισήμανε ότι οι επενδύσεις ήταν αναγκαίες για τη συμμόρφωση με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 562/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

(89) Όσον αφορά τη χρηματοδότηση της *ανάπτυξης οδού πρόσβασης και χώρου στάθμευσης* το 2007, η Ρουμανία υποστήριξε ότι η εν λόγω χρηματοδότηση χορηγήθηκε σύμφωνα με την αρχή του ΙΕΟΑ. Η Ρουμανία επισήμανε ότι το 2005 εκπονήθηκε μελέτη σκοπιμότητας σχετικά με την εν λόγω επένδυση, η οποία περιλάμβανε επιχειρηματικό σχέδιο, καθώς και εκτίμηση της αποδοτικότητας της επένδυσης. Σύμφωνα με τη Ρουμανία, από την ανάλυση της αποδοτικότητας προέκυψε ότι αποτελούσε ευκαιρία για δημιουργία σημαντικών εσόδων.

(90) Όσον αφορά τη χρηματοδότηση του *εξοπλισμού φωτισμού* το 2008, η Ρουμανία υποστήριξε ότι η εν λόγω χρηματοδότηση χορηγήθηκε σύμφωνα με την αρχή του ΙΕΟΑ. Σύμφωνα με τη Ρουμανία, η επένδυση σε εξοπλισμό φωτισμού ήταν αναγκαία για να εξασφαλιστούν η βέλτιστη χρήση των αερολιμενικών υποδομών και η ασφάλεια των επιβατών και των αεροσκαφών. Η Ρουμανία επισήμανε ότι η επένδυση αποδείχθηκε επίσης αποδοτική εκ των υστέρων.

5.2. **Μέτρο 2 – Εκπτώσεις και μειώσεις σύμφωνα με το ΕΑΠ του 2007, το ΕΑΠ του 2008 και το ΕΑΠ του 2010**

5.2.1. *Τα ΕΑΠ του 2007 και του 2008*

(91) Η Ρουμανία υποστήριξε ότι ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα λειτουργούσε αποδοτικά από το 2007 και ότι έκτοτε τα κέρδη αυξάνονταν σε σταθερή βάση. Στο πλαίσιο αυτό, οι τιμές που εφάρμοζε ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα κάλυπταν το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών.

(92) Η Ρουμανία επισήμανε ότι οι αποφάσεις σχετικά με την εφαρμογή των αερολιμενικών τελών βασίζονταν σε οικονομικά και χρηματοπιστωτικά σημειώματα που συνέταξε ειδική υπηρεσία του φορέα διαχείρισης αερολιμένα.

(93) Σύμφωνα με τη Ρουμανία, τα αερολιμενικά τέλη δημοσιεύτηκαν στο ΕΑΠ και εφαρμόζονταν σε όλους τους χρήστες χωρίς διακρίσεις.

(94) Η Ρουμανία διευκρίνισε ότι το ΕΑΠ του 2007 και το ΕΑΠ του 2008 είχαν εγκριθεί από το διοικητικό συμβούλιο του φορέα διαχείρισης αερολιμένα περίπου δύο μήνες πριν από την έναρξη ισχύος κάθε ΕΑΠ αντίστοιχα.

(95) Σύμφωνα με τη Ρουμανία, το επιχειρηματικό μοντέλο της Carpatair, δηλαδή το μοντέλο κομβικών γραμμών και ακτινικών συνδέσεων, οδήγησε στη σχεδόν ολοκληρωτική εξάντληση της χωρητικότητας του αερολιμένα κατά τις ώρες αιχμής των αφίξεων επιβατών της Carpatair. Από την άλλη πλευρά, κατά τις ώρες εκτός αιχμής, η χωρητικότητα δεν αξιοποιούνταν επαρκώς. Ως εκ τούτου, οι πρόσθετες δαπάνες για την αύξηση της επιβατικής απόδοσης στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα, τουλάχιστον κατά τις ώρες εκτός αιχμής που δημιουργήθηκαν από το μοντέλο λειτουργίας της Carpatair, ήταν πολύ χαμηλές διότι οι περισσότερες δαπάνες ήταν σταθερές. Κατά συνέπεια, θεωρήθηκε ότι ακόμη και τα χαμηλά αεροναυτικά τέλη οδήγησαν σε πρόσθετη αύξηση της αποδοτικότητας. Η εκτίμηση αυτή αποδεικνύεται από την κατά 39 % αύξηση των λειτουργικών εσόδων που διαπίστωσε ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα κατά την περίοδο 2008-2010, η οποία επιτεύχθηκε με αύξηση μόνο κατά 22 % των λειτουργικών δαπανών.

(96) Σύμφωνα με τη Ρουμανία, οι μειώσεις και οι εκπτώσεις που περιλαμβάνονται στο ΕΑΠ του 2007 και στο ΕΑΠ του 2008 αντικατοπτρίζουν οικονομίες κλίμακας για τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα, οι οποίες προκύπτουν από το υψηλό σταθερό κόστος λειτουργίας του αερολιμένα. Αυτό σημαίνει ότι υπάρχει ισχυρό κίνητρο για την επιδίωξη πρόσθετων όγκων. Οι μειώσεις και οι εκπτώσεις έχουν σχεδιαστεί με σκοπό την παροχή κινήτρων και την αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας, ώστε να αξιοποιούνται με τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο οι αερολιμενικές υποδομές.

5.2.2. *Το ΕΑΠ του 2010*

(97) Σύμφωνα με τη Ρουμανία, ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα ενήργησε αυτόνομα κατά τον καθορισμό των τελών και των μειώσεων που δημοσιεύθηκαν στο ΕΑΠ του 2010. Η Ρουμανία δήλωσε ότι ο καθορισμός των τελών και των μειώσεων δεν αποτελεί ευθύνη του κράτους.

(98) Η Ρουμανία υποστήριξε ότι το ΕΑΠ του 2010 εγκρίθηκε σύμφωνα με την αρχή του ΙΕΟΑ. Σύμφωνα με τη Ρουμανία, τα έσοδα από μη αεροπορικές δραστηριότητες, η εξωτερική ανάθεση του δικτύου και η αύξηση της αξίας της εταιρείας θα πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την ανάλυση της συμμόρφωσης με την αρχή του ΙΕΟΑ. Περίπου το 14 % των εσόδων του φορέα διαχείρισης αερολιμένα ήταν έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες. Σύμφωνα με τη Ρουμανία, οι επιβάτες αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους έχουν συνήθως μεγαλύτερη τάση να αγοράζουν εφημερίδες, τρόφιμα, ποτά ή παρόμοια είδη στα καταστήματα ενός αερολιμένα από ό, τι άλλοι επιβάτες, καθώς οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους συνήθως δεν παρέχουν τα είδη αυτά εντός του αεροσκάφους.

(99) Κατά την άποψη της Ρουμανίας, το ΕΑΠ του 2010 παρείχε κίνητρο στις αεροπορικές εταιρείες για την προσέλκυση περισσότερων επιβατών. Η Ρουμανία επισήμανε ότι, καθ' όλη τη διάρκεια εφαρμογής του ΕΑΠ του 2010, η κίνηση στον Αερολιμένα είχε σημειώσει θετική ανάπτυξη (βλέπε Πίνακα 10).

Πίνακας 10: Αερολιμένας της Τιμισοάρα – Έσοδα και αριθμός επιβατών

	Συνολικός αριθμός επιβατών	**Σύνολο εσόδων RON (EUR)**
2008	831 404	22 033 887 (5 983 079)
2009	944 167	34 977 836 (8 254 746)
2010	1 137 218	37 565 399 (8 923 110)

(100) Η Ρουμανία εξήγησε ότι τα αερολιμενικά τέλη που εφαρμόζονταν στην Carpatair μειώθηκαν κατά 70 % για τις προσγειώσεις και κατά 50 % για τον φωτισμό. Το ποσό που χρεωνόταν ήταν μόλις 1,5 EUR ανά μετεπιβιβαζόμενο επιβάτη. Σύμφωνα με το ΕΑΠ του 2010, η μέγιστη μείωση των αερολιμενικών τελών που εφαρμόζονταν στη Wizz Air κυμαινόταν από 67 % έως 72 %. Εκπτώσεις ύψους 72 % έως 85 % δεν εφαρμόστηκαν ποτέ στη Wizz Air, διότι η Wizz Air δεν είχε φθάσει ποτέ τα αντίστοιχα κατώτατα όρια. Σύμφωνα με τη Ρουμανία, άλλες αεροπορικές εταιρείες δικαιούνταν επίσης μείωση των τελών ανάλογα με το επίπεδο των επιβατών ή των κινήσεων.

(101) Η Ρουμανία επισήμανε ότι η μείωση των αερολιμενικών τελών στο ΕΑΠ του 2010 αντικατοπτρίζει το κόστος ευκαιρίας του φορέα διαχείρισης αερολιμένα για την παροχή υπηρεσιών σε εταιρείες που χρησιμοποιούν μικρά αεροσκάφη και προβλέπουν μεγαλύτερο χρόνο μεταξύ άφιξης και αναχώρησης σε σύγκριση με την παροχή υπηρεσιών σε μεγαλύτερα αεροσκάφη με υψηλότερο αριθμό επιβατών ανά προσγείωση. Το ΕΑΠ του 2010 αποσκοπούσε στην προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών με μικρότερο χρόνο μεταξύ άφιξης και αναχώρησης, ώστε να καταστεί δυνατή η αύξηση του αριθμού πτήσεων με επιστροφή ανά ώρα και, ως εκ τούτου, να βελτιωθεί η επιχειρησιακή ικανότητα του φορέα διαχείρισης αερολιμένα όσον αφορά τον αριθμό των προσγειώσεων ανά ώρα.

(102) Η Ρουμανία επισήμανε ότι οι εκπτώσεις που εφαρμόστηκαν στη Wizz Air συνδέονται επίσης με το γεγονός ότι ήταν μικρότερος ο αριθμός των χρησιμοποιούμενων υπηρεσιών. Η Wizz Air προσέφερε μόνον απευθείας πτήσεις και, ως εκ τούτου, δεν χρειαζόταν εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που απαιτούνταν για τη μετεπιβίβαση. Για τις πτήσεις διέλευσης, ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα υποχρεούται να διπλασιάζει τις εγκαταστάσεις ασφαλείας. Σύμφωνα με τη Ρουμανία, το 60 % των επιβατών της Wizz Air πραγματοποιεί έλεγχο εισιτηρίων διαδικτυακά, γεγονός που συνεπάγεται σημαντική μείωση του απαιτούμενου προσωπικού στον έλεγχο εισιτηρίων. Οι επιβάτες της Wizz Air μεταφέρουν λιγότερες αποσκευές, με αποτέλεσμα τη μείωση του προσωπικού και των εγκαταστάσεων που απαιτούνται για τη διακίνηση αυτών των αποσκευών. Σύμφωνα με τη Ρουμανία, οι ομάδες της Wizz Air πραγματοποιούσαν τον τακτικό καθαρισμό των αεροσκαφών κατά τον χρόνο μεταξύ άφιξης και αναχώρησης.

5.3. **Μέτρο 3 – Συμφωνίες του 2008 μεταξύ της Wizz Air και του φορέα διαχείρισης αερολιμένα**

(103) Η Ρουμανία υποστήριξε ότι καμία από τις επενδύσεις για την αποκατάσταση του τροχοδρόμου ή την επέκταση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών δεν πραγματοποιήθηκε ειδικά λόγω της παρουσίας της Wizz Air. Σύμφωνα με τη Ρουμανία, οι επενδύσεις που πραγματοποίησε το κράτος ως κύριος μέτοχος ξεκίνησαν πριν από την αναγγελία της πρόθεσης της Wizz Air να δραστηριοποιηθεί στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα. Η Ρουμανία επισήμανε ότι, ομοίως, αιτία για τις επενδύσεις και τις επισκευές που πραγματοποιήθηκαν από ίδιους πόρους του φορέα διαχείρισης αερολιμένα δεν ήταν η παρουσία της Wizz Air ή οποιασδήποτε άλλης αεροπορικής εταιρείας στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα, αλλά η διασφάλιση των συνθηκών ασφάλειας και προστασίας που είναι αναγκαίες για την ορθή διεξαγωγή της δραστηριότητας του αερολιμένα. Οι επισκευές πραγματοποιήθηκαν λόγω συνήθους φθοράς και όχι χάριν ή λόγω οποιασδήποτε αεροπορικής εταιρείας.

(104) Σύμφωνα με τη Ρουμανία, όπως αναφέρεται στο προοίμιό του, το ΜΣ ήταν καταρχήν συμφωνία η οποία δεν επέβαλλε νομικές υποχρεώσεις στα μέρη. Η Ρουμανία υποστήριξε ότι, με εξαίρεση την παραβίαση της ρήτρας εμπιστευτικότητας, η συμφωνία δεν προέβλεπε κυρώσεις για πιθανές παραβάσεις. Στην απουσία οποιασδήποτε έγκυρης υποχρέωσης όσον αφορά την παροχή των υπηρεσιών που απαριθμούνται στο ΜΣ, πρέπει να προστεθεί ότι ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα δεν εκτέλεσε κανένα έργο υποδομής κατά την εν λόγω περίοδο πέραν των έργων υποδομής που ήταν εντελώς ανεξάρτητα από τη λειτουργία της Wizz Air.

(105) Η Ρουμανία επισήμανε ότι το ΜΣ εξέφρασε την πρόθεση των μερών να αρχίσουν διαπραγματεύσεις καλή την πίστει για ενδεχόμενη συνεργασία που θα καθοριζόταν βάσει υποχρεωτικών συμφωνιών. Η Ρουμανία υποστήριξε ότι όντως συνήφθησαν τέτοιες υποχρεωτικές συμφωνίες, οι οποίες αντικατέστησαν ουσιαστικά το ΜΣ: συμφωνία επιχειρησιακής εκμετάλλευσης, ΣΥΕ και συμφωνία εμπορικής προώθησης.

(106) Σύμφωνα με τη Ρουμανία, ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα ενήργησε σύμφωνα με την αρχή του ΙΕΟΑ κατά την υπογραφή των συμφωνιών του 2008 με τη Wizz Air. Για να τεκμηριώσει το επιχείρημά της, η Ρουμανία απέστειλε στην Επιτροπή εκ των προτέρων επιχειρηματικό σχέδιο που ανασκευάστηκε εκ των υστέρων, το οποίο έδειχνε ότι οι συμφωνίες του 2008 με τη Wizz Air αναμενόταν να οδηγήσουν σε αύξηση του αριθμού των επιβατών, καθώς και σε υψηλότερα κέρδη.

5.4. **Μέτρο 4 – Μη είσπραξη των χρεωθέντων στη Wizz Air αερολιμενικών τελών για την περίοδο Οκτωβρίου 2009 – Φεβρουαρίου 2010**

(107) Η Ρουμανία επισήμανε ότι ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα ενήργησε αυτόνομα όσον αφορά την καταβολή των αερολιμενικών τελών που όφειλε η Wizz Air στον φορέα διαχείρισης αερολιμένα. Συνεπώς, σύμφωνα με τη Ρουμανία, η λήψη της σχετικής απόφασης δεν μπορεί να αποδοθεί στο ρουμανικό κράτος.

(108) Η Ρουμανία υποστήριξε ότι η απόφαση του φορέα διαχείρισης αερολιμένα σε σχέση με την καταβολή των αερολιμενικών τελών που όφειλε η Wizz Air στον φορέα διαχείρισης αερολιμένα ήταν σύμφωνη με την αρχή του ΙΕΟΑ.

(109) Σύμφωνα με τη Ρουμανία, τα ποσά που έπρεπε να επιστραφούν και να ανακτηθούν από τη Wizz Air συμψηφίστηκαν την 1η Μαρτίου 2014 στο πλαίσιο της συμφωνίας διακανονισμού αριθ. 20310 ([15]) μεταξύ του φορέα διαχείρισης αερολιμένα και της Wizz Air (στο εξής: συμφωνία διακανονισμού).

(110) Η Ρουμανία υποστήριξε ότι, στις 20 Νοεμβρίου 2014, οι οφειλές του φορέα διαχείρισης αερολιμένα προς τη Wizz Air ανέρχονταν σε 0 EUR και οι οφειλές της Wizz Air προς τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα ανέρχονταν σε 122 861,67 EUR για πτήσεις από την 1η Οκτωβρίου 2014 έως τις 31 Οκτωβρίου 2014 και σε 1 256,12 EUR για το μίσθωμα διοικητικού χώρου στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα. Σύμφωνα με τη Ρουμανία, αυτά ήταν τα οφειλόμενα ποσά στις 30 Νοεμβρίου 2014.

([15]) Η συμφωνία διακανονισμού βασίστηκε στις ακόλουθες ενέργειες. Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα κατέθεσε αίτηση προσφυγής σε διαιτησία κατά της Wizz Air ενώπιον του Διαιτητικού Δικαστηρίου του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου του Cluj (στο εξής: Διαιτητικό Δικαστήριο του Cluj») με αριθμό 24/2011. Το Διαιτητικό Δικαστήριο του Cluj εξέδωσε τη διαιτητική απόφαση αριθ. 3 της 16ης Μαΐου 2012 (στο εξής: διαιτητική απόφαση). Με την απόφαση της 11ης Ιουνίου 2012, το Διαιτητικό Δικαστήριο του Cluj διόρθωσε ορισμένα σφάλματα. Με τη διαιτητική απόφαση διατάχθηκε η πληρωμή από τη Wizz Air ορισμένων τιμολογίων που εξέδωσε ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα, ενώ το υπόλοιπο ποσό έπρεπε να καταβληθεί βάσει της συμφωνίας επιχειρησιακής εκμετάλλευσης και της συμφωνίας υπηρεσιών εδάφους. Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα ζήτησε επίσης από τη Wizz Air την καταβολή τόκων υπερημερίας. Η Wizz Air άσκησε αγωγή κατά του φορέα διαχείρισης αερολιμένα ζητώντας να υποχρεωθεί ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα να πληρώσει τα τιμολόγια που εξέδωσε η Wizz Air βάσει της συμφωνίας εμπορικής προώθησης. Το Ειδικό Δικαστήριο του Cluj εξέδωσε την απόφαση αριθ. 3597, της 3ης Οκτωβρίου 2012, με την οποία έκανε εν μέρει δεκτή τη δικαστική προσφυγή που άσκησε η Wizz Air κατά του φορέα διαχείρισης αερολιμένα.

6. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΡΙΤΩΝ**

6.1. **Carpatair**

6.1.1. *Μέτρο 3 – Συμφωνίες του 2008 μεταξύ της Wizz Air και του φορέα διαχείρισης αερολιμένα*

(111) Σύμφωνα με την Carpatair, τα διάφορα καθεστώτα υπέρ της λειτουργίας της Wizz Air στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα συνιστούν κρατική ενίσχυση. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Carpatair, η εικαζόμενη ενίσχυση που χορηγήθηκε στη Wizz Air μεταξύ Οκτωβρίου 2008 και Δεκεμβρίου 2010 ανερχόταν σε 5,5 εκατ. EUR. Φέρεται ότι χορηγήθηκε μέσω της συμφωνίας εμπορικής προώθησης, ύψους 2,6 εκατ. EUR, ενώ οι εκπτώσεις που χορηγήθηκαν βάσει του ΕΑΠ και της συμφωνίας λειτουργίας ανήλθαν σε 2,9 εκατ. EUR. Επιπλέον, η Carpatair ισχυρίστηκε ότι το 2011 το μέτρο εξακολούθησε να παρέχεται στη Wizz Air από τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα και ότι θα ανερχόταν σε 8,3 εκατ. EUR έως το τέλος του 2011.

(112) Η Carpatair υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με την αρχή του ΙΕΟΑ. Σύμφωνα με την Carpatair, ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς θα είχε βασίσει τις αποφάσεις του στις ιδιαιτερότητες του αερολιμένα. Λόγω της θέσης του και των προσπαθειών της Carpatair, από το 2000 είχε δημιουργηθεί σταδιακά ένα σύστημα κομβικών γραμμών και ακτινικών συνδέσεων, με αποτέλεσμα να παρέχει η Carpatair το 2008, έτος κατά το οποίο ξεκίνησε τη δραστηριότητά της η Wizz Air, το 38 % των εσόδων του φορέα διαχείρισης αερολιμένα. Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι η Carpatair μπόρεσε να προσελκύσει σταθερή κίνηση επιχειρηματιών προερχόμενων από τη Ρουμανία, την Ιταλία, τη Μολδαβία, την Ουκρανία και τη Γερμανία.

(113) Η Carpatair υποστήριξε επίσης ότι η κίνηση στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα αντιστοιχούσε σε 836 574 επιβάτες το 2007 και σε 890 704 επιβάτες το 2008. Οι αριθμοί αυτοί έπρεπε κανονικά να αποτελούν τη βάση και την αναφορά των εσόδων επί των οποίων ένας ιδιώτης επενδυτής θα επιδίωκε να δημιουργήσει οριακά έσοδα. Κύρια μέριμνα του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα θα έπρεπε να ήταν η αποφυγή του κανιβαλισμού των υφιστάμενων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και εσόδων. Ωστόσο, σύμφωνα με την Carpatair, ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα δεν έλαβε υπόψη το γεγονός αυτό και, ως εκ τούτου, το 2013 ο Διεθνής Αερολιμένας Τιμισοάρα διεκπεραίωσε μόνο 757 009 επιβάτες. Το ποσοστό αυτό ήταν κατά 15 % χαμηλότερο από ό, τι πριν από την άφιξη της Wizz Air. Ως εκ τούτου, ένας συνετός επενδυτής θα είχε λάβει υπόψη ότι αυτή ακριβώς η κίνηση απέφερε απόδοση υψηλής ποιότητας, και θα είχε περιορίσει το πλεονέκτημα που χορηγήθηκε στη Wizz Air μόνο σε νέες γραμμές. Αυτό δεν έγινε στη συγκεκριμένη περίπτωση. Η συμφωνία εμπορικής προώθησης προέβλεπε έκπτωση 85 % για όλα τα τέλη, τις υπηρεσίες εδάφους και ακόμη και για το χρησιμοποιούμενο υλικό για τρία έτη, σε όλες τις γραμμές, συμπεριλαμβανομένων, επομένως, των μισών από αυτές που εκτελούνταν ήδη από την Carpatair. Ένας συνετός επενδυτής θα γνώριζε ότι η αποδυνάμωση του βασικού πελάτη του, της Carpatair, θα κατέστρεφε τον υφιστάμενο κόμβο και τους πόρους που συνδέονται με αυτόν. Ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής θα έπρεπε να γνωρίζει τα πραγματικά περιθώρια αποδοτικότητας του κλάδου, ιδίως των αεροπορικών εταιρειών που εφαρμόζουν το μοντέλο κομβικών γραμμών και ακτινικών συνδέσεων. Δεδομένου ότι μόνο το ήμισυ των εσόδων που προέρχονται από τις δραστηριότητες στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα (20 % των συνολικών εσόδων της Carpatair) θα είχε απολεσθεί μετά την εφαρμογή της εικαζόμενης ενίσχυσης, η πτώση της αποδοτικότητας θα ισοδυναμούσε με ζημία 15 % επί των συνολικών εσόδων από κέρδη 5 %. Εκφραζόμενη σε απόλυτους αριθμούς, η αντίστοιχη ζημία αντιστοιχούσε σε αρνητικές επιπτώσεις ύψους 10-15 εκατ. EUR ετησίως.

(114) Η Carpatair επισήμανε ότι ένας συνετός επενδυτής θα είχε γνωστοποιήσει τα αποτελέσματα μελέτης που ανατέθηκε το 2006, η οποία κατέδειξε την ανάγκη επισκευής του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης κόστους 30 εκατ. EUR. Οι πληροφορίες παρασχέθηκαν το 2010 από τον νέο διευθυντή του Αερολιμένα. Ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής ενεργεί με γνώμονα την προοπτική μακροπρόθεσμης αποδοτικότητας, η οποία επιτρέπει την παράκαμψη της βραχυπρόθεσμης έννοιας του οριακού κέρδους που προκύπτει ακόμη και από εξαιρετικά χαμηλά πρόσθετα έσοδα, της τάξης του 1 EUR ανά επιβάτη. Είναι σαφές ότι ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα, αγνοώντας το κόστος επισκευής και επιτρέποντας, αντιθέτως, τη λειτουργία μιας αεροπορικής εταιρείας η οποία ήταν βέβαιο ότι θα υπερφόρτωνε και θα προκαλούσε ζημιές στον διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης, δεν έλαβε υπόψη τη μακροπρόθεσμη αποδοτικότητα. Ένας συνετός επενδυτής στον κλάδο των αερομεταφορών θα είχε επιβάλει πρόσθετο τέλος σε αυτή την αεροπορική εταιρεία, για κάθε δραστηριότητα υπερφόρτωσης.

(115) Η Carpatair ισχυρίστηκε ότι, στις αρχές του 2012, ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα έθεσε ως όρο για την ανανέωση της σύμβασής της τη συμφωνία της Carpatair με τις ρυθμίσεις με τη Wizz Air και τους όρους τους.

(116) Η Carpatair υποστήριξε ότι δεν τηρείται η αρχή του ΙΕΟΑ. Η Carpatair ισχυρίστηκε ότι δεν πραγματοποιήθηκε εκ των προτέρων ανάλυση και ότι δεν υποβλήθηκε στην Επιτροπή επιχειρηματικό σχέδιο σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του 2005 για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες ([16]) (στο εξής: κατευθύνσεις του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές).

([16]) Ανακοίνωση της Επιτροπής – Κοινοτικές κατευθύνσεις για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες (ΕΕ C 312 της 9.12.2005, σ. 1).

(117) Η Carpatair απέρριψε τα επιχειρήματα της Ρουμανίας σύμφωνα με τα οποία τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στην ανάλυση της αρχής του ΙΕΟΑ. Η Carpatair επισήμανε ότι η Ρουμανία δεν ήταν σε θέση να υποβάλει λεπτομερή οικονομική ανάλυση που θα αιτιολογούσε τις επιδοτήσεις στη Wizz Air λόγω αυξημένου κέρδους από μη αεροναυτικές δραστηριότητες.

6.1.2. *Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές*

(118) Η Carpatair επισήμανε ότι οι κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές επιβεβαιώνουν ότι τα μέτρα συνιστούσαν κρατική ενίσχυση. Τα κριτήρια της δοκιμής του ΙΕΟΑ δεν ικανοποιούνταν, καθώς δεν υπήρχε εκ των προτέρων επιχειρηματικό σχέδιο και, κατά συνέπεια, οι ρουμανικές αρχές δεν υπέβαλαν στην Επιτροπή το εν λόγω σχέδιο ή τις προβλέψεις αποδοτικότητας των συμφωνιών του 2008.

(119) Η Carpatair ισχυρίστηκε ότι τα πλέον πρόσφατα οικονομικά στοιχεία του φορέα διαχείρισης αερολιμένα επιβεβαιώνουν ότι η ενίσχυση δεν είναι συμβατή. Η Carpatair υποστήριξε ότι η κρατική ενίσχυση μείωσε την αποδοτικότητα του φορέα διαχείρισης αερολιμένα και ότι η ενίσχυση δεν πληρούσε τις σωρευτικές προϋποθέσεις όσον αφορά τις ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών.

(120) Η Carpatair ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή ότι υπέβαλε καταγγελία στο Συμβούλιο Ανταγωνισμού της Ρουμανίας, υποστηρίζοντας ότι ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα καταχράστηκε τη δεσπόζουσα θέση του προσφέροντας στις αεροπορικές εταιρείες όρους που εισάγουν διακρίσεις.

6.2. **Wizz Air**

6.2.1. *Μέτρο 2 – Εκπτώσεις και μειώσεις σύμφωνα με το ΕΑΠ του 2007, το ΕΑΠ του 2008 και το ΕΑΠ του 2010*

(121) Η Wizz Air ισχυρίστηκε ότι δεν εφαρμόστηκε ποτέ έκπτωση έως 85 % σύμφωνα με το ΕΑΠ του 2010. Αντ' αυτού, εφαρμόστηκε μέση μέγιστη έκπτωση 73 % αφότου το ρουμανικό υπουργείο Μεταφορών αντιτάχθηκε στο προαναφερθέν καθεστώς τελών.

(122) Επιπλέον, σύμφωνα με τη Wizz Air, δεν υπάρχει επιλεκτικότητα ούτε πλεονέκτημα υπέρ της στο πλαίσιο του ΕΑΠ του 2007, του ΕΑΠ του 2008 και του ΕΑΠ του 2010. Άλλες αεροπορικές εταιρείες χρησιμοποιούν αεροσκάφη ίδιου μεγέθους και MTOW με εκείνα της Wizz Air και, ως εκ τούτου, θα μπορούσαν να επωφεληθούν από το ίδιο επίπεδο έκπτωσης.

(123) Η Wizz Air ισχυρίστηκε ότι, μετά την άφιξή της, ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα ενθάρρυνε τη γενική τάση προς τη χρήση μεγαλύτερων αεροσκαφών και ότι ο αριθμός των επιβατών αυξήθηκε κατά 36 % την περίοδο από το 2007 έως το 2010, με αύξηση της κίνησης μόνο κατά 2 %.

(124) Σε αντίθεση με την Carpatair, η Wizz Air προσέφερε υπηρεσίες χαμηλού κόστους και οι δραστηριότητές της ήταν αποδοτικές. Κατά συνέπεια, ήταν οικονομικά εύλογο η παροχή λιγότερο δαπανηρών υποδομών και υπηρεσιών να οδηγήσει στην επιβολή χαμηλότερων τελών από αερολιμένα που ενεργεί ως ΙΕΟΑ. Η Wizz Air επισήμανε ότι αύξησε την κίνηση του αερολιμένα αυξάνοντας τα έσοδα από αεροναυτικές και μη αεροναυτικές δραστηριότητες.

6.2.2. *Μέτρο 3 – Συμφωνίες του 2008 μεταξύ της Wizz Air και του φορέα διαχείρισης αερολιμένα*

(125) Η Wizz Air ισχυρίστηκε ότι η έλλειψη εκ των προτέρων επιχειρηματικού σχεδίου δεν αποτελεί απόδειξη ότι οι ρουμανικές αρχές δεν ενήργησαν ως ΙΕΟΑ.

(126) Η Wizz Air προσέλαβε οικονομικό σύμβουλο, την Oxera Consulting Ltd, προκειμένου να καταρτίσει την οικονομική αξιολόγηση της αρχής του ΙΕΟΑ σε σχέση με τον Αερολιμένα. Η έκθεση της Oxera, η οποία υποβλήθηκε στην Επιτροπή στις 27 Οκτωβρίου 2011, αποσκοπούσε στο να διαπιστωθεί κατά πόσον ικανοποιείται το κριτήριο της δοκιμής ΙΕΟΑ στις συμφωνίες μεταξύ του φορέα διαχείρισης αερολιμένα και της Wizz Air.

(127) Η ανάλυση της Oxera επικεντρώθηκε στις συμφωνίες του 2008, καθώς και στο ΕΑΠ του 2007, στο ΕΑΠ του 2008 και στο ΕΑΠ του 2010.

(128) Σύμφωνα με την Oxera, τα τέλη που κατέβαλε η Wizz Air στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα θα πρέπει να συγκριθούν με τα τέλη που κατέβαλε η Wizz Air σε παρόμοιους αερολιμένες εντός κατάλληλου χρονικού διαστήματος.

(129) Στην ανάλυση της Oxera επιλέχθηκαν τρεις αερολιμένες ως σχετικοί δείκτες σύγκρισης για τους σκοπούς της ανάλυσης αυτής. Η Oxera ισχυρίστηκε ότι η ιδιοκτησιακή και χρηματοδοτική δομή των εν λόγω αερολιμένων είναι τέτοια ώστε όλοι οι αερολιμένες είναι πιθανό να συμπεριφέρονται κατά τρόπο συνεπή με τους αερολιμένες «ιδιωτών επενδυτών», και ότι πρόκειται για προορισμούς της Wizz Air οι οποίοι είναι σε μεγάλο βαθμό συγκρίσιμοι από πλευράς ορισμένων διαστάσεων.

(130) Με βάση τα στοιχεία που υποβλήθηκαν από τη Wizz Air, η Oxera κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα συνολικά τέλη που κατέβαλε η αεροπορική εταιρεία στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα μπορούν να συγκριθούν με τα αντίστοιχα τέλη που καταβλήθηκαν στους τρεις συγκρίσιμους αερολιμένες μεταξύ 2008-2009 και 2010-2011, τόσο ανά επιβάτη όσο και ανά εξυπηρέτηση αεροσκάφους.

(131) Σύμφωνα με την Oxera, η ανάλυση έδειξε ότι το συνολικό επίπεδο τελών που κατέβαλε η Wizz Air στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα, σύμφωνα με τις λεπτομερείς συμφωνίες, είναι υψηλότερο, κατά μέσο όρο, από το συγκρίσιμο μέσο επίπεδο τελών που κατέβαλε η αεροπορική εταιρεία στους συγκρίσιμους αερολιμένες. Οι χαμηλότερες τιμές που κατέβαλε η Wizz Air στους συγκρίσιμους αερολιμένες υποδηλώνουν ότι ένας ιδιώτης επενδυτής θα ήταν πιθανό να συνάψει σύμβαση με τους όρους της συμφωνίας μεταξύ του φορέα διαχείρισης αερολιμένα και της Wizz Air.

(132) Από την εκτίμηση της αποδοτικότητας των συμφωνιών προκύπτει ότι ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής θα ήταν πρόθυμος να συνάψει την ίδια συμφωνία με τη Wizz Air. Ως εκ τούτου, από την ανάλυση της αποδοτικότητας προέκυψε ότι, συνάπτοντας τις διάφορες συμφωνίες με τη Wizz Air, ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα ενήργησε κατά τρόπο σύμφωνο με την αρχή του ΙΕΟΑ.

(133) Συνολικά, η Oxera κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, σύμφωνα με το αποτέλεσμα της συγκριτικής ανάλυσης και της ανάλυσης της αποδοτικότητας των συμφωνιών, τα τέλη που κατέβαλε η Wizz Air στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα ήταν συγκρίσιμα με ένα επίπεδο τελών τα οποία θα προσφέρονταν στη Wizz Air, υπό παρόμοιες συνθήκες, από επενδυτή σε οικονομία της αγοράς που θα ήταν ιδιοκτήτης αερολιμένα.

6.2.3. *Μέτρο 4 – Μη είσπραξη των χρεωθέντων στη Wizz Air αερολιμενικών τελών για την περίοδο Οκτωβρίου 2009 – Φεβρουαρίου 2010*

(134) Κατά την άποψη της Wizz Air, είναι σαφές ότι το εικαζόμενο ανεξόφλητο ποσό που οφειλόταν στον φορέα διαχείρισης αερολιμένα δεν συνιστούσε ενίσχυση. Η Wizz Air ισχυρίστηκε ότι έχει αμοιβαίες απαιτήσεις έναντι του φορέα διαχείρισης αερολιμένα ως αποτέλεσμα της αντιστροφής της διαδικασίας συμψηφισμού μεταξύ του φορέα διαχείρισης αερολιμένα και της Wizz Air.

(135) Η Wizz Air ισχυρίστηκε ότι δεν αποδείχθηκε ο καταλογισμός στο κράτος, διότι η Επιτροπή δεν απέδειξε ότι το κράτος εμπλέκεται στη μη καταβολή των οφειλόμενων τελών.

(136) Η εικαζόμενη ενίσχυση που χορηγήθηκε από τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα σε αεροπορικές εταιρείες δεν μπορεί να αποδοθεί στο ρουμανικό κράτος το οποίο επικαλείται τη νομολογία του Δικαστηρίου στην υπόθεση Stardust Marine ([17]). Σύμφωνα με τη Wizz Air, ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα φαίνεται να ενήργησε αυτόνομα και χωρίς την έγκριση ή ακόμη και τη γνώση του ρουμανικού κράτους. Η παρέμβαση της ρουμανικής κυβέρνησης συνίστατο μόνο σε εντολές για την αντιστροφή ορισμένων μέτρων που είχε λάβει ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα, τα οποία έτυχαν της εκ των υστέρων αποδοκιμασίας της κυβέρνησης.

6.2.4. *Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές*

(137) Η Wizz Air επανέλαβε ότι οι συμφωνίες του 2008 με τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

(138) Σύμφωνα με τη Wizz Air, οι συμφωνίες μεταξύ του φορέα διαχείρισης αερολιμένα και της Wizz Air ήταν σύμφωνες με τα κριτήρια της δοκιμής του ΙΕΟΑ. Η σύγκριση με την αγοραία τιμή και η εκ των προτέρων ανάλυση αποδοτικότητας, που περιγράφονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, εφαρμόστηκαν στην προκειμένη περίπτωση, όπως αποδεικνύεται από την έκθεση της Oxera.

(139) Η Wizz Air θεωρεί ότι η εικαζόμενη κρατική ενίσχυση προς τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα, εάν πράγματι χορηγήθηκε, δεν μεταβιβάστηκε στη Wizz Air. Επικαλέστηκε τα σημεία 11 και 65 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σύμφωνα με τα οποία, όταν ένας αερολιμένας είναι αποδέκτης της ενίσχυσης, τότε το πλεονέκτημα που προκύπτει από την εν λόγω ενίσχυση δεν μεταβιβάζεται σε συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία εάν η σχετική υποδομή είναι ανοικτή σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες και δεν προορίζεται για συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία, και για τις αεροπορικές εταιρείες ισχύουν τιμολόγια που καλύπτουν τουλάχιστον τις πρόσθετες δαπάνες λειτουργίας τους στον αερολιμένα.

(140) Η Wizz Air επισήμανε ότι οι προϋποθέσεις αυτές πληρούνταν. Η Wizz Air δεν ήταν η μόνη αεροπορική εταιρεία που χρησιμοποιούσε αεροσκάφη άνω των 70 τόνων MTOW στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα κατά τη διάρκεια της σχετικής περιόδου και, ως εκ τούτου, και άλλες αεροπορικές εταιρείες ενδεχομένως επωφελήθηκαν από παρόμοιες ή μεγαλύτερες —σε σύγκριση με τη Wizz Air— μειώσεις επί των αερολιμενικών τελών.

([17]) Απόφαση της 16ης Μαΐου 2002, *Γαλλία κατά Επιτροπής (στο εξής: Stardust Marine)*, υπόθεση C-482/99, EU:C:2002:294.

(141) Βάσει του σημείου 172 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, η Wizz Air κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ακόμη και αν διαπιστωθεί ότι ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα έχει λάβει ενίσχυση, η συμβατότητα της ενίσχυσης θα πρέπει να αξιολογηθεί με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, με τις εντάσεις ενίσχυσης που επιτρέπονται για αερολιμένες κάτω των 700 000 επιβατών.

6.3. **Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα**

6.3.1. *Μέτρο 3 – Συμφωνίες του 2008 μεταξύ της Wizz Air και του φορέα διαχείρισης αερολιμένα*

(142) Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα δήλωσε ότι στις συμφωνίες του 2008 δεν περιλαμβάνεται καμία κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(143) Σύμφωνα με τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα, δεν υφίστατο επιλεκτικότητα. Η εικαζόμενη ενίσχυση που χορηγήθηκε στη Wizz Air ήταν διαθέσιμη σε όλες τις συγκρίσιμες αεροπορικές εταιρείες, με διαφάνεια και χωρίς διακρίσεις.

(144) Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα ισχυρίστηκε ότι η συμφωνία εμπορικής προώθησης αφορούσε τις υπηρεσίες εμπορικής προώθησης της Wizz Air για λογαριασμό του φορέα διαχείρισης αερολιμένα. Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα θα είχε συνάψει ανάλογη συμφωνία και με άλλες αεροπορικές εταιρείες, αλλά δεν κατέστη δυνατό, καθώς υπήρχε περιορισμός ως προς το ποσό που θα μπορούσε να δαπανήσει ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα για διαφημίσεις.

(145) Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα υποστήριξε ότι δεν είχε πρόσβαση σε κρατικούς πόρους. Οι κρατικοί πόροι χρησιμοποιήθηκαν μόνο για την παροχή υποδομών που δεν εισάγουν διακρίσεις, όπως διάδρομοι τροχοδρόμησης, χώροι στάθμευσης αεροσκαφών, εξοπλισμός ασφαλείας, τερματικές εγκαταστάσεις και τερματικός εξοπλισμός.

(146) Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα φέρεται να ενήργησε αυτόνομα. Το γεγονός ότι η Ρουμανία είναι μέτοχος με μερίδιο 80 % στον Αερολιμένα δεν σημαίνει ότι το κράτος έχει άμεσο ή έμμεσο έλεγχο επί των υπό εξέταση πόρων.

(147) Η αρχή του ΙΕΟΑ τηρήθηκε από κάθε άποψη στις συμφωνίες του 2008. Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα επισήμανε ότι είχε πραγματοποιήσει υπολογισμούς πριν από τη σύναψη των συμφωνιών του 2008. Σύμφωνα με τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα, ο ίδιος δεν υπείχε νομική υποχρέωση κατάρτισης επιχειρηματικού σχεδίου. Κατά τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα, δεν υπήρχε κανένας λόγος για τον οποίο θα έπρεπε να διατηρεί οποιαδήποτε έγγραφα τεκμηρίωσης.

(148) Η έκθεση της RBB ([18]), την οποία απέστειλε ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα, αποσκοπούσε στην εκτίμηση των πρόσθετων δαπανών και οφελών που συνεπάγονταν για τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα οι συμφωνίες του 2008. Σύμφωνα με την έκθεση, οι συμφωνίες του 2008 είχαν —ακόμη και κατά τη διάρκεια των τριών ετών κατά τα οποία ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα επωμίστηκε το κόστος της συμφωνίας εμπορικής προώθησης— θετική απόδοση για τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα.

(149) Σύμφωνα με την έκθεση της RBB, η βελτίωση της αποδοτικότητας του Αερολιμένα ήταν αποτέλεσμα της δραστηριότητας της Wizz Air. Από τα στοιχεία προέκυψε ότι η Wizz Air μετέφερε σημαντικά μεγαλύτερο αριθμό επιβατών ανά κίνηση αεροσκάφους σε σχέση με άλλες αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον Αερολιμένα. Ως εκ τούτου, η προσθήκη της Wizz Air στο χαρτοφυλάκιο πελατών του φορέα διαχείρισης αερολιμένα οδήγησε σε σημαντική αύξηση των επιβατών του με μικρή μόνο αύξηση των κινήσεων αεροσκαφών.

(150) Αυτό το αναπτυξιακό μοντέλο βελτίωσε την αποδοτικότητα του Αερολιμένα: κατά την περίοδο 2008-2010, τα συνολικά λειτουργικά έσοδα του φορέα διαχείρισης αερολιμένα αυξήθηκαν κατά 39 %, ενώ οι συνολικές λειτουργικές δαπάνες αυξήθηκαν μόνο κατά 22 %.

(151) Σύμφωνα με την έκθεση της RBB, τα στοιχεία έδειξαν ότι η Wizz Air έχει μερίδιο εσόδων από αεροναυτικές δραστηριότητες ανάλογο ή μεγαλύτερο από το μερίδιό της στους αριθμούς επιβατών και στις κινήσεις αεροσκαφών στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα. Αντιθέτως, η έκθεση της RBB ανέφερε ότι, σύμφωνα με τα στοιχεία, η συνεισφορά της Carpatair στα έσοδα του φορέα διαχείρισης αερολιμένα ήταν σταθερά μικρότερη σε σχέση με την οικεία χρήση των εγκαταστάσεων του Διεθνούς Αερολιμένα της Τιμισοάρα, όπως μετρήθηκε με βάση το μερίδιό της στους αριθμούς επιβατών και στις κινήσεις αεροσκαφών.

(152) Σύμφωνα με την έκθεση, η Carpatair είχε επιτύχει καλύτερους όρους από τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα σε σχέση με άλλες αεροπορικές εταιρείες, συμπεριλαμβανομένης της Wizz Air. Αυτή η σταθερά μικρότερη συνεισφορά σε σχέση με τη χρήση της χωρητικότητας αντικατοπτρίζει τη σχετική αναποτελεσματικότητα, από πλευράς χρήσης αερολιμένα, του επιχειρηματικού μοντέλου της Carpatair το οποίο βασίζεται σε μεγάλο αριθμό κινήσεων αεροσκαφών, έκαστη από τις οποίες μεταφέρει σχετικά λίγους επιβάτες.

([18]) Η RBB Economics LLP είναι εταιρεία παροχής οικονομικών συμβουλών με έδρα το Λονδίνο. Ειδικεύεται στην παροχή οικονομικών συμβουλών όσον αφορά το δίκαιο του ανταγωνισμού.

(153) Σύμφωνα με τη μελέτη του Πανεπιστημίου της Τιμισοάρα, οι επενδύσεις που πραγματοποίησε ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα ήταν επικερδείς και επωφελείς. Σύμφωνα με τη μελέτη, ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα ενήργησε σύμφωνα με την αρχή του ΙΕΟΑ.

(154) Η μελέτη ανέφερε ότι ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα ακολουθούσε ορθή στρατηγική για την αύξηση του αριθμού των επιβατών, καθώς και των κινήσεων αεροσκαφών. Για τον σκοπό αυτόν, με βάση τα τέλη που επιβάλλονται σε άλλους αερολιμένες της χώρας και του εξωτερικού, δημιουργήθηκε ένα ευνοϊκό καθεστώς εκπτώσεων, ιδίως για τις αεροπορικές εταιρείες που μεταφέρουν μεγάλο αριθμό επιβατών και χρησιμοποιούν αεροσκάφη μεγάλης χωρητικότητας. Επιπλέον, τα τέλη μίσθωσης για τους χώρους εντός του κτιρίου του τερματικού σταθμού τηρούν την αγοραία τιμή και τα τέλη ήταν συμβατά με εκείνα που ίσχυαν στην Τιμισοάρα για χώρους του ίδιου τύπου.

6.3.2. *Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές (μέτρο 1 και μέτρο 3)*

(155) Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα υποστήριξε ότι, βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, δεν υφίστατο παράνομη κρατική ενίσχυση. Ακόμη και αν υπήρχε ενίσχυση, θα ήταν συμβατή με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

(156) Σύμφωνα με τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα, η ενίσχυση προς τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα συνέβαλε στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος, καθώς αύξησε την κινητικότητα των πολιτών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη συνδεσιμότητα της κομητείας Timiș με τη δημιουργία σημείων πρόσβασης για πτήσεις εντός της ΕΕ, καταπολέμησε τη συμφόρηση της εναέριας κυκλοφορίας στους κύριους κομβικούς αερολιμένες της ΕΕ και διευκόλυνε την περιφερειακή ανάπτυξη στην κομητεία Timiș.

(157) Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα επισήμανε ότι, εάν η επένδυση στόχευε στη δημιουργία νέας αερολιμενικής χωρητικότητας στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα, οι νέες υποδομές καλύπτουν, μεσοπρόθεσμα, την προβλεπόμενη ζήτηση των αεροπορικών εταιρειών, των επιβατών και των πρακτορείων μεταφορών στη ζώνη επιρροής του Διεθνούς Αερολιμένα της Τιμισοάρα.

(158) Σύμφωνα με τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα, οι συμφωνίες μεταξύ της Wizz Air και του φορέα διαχείρισης αερολιμένα δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση στο πλαίσιο της δοκιμής του ΙΕΟΑ.

(159) Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα εφάρμοσε τις δύο διαφορετικές προσεγγίσεις που περιγράφονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές για τη δοκιμή του ΙΕΟΑ.

(160) Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα ισχυρίστηκε ότι η τιμή που χρεώνει ένας αερολιμένας σε συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία αντιστοιχεί στην αγοραία τιμή: ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα υπενθύμισε ότι η έκθεση της RBB κατέδειξε ότι τα αεροναυτικά τέλη που κατέβαλε η Carpatair το 2010 ήταν χαμηλότερα από εκείνα που χρεώθηκαν στη Wizz Air.

(161) Κατά την άποψη του φορέα διαχείρισης αερολιμένα, οι ρυθμίσεις συνέβαλαν στην αποδοτικότητα του αερολιμένα με την ποσοτικοποίηση του πρόσθετου κόστους και οφέλους: σύμφωνα με την έκθεση της RBB, για την περίοδο 2008-2010, οι συμφωνίες με τη Wizz Air παρουσίαζαν πρόσθετο κέρδος για τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα.

(162) Επιπλέον, ενώ τα αεροναυτικά τέλη που κατέβαλλε η Wizz Air αντιπροσώπευαν συνεχή ροή εσόδων για τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα λόγω της συνέχισης των δραστηριοτήτων, περίπου το 50 % των πρόσθετων δαπανών που αντιμετώπιζε ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα συνίστατο σε εφάπαξ πληρωμή για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης το 2009.

(163) Συνεπώς, οι συμφωνίες του 2008 δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση.

6.4. **Η Ευρωπαϊκή Ένωση Αερομεταφορέων των Περιφερειών της Ευρώπης (ERA)**

6.4.1. *Μέτρο 3 – Συμφωνίες του 2008 μεταξύ της Wizz Air και του φορέα διαχείρισης αερολιμένα*

(164) Η ERA ([19]) ισχυρίστηκε ότι τα μέτρα που προβλέφθηκαν για τη Wizz Air συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(165) Κατά την άποψη της ERA, τα οικονομικά δεδομένα αποτελούν ουσιώδη αποδεικτικά στοιχεία της παράβασης και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να κοινοποιούνται.

([19]) Η Ευρωπαϊκή Ένωση Αερομεταφορέων των Περιφερειών της Ευρώπης (ERA) είναι μια εμπορική ένωση που εκπροσωπεί τον ευρωπαϊκό κλάδο αερομεταφορών (αεροπορικές εταιρείες, αερολιμένες, κατασκευαστές και προμηθευτές).

(166) Σύμφωνα με την ERA, η ύπαρξη σαφούς επιχειρηματικού σχεδίου θα πρέπει να αποτελεί ουσιώδες στοιχείο της ανάλυσης κάθε χορηγούμενης ενίσχυσης. Το σχέδιο αυτό πρέπει να αποδεικνύει σαφώς την οικονομική βιωσιμότητα της γραμμής.

(167) Η ERA τόνισε ότι ο κλάδος των αερομεταφορών χαρακτηρίζεται από παραδοσιακά χαμηλά περιθώρια και υψηλές απαιτήσεις κεφαλαιακών επενδύσεων. Ως εκ τούτου, πλεονεκτήματα αυτού του μεγέθους, τα οποία χρηματοδοτούνται από κρατικούς πόρους, οδηγούν γρήγορα στην εγκατάλειψη της αγοράς από τους αερομεταφορείς που δεν αποκομίζουν πλεονέκτημα.

(168) Κατά την άποψη της ERA, το αποτέλεσμα δεν είναι μόνο η στρέβλωση του ανταγωνισμού, αλλά και η δυνητική μονοπωλιακή κυριαρχία του εναπομένοντος επιδοτούμενου φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα. Ο μακροπρόθεσμος αντίκτυπος στον καταναλωτή είναι η αύξηση των τιμών και η μείωση των επιλογών.

6.5. **Eurojet**

6.5.1. *Μέτρο 2 – Εκπτώσεις και μειώσεις σύμφωνα με το ΕΑΠ του 2007, το ΕΑΠ του 2008 και το ΕΑΠ του 2010*

(169) Η Eurojet, εταιρεία επιχειρηματικών ναυλωμένων πτήσεων που δραστηριοποιείται επίσης στη Ρουμανία, συμφώνησε ότι δύναται να χορηγείται έκπτωση σε μια αεροπορική εταιρεία όταν οι μη αεροπορικές δραστηριότητες αντιπροσωπεύουν σημαντικό μερίδιο των εσόδων του αερολιμένα.

(170) Ωστόσο, κατά την άποψη της Eurojet, η έκπτωση του 85 % που εφαρμόζεται στους φορείς εκμετάλλευσης που χρησιμοποιούν αεροσκάφη μάζας άνω των 70 τόνων καθιερώθηκε σαφώς προς αποκλειστικό όφελος ενός μόνο αερομεταφορέα.

7. **ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ 1 — ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΤΗΣΙΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΣΤΟΝ ΦΟΡΕΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ**

7.1. **Ύπαρξη ενίσχυσης**

(171) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, *«ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές»*.

(172) Για να χαρακτηριστεί ένα μέτρο ως κρατική ενίσχυση κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης, πρέπει να πληρούνται σωρευτικά οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) ο δικαιούχος να είναι επιχείρηση·

β) το μέτρο να χρηματοδοτείται με κρατικούς πόρους και να μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος·

γ) το μέτρο να αποφέρει πλεονέκτημα στον αποδέκτη του·

δ) το πλεονέκτημα να είναι επιλεκτικό· και

ε) το μέτρο να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να μπορεί να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

(173) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι η δημόσια χρηματοδότηση που χορηγήθηκε στον φορέα διαχείρισης αερολιμένα ισοδυναμούσε με κρατική ενίσχυση. Με βάση τις πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες κατά τον χρόνο έκδοσης της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή θεώρησε ότι η εν λόγω δημόσια χρηματοδότηση συνιστά ενίσχυση λειτουργίας.

(174) Μετά την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Ρουμανία υποστήριξε ότι οι ετήσιες επιχορηγήσεις δεν συνιστούσαν ενισχύσεις λειτουργίας, αλλά προορίζονταν για επενδύσεις στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα. Η Ρουμανία υποστήριξε επίσης ότι οι επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση, καθώς είτε ενέπιπταν στις αρμοδιότητες του κράτους είτε ήταν σύμφωνες με την αρχή του ΙΕΟΑ.

(175) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ επενδυτικών ενισχύσεων και ενισχύσεων λειτουργίας. Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, ως επενδυτικές ενισχύσεις νοούνται οι ενισχύσεις για τη χρηματοδότηση πάγιων περιουσιακών στοιχείων, ιδίως για την κάλυψη του «ελλείμματος χρηματοδότησης του κόστους κεφαλαίου». Ως ενισχύσεις λειτουργίας νοούνται οι ενισχύσεις για την κάλυψη του «ελλείμματος χρηματοδότησης λειτουργίας», είτε με τη μορφή προκαταβολής της ενίσχυσης είτε με τη μορφή περιοδικών δόσεων για την κάλυψη των αναμενόμενων λειτουργικών δαπανών (περιοδικές κατ' αποκοπή πληρωμές).

(176) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα επενδυτικά έργα που υπέβαλε η Ρουμανία (Πίνακας 3) αφορούν τη χρηματοδότηση πάγιων περιουσιακών στοιχείων και συμπεριλήφθηκαν στις κεφαλαιουχικές δαπάνες στα λογιστικά βιβλία του φορέα διαχείρισης αερολιμένα. Με βάση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τη Ρουμανία μετά την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, ιδίως τις νομικές πράξεις για την έγκριση των επενδυτικών έργων, η Επιτροπή θεωρεί τη χρηματοδότηση αυτή ως χρηματοδότηση επενδυτικών έργων.

(177) Η Επιτροπή θα αναλύσει αν οι επενδύσεις που υποβλήθηκαν από τη Ρουμανία (Πίνακας 3) συνιστούν κρατική ενίσχυση. Στη συνέχεια, η Επιτροπή θα αφαιρέσει το ετήσιο ποσό των επενδύσεων που δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση από το συνολικό ετήσιο ποσό των επενδύσεων. Η ενδεχόμενη διαφορά είναι το ετήσιο ποσό επενδυτικής ενίσχυσης που χορηγείται στον φορέα διαχείρισης αερολιμένα.

(178) Στη συνέχεια, η Επιτροπή θα αναλύσει αν η επενδυτική ενίσχυση που χορηγήθηκε ενδεχομένως στον φορέα διαχείρισης αερολιμένα είναι συμβατή.

7.1.1. *Οικονομική δραστηριότητα και έννοια της επιχείρησης*

7.1.1.1. Αρχές

(179) Κατά πάγια νομολογία, η Επιτροπή πρέπει αρχικά να προσδιορίσει αν ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα αποτελεί επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η έννοια της επιχείρησης καλύπτει κάθε φορέα ο οποίος ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τον διέπει και τον τρόπο της χρηματοδότησής του ([20]). Συνιστά οικονομική δραστηριότητα κάθε δραστηριότητα διάθεσης αγαθών ή παροχής υπηρεσιών σε συγκεκριμένη αγορά.

(180) Κατά πάγια νομολογία, η εκμετάλλευση [λειτουργία] και η κατασκευή αερολιμενικών υποδομών πρέπει να θεωρούνται, από τις 12 Δεκεμβρίου 2000, ημερομηνία έκδοσης της απόφασης στην υπόθεση Aéroports de Paris, οικονομική δραστηριότητα που εμπίπτει στο πεδίο του ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων ([21]). Από τη στιγμή που ένας φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα ασκεί οικονομικές δραστηριότητες παρέχοντας αερολιμενικές υπηρεσίες έναντι αμοιβής, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τον διέπει και τον τρόπο χρηματοδότησής του, συνιστά επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, και, ως εκ τούτου, μπορούν να εφαρμοστούν οι κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων της Συνθήκης στα πλεονεκτήματα που εκχωρούνται από το κράτος ή μέσω κρατικών πόρων στον εν λόγω φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα.

(181) Παρότι πρέπει να θεωρηθεί ότι οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένα συνιστούν επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι δεν είναι απαραιτήτως οικονομικού χαρακτήρα όλες οι δραστηριότητες που ασκεί ένας φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα ([22]).

(182) Το Δικαστήριο έκρινε ότι δραστηριότητες που συνήθως εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους κατά την άσκηση των εξουσιών του ως δημόσιας αρχής δεν είναι οικονομικού χαρακτήρα και δεν εμπίπτουν εν γένει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις ([23])

(183) Κατά συνέπεια, η χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους ή των υποδομών που συνδέονται άμεσα με τις εν λόγω δραστηριότητες δεν συνιστά εν γένει κρατική ενίσχυση ([24]). Σε έναν αερολιμένα, δραστηριότητες όπως ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας, η αστυνόμευση, οι τελωνειακές υπηρεσίες, η πυρόσβεση, οι δραστηριότητες που είναι αναγκαίες για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις έκνομων επεμβάσεων, καθώς και οι επενδύσεις που αφορούν τις υποδομές και τον εξοπλισμό που απαιτούνται για την εκτέλεση των εν λόγω δραστηριοτήτων, θεωρούνται εν γένει μη οικονομικού χαρακτήρα ([25]).

([20]) Απόφαση της 23ης Απριλίου 1991, *Höfner και Elser κατά Macrotron (στο εξής: Höfner και Elser)*, C-41/90, EU:C:1991:161, σκέψη 21· απόφαση της 17ης Φεβρουαρίου 1993, *Poucet και Pistre κατά AGF και Cancava*, C-160/91, EU:C:1993:63, σκέψη 17· απόφαση της 18ης Ιουνίου 1998, *Επιτροπή κατά Ιταλίας*, C-35/96, EU:C:1998:303, σκέψη 36.

([21]) Απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 2000, *Aéroports de Paris κατά Επιτροπής*, T-128/98, EU:T:2000:290, η οποία επιβεβαιώθηκε με την απόφαση της 24ης Οκτωβρίου 2002, *Aéroports de Paris κατά Επιτροπής*, C-82/01, EU:C:2002:617, σκέψεις 75 έως 79. Η τελευταία επιβεβαιώθηκε με την απόφαση της 24ης Μαρτίου 2011, *Mitteldeutsche Flughafen AG και Flughafen Leipzig Halle GmbH κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής*, (στο εξής: απόφαση για το αεροδρόμιο Λειψίας-Halle), υποθέσεις T-443/08 και T-455/08, EU:T:2011:117, ιδίως σκέψεις 93 και 94· επιβεβαιώθηκε με την απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 2012, *Leipzig-Halle*, υπόθεση C-288/11 P, EU:C:2012:821.

([22]) Κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 34. Βλέπε επίσης απόφαση της 19ης Ιανουαρίου 1994, *SAT Fluggesellschaft κατά Eurocontrol (στο εξής: Eurocontrol)*, C-364/92, EU:C:1994:7.

([23]) Απόφαση της 16ης Ιουνίου 1987, *Επιτροπή κατά Ιταλίας*, C-118/85, EU:C:1987:283, σκέψεις 7 και 8, και απόφαση της 4ης Μαΐου 1988, *Bodson κατά Pompes funèbres des régions libérées*, C-30/87, EU:C:1988:225, σκέψη 1.

([24]) Απόφαση N 309/2002 της Επιτροπής, της 19ης Μαρτίου 2003, Ασφάλεια αερομεταφορών — αποζημίωση των εξόδων συνεπεία των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 (ΕΕ C 148 της 25.6.2003, σ. 7).

([25]) Κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 35. Βλέπε επίσης *Eurocontrol*, σκέψη 30· απόφαση της 26ης Μαρτίου 2009, *Selex Sistemi Integrati κατά Επιτροπής*, C-113/07 P, EU:C:2009:191, σκέψη 71 και απόφαση (ΕΕ) 2018/628 της Επιτροπής, της 11ης Νοεμβρίου 2016, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.24221 (2011/C) (πρώην 2011/NN) που εφάρμοσε η Αυστρία για τον αερολιμένα του Klagenfurt, τη Ryanair και άλλες αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα (ΕΕ L 107 της 26.4.2018, σ. 1).

(184) Ωστόσο, η δημόσια χρηματοδότηση δραστηριοτήτων μη οικονομικού χαρακτήρα δεν πρέπει να οδηγεί σε αδικαιολόγητες διακρίσεις μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και φορέων διαχείρισης αερολιμένων. Μάλιστα, κατά πάγια νομολογία, υφίσταται πλεονέκτημα όταν οι δημόσιες αρχές απαλλάσσουν επιχειρήσεις από το κόστος που συνδέεται με τις οικονομικές δραστηριότητές τους ([26]). Συνεπώς, όταν αποτελεί συνήθη πρακτική βάσει δεδομένου νομικού συστήματος να επιβαρύνονται αεροπορικές εταιρείες ή φορείς διαχείρισης αερολιμένων με τις δαπάνες ορισμένων υπηρεσιών, ενώ άλλες αεροπορικές εταιρείες ή άλλοι φορείς διαχείρισης αερολιμένων που παρέχουν τις ίδιες υπηρεσίες εξ ονόματος των ίδιων δημοσίων αρχών δεν επιβαρύνονται με τις εν λόγω δαπάνες, ενδέχεται να παρέχεται πλεονέκτημα στις δεύτερες αυτές αεροπορικές εταιρείες ή φορείς διαχείρισης αερολιμένων, ακόμη και αν οι συγκεκριμένες υπηρεσίες θεωρούνται αυτές καθαυτές μη οικονομικού χαρακτήρα ([27]).

7.1.1.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

(185) Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα ασχολείται με την κατασκευή, τη συντήρηση και τη λειτουργία των αερολιμενικών υποδομών. Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα παρέχει αερολιμενικές υπηρεσίες και χρεώνει τους χρήστες —εμπορικούς αερομεταφορείς, καθώς και χρήστες μη εμπορικών γενικών αεροπορικών μεταφορών— για τη χρήση των αερολιμενικών υποδομών, εκμεταλλευόμενος κατ' επέκταση εμπορικά τις υποδομές. Επομένως, πρέπει να συναχθεί το συμπέρασμα ότι ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα ασκούσε οικονομική δραστηριότητα κατά την υπό εξέταση περίοδο και, ως εκ τούτου, συνιστά επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(186) Η Ρουμανία υποστήριξε ότι οι δαπάνες που προκύπτουν από τις ακόλουθες δραστηριότητες πρέπει να θεωρείται ότι εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους (αιτιολογικές σκέψεις 87 και 88):

— οι επενδύσεις στην αποκατάσταση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης και στην επέκταση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών σχετίζονται με μη εμπορικές δραστηριότητες στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα (όπως στρατιωτικές δραστηριότητες, επίσημες αποστολές, αποστολές έρευνας και διάσωσης, πτήσεις ανθρωπιστικού χαρακτήρα και πτήσεις έκτακτης ανάγκης)·

— επενδύσεις σε εξοπλισμό ασφαλείας·

— επενδύσεις στην ανάπτυξη τερματικού σταθμού «εκτός Σένγκεν» με στόχο τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της ΕΕ, ώστε ο τερματικός σταθμός να μπορεί να δέχεται πτήσεις από χώρες εκτός Σένγκεν – την εποχή εκείνη η Ρουμανία ανέμενε να γίνει μέλος του χώρου Σένγκεν το 2011.

(187) Όσον αφορά τις επενδύσεις για την *αποκατάσταση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης και την επέκταση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών* το 2007, το 2008 και το 2009, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, εάν οι υποδομές χρησιμοποιούνται τόσο για οικονομικές όσο και για μη οικονομικές δραστηριότητες, η δημόσια χρηματοδότηση θα εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις μόνο στον βαθμό που καλύπτει το κόστος που συνδέεται με τις οικονομικές δραστηριότητες.

(188) Ωστόσο, στην προκειμένη περίπτωση, οι επενδύσεις για την αποκατάσταση του τροχοδρόμου και την επέκταση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών ήταν κατά κύριο λόγο αναγκαίες λόγω της εμπορικής χρήσης των αερολιμενικών εγκαταστάσεων. Η Ρουμανία υποστήριξε ότι οι επενδύσεις ήταν αναγκαίες για την κάλυψη των αναγκών των προβλέψεων για αυξημένη εμπορική κίνηση, για τη δημιουργία περαιτέρω εσόδων για τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα και για την αύξηση της αποδοτικότητάς του (αιτιολογική σκέψη 86). Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η χρηματοδότηση της μη οικονομικής δραστηριότητας ενός αερολιμένα δεν μπορεί να οδηγήσει σε διεπιδότηση των οικονομικών δραστηριοτήτων του αερολιμένα. Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι επενδύσεις στην αποκατάσταση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης και στην επέκταση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών συνδέονται πλήρως με οικονομικές δραστηριότητες και, ως εκ τούτου, δεν εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους.

(189) Όσον αφορά τις επενδύσεις σε *εξοπλισμό ασφαλείας*, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι οι δραστηριότητες που είναι αναγκαίες για τη διασφάλιση της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις έκνομων επεμβάσεων, καθώς και οι επενδύσεις που αφορούν τις υποδομές και τον εξοπλισμό που απαιτούνται για την εκτέλεση των εν λόγω δραστηριοτήτων, θεωρούνται εν γένει μη οικονομικού χαρακτήρα. Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο έλεγχος των παραδιδόμενων αποσκευών, των επιβατών, των χειραποσκευών, καθώς και ο έλεγχος της πρόσβασης του κοινού στον χώρο ασφαλείας αερολιμένα είναι μέτρα που εμπίπτουν στο πεδίο διασφάλισης της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες επεμβάσεις ([28]).

(190) Η Ρουμανία επιβεβαίωσε ότι, βάσει της ρουμανικής έννομης τάξης, το κράτος χρηματοδοτεί τον εξοπλισμό ασφαλείας όλων των αερολιμένων βάσει της κυβερνητικής απόφασης 1661 της 6ης Δεκεμβρίου 2007.

([26]) Απόφαση της 3ης Μαρτίου 2005, *Wolfgang Heiser κατά Finanzamt Innsbruck*, C-172/03, EU:C:2005:130, σκέψη 36 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία.

([27]) Κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 37.

([28]) Απόφαση (ΕΕ) 2015/1226 της Επιτροπής της 23ης Ιουλίου 2014 σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.33963 (2012/C) (πρώην 2012/NN) που χορήγησε η Γαλλία στο Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Angoulême, την SNC-Lavalin, τη Ryanair και την Airport Marketing Services (ΕΕ L 201 της 30.7.2015, σ. 48).

(191) Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι επενδύσεις σε εξοπλισμό ασφαλείας το 2008, σύμφωνα με τα στοιχεία που υποβλήθηκαν από τη Ρουμανία, είναι αναγκαίες για τη διασφάλιση της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες επεμβάσεις. Ως εκ τούτου, οι επενδύσεις εμπίπτουν στην αποστολή δημόσιας υπηρεσίας και, κατά συνέπεια, δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση.

(192) Όσον αφορά τις επενδύσεις στην *ανάπτυξη τερματικού σταθμού «εκτός Σένγκεν»*, η Ρουμανία επισημαίνει ότι οι αρχικές επενδύσεις επέκτασης τερματικού σταθμού υπαγορεύτηκαν από οικονομικούς λόγους, αλλά ήταν επίσης απαραίτητες για τη δημιουργία τερματικού σταθμού ο οποίος να πληροί τα κριτήρια ασφαλείας που απαιτούνται βάσει των κανόνων της ΕΕ για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας και τον έλεγχο των συνόρων Σένγκεν. Ειδικότερα, τα μέτρα αυτά αφορούν τον διαχωρισμό των επιβατών. Δεν διευκρινιζόταν ποιες επενδύσεις ήταν απολύτως αναγκαίες για τη συμμόρφωση με τους κανόνες αυτούς και, ως εκ τούτου, για την άσκηση δημόσιας εξουσίας.

(193) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η χρηματοδότηση της μη οικονομικής δραστηριότητας ενός αερολιμένα δεν μπορεί να οδηγήσει σε διεπιδότηση των οικονομικών δραστηριοτήτων του αερολιμένα. Με βάση τα στοιχεία που υπέβαλε η Ρουμανία, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι επενδύσεις στους τερματικούς σταθμούς πραγματοποιήθηκαν σε μεγάλο βαθμό για οικονομικούς σκοπούς. Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι επενδύσεις σε τερματικούς σταθμούς «εκτός Σένγκεν» δεν εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους.

(194) Εν κατακλείδι, η Επιτροπή διαπιστώνει τα εξής:

i) οι επενδύσεις για την αποκατάσταση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης και την επέκταση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών το 2007, το 2008 και το 2009 δεν εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους και, ως εκ τούτου, συνιστούν οικονομική δραστηριότητα·

ii) οι επενδύσεις σε εξοπλισμό ασφαλείας το 2008 εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους και, ως εκ τούτου, δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση·

iii) οι επενδύσεις στην ανάπτυξη τερματικού σταθμού «εκτός Σένγκεν» το 2007, το 2008 και το 2009 δεν εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους και, ως εκ τούτου, αποτελούν οικονομική δραστηριότητα.

7.1.2. *Κρατικοί πόροι και δυνατότητα καταλογισμού στο κράτος*

7.1.2.1. Αρχές

(195) Για να συνιστούν κρατική ενίσχυση, τα υπό εξέταση μέτρα πρέπει να χρηματοδοτούνται με κρατικούς πόρους και η απόφαση χορήγησης του μέτρου πρέπει να καταλογίζεται στο κράτος.

(196) Η έννοια της κρατικής ενίσχυσης έχει εφαρμογή σε κάθε πλεονέκτημα το οποίο χορηγείται μέσω κρατικών πόρων από το ίδιο το Δημόσιο ή από ενδιάμεσο φορέα δυνάμει των εξουσιών που του έχουν εκχωρηθεί ([29]). Οι πόροι των τοπικών αρχών θεωρούνται, για την εφαρμογή του άρθρου 107 της ΣΛΕΕ, κρατικοί πόροι ([30]).

7.1.2.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

(197) Η απόφαση για τη χορήγηση δημόσιας χρηματοδότησης στον φορέα διαχείρισης αερολιμένα ελήφθη με τις κυβερνητικές αποφάσεις 615/2002 και 1212/2007 (αιτιολογική σκέψη 39) και η εν λόγω χρηματοδότηση συνίστατο σε άμεσες επιχορηγήσεις από τον προϋπολογισμό της εθνικής αρχής, συγκεκριμένα του υπουργείου Μεταφορών της Ρουμανίας. Τα κονδύλια χορηγήθηκαν για τα επενδυτικά έργα και καταχωρίστηκαν ως κεφαλαιουχικές δαπάνες. Τα κονδύλια κατανεμήθηκαν καθ' όλη τη διάρκεια της επένδυσης βάσει προϋπολογισμού που εγκρίθηκε για το συγκεκριμένο έτος.

(198) Για τον λόγο αυτόν, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι επενδύσεις χρηματοδοτήθηκαν με κρατικούς πόρους και πρέπει επίσης να καταλογιστούν στο κράτος.

([29]) Stardust Marine, σκέψεις 53 έως 56.

([30]) Απόφαση της 12ης Μαΐου 2011, *Nord-Pas-de-Calais*, συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-267/08 και T-279/08, EU:T:2011:209, σκέψη 108.

7.1.3. *Επιλεκτικότητα*

7.1.3.1. Αρχές

(199) Για να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, ένα κρατικό μέτρο πρέπει να ευνοεί «*ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής*». Επομένως, από τα κρατικά μέτρα που ευνοούν επιχειρήσεις μόνον όσα παρέχουν πλεονέκτημα κατά τρόπο επιλεκτικό εμπίπτουν στην έννοια της κρατικής ενίσχυσης.

(200) Όπως επιβεβαιώθηκε από το Δικαστήριο, όταν οι όροι της συναφθείσας συμφωνίας προτάθηκαν επιλεκτικώς από το κράτος σε έναν ή περισσότερους επιχειρηματίες και όχι βάσει αντικειμενικών κριτηρίων απορρεόντων από πράξη γενικής ισχύος τα οποία είναι εφαρμοστέα σε κάθε επιχειρηματία, σε συνδυασμό με άλλα στοιχεία, αυτό μπορεί να αποτελεί ένδειξη κρατικής ενίσχυσης ([31]).

7.1.3.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

(201) Στην υπό εξέταση υπόθεση, η χρηματοδοτική στήριξη προτάθηκε και χορηγήθηκε από το κράτος σε μία μόνο επιχείρηση —τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα. Πρόκειται για μεμονωμένο μέτρο. Ως εκ τούτου, το μέτρο 1 είναι εξ ορισμού επιλεκτικό κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

7.1.4. *Οικονομικό πλεονέκτημα*

7.1.4.1. Αρχές

(202) Πλεονέκτημα, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, είναι κάθε οικονομικό όφελος το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει μια επιχείρηση υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς, δηλαδή χωρίς κρατική παρέμβαση. Αυτό που έχει σημασία είναι μόνο το αποτέλεσμα του μέτρου στην επιχείρηση και όχι η αιτία ούτε ο στόχος της κρατικής παρέμβασης. Κάθε φορά που η οικονομική κατάσταση μιας επιχείρησης βελτιώνεται ως αποτέλεσμα της κρατικής παρέμβασης, υπάρχει πλεονέκτημα.

(203) Ωστόσο, οι δημόσιοι πόροι που τίθενται από το κράτος, άμεσα ή έμμεσα, στη διάθεση μιας επιχειρήσεως, υπό συνθήκες οι οποίες ανταποκρίνονται στους συνήθεις όρους της αγοράς, δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως κρατικές ενισχύσεις ([32]) (στο εξής: αρχή του ΙΕΟΑ ή ΑΙΕΟΑ).

(204) Η αρχή του ΙΕΟΑ εφαρμόζεται μόνον εάν το κράτος ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής της αγοράς, ο οποίος βρίσκεται σε συγκρίσιμες συνθήκες.

(205) Περιφερειακά ζητήματα ή ζητήματα χαραχθείσας πολιτικής δεν λαμβάνονται υπόψη για τους σκοπούς της δοκιμής του ΙΕΟΑ. Οποιαδήποτε θετική επίπτωση στην οικονομία ή την προσβασιμότητα της περιοχής στην οποία είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση δεν θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ([33]).

(206) Η δοκιμή του ΙΕΟΑ θα πρέπει να βασίζεται σε διαθέσιμες πληροφορίες και προβλέψεις για τις εξελίξεις κατά τον χρόνο χορήγησης της δημόσιας χρηματοδότησης και όχι σε οποιαδήποτε ανάλυση με βάση μεταγενέστερες καταστάσεις ([34]).

(207) Επομένως, όσον αφορά τη δημόσια χρηματοδότηση αερολιμένων, η ανάλυση της συμμόρφωσης με τα κριτήρια της δοκιμής του ΙΕΟΑ θα πρέπει να βασίζεται σε υγιείς εκ των προτέρων προοπτικές αποδοτικότητας για την οντότητα που χορηγεί τη χρηματοδότηση ([35]). Τυχόν προβλέψεις σχετικά με την αεροπορική κίνηση οι οποίες χρησιμοποιούνται για τον σκοπό αυτόν πρέπει να είναι ρεαλιστικές και να υποβάλλονται σε εύλογη ανάλυση ευαισθησίας. Η απουσία επιχειρηματικού σχεδίου αποτελεί ένδειξη ότι ενδεχομένως να μην ικανοποιούνται τα κριτήρια της δοκιμής του ΙΕΟΑ ([36]).

([31]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 4ης Ιουνίου 2015, *Επιτροπή κατά MOL*, C-15/14 P, EU:C:2015:362, σκέψη 91.
([32]) Κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 49. Βλέπε επίσης Stardust Marine, σκέψη 69.
([33]) Κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 49. Βλέπε επίσης απόφαση της 10ης Ιουλίου 1986, *Βέλγιο κατά Επιτροπής*, υπόθεση 40/85, EU:C:1986:305.
([34]) Κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 48. Βλέπε επίσης Stardust Marine, σκέψη 71 και απόφαση της 5ης Ιουνίου 2012, *Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά Électricité de France* (στο εξής: EDF), υπόθεση C-124/10 P, EU:C:2012:318, σκέψη 85.
([35]) Απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση C 25/07, *Φινλανδία – Αερολιμένας Tampere Pirkkala και Ryanair*, (ΕΕ L 309 της 19.11.2013, σ. 27).
([36]) EDF, σκέψεις 84, 85 και 105.

(208) Ελλείψει επιχειρηματικού σχεδίου, τα κράτη μέλη μπορούν να παράσχουν ανάλυση ή εσωτερικά έγγραφα προερχόμενα από τις δημόσιες αρχές ή τον ενδιαφερόμενο αερολιμένα όπου να φαίνεται σαφώς ότι ανάλυση που διενεργήθηκε εκ των προτέρων καταδεικνύει ότι ικανοποιούνται τα κριτήρια της δοκιμής του ΙΕΟΑ ([37]).

(209) Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, απόκειται στο ίδιο το κράτος μέλος να αποδείξει ότι ενήργησε ως συνετός ιδιώτης επενδυτής ([38]) και να παράσχει στην Επιτροπή τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία ([39]).

7.1.4.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

(210) Στην προκειμένη περίπτωση, για να διαπιστωθεί κατά πόσον η δημόσια χρηματοδότηση παρέχει στον φορέα διαχείρισης αερολιμένα πλεονέκτημα το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς, η Επιτροπή πρέπει να συγκρίνει τη συμπεριφορά των δημόσιων αρχών που παρέχουν τις άμεσες επενδυτικές επιχορηγήσεις και τις εισφορές κεφαλαίου με εκείνη ενός επενδυτή σε οικονομία της αγοράς ο οποίος, ανεξάρτητα από κάθε άποψη κοινωνικής, περιφερειακής ή κλαδικής πολιτικής, ενεργεί με γνώμονα τις προοπτικές μακροπρόθεσμης αποδοτικότητας, καθ' όλη τη διάρκεια ζωής της επένδυσης ([40]). Οι προοπτικές αυτές είναι ιδιαίτερα σημαντικές για τις επενδύσεις σε υποδομές, οι οποίες συχνά αφορούν μεγάλα ποσά χρηματοδοτικών πόρων και μπορούν να έχουν θετική απόδοση μόνο μετά από πολλά έτη. Οποιαδήποτε εκτίμηση της αποδοτικότητας ενός αερολιμένα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα έσοδα του αερολιμένα.

(211) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι αρχικά η κυβέρνηση κατείχε το 100 % των μετοχών του φορέα διαχείρισης αερολιμένα (αιτιολογική σκέψη 28). Ωστόσο, η συμμετοχή της μειώθηκε στο 80 % των μετοχών στο τέλος του 2008. Το μέγεθος της συμμετοχής της κυβέρνησης σε σύγκριση με το ποσοστό των δαπανών που χρηματοδότησε λαμβάνεται υπόψη για τους σκοπούς της αξιολόγησης που γίνεται βάσει της αρχής του ΙΕΟΑ.

(212) Η Επιτροπή πρέπει να βασίσει την αξιολόγησή της στις πληροφορίες και τις παραδοχές που είχαν στη διάθεσή τους οι αρμόδιες ρουμανικές αρχές κατά τον χρόνο χορήγησης της δημόσιας χρηματοδότησης ([41]).

(213) Σύμφωνα με τη Ρουμανία, πραγματοποιήθηκαν οι ακόλουθες επενδύσεις σύμφωνα με την αρχή του ΙΕΟΑ (αιτιολογική σκέψη 86):

— χρηματοδότηση της αποκατάστασης του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης και της επέκτασης του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών το 2007, το 2008 και το 2009·

— χρηματοδότηση της ανάπτυξης τερματικού σταθμού «εκτός Σένγκεν» το 2007, το 2008 και το 2009·

— χρηματοδότηση της ανάπτυξης οδού πρόσβασης και χώρου στάθμευσης το 2007· και

— χρηματοδότηση εξοπλισμού φωτισμού το 2008.

(214) Σύμφωνα με τη Ρουμανία, οι επενδύσεις αυτές υπαγορεύτηκαν από προοπτικές μακροπρόθεσμης αποδοτικότητας, από τις οποίες το κράτος θα μπορούσε να επωφεληθεί υπό διπλή ιδιότητα: την ιδιότητα μετόχου που εισπράττει μερίσματα και την ιδιότητα ιδιοκτήτη που εισπράττει τέλη παραχώρησης (υπολογιζόμενα ως το 2 % των ακαθάριστων εσόδων που εισπράττονται από την εκμετάλλευση της παραχώρησης) (αιτιολογική σκέψη 86). Η Ρουμανία επισημαίνει ότι από το σχέδιο ανάπτυξης και την αξιολόγηση της χωρητικότητας που καταρτίστηκαν το 2006 προέκυπτε ότι οι επενδύσεις ήταν οικονομικά βιώσιμες. Σύμφωνα με τη Ρουμανία, η οικονομική βιωσιμότητα ήταν αναμενόμενη, δεδομένου ότι ο αυξημένος αριθμός επιβατών και η αύξηση της αποδοτικότητας θα επέφεραν αύξηση των εσόδων από τη λειτουργία των αερολιμενικών υποδομών (αιτιολογική σκέψη 86).

(215) Η Επιτροπή θα εξετάσει αρχικά αν οι εκ των προτέρων μελέτες σκοπιμότητας που υπέβαλε η Ρουμανία για τις ανωτέρω επενδύσεις επαρκούν για να αποδειχθεί η συμμόρφωση με την αρχή του ΙΕΟΑ.

([37]) Κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 51.

([38]) Προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Henrik Saugmandsgaard Øe της 24ης Οκτωβρίου 2019, *Λάρκο κατά Επιτροπής*, υπόθεση C-244/18 P, EU:C:2019:896, σκέψη 53. Βλέπε επίσης απόφαση της 1ης Φεβρουαρίου 2018, *Λάρκο κατά Επιτροπής*, T-423/14, EU:T:2018:57· απόφαση της 25ης Ιουνίου 2015, *SACE και Sace BT κατά Επιτροπής*, T-305/13, EU:T:2015:435 και EDF.

([39]) EDF, σκέψη 104.

([40]) Απόφαση της 21ης Μαρτίου 1991, *Ιταλία κατά Επιτροπής (στο εξής: Alfa Romeo)*, C-305/89, EU:C:1991:142, σκέψη 23· απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 2000, *Alitalia κατά Επιτροπής*, T-296/97, EU:T:2000:289, σκέψη 84.

([41]) Κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 3.4. Βλέπε επίσης Stardust Marine, σκέψη 71.

Μελέτες σκοπιμότητας

(216) Η Ρουμανία υπέβαλε μελέτες σκοπιμότητας οι οποίες εκπονήθηκαν ενόψει των επενδύσεων που αφορούσαν την αποκατάσταση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης και την επέκταση του χώρου στάθμευσης, την ανάπτυξη τερματικού σταθμού «εκτός Σένγκεν», την ανάπτυξη οδού πρόσβασης και χώρου στάθμευσης και τον εξοπλισμό φωτισμού. Οι μελέτες σκοπιμότητας αποσκοπούν στην αξιολόγηση της συνολικής αποδοτικότητας των έργων που υπήρξαν αποδέκτες κρατικών επενδύσεων. Ως εκ τούτου, χρησιμοποιούνται προκειμένου να αναλυθεί αν η Ρουμανία επένδυσε σε έργα που αναμενόταν να είναι αποδοτικά.

(217) Στη μελέτη σκοπιμότητας για την *αποκατάσταση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης και την επέκταση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών* διαπιστώθηκε καθαρή παρούσα αξία (στο εξής: ΚΠΑ) ύψους 3,791 εκατ. EUR και εσωτερικός συντελεστής απόδοσης 10,56 % (με τη χρήση προεξοφλητικού επιτοκίου 5 %). Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η εν λόγω μελέτη παρουσιάζει ορισμένες αδυναμίες. Ειδικότερα, η ΚΠΑ παρουσιάζει σημαντικές αποκλίσεις σε σύγκριση με τις ΚΠΑ που καθορίζονται στις εκ των υστέρων μελέτες σκοπιμότητας. Η περίοδος πρόβλεψης των 25 ετών είναι υπερβολικά μεγάλη, δεδομένου του περιορισμένου χαρακτήρα του είδους των επενδύσεων αποκατάστασης που πραγματοποιήθηκαν από τη Ρουμανία, ιδίως αν ληφθεί υπόψη η περιορισμένη συμβολή της στη συνολική αύξηση των επιβατών. Αντίθετα, η εκ των υστέρων μελέτη σκοπιμότητας εξετάζει μια σημαντικά μικρότερη περίοδο πρόβλεψης για την εν λόγω επένδυση (6 έτη). Επιπλέον, η μελέτη δεν περιλαμβάνει τυχόν εξέλιξη της κίνησης που θα έπρεπε να είχε αποτελέσει τη βάση για τα προβλεπόμενα έσοδα. Τα προβλεπόμενα ποσοστά πληθωρισμού δεν εξηγούνται και είναι πολύ χαμηλά (1,5 % από το 11ο έτος), λαμβανομένου υπόψη του τότε ποσοστού πληθωρισμού (4,7 % το 2007, 7,9 % το 2008). Το προεξοφλητικό επιτόκιο 5 % δεν εξηγείται και φαίνεται υπερβολικά χαμηλό, ιδίως σε σύγκριση με άλλες σύγχρονες επενδύσεις, όπως ο εκσυγχρονισμός και η επέκταση του χώρου στάθμευσης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν θεωρεί βάσιμη την εν λόγω μελέτη. Επιπλέον, ενώ μεγάλο μέρος των επενδύσεων πραγματοποιήθηκε το 2007, η μελέτη εκπονήθηκε τον Ιούλιο του 2008. Ως εκ τούτου, η εν λόγω μελέτη σκοπιμότητας δεν μπορεί να επιβεβαιώσει την αποδοτικότητα των επενδύσεων όπως απαιτείται από τη δοκιμή του ΙΕΟΑ ([42]).

(218) Όσον αφορά τη μελέτη σκοπιμότητας για την *ανάπτυξη τερματικού σταθμού «εκτός Σένγκεν»*, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι, κατά τον υπολογισμό της ΚΠΑ του τερματικού σταθμού, η μελέτη δεν θεωρούσε τις επενδύσεις ως δαπάνες. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί αυτή τη μελέτη σκοπιμότητας ως απόδειξη της συμμόρφωσης με την αρχή του ΙΕΟΑ. Επιπλέον, η μελέτη εκπονήθηκε τον Ιούνιο του 2008 και φαίνεται να αφορά μόνο τις επενδύσεις του 2009.

(219) Όσον αφορά τη μελέτη σκοπιμότητας για τον *εκσυγχρονισμό και την επέκταση του χώρου στάθμευσης* βάσει της οποίας πραγματοποιήθηκαν οι επενδύσεις που σχετίζονται με την ανάπτυξη οδού πρόσβασης και χώρου στάθμευσης, η Επιτροπή θεωρεί τη μελέτη βάσιμη. Η μελέτη λαμβάνει ως παραδοχή την αύξηση των εσόδων κατά 15 % από την αναμενόμενη αύξηση των χρηστών του χώρου στάθμευσης λόγω της αύξησης του αριθμού των επιβατών. Η μελέτη διαπίστωσε θετική ΚΠΑ με τη χρήση προεξοφλητικού επιτοκίου 15 % κατά την αναμενόμενη διάρκεια ζωής της οκταετούς επένδυσης. Η Επιτροπή θεωρεί ότι το προεξοφλητικό επιτόκιο 15 % είναι εύλογο και ότι η διάρκεια ζωής της επένδυσης είναι συντηρητικά βραχεία. Η μελέτη δείχνει ότι η επένδυση θα έχει ήδη αποσβεσθεί μετά από πέντε έτη. Η μελέτη εκπονήθηκε τον Νοέμβριο του 2005 και, ως εκ τούτου, είναι κατάλληλη για να καταδείξει τη συμμόρφωση της επένδυσης το 2007 με την αρχή του ΙΕΟΑ. Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, την εποχή που αποφασίστηκε η χρηματοδότηση του εκσυγχρονισμού και της επέκτασης του χώρου στάθμευσης, η κυβέρνηση κατείχε το 100 % των μετοχών του φορέα διαχείρισης αερολιμένα. Ως εκ τούτου, δεν είναι αναγκαία η αναλογική προσαρμογή της ΚΠΑ του έργου.

(220) Η Ρουμανία υποστήριξε ότι η συναφής ημερομηνία για τη μελέτη σκοπιμότητας που αφορούσε τον εξοπλισμό φωτισμού είναι η ημερομηνία κατά την οποία εκπονήθηκε η μελέτη από την ΙΡΤΑΝΑ SA, η οποία ξεκίνησε τις εργασίες της για τη μελέτη τον Αύγουστο του 2007 στο πλαίσιο της σύμβασης αριθ. 1016/22.8.2007 και έλαβε τη σύμφωνη γνώμη του Τεχνικού και Οικονομικού Συμβουλίου του υπουργείου Μεταφορών στη γνώμη αριθ. 33/1998, η οποία αναθεωρήθηκε το 2007. Ωστόσο, η ακριβής ημερομηνία σύνταξης της μελέτης δεν είναι διαθέσιμη. Σε κάθε περίπτωση, η μελέτη σκοπιμότητας για τον *εξοπλισμό φωτισμού* δεν περιλάμβανε ανάλυση αποδοτικότητας, αλλά εκπόνηση εκτιμήσεων κόστους για το εν λόγω έργο. Ως εκ τούτου, δεν κατέδειξε τον τρόπο με τον οποίο η συμπεριφορά του φορέα διαχείρισης αερολιμένα υπαγορευόταν από τις προοπτικές μακροπρόθεσμης αποδοτικότητας. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί αυτή τη μελέτη σκοπιμότητας ως απόδειξη της συμμόρφωσης με την αρχή του ΙΕΟΑ.

(221) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εκ των προτέρων μελέτη σκοπιμότητας που εκπονήθηκε ενόψει των επενδύσεων που αφορούσαν την οδό πρόσβασης και τον χώρο στάθμευσης επαρκεί για να αποδειχθεί η συμμόρφωση με την αρχή του ΙΕΟΑ. Η Επιτροπή κρίνει ότι οι μελέτες σκοπιμότητας για την αποκατάσταση του τροχοδρόμου και την επέκταση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών, για τον φωτισμό και για τον τερματικό σταθμό «εκτός Σένγκεν» δεν αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με την αρχή του ΙΕΟΑ.

([42]) Stardust Marine, σκέψη 71, και EDF, σκέψεις 85 και 104.

Εκ των προτέρων μελέτες αποδοτικότητας, ανασκευασμένες εκ των υστέρων

(222) Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα υπέβαλε επίσης, για τις επενδύσεις που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 213, εκ των προτέρων μελέτες αποδοτικότητας οι οποίες ανασκευάστηκαν εκ των υστέρων.

(223) Όσον αφορά τις επενδύσεις για την *αποκατάσταση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης και την επέκταση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών*, στη μελέτη αποδοτικότητας που ανασκευάστηκε εκ των υστέρων διαπιστώθηκαν ΚΠΑ ύψους 1 784 600,12 EUR και εσωτερικός συντελεστής απόδοσης 13,12 %. Το προεξοφλητικό επιτόκιο που χρησιμοποιήθηκε ήταν 9,1 %. Η μελέτη που ανασκευάστηκε εκ των υστέρων λαμβάνει ως παραδοχή διαφορετική πρόβλεψη επιβατικής κίνησης από την πρόβλεψη της εκ των προτέρων μελέτης με βάση το σχέδιο ανάπτυξης. Οι εν λόγω προβλέψεις επιβατών είναι πιο συντηρητικές και ο εκτιμώμενος αριθμός επιβατών είναι χαμηλότερος από τον προβλεπόμενο στο σχέδιο ανάπτυξης. Στο πλαίσιο αυτό, η αναμενόμενη αποδοτικότητα θα ήταν, συνεπώς, ακόμη υψηλότερη, εάν είχε ληφθεί υπόψη ο προβλεπόμενος αριθμός επιβατών στο σχέδιο ανάπτυξης. Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι εκτιμώμενες επενδυτικές δαπάνες διαφέρουν από τις αντίστοιχες δαπάνες της εκ των προτέρων μελέτης σκοπιμότητας του Ιουλίου 2008. Η Επιτροπή δεν μπορεί να επαληθεύσει εάν οι παραδοχές για τις επενδυτικές δαπάνες είναι οι ίδιες με εκείνες που θα μπορούσαν να είχαν προβλεφθεί εκ των προτέρων. Κατά συνέπεια, δεν είναι δυνατόν να συναχθεί το συμπέρασμα ότι οι παραδοχές που ελήφθησαν υπόψη είναι οι ίδιες με τις διατιθέμενες πριν από τη χορήγηση της δημόσιας χρηματοδότησης, και η ανασκευασμένη μελέτη δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι παρέχει αξιόπιστη εκ των προτέρων ανάλυση της αποδοτικότητας.

(224) Όσον αφορά την επένδυση για τον *εξοπλισμό φωτισμού*, στη μελέτη αποδοτικότητας που ανασκευάστηκε εκ των υστέρων, την οποία παρείχε ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα, διαπιστώθηκαν ΚΠΑ ύψους 226 066,84 EUR και εσωτερικός συντελεστής απόδοσης 26,9 %. Το προεξοφλητικό επιτόκιο που χρησιμοποιήθηκε ήταν 9,1 %. Η μελέτη που ανασκευάστηκε εκ των υστέρων λαμβάνει ως παραδοχή διαφορετική πρόβλεψη επιβατικής κίνησης από την πρόβλεψη της εκ των προτέρων μελέτης στο σχέδιο ανάπτυξης. Οι εν λόγω προβλέψεις επιβατών που χρησιμοποιήθηκαν είναι πιο συντηρητικές, καθώς ο εκτιμώμενος αριθμός επιβατών είναι χαμηλότερος από τον προβλεπόμενο στο σχέδιο ανάπτυξης. Στο πλαίσιο αυτό, η αναμενόμενη αποδοτικότητα θα ήταν, συνεπώς, ακόμη υψηλότερη, εάν είχε ληφθεί υπόψη ο προβλεπόμενος αριθμός επιβατών στο σχέδιο ανάπτυξης. Αυτή η εκ των προτέρων ανάλυση που ανασκευάστηκε εκ των υστέρων φαίνεται βάσιμη, δεδομένου ότι μπορεί να καταδείξει τις εκ των προτέρων προοπτικές αποδοτικότητας της επένδυσης στον εξοπλισμό φωτισμού το 2008.

(225) Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα υπέβαλε μελέτη αποδοτικότητας που ανασκευάστηκε εκ των υστέρων για την επένδυση στον *τερματικό σταθμό «εκτός Σένγκεν»*. Στην εν λόγω μελέτη διαπιστώθηκαν ΚΠΑ ύψους 2 536 094,92 EUR και εσωτερικός συντελεστής απόδοσης 14,71 %. Το προεξοφλητικό επιτόκιο που χρησιμοποιήθηκε ήταν 8,67 %. Η μελέτη που ανασκευάστηκε εκ των υστέρων λαμβάνει ως παραδοχή διαφορετική πρόβλεψη επιβατικής κίνησης από την πρόβλεψη της εκ των προτέρων μελέτης στο σχέδιο ανάπτυξης. Οι εν λόγω προβλέψεις επιβατών που χρησιμοποιήθηκαν είναι πιο συντηρητικές και ο εκτιμώμενος αριθμός επιβατών είναι χαμηλότερος από τον προβλεπόμενο στο σχέδιο ανάπτυξης. Ωστόσο, η Επιτροπή δεν μπορεί να επαληθεύσει εάν οι παραδοχές για τις επενδυτικές δαπάνες είναι οι ίδιες με εκείνες που θα είχαν προβλεφθεί εκ των προτέρων. Επιπλέον, δεν είναι σαφές με ποιον τρόπο οι επενδυτικές δαπάνες στην ανασκευασμένη μελέτη σχετίζονται με τις τεκμαιρόμενες επενδυτικές δαπάνες στην εκ των προτέρων μελέτη αποδοτικότητας του Ιουνίου 2008 (αιτιολογική σκέψη 218). Κατά συνέπεια, δεν είναι δυνατό να συναχθεί το συμπέρασμα ότι οι παραδοχές που ελήφθησαν υπόψη είναι οι ίδιες με εκείνες που θα ήταν διαθέσιμες πριν από τη χορήγηση της δημόσιας χρηματοδότησης και, συνεπώς, η ανασκευασμένη μελέτη δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι παρέχει αξιόπιστη εκ των προτέρων ανάλυση της αποδοτικότητας για την επένδυση στον τερματικό σταθμό «εκτός Σένγκεν».

7.1.4.3. Συμπέρασμα σχετικά με το οικονομικό πλεονέκτημα

(226) Όπως εξηγείται ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ρουμανία ενήργησε σύμφωνα με την αρχή του ΙΕΟΑ κατά την επένδυση στο έργο ανάπτυξης οδού πρόσβασης και χώρου στάθμευσης στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα, όπως φαίνεται στον Πίνακα 3. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η χρηματοδότηση που συνδέεται με την εν λόγω επένδυση δεν παρείχε οικονομικό πλεονέκτημα στον φορέα διαχείρισης αερολιμένα.

(227) Όσον αφορά τα υπόλοιπα τρία επενδυτικά έργα (αποκατάσταση τροχοδρόμου και επέκταση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών, ανάπτυξη τερματικού σταθμού «εκτός Σένγκεν» και εξοπλισμός φωτισμού), η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η δημόσια χρηματοδότηση για τα εν λόγω τρία επενδυτικά έργα παρείχε οικονομικό πλεονέκτημα στον φορέα διαχείρισης αερολιμένα.

7.1.5. *Στρέβλωση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών*

7.1.5.1. Αρχές

(228) Όταν η ενίσχυση που χορηγείται από ένα κράτος μέλος ενισχύει τη θέση επιχειρήσεως σε σχέση με εκείνη άλλων ανταγωνιστικών στα πλαίσια του ενδοκοινοτικού εμπορίου επιχειρήσεων, πρέπει να θεωρείται ότι η ενίσχυση επηρεάζει τις επιχειρήσεις αυτές ([43]).

([43]) Απόφαση της 30ής Απριλίου 1998, *Het Vlaamse Gewest κατά Επιτροπής*, T-214/95, EU:T:1998:77 και απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 1980, *Philip Morris κατά Επιτροπής*, C-730/79, EU:C:1980:209, σκέψη 11.

(229) Δεδομένου ότι η εκμετάλλευση ενός αερολιμένα αποτελεί οικονομική δραστηριότητα, ανταγωνισμός υπάρχει, αφενός, μεταξύ αερολιμένων για την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών και της αντίστοιχης εναέριας κυκλοφορίας (επιβατικής και εμπορευματικής) και, αφετέρου, μεταξύ φορέων διαχείρισης αερολιμένων, οι οποίοι μπορούν να ανταγωνίζονται μεταξύ τους για την εξασφάλιση της διαχείρισης ενός συγκεκριμένου αερολιμένα. Επιπλέον, ιδίως όσον αφορά τους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους και τις ναυλωμένες πτήσεις, αερολιμένες που δεν βρίσκονται στις ίδιες ζώνες επιρροής, ή βρίσκονται ακόμη και σε διαφορετικά κράτη μέλη, μπορεί επίσης να ανταγωνίζονται μεταξύ τους για την προσέλκυση αυτών των αεροπορικών εταιρειών.

(230) Η δημόσια χρηματοδότηση αερολιμένα μπορεί, συνεπώς, να στρεβλώνει τον ανταγωνισμό *μεταξύ αερολιμένων*. Ο ανταγωνισμός μεταξύ αερολιμένων είναι δυνατόν να αξιολογηθεί με βάση τα κριτήρια επιλογής των αεροπορικών εταιρειών, και ιδίως με σύγκριση παραγόντων όπως η φύση των προσφερόμενων αερολιμενικών υπηρεσιών και οι σχετικοί πελάτες, ο πληθυσμός ή η οικονομική δραστηριότητα, η συμφόρηση, η ύπαρξη πρόσβασης διά ξηράς, καθώς και το ύψος των τελών για τη χρήση των αερολιμενικών υποδομών και υπηρεσιών ([44]).

(231) Όπως αναφέρεται στο σημείο 40 των κατευθύνσεων του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές και επιβεβαιώνεται στο σημείο 45 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, δεν είναι δυνατό να εξαιρεθούν ακόμη και μικροί αερολιμένες από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Επιπλέον, στο σημείο 45 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές αναφέρεται ρητώς ότι *«το σχετικά μέτριο μέγεθος της επιχείρησης που λαμβάνει δημόσια χρηματοδότηση δεν αποκλείει a priori τη δυνατότητα επηρεασμού του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών.»*

7.1.5.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

(232) Κατά την υπό εξέταση περίοδο, ο Διεθνής Αερολιμένας της Τιμισοάρα ήταν ο δεύτερος μεγαλύτερος αερολιμένας στη Ρουμανία (αιτιολογική σκέψη 31). Μεταφέρονταν διαμέσου αυτού περίπου 900 000 επιβάτες ετησίως. Βρίσκεται κοντά στον Αερολιμένα του Arad, ο οποίος απέχει 50 km Επίσης, βρίσκεται σε απόσταση δύο ωρών με το αυτοκίνητο από τον Αερολιμένα του Caransebes (αιτιολογική σκέψη 34). Υπάρχουν διεθνείς πτήσεις από τον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα προς άλλες περιοχές της Ένωσης οι οποίες εκτελούνται από πολλές διαφορετικές αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν επίσης πτήσεις από διάφορους αερολιμένες στη Ρουμανία και σε άλλα κράτη μέλη. Ο διάδρομος προσγείωσης/απογείωσης στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα είναι επαρκούς μήκους και επιτρέπει στις αεροπορικές εταιρείες να εξυπηρετούν διεθνείς προορισμούς μεσαίων αποστάσεων και, ως εκ τούτου, να προσελκύουν αεροπορικές εταιρείες εις βάρος άλλων παρόμοιων αερολιμένων που βρίσκονται σε άλλα κράτη μέλη. Το οικονομικό πλεονέκτημα που παρέχεται με τις άμεσες επενδυτικές επιχορηγήσεις στην προκειμένη περίπτωση στον φορέα διαχείρισης αερολιμένα ενίσχυσε την οικονομική θέση του, δεδομένου ότι ο τελευταίος μπόρεσε να ασκεί τις επαγγελματικές του δραστηριότητες χωρίς να επωμίζεται όλες τις εγγενείς επενδυτικές δαπάνες.

(233) Συνεπώς, τα υπό εξέταση μέτρα πρέπει να θεωρηθούν ικανά να προκαλέσουν στρέβλωση του ανταγωνισμού και να επηρεάσουν τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

7.1.6. *Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης*

(234) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η δημόσια χρηματοδότηση της ανάπτυξης οδού πρόσβασης και χώρου στάθμευσης το 2007 και του εξοπλισμού ασφαλείας το 2008 δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(235) Η Επιτροπή διαπιστώνει, ωστόσο, ότι η δημόσια χρηματοδότηση για την ανάπτυξη τερματικού σταθμού «εκτός Σένγκεν», τη βελτίωση του τροχοδρόμου και την επέκταση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών και του εξοπλισμού φωτισμού συνιστά κρατική ενίσχυση προς τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

7.2. **Είδος της ενίσχυσης: υφιστάμενη ή νέα ενίσχυση**

(236) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος V της πράξης περί των όρων προσχωρήσεως αφενός της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και αφετέρου της Ρουμανίας ([45]), *«τα καθεστώτα ενισχύσεων και οι επιμέρους ενισχύσεις που χορηγούνται στον τομέα των μεταφορών, έχουν τεθεί σε εφαρμογή σε νέο κράτος μέλος πριν από την ημερομηνία προσχώρησης και εξακολουθούν να ισχύουν μετά από την ημερομηνία αυτή, θεωρούνται ως υφιστάμενες ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 88 παράγραφος 1 της Συνθήκης ΕΚ, υπό τον ακόλουθο όρο: τα μέτρα ενίσχυσης ανακοινώνονται στην Επιτροπή εντός τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία προσχώρησης […] Τα εν λόγω μέτρα ενίσχυσης θεωρούνται ως «υφιστάμενες» ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 88 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ μέχρι το τέλος του τρίτου έτους από την ημερομηνία της προσχώρησης.»*

(237) Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι, στην περίπτωση της Ρουμανίας, το καθεστώς που προβλέπεται στο παράρτημα V θα εφαρμόζεται μόνο στις ενισχύσεις που τέθηκαν σε ισχύ πριν από την 1η Ιανουαρίου 2007 και συνεχίστηκαν και μετέπειτα, εφόσον οι εν λόγω ενισχύσεις έχουν κοινοποιηθεί στην Επιτροπή εντός τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία προσχώρησης.

([44]) Κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 43.

([45]) Πράξη περί των όρων προσχωρήσεως της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας και των προσαρμογών των Συνθηκών για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ L 157/203 της 21.6.2005).

(238) Η Ρουμανία υποστήριξε ότι η δημόσια χρηματοδότηση για τις επενδύσεις στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα για το 2007 εγκρίθηκε τον Νοέμβριο του 2006, συνεπώς πριν από την προσχώρηση της Ρουμανίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ωστόσο, δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά δεν συμπεριλήφθηκαν στα μέτρα που κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται ανωτέρω, δεν μπορούν να συνιστούν υφιστάμενη ενίσχυση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η δημόσια χρηματοδότηση για την ανάπτυξη τερματικού σταθμού «εκτός Σένγκεν», τη βελτίωση του τροχοδρόμου και την επέκταση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών και του εξοπλισμού φωτισμού συνιστά νέα ενίσχυση.

7.3. **Νομιμότητα της ενίσχυσης**

(239) Η δημόσια χρηματοδότηση για την ανάπτυξη τερματικού σταθμού «εκτός Σένγκεν», τη βελτίωση του τροχοδρόμου και την επέκταση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών και του εξοπλισμού φωτισμού χορηγήθηκε χωρίς να έχει λάβει προηγούμενη επίσημη έγκριση από την Επιτροπή. Τα μέτρα δεν πληρούν τις απαιτήσεις απαλλαγής κατά κατηγορία από την υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 της Συνθήκης. Εφαρμόστηκαν από τη Ρουμανία κατά παράβαση των υποχρεώσεων που υπέχει δυνάμει του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

(240) Κατά συνέπεια, τα μέτρα συνιστούν παράνομη κρατική ενίσχυση.

7.4. **Συμβατότητα με την εσωτερική αγορά**

(241) Η δημόσια χρηματοδότηση για την ανάπτυξη τερματικού σταθμού «εκτός Σένγκεν», τη βελτίωση του τροχοδρόμου και την επέκταση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών και του εξοπλισμού φωτισμού (Πίνακας 3) χορηγήθηκε πριν από τις 4 Απριλίου 2014, ημερομηνία κατά την οποία τέθηκαν σε εφαρμογή οι κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές. Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή θα εφαρμόζει για τις παράνομες επενδυτικές ενισχύσεις σε αερολιμένες τους κανόνες που ίσχυαν κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης ([46]).

(242) Όταν χορηγήθηκε αυτή η επενδυτική χρηματοδότηση, ίσχυαν οι κατευθύνσεις του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές. Ως εκ τούτου, για την αξιολόγηση της συμβατότητας της εν λόγω επενδυτικής ενίσχυσης ισχύουν οι κατευθύνσεις του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.

(243) Βάσει του σημείου 61 των κατευθύνσεων του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή θα αξιολογήσει την ενίσχυση με βάση τα ακόλουθα κριτήρια:

— η κατασκευή και η εκμετάλλευση της υποδομής ανταποκρίνονται σε σαφώς καθορισμένο στόχο γενικού συμφέροντος (περιφερειακή ανάπτυξη, δυνατότητα πρόσβασης κ.λπ.)·

— η υποδομή είναι αναγκαία και ανάλογη του καθορισμένου στόχου·

— η υποδομή προσφέρει ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης μεσοπρόθεσμα, ιδίως όσον αφορά τη χρήση των υποδομών που ήδη υπάρχουν·

— η πρόσβαση στην υποδομή είναι ανοικτή σε όλους τους πιθανούς χρήστες με ισότιμο τρόπο και χωρίς διακρίσεις· και

— η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν επηρεάζεται αρνητικά σε βαθμό αντίθετο προς το ενωσιακό συμφέρον.

7.4.1. *Επιλέξιμες δαπάνες*

(244) Σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του 2005, οι επιλέξιμες επενδυτικές δαπάνες σε έναν αερολιμένα πρέπει να περιορίζονται στην κατασκευή των καθαρά αερολιμενικών υποδομών και εξοπλισμών (διάδρομοι προσγείωσης, τερματικοί σταθμοί, ασφαλτοτάπητες κ.λπ.) ή εγκαταστάσεων άμεσης υποστήριξης (πυροσβεστικές εγκαταστάσεις, εξοπλισμοί ασφαλείας ή προστασίας). Ωστόσο, από τις επιλέξιμες δαπάνες πρέπει να εξαιρούνται οι δαπάνες για εμπορικές δραστηριότητες που δεν συνδέονται άμεσα με τις βασικές δραστηριότητες του αερολιμένα, όπως η κατασκευή, η χρηματοδότηση, η εκμετάλλευση και η μίσθωση χώρων και ακινήτων —όχι μόνο για γραφεία και αποθήκευση αλλά και για ξενοδοχεία και βιομηχανικές επιχειρήσεις μέσα στον χώρο του αερολιμένα— καθώς και καταστημάτων, εστιατορίων και χώρων στάθμευσης.

(245) Οι δαπάνες για τις επενδύσεις που παρατίθενται στον πίνακα 3, στοιχεία αριθ. 2, 3, 4, 5, 9, 12 και 13, είναι επιλέξιμες για επενδυτική ενίσχυση βάσει των κατευθύνσεων του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές, δεδομένου ότι αποτελούν μέρος της αερολιμενικής υποδομής.

7.4.2. *Σαφώς καθορισμένος στόχος γενικού συμφέροντος*

(246) Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα ισχυρίζεται ότι η παρέμβασή του επιδίωκε σαφώς καθορισμένο στόχο γενικού συμφέροντος, δηλαδή την περιφερειακή ανάπτυξη, την προσβασιμότητα της περιοχής και την ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών (αιτιολογική σκέψη 156).

([46]) Κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 173.

(247) Ειδικότερα, η Ρουμανία εξήγησε ότι οι επενδύσεις κατά την περίοδο 2007-2009 για την αποκατάσταση του τροχοδρόμου και την επέκταση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών δικαιολογούνταν από την ανάγκη βελτίωσης της ικανότητας λειτουργίας του αερολιμένα κατά τις περιόδους αιχμής κατά τις οποίες περιοριζόταν η χωρητικότητα του τροχοδρόμου και του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών, ιδίως υπό το πρίσμα της σημαντικής αναμενόμενης αύξησης της κίνησης έως το 2015 (αιτιολογική σκέψη 36). Επιπλέον, η Ρουμανία ανέφερε ότι οι επενδύσεις υπαγορεύονταν επίσης από λόγους ασφάλειας των αεροπορικών μεταφορών, και συγκεκριμένα από την ανάγκη διαχωρισμού των ζωνών στάθμευσης των αεροσκαφών από την πρόσβαση στις εν λόγω ζώνες στάθμευσης, καθώς και από την ανάγκη διασφάλισης της ασφάλειας των σταθμευμένων αεροσκαφών (αιτιολογική σκέψη 86).

(248) Όσον αφορά την ανάπτυξη του τερματικού σταθμού «εκτός Σένγκεν», η Ρουμανία εξήγησε ότι αρχικά οι επενδύσεις αποσκοπούσαν στη βελτίωση της χωρητικότητας του Διεθνούς Αερολιμένα της Τιμισοάρα λαμβανομένης υπόψη της αναμενόμενης σημαντικής αύξησης της επιβατικής κίνησης κατά την περίοδο έως το 2015. Κατά τον χρόνο λήψης της απόφασης για τη χορήγηση της επένδυσης το 2006, η χωρητικότητα του τερματικού σταθμού θεωρήθηκε ότι είχε φθάσει στα κρίσιμα όριά της από επιχειρησιακή άποψη. Η επιβατική κίνηση είχε ήδη αυξηθεί κατά 250 % κατά την περίοδο 2001-2005, με αποτέλεσμα να δημιουργείται συμφόρηση κατά τις περιόδους αιχμής. Ο αρχικός τερματικός σταθμός που κατασκευάστηκε το 1960 δεν είχε σχεδιαστεί για να καλύψει τέτοια επίπεδα κίνησης (αιτιολογική σκέψη 37).

(249) Η Ρουμανία εξήγησε ότι στη συνέχεια η ανάγκη για περαιτέρω επενδύσεις στον τερματικό σταθμό «εκτός Σένγκεν» αποσκοπούσε στη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις ασφάλειας, ώστε ο τερματικός σταθμός να μπορεί να δέχεται πτήσεις από χώρες εκτός Σένγκεν. Την εποχή εκείνη η Ρουμανία ανέμενε να ενταχθεί στον χώρο Σένγκεν το 2011. Ειδικότερα, ήταν αναγκαίο να διαχωριστούν οι ροές επιβατών μεταξύ των επιβατών που έφθαναν από τον χώρο Σένγκεν και εκείνων που προέρχονταν από χώρες εκτός Σένγκεν. Με τον τρόπο αυτόν θα διασφαλιζόταν επίσης ότι ο Διεθνής Αερολιμένας της Τιμισοάρα θα μπορούσε να διατηρήσει την εμπορική του δραστηριότητα όσον αφορά τόσο τις πτήσεις εντός όσο και τις πτήσεις εκτός του χώρου Σένγκεν μετά την ένταξη της Ρουμανίας στον χώρο Σένγκεν (αιτιολογική σκέψη 88).

(250) Σύμφωνα με τη Ρουμανία, η χρηματοδότηση των επενδύσεων σε εξοπλισμό φωτισμού το 2008 αποσκοπούσε στην καλύτερη χρήση των υφιστάμενων υποδομών επιτρέποντας την προσγείωση από αμφότερες τις κατευθύνσεις αντί της μίας κατεύθυνσης σε περίπτωση δυσμενών καιρικών συνθηκών. Αποσκοπούσε επίσης στη διασφάλιση της ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας και της ασφάλειας των επιβατών και των αεροσκαφών (αιτιολογική σκέψη 90).

(251) Με βάση τα ανωτέρω επιχειρήματα, οι επενδύσεις σχεδιάστηκαν ώστε να δοθεί στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα η δυνατότητα να αντιμετωπίσει τους περιορισμούς χωρητικότητας κατά τις περιόδους αιχμής εκείνου του χρονικού διαστήματος, καθώς και να καλύψει τη σημαντική προβλεπόμενη αύξηση της κίνησης. Σχεδιάστηκαν επίσης για την προώθηση της αεροπορικής ασφάλειας και της συμμόρφωσης με τα μέτρα ασφάλειας που απαιτούνταν από τους κανόνες της Ένωσης για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας και τον έλεγχο των συνόρων του χώρου Σένγκεν.

(252) Επιπροσθέτως, η προβλεπόμενη κίνηση δεν θα μπορούσε να απορροφηθεί από γειτονικούς αερολιμένες. Ο πλησιέστερος αερολιμένας —ο Αερολιμένας του Arad— είχε πολύ περιορισμένη κίνηση, τόσο σε απόλυτες τιμές όσο και σε σύγκριση με τον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα. Ο ετήσιος αριθμός επιβατών στον Αερολιμένα του Arad κυμάνθηκε μεταξύ 67 183 και 128 835 κατά την περίοδο 2007-2009, ενώ η κίνηση στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα κυμαινόταν μεταξύ 859 329 και 991 758 επιβατών ετησίως, χωρίς συσχέτιση μεταξύ των μεταβολών του αριθμού των επιβατών στους δύο αυτούς αερολιμένες ([47]). Ο Αερολιμένας του Arad δεν διέθετε τις υλικές ικανότητες για να καλύψει την προβλεπόμενη αύξηση της επιβατικής κίνησης, καθώς η μέγιστη χωρητικότητά του ήταν κάτω των 200 000 επιβατών ετησίως.

(253) Ο Διεθνής Αερολιμένας της Τιμισοάρα ήταν ο δεύτερος μεγαλύτερος αερολιμένας της Ρουμανίας κατά την υπό εξέταση περίοδο και είναι επί του παρόντος ο τρίτος μεγαλύτερος αερολιμένας της Ρουμανίας. Σύμφωνα με το σχέδιο ανάπτυξης που κάλυπτε την περίοδο 2006-2015, ο Διεθνής Αερολιμένας της Τιμισοάρα εξυπηρετούσε την περιφέρεια της δυτικής Ρουμανίας, μιας από τις πιο ανεπτυγμένες περιφέρειες της Ρουμανίας. Εξυπηρετούσε επίσης τις περιφέρειες της ανατολικής Ουγγαρίας, καθώς και τη Σερβία και το Μαυροβούνιο (Ευρωπεριοχή DKMT) ([48]). Ως εκ τούτου, ο Διεθνής Αερολιμένας της Τιμισοάρα διαδραμάτιζε σημαντικό ρόλο στην περιφερειακή ανάπτυξη. Λαμβανομένου υπόψη του αναμενόμενου αριθμού επιβατών για την περίοδο 2006-2015, αν δεν είχαν πραγματοποιηθεί οι επενδύσεις για την αύξηση της χωρητικότητας, η οικονομική ανάπτυξη των εξυπηρετούμενων περιοχών και η προσβασιμότητά τους θα είχαν επηρεαστεί αρνητικά, ιδίως δεδομένου ότι κανένας άλλος αερολιμένας στην περιοχή δεν θα μπορούσε να απορροφήσει την υφιστάμενη ή την αναμενόμενη κίνηση. Επιπλέον, δεν διερχόταν σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας από την Τιμισοάρα και, ως εκ τούτου, δεν υπήρχε ανταγωνισμός μεταξύ τρόπων μεταφοράς για καμία από τις αεροπορικές γραμμές.

([47]) Η έλλειψη συσχέτισης με τη μεταβολή της κίνησης στους γειτονικούς αερολιμένες ήταν επίσης ένα από τα κριτήρια που χρησιμοποιήθηκαν στην υπόθεση SA.22614 (C-53/07) σχετικά με χορηγήσεις από τη Γαλλία στο Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Pau-Béarn, στη Ryanair, στην Airport Marketing Services και στην Transavia (ΕΕ L 201 της 30.7.2015, σ. 109) για την αξιολόγηση της συμβατότητας της ενίσχυσης προς τον αερολιμένα Pau.

([48]) Η Ευρωπεριοχή Danube–Criș–Mureș–Tisa (DMKT) είναι μια ευρωπεριοχή με όρια στην Ουγγαρία, τη Ρουμανία και τη Σερβία. Έχει πάρει την ονομασία της από τους τέσσερις ποταμούς της περιοχής.

(254) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η υπό εξέταση χρηματοδότηση συνέβαλε στην προσβασιμότητα των εξυπηρετούμενων περιφερειών και στην περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη και, ως εκ τούτου, εξυπηρετούσε έναν σαφώς καθορισμένο στόχο κοινού ενδιαφέροντος.

7.4.3. *Αναγκαιότητα και αναλογικότητα της ενίσχυσης*

(255) Σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές, δεν υπάρχει περιορισμός της έντασης της ενίσχυσης για επενδυτικές ενισχύσεις. Η κρατική χρηματοδότηση περιλαμβάνει τις ακόλουθες εντάσεις ενίσχυσης: 80,3 % για τον τερματικό σταθμό «εκτός Σένγκεν»· 86,73 % για τη βελτίωση του τροχοδρόμου και την επέκταση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών· και 100 % για τον εξοπλισμό φωτισμού.

Πίνακας 11: Χρηματοδότηση των επενδύσεων 2007-2009

	2007		2008		2009		**Σύνολο**	
	Ίδιοι πόροι αερολιμένα	Κονδύλια κρατικού προϋπολογισμού	Ίδιοι πόροι αερολιμένα	Κονδύλια κρατικού προϋπολογισμού	Ίδιοι πόροι αερολιμένα	Κονδύλια κρατικού προϋπολογισμού	**Ίδιοι πόροι αερολιμένα**	**Κονδύλια κρατικού προϋπολογισμού**
Ανάπτυξη τερματικού σταθμού «εκτός Σένγκεν»	353 849,91	1 758 000,00	809 682,29	242 000	888 417,89	6 379 960	**2 051 950,09**	**8 379 960**
Βελτίωση του τροχοδρόμου και επέκταση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών	469 548	6 846 000,00	2 323 854,71	10 236 650	184 252,34	2 387 990	**2 977 655**	**19 470 640**
Εξοπλισμός φωτισμού				1 344 000			**0**	**1 344 000**
Σύνολο	**823 397,9**	**8 604 000**	**3 133 537**	**11 822 650**	**1 072 670**	**8 767 950**	**5 029 605**	**29 194 600**

Πηγή: Φορέας διαχείρισης αερολιμένα

(256) Λαμβανομένων υπόψη των περιορισμένων κερδών του αερολιμένα και των μερισμάτων που καταβλήθηκαν στο ρουμανικό κράτος κατά την περίοδο 2007-2009 σε σύγκριση με το μέγεθος των απαιτούμενων επενδύσεων, είναι εύλογο να υποτεθεί ότι ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα δεν θα ήταν σε θέση να συνεισφέρει με υψηλότερα ποσά ιδίων πόρων. Το γεγονός αυτό επιβεβαιώνεται και από τις γενικές δυσκολίες πρόσβασης σε χρηματοδότηση στην αγορά κατά την υπό εξέταση περίοδο λόγω της χρηματοπιστωτικής κρίσης της περιόδου εκείνης. Η Επιτροπή αναγνωρίζει επίσης ότι αερολιμένες με ετήσια επιβατική κίνηση έως 1 εκατομμύριο επιβάτες δεν είναι συνήθως σε θέση να καλύπτουν μεγάλο μέρος του κόστους κεφαλαίου τους.

(257) Κατά συνέπεια, η δημόσια χρηματοδότηση ήταν αναγκαία για να είναι εφικτή η πραγματοποίηση των χρηματοδοτηθεισών επενδύσεων. Με άλλα λόγια, είχε χαρακτήρα κινήτρου, καθώς ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα δεν θα είχε πραγματοποιήσει τις εν λόγω επενδύσεις χωρίς κρατική χρηματοδότηση ή δεν θα τις είχε πραγματοποιήσει στον ίδιο βαθμό. Επιπλέον, είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας, δεδομένου ότι ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα δεν θα είχε μπορέσει να αυξήσει σημαντικά τη συνεισφορά του στη χρηματοδότηση των εν λόγω επενδύσεων.

7.4.4. *Η υποδομή προσφέρει ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης μεσοπρόθεσμα*

(258) Σύμφωνα με το σχέδιο ανάπτυξης, κατά την περίοδο 2001-2005, η επιβατική κίνηση και ο αριθμός κινήσεων αεροσκαφών αυξήθηκαν κατά 250 %. Το σχέδιο ανάπτυξης προέβλεπε αύξηση της επιβατικής κίνησης από 611 705 το 2005 σε 1 661 332 το 2010 και σε 2 565 494 επιβάτες το 2015. Η προσχώρηση της Ρουμανίας στην ΕΕ το 2007 αναμενόταν να αυξήσει την κίνηση κατά 16-18 %.

(259) Ως εκ τούτου, αυτές οι προοπτικές δικαιολογούσαν τις επενδύσεις που αποσκοπούσαν στην κάλυψη της αναμενόμενης κίνησης. Κατά συνέπεια, όταν χορηγήθηκε η χρηματοδότηση, η υποδομή προσέφερε ικανοποιητικές προοπτικές χρήσης μεσοπρόθεσμα.

7.4.5. *Ισότιμη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην υποδομή*

(260) Η Ρουμανία επιβεβαίωσε ότι η υποδομή είναι προσβάσιμη σε όλους τους χρήστες χωρίς διακρίσεις. Ο μόνος περιορισμός ως προς τη χρήση της υποδομής συνδέεται με τον περιορισμό που επιβάλλει η ικανότητα υποδοχής του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών και του τερματικού σταθμού. Ως εκ τούτου, μπορεί να θεωρηθεί ότι η πρόσβαση στην υποδομή είναι ισότιμη και χωρίς διακρίσεις κατά την έννοια των κατευθύνσεων του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές.

7.4.6. *Η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν επηρεάζεται αρνητικά σε βαθμό αντίθετο προς το ενωσιακό συμφέρον.*

(261) Ο πλησιέστερος αερολιμένας —ο Αερολιμένας του Arad— ενδέχεται να είχε επηρεαστεί από τη δημόσια χρηματοδότηση στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα κατά την υπό εξέταση περίοδο. Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, λόγω διαφόρων παραγόντων, ήταν περιορισμένος ο αντίκτυπος που είχε στον ανταγωνισμό η χρηματοδότηση του φορέα διαχείρισης αερολιμένα στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα.

(262) Η διαθέσιμη χωρητικότητα του Αερολιμένα του Arad από πλευράς επιβατικής κίνησης ήταν περιορισμένη. Έως το 2014 δεν υπήρχαν σχέδια επέκτασης της υποδομής οπότε δεν μπορούσε η χωρητικότητα του τερματικού σταθμού επιβατών να προσεγγίσει ή να υπερβεί ελαφρώς το όριο των 200 000 επιβατών ετησίως. Ωστόσο, ακόμη και τέτοιες αυξημένες δυνατότητες δεν θα ανταποκρίνονταν στη ζήτηση που προβλεπόταν στο σχέδιο ανάπτυξης του Διεθνούς Αερολιμένα της Τιμισοάρα.

(263) Οι πραγματικοί αριθμοί κίνησης επιβεβαιώνουν επίσης ότι ο Αερολιμένας του Arad είχε πολύ περιορισμένη επιβατική κίνηση. Η κίνηση στον Αερολιμένα του Arad αντιπροσώπευε μόλις το 7,8 % της κίνησης στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα το 2007, το 14,5 % το 2008 και το 8,8 % το 2009. Επιπλέον, η εξέλιξη της κίνησης στους δύο αερολιμένες δεν φαίνεται να συσχετίζεται ([49]).

(264) Ως εκ τούτου, η αναμενόμενη σημαντική αύξηση της επιβατικής κίνησης που προβλεπόταν για τον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα δεν θα μπορούσε να απορροφηθεί από τον Αερολιμένα του Arad.

(265) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που προκλήθηκαν από την ενίσχυση ήταν περιορισμένες και δεν υπερτερούσαν τής συμβολής τής ενίσχυσης στην περιφερειακή ανάπτυξη, την προσβασιμότητα και την ασφάλεια.

7.4.7. *Συμπέρασμα σχετικά με το μέτρο 1*

(266) Για τους λόγους που εκτίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 241 έως 265 ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η κρατική ενίσχυση για τη χρηματοδότηση της ανάπτυξης τερματικού σταθμού «εκτός Σένγκεν», τη βελτίωση του διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης και την επέκταση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών και του εξοπλισμού φωτισμού είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

8. **ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ 2 – ΤΑ ΕΑΠ ΤΟΥ 2007, ΤΟΥ 2008 ΚΑΙ ΤΟΥ 2010**

8.1. **Ύπαρξη ενίσχυσης**

(267) Οι αρχές του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 171 και 172 εφαρμόζονται επίσης στην εκτίμηση του μέτρου 2.

8.1.1. *Οικονομική δραστηριότητα και έννοια της επιχείρησης*

8.1.1.1. Αρχές

(268) Η Επιτροπή πρέπει αρχικά να εξακριβώσει αν το μέτρο 2 εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η έννοια της επιχείρησης καλύπτει κάθε φορέα ο οποίος ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τον διέπει και τον τρόπο της χρηματοδότησής του ([50]). Συνιστά οικονομική δραστηριότητα κάθε δραστηριότητα διάθεσης αγαθών ή παροχής υπηρεσιών σε συγκεκριμένη αγορά ([51]).

8.1.1.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

(269) Τα ΕΑΠ καθορίζουν τα τέλη που επιβάλλονται στις αεροπορικές εταιρείες για τη χρήση της υποδομής του αερολιμένα.

(270) Οι αεροπορικές εταιρείες παρέχουν υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών. Μέσω της παροχής αυτών των υπηρεσιών, οι αεροπορικές εταιρείες ασκούν οικονομική δραστηριότητα και, ως εκ τούτου, αποτελούν επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

([49]) Βλέπε υποσημείωση 32.
([50]) Απόφαση της 18ης Ιουνίου 1998, *Επιτροπή κατά Ιταλίας*, C-35/96, EU:C:1998:303, και Höfner and Elser.
([51]) Απόφαση της 16ης Ιουνίου 1987, *Επιτροπή κατά Ιταλίας*, 118/85, EU:C:1987:283· απόφαση της 18ης Ιουνίου 1998, *Επιτροπή κατά Ιταλίας*, 35/96, EU:C:1998:303.

8.1.2. *Κρατικοί πόροι και δυνατότητα καταλογισμού στο κράτος*

8.1.2.1. Αρχές

(271) Η έννοια της κρατικής ενίσχυσης εφαρμόζεται μόνο σε πλεονεκτήματα που χορηγούνται άμεσα ή έμμεσα, με κρατικούς πόρους ([52]). Οι κρατικοί πόροι περιλαμβάνουν όλους τους πόρους του δημόσιου τομέα ([53]), συμπεριλαμβανομένων των πόρων κρατικών φορέων (φορέων της τοπικής αυτοδιοικήσεως, ομοσπονδιακών, περιφερειακών ή άλλων) ([54]) και, υπό ορισμένες συνθήκες, τους πόρους ιδιωτικών φορέων. Η προέλευση των πόρων δεν είναι ουσιώδης υπό την προϋπόθεση ότι, πριν μεταφερθούν άμεσα ή έμμεσα στους δικαιούχους, τίθενται υπό δημόσιο έλεγχο και, συνεπώς, στη διάθεση των εθνικών αρχών ([55]), ακόμη και αν δεν περιέρχονται στην κυριότητα της δημόσιας αρχής ([56]).

(272) Επιπλέον, η έννοια της κρατικής ενίσχυσης έχει εφαρμογή μόνον εάν η χορήγηση του πλεονεκτήματος μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος, δηλαδή εάν έχει χορηγηθεί από το ίδιο το κράτος ή από οποιονδήποτε ενδιάμεσο φορέα δυνάμει των εξουσιών που του έχουν εκχωρηθεί.

(273) Το γεγονός ότι το κράτος ή η κρατική οντότητα είναι ο μοναδικός ή πλειοψηφικός μέτοχος μιας επιχείρησης δεν αρκεί για να διαπιστωθεί ότι η μεταβίβαση πόρων από την εν λόγω επιχείρηση μπορεί να καταλογιστεί στους δημόσιους μετόχους της ([57]). Το Δικαστήριο αποφάνθηκε επίσης ότι, ακόμη και αν το κράτος είναι σε θέση να ελέγχει μια δημόσια επιχείρηση και να ασκεί αποφασιστική επιρροή επί των συναλλαγών της, η αποτελεσματική άσκηση τέτοιου ελέγχου δεν μπορεί να τεκμαίρεται αυτόματα σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση. Ο βαθμός ανεξαρτησίας της δημόσιας επιχείρησης αποτελεί συνάρτηση των περιθωρίων που της αφήνει το κράτος.

(274) Κατά συνέπεια, το γεγονός και μόνον ότι μια δημόσια επιχείρηση τελεί υπό κρατικό έλεγχο δεν αρκεί για να καταλογίζονται στο κράτος τα μέτρα που λαμβάνει. Πρέπει επίσης να εξετάζεται κατά πόσον πρέπει να θεωρείται ότι οι δημόσιες αρχές ενεπλάκησαν καθ' οιονδήποτε τρόπο στη λήψη του μέτρου αυτού. Όσον αφορά αυτό το θέμα, το Δικαστήριο σημείωσε ότι η δυνατότητα καταλογισμού στο Δημόσιο μέτρου που έχει λάβει δημόσια επιχείρηση μπορεί να συναχθεί από ένα σύνολο ενδείξεων που προκύπτουν από τις περιστάσεις της υπόθεσης και το όλο πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η λήψη του μέτρου ([58]).

(275) Τέτοιου είδους ενδείξεις μπορεί να είναι η ένταξη της επιχείρησης στις δομές της δημόσιας διοίκησης, η φύση των δραστηριοτήτων της και η άσκησή τους στην αγορά υπό συνθήκες συνήθους ανταγωνισμού προς τις ιδιωτικές επιχειρήσεις, το νομικό καθεστώς της επιχείρησης (δηλαδή αν διέπεται από το δημόσιο δίκαιο ή το κοινό εταιρικό δίκαιο), ο βαθμός της εποπτείας που ασκούν οι δημόσιες αρχές στη διαχείριση της επιχείρησης, ή οποιαδήποτε άλλη ένδειξη από την οποία να συνάγεται στη συγκεκριμένη περίπτωση ότι έχουν εμπλακεί ή ότι είναι απίθανο να μην έχουν εμπλακεί οι δημόσιες αρχές στη λήψη ορισμένου μέτρου, αν ληφθούν υπόψη η έκταση του μέτρου, το περιεχόμενό του ή οι συνθήκες που δημιουργεί ([59]).

8.1.2.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

(276) Στην εξεταζόμενη υπόθεση, οι επίμαχοι πόροι βρίσκονταν ανά πάσα στιγμή υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο του κράτους. Κατά τον χρόνο έγκρισης του ΕΑΠ του 2010, ο Αερολιμένας ανήκε κατά 80 % απευθείας στο υπουργείο Μεταφορών της Ρουμανίας, σύμφωνα με το άρθρο 8 του καταστατικού του 2008 (αιτιολογική σκέψη 28). Οι πόροι του φορέα διαχείρισης αερολιμένα βρίσκονταν υπό τον έλεγχο του κράτους και, ως εκ τούτου, ήταν στη διάθεσή του. Η Ρουμανία είχε τη δυνατότητα, ασκώντας αποφασιστική επιρροή επί του φορέα διαχείρισης αερολιμένα, να κατευθύνει τη

([52]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Ιανουαρίου 1978, *Van Tiggele*, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, σκέψεις 25 και 26· απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 1996, *Air France κατά Επιτροπής (στο εξής: Air France)*, T-358/94, EU:T:1996:194, σκέψη 63.

([53]) Air France, σκέψη 56.

([54]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Οκτωβρίου 1987, *Γερμανία κατά Επιτροπής*, 248/84, EU:C:1987:437, σκέψη 17· απόφαση της 6ης Μαρτίου 2002, *Territorio Histórico de Álava και λοιποί κατά Επιτροπής*, συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-92/00 και 103/00, EU:T:2002:61, σκέψη 57.

([55]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Ιουλίου 2008, *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, EU:C:2008:413, σκέψη 70· απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Μαΐου 2000, *Γαλλία κατά Ladbroke Racing Ltd και Επιτροπής (στο εξής: Ladbroke Racing)*, C-83/98 P, EU:C:2000:248, σκέψη 50.

([56]) Air France, σκέψεις 65, 66 και 67· Ladbroke Racing, σκέψη 50.

([57]) Stardust Marine, σκέψη 51 κ. επ.

([58]) Stardust Marine, σκέψεις 52 και 55.

([59]) Stardust Marine, σκέψη 56.

χρησιμοποίηση των πόρων του προς τη χρηματοδότηση ειδικών πλεονεκτημάτων υπέρ άλλων επιχειρήσεων. Επιπλέον, κατά την έγκριση του ΕΑΠ του 2007 και του ΕΑΠ του 2008 ([60]), το ρουμανικό κράτος ήταν ο μοναδικός μέτοχος του φορέα διαχείρισης αερολιμένα. Βάσει του άρθρου 7 του καταστατικού του 1998 (αιτιολογική σκέψη 28), το αρχικό μετοχικό κεφάλαιο καλυπτόταν εξολοκλήρου από τη Ρουμανία και είχε καταβληθεί ολοσχερώς κατά την ημερομηνία σύστασης του Διεθνούς Αερολιμένα της Τιμισοάρα. Κατά συνέπεια, οι πόροι του φορέα διαχείρισης αερολιμένα πρέπει να θεωρηθούν κρατικοί πόροι για τους σκοπούς του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(277) Όσον αφορά τη δυνατότητα καταλογισμού στο ρουμανικό κράτος, οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα λειτουργεί ως ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς και ότι η επιρροή του κράτους περιορίζεται αυστηρά στον ρόλο του ως μετόχου της εταιρείας σύμφωνα με το καταστατικό της εταιρείας και τον νόμο αριθ. 31/1990 για τις εταιρείες. Η τιμολογιακή πολιτική του φορέα διαχείρισης αερολιμένα αποφασίζεται από το διοικητικό συμβούλιο και την εκτελεστική διοίκηση του φορέα διαχείρισης αερολιμένα σύμφωνα με το καταστατικό της εταιρείας.

(278) Όσον αφορά την εποπτεία των δραστηριοτήτων του φορέα διαχείρισης αερολιμένα από το κράτος, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η γενική συνέλευση των μετόχων αποτελείται από εκπροσώπους των μετόχων, συγκεκριμένα του ρουμανικού κράτους, το οποίο εκπροσωπείται από το υπουργείο Μεταφορών και ήταν ο μοναδικός μέτοχος βάσει του καταστατικού του 1998 και ο πλειοψηφών μέτοχος (με το 80 % των μετοχών) σύμφωνα με το καταστατικό του 2008, και είναι αρμόδια να αποφασίζει σχετικά με τις δραστηριότητες και την οικονομική πολιτική του φορέα διαχείρισης αερολιμένα. Βάσει του άρθρου 19 του καταστατικού του 2008, οι αποφάσεις της γενικής συνέλευσης των μετόχων λαμβάνονται με ψηφοφορία των μετόχων που αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το ήμισυ του μετοχικού κεφαλαίου, χωρίς δικαιώματα μειοψηφίας αρνησικυρίας.

(279) Σύμφωνα με το άρθρο 20 του καταστατικού του 2008, ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα διοικείται από διοικητικό συμβούλιο αποτελούμενο από επτά μέλη, εκ των οποίων δύο είναι εκπρόσωποι του υπουργείου Μεταφορών και ένα είναι εκπρόσωπος του υπουργείου Οικονομικών. Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το διοικητικό συμβούλιο επιλέγεται από τη γενική συνέλευση των μετόχων (στην οποία το κράτος ήταν μοναδικός μέτοχος βάσει του καταστατικού του 1998 και επί του παρόντος κατέχει την πλειοψηφία). Το διοικητικό συμβούλιο και ο πρόεδρός του διορίζονται με εντολή του υπουργείου Μεταφορών.

(280) Οι συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου μπορούν να πραγματοποιούνται με τη συμμετοχή τουλάχιστον του ημίσεος συν ένα μέλος του διοικητικού συμβουλίου ([61]). Το διοικητικό συμβούλιο συνεδριάζει παρουσία τουλάχιστον των δύο τρίτων του αριθμού των μελών του και λαμβάνει αποφάσεις με πλειοψηφία των μελών του διοικητικού συμβουλίου ([62]).

(281) Ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου ασκεί επίσης καθήκοντα διευθύνοντος συμβούλου του φορέα διαχείρισης αερολιμένα. Η οργανική δομή και η αλυσίδα επιρροής αποτελούν περαιτέρω ένδειξη της δυνατότητας καταλογισμού στο κράτος της έγκρισης της κλίμακας τελών και εκπτώσεων. Σε κάθε περίπτωση, το κράτος τηρούνταν τουλάχιστον συνεχώς ενήμερο σχετικά με την εξέλιξη της κλίμακας τελών και εκπτώσεων μέσω των εν λόγω μελών του διοικητικού συμβουλίου.

(282) Επιπλέον, βάσει του άρθρου 2 σημείο 2 του καταστατικού του 1998, ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα έχει ως κύριο σκοπό την άσκηση δραστηριοτήτων εθνικού δημόσιου συμφέροντος. Σύμφωνα με το άρθρο 5 του καταστατικού του 1998, ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα είναι εξειδικευμένος τεχνικός φορέας που ορίζεται από το υπουργείο Μεταφορών για την άσκηση κυρίως δραστηριοτήτων εθνικού δημόσιου συμφέροντος, με σκοπό, ανάλογα με το πεδίο δραστηριότητάς του, την εκτέλεση παροχών, υπηρεσιών, εργασιών διαχείρισης και εκμετάλλευσης περιουσιακών στοιχείων που ανήκουν στο κράτος ή κατέχονται ή μισθώνονται από αυτό, και είναι υπεύθυνος για την εθνική και διεθνή κυκλοφορία αεροσκαφών, εξασφαλίζοντας τη διέλευση προσώπων και εμπορευμάτων.

(283) Βάσει των προαναφερόμενων εκτιμήσεων, η Επιτροπή θεωρεί ότι υπάρχουν επαρκείς ενδείξεις ώστε να αποφανθεί ότι το ΕΑΠ του 2007, το ΕΑΠ του 2008 και το ΕΑΠ του 2010 μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος.

([60]) Η Ρουμανία διευκρίνισε ότι το ΕΑΠ του 2007 και το ΕΑΠ του 2008 είχαν εγκριθεί από το διοικητικό συμβούλιο του φορέα διαχείρισης αερολιμένα περίπου δύο μήνες πριν από την έναρξη ισχύος κάθε ΕΑΠ αντίστοιχα.

([61]) Άρθρο 20 σημείο 9 του καταστατικού του 1998.

([62]) Άρθρο 20 σημείο 10 του καταστατικού του 1998.

8.1.3. *Επιλεκτικότητα*

8.1.3.1. Αρχές

(284) Για να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, ένα κρατικό μέτρο πρέπει να ευνοεί «*ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής*». Επομένως, από τα μέτρα που ευνοούν επιχειρήσεις μόνον όσα παρέχουν πλεονέκτημα κατά τρόπο επιλεκτικό εμπίπτουν στην έννοια της κρατικής ενίσχυσης.

(285) Κατά πάγια νομολογία, για την εκτίμηση της προϋπόθεσης της επιλεκτικότητας, απαιτείται να εξακριβώνεται αν, στο πλαίσιο δεδομένου νομικού καθεστώτος, μπορεί ένα κρατικό μέτρο να ευνοήσει ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής έναντι άλλων οι οποίοι βρίσκονται, όσον αφορά τον σκοπό που επιδιώκει το εν λόγω καθεστώς, σε συγκρίσιμη πραγματική και νομική κατάσταση. Για την εξέταση της επιλεκτικότητας, πρέπει να καθορίζεται προηγουμένως το πλαίσιο αναφοράς εντός του οποίου εντάσσεται το επίμαχο μέτρο ([63]). Ένα μέτρο είναι επιλεκτικό «*μόνον αν, στο πλαίσιο δεδομένου νομικού καθεστώτος, το μέτρο έχει ως αποτέλεσμα να ευνοεί ορισμένες επιχειρήσεις σε σχέση με άλλες που ανήκουν σε διαφορετικούς τομείς ή στον ίδιο τομέα και οι οποίες βρίσκονται, υπό το πρίσμα του σκοπού τον οποίο επιδιώκει το καθεστώς αυτό, σε συγκρίσιμη πραγματική και νομική κατάσταση*» ([64]). Η έννοια της κρατικής ενίσχυσης δεν περιλαμβάνει τα κρατικά μέτρα που εισάγουν διαφοροποίηση μεταξύ επιχειρήσεων, όταν η διαφοροποίηση προκύπτει από τη φύση ή την οικονομία του συστήματος στο οποίο εντάσσονται τα μέτρα αυτά ([65]).

(286) Ένα μέτρο με το οποίο μια δημόσια επιχείρηση καθορίζει τους όρους χρησιμοποιήσεως των αγαθών ή των υπηρεσιών της δεν αποτελεί κατ' ανάγκη επιλεκτικό μέτρο κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ ([66]). Το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ δεν κάνει διάκριση μεταξύ των αιτιών ή των σκοπών των κρατικών παρεμβάσεων, αλλά τις ορίζει σε συνάρτηση με τα αποτελέσματά τους και, επομένως, ανεξαρτήτως των χρησιμοποιουμένων τεχνικών ([67]).

8.1.3.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

(287) Το ΕΑΠ του 2007, το ΕΑΠ του 2008 και το ΕΑΠ του 2010 προέβλεπαν ένα σύστημα βασικών συντελεστών για τα αερολιμενικά τέλη (αιτιολογικές σκέψεις 41 και 44 αντίστοιχα). Επιπλέον, το ΕΑΠ του 2007, το ΕΑΠ του 2008 και το ΕΑΠ του 2010 περιλάμβαναν επίσης εκπτώσεις και μειώσεις των τελών ανάλογα με τον αριθμό των προσγειώσεων ανά δεδομένη χρονική περίοδο, τον αριθμό των επιβατών, το βάρος του αεροσκάφους και/ή τον τύπο της εξυπηρετούμενης διαδρομής (αιτιολογικές σκέψεις 42 έως 43, 46 έως 48 και 49 αντίστοιχα).

(288) Το ΕΑΠ του 2007, το ΕΑΠ του 2008 και το ΕΑΠ του 2010 προτάθηκαν, αξιολογήθηκαν και καταρτίστηκαν από την εκτελεστική διοίκηση του Διεθνούς Αερολιμένα της Τιμισοάρα και εγκρίθηκαν από το διοικητικό συμβούλιο (αιτιολογική σκέψη 40). Η διαδικασία αυτή συνάδει με την απαίτηση ο διαχειριστής αερολιμένα να προσδιορίζει, ασκώντας ιδία αρμοδιότητα, τα αερολιμενικά τέλη που ισχύουν για τον αερολιμένα αυτόν ([68]). Ως εκ τούτου, το εφαρμοστέο νομικό πλαίσιο ήταν τα αερολιμενικά τέλη, οι εκπτώσεις και οι μειώσεις που εφαρμόζονταν στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα όπως καθορίστηκαν από το ΕΑΠ του 2007, το ΕΑΠ του 2008 και το ΕΑΠ του 2010 αντίστοιχα.

(289) Ως εκ τούτου, το σχετικό πλαίσιο αναφοράς για την εξέταση του κατά πόσον το ΕΑΠ του 2007, το ΕΑΠ του 2008 και το ΕΑΠ του 2010 είχε ως αποτέλεσμα να ευνοούνται ορισμένες αεροπορικές εταιρείες έναντι άλλων που βρίσκονταν σε συγκρίσιμη πραγματική και νομική κατάσταση ήταν το καθεστώς που εφαρμοζόταν μόνο στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα.

(290) Το σύστημα των αερολιμενικών τελών και οι εκπτώσεις και μειώσεις εφαρμόζονταν σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούσαν ή ήταν πιθανό να χρησιμοποιήσουν τον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα, ο οποίος πληρούσε τους όρους που περιγράφονται στο ΕΑΠ του 2007, στο ΕΑΠ του 2008 ή στο ΕΑΠ του 2010 αντίστοιχα.

(291) Η Επιτροπή ανέλυσε επίσης κατά πόσον οι εκπτώσεις που προβλέπονται από το ΕΑΠ του 2007, το ΕΑΠ του 2008 ή το ΕΑΠ του 2010 αντίστοιχα ήταν επιλεκτικές, ευνοώντας ορισμένες αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούσαν τον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα εις βάρος άλλων αεροπορικών εταιρειών που τον χρησιμοποιούσαν.

([63]) Απόφαση του Δικαστηρίου (τμήμα μείζονος συνθέσεως) της 21ης Δεκεμβρίου 2016, *Επιτροπή κατά Hansestadt Lübeck (στο εξής: Lübeck)*, C-524/14 P, EU:C:2016:971, σκέψεις 40 έως 67.

([64]) Lübeck, σκέψη 58.

([65]) Lübeck, σκέψεις 40-67 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία.

([66]) Ό.π.

([67]) Ό.π. Απόφαση της 15ης Νοεμβρίου 2011, *Επιτροπή και Ισπανία κατά Government of Gibraltar και Ηνωμένου Βασιλείου*, C-106/09 P και C-107/09 P, EU:C:2011:732, σκέψη 87 καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία.

([68]) Lübeck, σκέψη 61.

(292) Οι εφαρμοζόμενες εκπτώσεις ακολουθούσαν αναλογική κλίμακα, με τη χαμηλότερη έκπτωση να ξεκινά στο 10 % για 250-500 προσγειώσεις ετησίως, δηλαδή περίπου 5 προσγειώσεις εβδομαδιαίως. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, κατά την υπό εξέταση περίοδο, εκτός από τη Wizz Air, υπήρχαν και ορισμένες άλλες αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα, οι οποίες είχαν στον στόλο τους αεροσκάφη των σχετικών μεγεθών και/ή επαρκούς συχνότητας δρομολογίων και, ως εκ τούτου, επωφελούνταν ή θα μπορούσαν να επωφεληθούν από τις σχετικές εκπτώσεις.

(293) Επομένως, το σύστημα αερολιμενικών τελών και οι εκπτώσεις εφαρμόζονταν χωρίς διακρίσεις.

(294) Ως εκ τούτου, ο βασικός συντελεστής, οι εκπτώσεις και οι μειώσεις που καθορίζονται στο ΕΑΠ του 2007, στο ΕΑΠ του 2008 και στο ΕΑΠ του 2010 δεν ήταν επιλεκτικές.

(295) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το συμπέρασμα αυτό ισχύει μόνον όσον αφορά τα τέλη, τις εκπτώσεις και τις μειώσεις που απορρέουν άμεσα από το ΕΑΠ του 2007, το ΕΑΠ του 2008 και το ΕΑΠ του 2010. Δεν ισχύει όσον αφορά τυχόν τέλη, εκπτώσεις ή μειώσεις που παρέχονται βάσει ενδεχόμενων εξατομικευμένων συμφωνιών με αεροπορικές εταιρείες.

8.1.3.3. Συμπέρασμα σχετικά με την επιλεκτικότητα

(296) Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι το μέτρο 2 δεν πληροί την προϋπόθεση της επιλεκτικότητας του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(297) Οι προϋποθέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ είναι σωρευτικές. Εάν μία από αυτές δεν πληρούται από ένα υπό εξέταση μέτρο, το μέτρο αυτό δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

(298) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το μέτρο 2 δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, δεδομένου ότι δεν ήταν επιλεκτικό.

(299) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας τέθηκε το ζήτημα ότι τα ΕΑΠ μπορεί να μην είναι συμβατά με την εσωτερική αγορά λόγω ενδεχόμενης διακριτικής μεταχείρισης μεταξύ διαφορετικών κατηγοριών επιβατών. Η αρχή αυτή ισχύει για τα μέτρα που συνιστούν κρατική ενίσχυση και, για τον λόγο αυτόν, δεν μπορούν να θεωρηθούν συμβατά βάσει των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις ([69]). Δεδομένου ότι στην προκειμένη περίπτωση διαπιστώνεται ότι τα ΕΑΠ δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση, δεν είναι αναγκαίο να αναλυθεί περαιτέρω το στοιχείο του άρρηκτου δεσμού που αναφέρεται στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας.

9. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ 3 — ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΤΟΥ 2008 ΜΕ ΤΗ WIZZ AIR

9.1. 'Υπαρξη ενίσχυσης

(300) Οι αρχές του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 171 και 172 εφαρμόζονται επίσης στην αξιολόγηση του μέτρου 3, το οποίο αφορά τις συμφωνίες του 2008 μεταξύ του φορέα διαχείρισης αερολιμένα και της Wizz Air.

9.1.1. *Οικονομική δραστηριότητα και έννοια της επιχείρησης*

(301) Η Wizz Air είναι μια αεροπορική εταιρεία. Παρέχει προγραμματισμένες υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών επιβατών και ασκεί οικονομική δραστηριότητα. Επομένως, αποτελεί επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

9.1.2. *Κρατικοί πόροι και δυνατότητα καταλογισμού στο κράτος*

9.1.2.1. Αρχές

(302) Οι αρχές που επεξηγούνται στις αιτιολογικές σκέψεις 271 έως 275 εφαρμόζονται επίσης σε αυτό το μέτρο.

9.1.2.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

(303) Για τους κρατικούς πόρους, ισχύουν όσα αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 276.

([69]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 15ης Ιουνίου 1993, *Matra κατά Επιτροπής*, C-225/91 P, EU:C:1993:239.

(304) Όσον αφορά τη δυνατότητα καταλογισμού των συμφωνιών του 2008 που υπογράφηκαν κατά την περίοδο ισχύος του καταστατικού του αερολιμένα του 1998, ισχύει κατ' αναλογία η συλλογιστική των αιτιολογικών σκέψεων 277 έως 279 για το ΕΑΠ του 2007, το ΕΑΠ του 2008 και το ΕΑΠ του 2010.

(305) Με βάση τα προαναφερθέντα, η Επιτροπή κρίνει ότι η σύναψη των συμφωνιών του 2008 μεταξύ της Wizz Air και του φορέα διαχείρισης αερολιμένα μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος.

9.1.3. *Επιλεκτικότητα*

9.1.3.1. Αρχές

(306) Οι αρχές που επεξηγούνται στην αιτιολογική σκέψη 199 εφαρμόζονται επίσης σε αυτό το μέτρο.

9.1.3.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

(307) Στην προκειμένη περίπτωση, οι συμφωνίες του 2008 συνομολογήθηκαν με μια μεμονωμένη επιχείρηση, τη Wizz Air, μόνο. Ως εκ τούτου, το μέτρο 3 είναι εξ ορισμού επιλεκτικά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

9.1.4. *Οικονομικό πλεονέκτημα*

9.1.4.1. Αρχές

(308) Οι αρχές σχετικά με το οικονομικό πλεονέκτημα κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 202 έως 206 εφαρμόζονται σε ρυθμίσεις μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών. Η εφαρμογή της αρχής του ΙΕΟΑ σε τέτοιες ρυθμίσεις επεξηγείται περαιτέρω στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές ([70]).

(309) Στη συγκεκριμένη κατάσταση που αφορά τη σχέση αερολιμένα – αεροπορικών εταιρειών, η Επιτροπή θα αξιολογήσει αν η διαθεσιμότητα δημόσιων πόρων για τον αερολιμένα παρέχει πλεονέκτημα στις αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούν τον εν λόγω αερολιμένα. Η εν λόγω ενίσχυση προς μια αεροπορική εταιρεία που χρησιμοποιεί τον αερολιμένα μπορεί καταρχήν να εξαιρείται, όταν η σχέση μεταξύ του αερολιμένα και της εν λόγω αεροπορικής εταιρείας εκπληρώνει τα κριτήρια της δοκιμής του ΙΕΟΑ.

(310) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, βάσει της αρχής του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς, ενίσχυση προς μια αεροπορική εταιρεία που χρησιμοποιεί τον αερολιμένα μπορεί καταρχήν να εξαιρείται, όταν:

(1) η τιμή που χρεώνεται για τις αερολιμενικές υπηρεσίες αντιστοιχεί στην αγοραία τιμή, ή

(2) μπορεί να αποδειχθεί μέσω εκ των προτέρων ανάλυσης, και ειδικότερα μέσω ανάλυσης βασιζόμενης σε δεδομένα που ήταν διαθέσιμα κατά τον χρόνο λήψης της απόφασης σχετικά με τα επίμαχα μέτρα, ότι η ρύθμιση μεταξύ αερολιμένα/αεροπορικής εταιρείας θα αναμενόταν να οδηγήσει σε θετική πρόσθετη συμβολή στα κέρδη για τον αερολιμένα.

(311) Όσον αφορά την πρώτη προσέγγιση που περιγράφεται συνοπτικά στην αιτιολογική σκέψη 310 (δηλαδή, σύγκριση της τιμής που χρεώνεται για τις αερολιμενικές υπηρεσίες με την αγοραία τιμή), σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, ο προσδιορισμός σημείου αναφοράς απαιτεί κατά πρώτον να μπορεί να επιλεγεί ικανός αριθμός συγκρίσιμων αερολιμένων που παρέχουν συγκρίσιμες υπηρεσίες υπό κανονικές συνθήκες αγοράς. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι προς το παρόν η μεγάλη πλειονότητα των αερολιμένων της Ένωσης επωφελείται από δημόσια χρηματοδότηση για την κάλυψη επενδυτικών και λειτουργικών δαπανών. Οι αερολιμένες κρατικής ιδιοκτησίας θεωρούνται κατά παράδοση από τις δημόσιες αρχές ως υποδομές που διευκολύνουν την τοπική ανάπτυξη και όχι ως επιχειρήσεις που λειτουργούν σύμφωνα με τους κανόνες της αγοράς. Ως εκ τούτου, οι τιμές των εν λόγω αερολιμένων τείνουν να μην καθορίζονται σε σχέση με εκτιμήσεις της αγοράς και συγκεκριμένα με υγιείς εκ των προτέρων προοπτικές κερδοφορίας, αλλά ουσιαστικά έχοντας υπόψη κοινωνικές ή περιφερειακές πτυχές. Ακόμη και αν ορισμένοι αερολιμένες τελούν υπό ιδιωτική ιδιοκτησία ή διαχείριση χωρίς να εμπλέκονται κοινωνικές ή περιφερειακές πτυχές, οι τιμές που χρεώνονται από τους εν λόγω αερολιμένες ενδέχεται να επηρεάζονται έντονα από τις τιμές που χρεώνονται από την πλειονότητα των κρατικά επιδοτούμενων αερολιμένων, καθώς οι τιμές των τελευταίων λαμβάνονται υπόψη από τις αεροπορικές εταιρείες κατά τις διαπραγματεύσεις τους με τους αερολιμένες που τελούν υπό ιδιωτική ιδιοκτησία ή διαχείριση. Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή εξέφρασε τις αμφιβολίες της στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές ότι, επί του παρόντος, είναι δυνατόν να προσδιορισθεί ενδεδειγμένο κριτήριο αναφοράς για τον καθορισμό πραγματικής αγοραίας τιμής για τις υπηρεσίες που παρέχουν οι αερολιμένες ([71]).

([70]) Κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 53.

([71]) Κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 59.

(312) Εν πάση περιπτώσει, η Επιτροπή θεωρεί ότι η διαδικασία συγκριτικής αξιολόγησης θα πρέπει να στηρίζεται σε αντιπαραβολή των αερολιμενικών τελών, αφαιρουμένων τυχόν παροχών που χορηγούνται στην αεροπορική εταιρεία (π.χ. για την εμπορική προώθηση, τις εκπτώσεις επί της τιμής ή κάποιο άλλο κίνητρο), σε ικανό αριθμό κατάλληλων «συγκρίσιμων αερολιμένων», οι φορείς διαχείρισης των οποίων συμπεριφέρονται ως φορείς διαχείρισης αερολιμένων σε οικονομία της αγοράς. Συγκεκριμένα, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται οι παρακάτω δείκτες: όγκος αεροπορικής κίνησης· είδος κυκλοφορίας (επαγγελματικά ταξίδια, ταξίδια αναψυχής ή μετεπιβίβασης)· σχετική σημασία των μεταφορών εμπορευμάτων και σχετική σημασία των εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες του αερολιμένα· είδος και επίπεδο των παρεχόμενων αερολιμενικών υπηρεσιών· εγγύτητα του αερολιμένα με μεγάλη πόλη· αριθμός κατοίκων στη ζώνη επιρροής του αερολιμένα· οικονομικό επίπεδο της γύρω περιοχής (κατά κεφαλήν ΑΕΠ)· διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές από τις οποίες θα μπορούσαν να προσελκυσθούν επιβάτες.

(313) Με βάση τα παραπάνω, η Επιτροπή θεωρεί την εκ των προτέρων ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας ως το πλέον σημαντικό κριτήριο για την αξιολόγηση των ρυθμίσεων που συνομολογούνται μεταξύ αερολιμένων και μεμονωμένων αεροπορικών εταιρειών.

(314) Επίσης, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ρυθμίσεις που συνομολογούνται μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και αερολιμένα μπορεί να θεωρηθεί ότι πληρούν τα κριτήρια της δοκιμής των αρχών του ΙΕΟΑ όταν συνεισφέρουν αυξητικά, υπό μια εκ των προτέρων θεώρηση, στην αποδοτικότητα του αερολιμένα, τουλάχιστον μακροπρόθεσμα ([72]). Ο αερολιμένας θα πρέπει να αποδείξει ότι, σε περίπτωση σύναψης ρύθμισης με αεροπορική εταιρεία (π.χ. μεμονωμένης σύμβασης ή συνολικού καθεστώτος αερολιμενικών τελών), είναι ικανός να καλύψει το σύνολο των δαπανών που συνεπάγεται η ρύθμιση καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της, με εύλογο περιθώριο κέρδους βάσει ασφαλών μεσοπρόθεσμων προοπτικών ([73]).

(315) Συναφώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι η διαφοροποίηση των τιμών συνιστά συνήθη επιχειρηματική πρακτική, εφόσον συμμορφώνεται με το σύνολο της σχετικής νομοθεσίας για τον ανταγωνισμό και της τομεακής νομοθεσίας. Εντούτοις, τέτοιες πολιτικές διαφοροποιημένης τιμολόγησης θα πρέπει να δικαιολογούνται από εμπορική άποψη προκειμένου να ικανοποιείται το κριτήριο των αρχών του ΙΕΟΑ ([74]).

9.1.4.2. Κοινή αξιολόγηση των συμφωνιών του 2008

(316) Η Επιτροπή θεωρεί ότι, για τον σκοπό της εφαρμογής της αρχής του ΙΕΟΑ, οι συμφωνίες του 2008 πρέπει να αξιολογηθούν από κοινού, ως ένα ενιαίο μέτρο. Υπάρχουν αρκετές ενδείξεις υπέρ αυτής της προσέγγισης.

(317) Πρώτον, οι συμφωνίες συνήφθηκαν από τους ίδιους συμβαλλομένους.

(318) Δεύτερον, το μνημόνιο συμφωνίας της 25ης Ιουνίου 2008 αναφέρει το πεδίο εφαρμογής των υπηρεσιών που θα παρέχονται από τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα, καθώς και των υπηρεσιών εμπορικής προώθησης που θα παρέχονται από τη Wizz Air. Το μνημόνιο συμφωνίας προβλέπει τον ίδιο μαθηματικό τύπο για τον υπολογισμό της αμοιβής εμπορικής προώθησης και το ίδιο εισπραττόμενο ποσό ανά αναχωρούντα επιβάτη με τη συμφωνία εμπορικής προώθησης της 30ής Ιουλίου 2008. Συνεπώς, το μνημόνιο συμφωνίας και η συμφωνία εμπορικής προώθησης συνδέονται στενά και άμεσα από άποψη περιεχομένου. Το μνημόνιο συμφωνίας αναφέρει επίσης τις γενικές αρχές της συνεργασίας μεταξύ του φορέα διαχείρισης αερολιμένα και της Wizz Air, οι οποίες ορίζονται στη συνέχεια υπό πιο επιχειρησιακούς όρους στη συμφωνία εμπορικής προώθησης, τη συμφωνία επιχειρησιακής εκμετάλλευσης και τη ΣΥΕ. Επίσης, στο προοίμιο της συμφωνίας εμπορικής προώθησης (αιτιολογική σκέψη 55) γίνεται άμεση αναφορά στο μνημόνιο συμφωνίας. Το μνημόνιο συμφωνίας αντικαταστάθηκε εντέλει από τη συμφωνία εμπορικής προώθησης, τη συμφωνία επιχειρησιακής εκμετάλλευσης και τη ΣΥΕ.

(319) Τρίτον, η συμφωνία επιχειρησιακής εκμετάλλευσης και η ΣΥΕ υπογράφηκαν την ίδια ημέρα (1η Αυγούστου 2008) για την ίδια χρονική περίοδο, δηλαδή από τις 11 Δεκεμβρίου 2008 έως τις 10 Δεκεμβρίου 2009, με δυνατότητα αυτόματης ανανέωσης για άλλους 12 μήνες σε κάθε επέτειο της ημερομηνίας έναρξης ισχύος της και χωρίς δυνατότητα λήξης τους πριν από την τρίτη επέτειο της συμφωνίας εμπορικής προώθησης. Η συμφωνία εμπορικής προώθησης τέθηκε επίσης σε ισχύ την ίδια ημέρα, δηλαδή την 11η Δεκεμβρίου 2008 (αιτιολογική σκέψη 54).

([72]) Κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 66.
([73]) Κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 63.
([74]) Κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 62.

(320) Τέταρτον, οι συμφωνίες του 2008 ήταν αλληλένδετες. Η συμφωνία εμπορικής προώθησης κάνει αρκετές αναφορές στη συμφωνία επιχειρησιακής εκμετάλλευσης και τη ΣΥΕ: i) η συμφωνία εμπορικής προώθησης προέβλεπε ότι οι συμβαλλόμενοι είχαν τη δυνατότητα να καταγγείλουν άμεσα τη συμφωνία εμπορικής προώθησης, σε περίπτωση λήξης της συμφωνίας επιχειρησιακής εκμετάλλευσης χωρίς ανανέωσή της ή καταγγελίας της· ii) η συμφωνία εμπορικής προώθησης όριζε ότι οι συμβαλλόμενοι είχαν τη δυνατότητα να καταγγείλουν άμεσα τη συμφωνία επιχειρησιακής εκμετάλλευσης και τη ΣΥΕ χωρίς να απαιτείται αποζημίωση, σε περίπτωση λήξης ή καταγγελίας της συμφωνίας εμπορικής προώθησης· iii) η συμφωνία εμπορικής προώθησης όριζε ότι, σε περίπτωση αύξησης των τελών που ρυθμίζονται στη συμφωνία λειτουργίας ή τη ΣΥΕ, η αμοιβή εμπορικής προώθησης θα πρέπει να τροποποιηθεί εξίσου με τη μεταβολή των αερολιμενικών τελών (αιτιολογική σκέψη 59).

(321) Με βάση τα παραπάνω επιχειρήματα, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μνημόνιο συμφωνίας, η συμφωνία εμπορικής προώθησης, η συμφωνία επιχειρησιακής εκμετάλλευσης και η ΣΥΕ δεν αποτελούν χωριστές συμφωνίες. Επομένως, η Επιτροπή κρίνει ότι είναι απαραίτητο να αναλυθούν από κοινού οι συμφωνίες του 2008, έτσι ώστε να προσδιοριστεί αν η εν λόγω συναλλαγή συνιστά κρατική ενίσχυση.

9.1.4.3. Εφαρμογή των αρχών στην προκειμένη περίπτωση

(322) Στην προκειμένη περίπτωση, για να προσδιοριστεί αν οι συμφωνίες του 2008 παρέχουν στην Wizz Air πλεονέκτημα το οποίο δεν θα απολάμβανε υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει αν, υπό παρόμοιες περιστάσεις, ένας αερολιμένας που λειτουργεί υπό κανονικές συνθήκες της οικονομίας της αγοράς και με γνώμονα τις προοπτικές αποδοτικότητας πιο μακροπρόθεσμα ([75]) θα είχε συνάψει την ίδια ή παρεμφερή εμπορική ρύθμιση με μια αεροπορική εταιρεία. Η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη τον χρόνο κατά τον οποίο ελήφθη η απόφαση σύναψης των συμφωνιών του 2008 μεταξύ του φορέα διαχείρισης αερολιμένα και της Wizz Air και να βασίσει την αξιολόγησή της στις πληροφορίες που ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα είχε στη διάθεσή του και τις παραδοχές στις οποίες βασίστηκε τότε.

(323) Όσον αφορά την εφαρμοστέα ανάλυση ΙΕΟΑ, η Wizz Air υποστήριξε ότι η προσέγγιση της σύγκρισης με την αγοραία τιμή, δηλαδή η πρώτη προσέγγιση που επεξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 310 σημείο 1), θα πρέπει να εφαρμοστεί στην προκειμένη περίπτωση, επιπρόσθετα της δεύτερης προσέγγισης (δηλαδή της ανάλυσης αποδοτικότητας) που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 310 σημείο 2).

(324) Η Wizz Air υπέβαλε έκθεση την οποία εκπόνησε η Oxera σχετικά με την οικονομική αξιολόγηση της αρχής του ΙΕΟΑ, με ημερομηνία 27 Οκτωβρίου 2011, στην οποία πραγματοποιήθηκε σύγκριση των τελών που κατέβαλλε η Wizz Air στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα με τα τέλη που κατέβαλλε σε τρεις αερολιμένες στο Ηνωμένο Βασίλειο οι οποίοι ήταν, κατά την άποψη της Oxera, συγκρίσιμοι αερολιμένες: στους αερολιμένες του Λίβερπουλ, του Πρέστγουικ και του Ντόνκαστερ. Η ανάλυση στη μελέτη βασίζεται σε δεδομένα που παρείχε ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα και η Wizz Air. Σύμφωνα με τη μελέτη της Oxera, αυτοί οι αερολιμένες είναι πιθανόν να συμπεριφερθούν, λόγω της διάρθρωσης του οικείου καθεστώτος ιδιοκτησίας και χρηματοδότησης, ως αερολιμένες «ιδιώτη επενδυτή». Η μελέτη παρουσίασε επίσης μια σύγκριση μεταξύ των γενικών χαρακτηριστικών του Διεθνούς Αερολιμένα της Τιμισοάρα και των τριών συγκρίσιμων αερολιμένων (π.χ. μέγεθος πληθυσμού της πόλης του αεροδρομίου, απόσταση από την πόλη αυτή, πληθυσμός της μεγαλύτερης πόλης σε ακτίνα 150 χιλιομέτρων, πλησιέστερος μεγάλος αερολιμένας), του μεγέθους σε όρους επιπέδου εισοδήματος βάσει του κατά κεφαλήν ΑΕΠ, καθώς και των μέσων εβδομαδιαίων μισθών, των τάσεων όσον αφορά την κυκλοφορία, των εσόδων των σχετικών αερολιμένων και του καθεστώτος χρηματοδότησης (δηλαδή εάν έχουν λάβει ή όχι δημόσια χρηματοδότηση). Η έκθεση υπολόγισε τα τέλη που κατέβαλλε η Wizz Air στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα με τα αντίστοιχα τέλη στους τρεις αερολιμένες του ΗΒ (στην ανάλυση ελήφθησαν υπόψη τα διαφορετικά τέλη στους τέσσερις αερολιμένες, αφαιρουμένων των παροχών που χορηγούνταν στη Wizz Air). Η ανάλυση παρουσίασε τα συνολικά τέλη που κατέβαλε η Wizz Air στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα και στους συγκρίσιμους αερολιμένες, εκφραζόμενα σε ευρώ ανά άφιξη και αναχώρηση αεροσκάφους και ευρώ ανά επιβάτη. Σε αυτή τη βάση, διαπιστώθηκε ότι το συνολικό επίπεδο τελών που κατέβαλε η Wizz Air στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα κατά την περίοδο 2008 έως 2011, εκφραζόμενο τόσο ανά άφιξη και αναχώρηση αεροσκάφους όσο και ανά επιβάτη, είναι υψηλότερο κατά μέσο όρο από το συγκρίσιμο μέσο επίπεδο τελών που κατέβαλε η αεροπορική εταιρεία στους συγκρίσιμους αερολιμένες. Σύμφωνα με την έκθεση της Oxera, οι χαμηλότερες τιμές που κατέβαλε η Wizz Air στους συγκρίσιμους αερολιμένες δείχνουν ότι ένας ιδιώτης επενδυτής πιθανόν να συνομολογούσε σύμβαση υπό τους όρους της συμφωνίας μεταξύ του φορέα διαχείρισης αερολιμένα και της Wizz Air.

(325) Όσον αφορά την έκθεση της Oxera στην οποία γίνεται σύγκριση του Διεθνούς Αερολιμένα της Τιμισοάρα με τρεις αερολιμένες στο ΗΒ και την οποία υπέβαλε η Wizz Air, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η συγκριτική αξιολόγηση δεν αποτελεί ενδεδειγμένη μέθοδο για τον καθορισμό των τιμών της αγοράς, εάν τα διαθέσιμα κριτήρια αναφοράς δεν έχουν καθοριστεί σε σχέση με τις παραμέτρους της αγοράς ή εάν οι υφιστάμενες διαδικασίες στρεβλώνονται σημαντικά από δημόσιες παρεμβάσεις. Τέτοιες στρεβλώσεις τείνουν να υπάρχουν στον κλάδο των αερομεταφορών, για τους λόγους που εξηγήθηκαν στις αιτιολογικές σκέψεις 311 έως 312.

([75]) Alfa Romeo, σκέψη 23· απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 2000, *Alitalia κατά Επιτροπής*, T-296/97, EU:T:2000:289, σκέψη 84.

(326) Επίσης, η Επιτροπή κρίνει ότι δεν πληρούται το κριτήριο του ικανού αριθμού συγκρίσιμων αερολιμένων που παρέχουν συγκρίσιμες συνθήκες υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς, το οποίο αναφέρεται στο σημείο 55 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές. Δεδομένου ότι υπάρχουν μερικές εκατοντάδες αερολιμένες στην Ευρώπη ([76]), τρεις αερολιμένες δεν μπορούν να θεωρηθούν ικανός αριθμός ο οποίος θα επέτρεπε τον προσδιορισμό κατάλληλου σημείου αναφοράς για τις σχετικές τιμές της αγοράς. Επιπρόσθετα, δύο από τους τρεις αερολιμένες της συγκριτικής αξιολόγησης (Λίβερπουλ και Ντόνκαστερ) ανήκουν επίσης στον ίδιο όμιλο, τον όμιλο Peel Airports. Αυτό υπονομεύει περαιτέρω τον αριθμό και την ποικιλία των συγκρίσιμων αερολιμένων που είναι απαραίτητοι για την παροχή ενός αξιόπιστου κριτηρίου αναφοράς.

(327) Επίσης, και οι τρεις συγκρίσιμοι αερολιμένες βρίσκονται στο Ηνωμένο Βασίλειο και δύο εξ αυτών (Λίβερπουλ και Ντόνκαστερ) είναι κοντά στην ίδια μεγάλη πόλη, το Μάντσεστερ. Επιπρόσθετα, η έκθεση της Oxera δεν εξηγεί αν οι τρεις συγκρίσιμοι αερολιμένες, καθώς και ο Διεθνής Αερολιμένας της Τιμισοάρα, παρέχουν συγκρίσιμες υπηρεσίες. Η μελέτη παρέχει μόνο πληροφορίες σχετικά με τον χρόνο κατά τον οποίο η Wizz Air άρχισε τη λειτουργία της σε κάθε αερολιμένα και προς ποιους προορισμούς, και αναλύει το σύνολο των τελών που κατέβαλλε η Wizz Air σε αυτούς τους αερολιμένες (αφαιρούμενων των πληρωμών για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης). Ωστόσο, αυτό δεν επιτρέπει να εκτιμηθεί το αν οι αερολιμένες παρέχουν συγκρίσιμες υπηρεσίες.

(328) Επιπρόσθετα, όπως επισημαίνεται και στην ίδια την έκθεση της Oxera, υπάρχουν ορισμένες διαφορές ανάμεσα στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα και άλλους δύο αερολιμένες του ΗΒ (του Αερολιμένα του Λίβερπουλ και του Αερολιμένα του Πρέστγουικ). Ειδικότερα, ο Αερολιμένας του Λίβερπουλ είναι σημαντικά μεγαλύτερος από τον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα (περίπου 5,5 εκατομμύρια επιβάτες το 2007) και ο Αερολιμένας του Πρέστγουικ εξυπηρέτησε πάνω από 2 εκατομμύρια επιβάτες, Επομένως, σε όρους όγκου αεροπορικής κίνησης, ο μόνος που ήταν συγκρίσιμος ήταν ο Αερολιμένας του Ντόνκαστερ (έως 1 εκατομμύριο επιβάτες). Ο αριθμός επιβατών που μετέφερε η Wizz Air από καθέναν από αυτούς τους αερολιμένες διαφέρει.

(329) Όσον αφορά το οικονομικό επίπεδο της γύρω περιοχής (κατά κεφαλήν ΑΕΠ), υπήρχε τεράστια διαφορά μεταξύ της Τιμισοάρα (δείκτης κατά κεφαλήν ΑΕΠ ([77]) κάτω από το 50 το 2007) και του ΗΒ (δείκτης ΑΕΠ περίπου στο 120 το 2007), στο οποίο βρίσκονται οι τρεις συγκρίσιμοι αερολιμένες. Επιπρόσθετα, η έκθεση της Oxera περιέχει, στο τμήμα όπου γίνεται η σύγκριση, πληροφορίες σχετικά με τους μέσους εβδομαδιαίους μισθούς στις περιφερειακές αγορές εργασίας της Τιμισοάρα και των τριών πόλεων του ΗΒ στις οποίες βρίσκονται οι τρεις συγκρίσιμοι αερολιμένες (Λίβερπουλ, Πρέστγουικ και Ντόνκαστερ) και αυτές διαφέρουν επίσης σημαντικά (το επίπεδο στην Τιμισοάρα είναι κάτω από το 50, ενώ οι τρεις άλλες πόλεις κατέγραφαν επίπεδο άνω του 500).

(330) Επίσης, η έκθεση δεν λαμβάνει υπόψη ορισμένους δείκτες που προσδιορίζονται στο σημείο 60 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.(π.χ. το είδος της κίνησης ή το είδος και το επίπεδο των παρεχόμενων αερολιμενικών υπηρεσιών).

(331) Τέλος, ακόμα και αν υποτεθεί ότι, με βάση μια έγκυρη συγκριτική ανάλυση, η «τιμή» που εφαρμόστηκε στις διάφορες συναλλαγές που καλύπτονται από αυτή την αξιολόγηση ήταν ισοδύναμη των «αγοραίων τιμών» ή υψηλότερη από αυτές, η Επιτροπή δεν θα μπορούσε, ωστόσο, να συμπεράνει ότι οι εν λόγω συναλλαγές αντιστοιχούσαν απαραίτητα στην αγοραία τιμή. Δεν θα ήταν αγοραία τιμή εάν, κατά τη σύναψη των εν λόγω ρυθμίσεων, ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί να προσδοκούσε ότι αυτές θα συνεπάγονταν πρόσθετες δαπάνες υψηλότερες των πρόσθετων εσόδων. Ένας ΙΕΟΑ, στην πραγματικότητα, δεν θα ενδιαφερόταν να προσφέρει προϊόντα ή υπηρεσίες στην «αγοραία τιμή», εάν αυτό συνεπαγόταν πρόσθετη ζημία.

(332) Η Επιτροπή θεωρεί σκόπιμο να επαναλάβει στο πλαίσιο της παρούσας ανάλυσης ότι, μετά την έκδοση των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, τόσο η Ρουμανία όσο και οι ενδιαφερόμενοι κλήθηκαν να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με την εφαρμογή των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών στην προκειμένη υπόθεση. Πέραν της Wizz Air, ούτε η Ρουμανία ούτε άλλοι ενδιαφερόμενοι αμφισβήτησαν την προσέγγιση της Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία, όταν είναι αδύνατο να καθοριστεί ένα ενδεδειγμένο σημείο αναφοράς για τον καθορισμό μιας πιστής αγοραίας τιμής για τις υπηρεσίες που παρέχονται από τους αερολιμένες στις αεροπορικές εταιρείες, το καταλληλότερο κριτήριο για την αξιολόγηση των ρυθμίσεων που έχουν συμφωνηθεί μεταξύ των δύο μερών είναι μια εκ των προτέρων ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας.

([76]) Στο σημείο 1 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές αναφέρεται ότι το σύστημα αερομεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελείται από ένα δίκτυο με περισσότερους από 460 αερολιμένες.

([77]) Όπως εξηγείται στην έκθεση της Oxera, ο δείκτης του κατά κεφαλήν ΑΕΠ για τη Ρουμανία και το ΗΒ εκφράζεται σε μονάδες αγοραστικής δύναμης (ΜΑΔ), σε σχέση με τον μέσο όρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ των 27). Ο μέσος όρος για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ των 27) τέθηκε ίσος με το 100.

(333) Επομένως, με βάση τα προαναφερθέντα, η Επιτροπή θεωρεί ότι στην προκειμένη περίπτωση πρέπει να εφαρμοστεί η γενική προσέγγιση που προτείνεται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές όσον αφορά την εφαρμογή της αρχής του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς στις επιχειρηματικές σχέσεις μεταξύ των αερολιμένων και των αεροπορικών εταιρειών, δηλαδή η εκ των προτέρων ανάλυση της πρόσθετης κερδοφορίας ([78]).

9.1.4.4. Χρονοδιάγραμμα εκτίμησης της αποδοτικότητας των συμφωνιών του 2008

(334) Κατά τη λήψη απόφασης σχετικά με τη σκοπιμότητα της σύναψης συμφωνιών με μια αεροπορική εταιρεία, ένας ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς θα επέλεγε ως χρονικό ορίζοντα της αξιολόγησής του είτε τη διάρκεια ισχύος των εν λόγω συμφωνιών είτε την περίοδο που προβλέπεται σε καθεμία από τις συμφωνίες χωριστά. Εν ολίγοις, θα προέβαινε σε εκτίμηση των πρόσθετων δαπανών και εσόδων κατά τη διάρκεια της περιόδου εφαρμογής των συμφωνιών. Κατά την ημερομηνία υπογραφής των συμφωνιών, ένας συνετός ΙΕΟΑ δεν θα βασιζόταν στην ανανέωση των συμφωνιών μετά τη λήξη ισχύος τους, είτε υπό τους ίδιους είτε υπό νέους όρους.

(335) Με βάση την προσέγγιση που περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 334, η Επιτροπή θα προβεί σε εκτίμηση των πρόσθετων δαπανών και εσόδων των συμφωνιών του 2008 για την περίοδο από την 11η Δεκεμβρίου 2008 έως τη 10η Δεκεμβρίου 2011, η οποία είναι η αρχική περίοδος εφαρμογής της συμφωνίας εμπορικής προώθησης. Η προαιρετική παράταση της συμφωνίας εμπορικής προώθησης κατά άλλους 12 μήνες μετά τη λήξη της πρώτης τριετίας δεν θα ληφθεί υπόψη. Η συμφωνία εμπορικής προώθησης προέβλεπε απλώς δυνατότητα παράτασης και, επομένως, ένας φορέας εκμετάλλευσης της αγοράς δεν θα μπορούσε να βασιστεί στο γεγονός ότι η εν λόγω επιλογή θα εφαρμοζόταν.

(336) Τόσο η συμφωνία επιχειρησιακής εκμετάλλευσης όσο και η ΣΥΕ ίσχυαν για μια αρχική περίοδο ενός έτους, δηλαδή από την 11η Δεκεμβρίου 2008 έως τη 10η Δεκεμβρίου 2009. Καθεμιά προέβλεπε αυτόματη ανανέωση για άλλους 12 μήνες σε κάθε επέτειο της αντίστοιχης ημερομηνίας έναρξης ισχύος τους. Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα δεν δικαιούταν να καταγγείλει μονομερώς αυτές τις δύο συμβάσεις πριν από την 3η περίοδο ανανέωσης ([79]). Δεδομένου ότι η ανανέωση της συμφωνίας επιχειρησιακής εκμετάλλευσης και της ΣΥΕ γινόταν αυτόματα από την πλευρά του φορέα διαχείρισης αερολιμένα, η Επιτροπή θεωρεί, επομένως, ότι ένας συνετός ΙΕΟΑ θα υπέθετε ότι η συμφωνία επιχειρησιακής εκμετάλλευσης και η ΣΥΕ θα ήταν σε ισχύ τουλάχιστον κατά τη διάρκεια ισχύος της συμφωνίας εμπορικής προώθησης, αν όχι για περισσότερο.

(337) Αντίθετα, δεν θα ήταν λογικό να υποτεθεί ότι η συμφωνία εμπορικής προώθησης θα είχε αρχική τριετή διάρκεια ισχύος και η συμφωνία λειτουργίας θα είχε αρχική ετήσια διάρκεια ισχύος, καθώς, χωρίς τη λειτουργία της αεροπορικής εταιρείας στον αερολιμένα, η συμφωνία εμπορικής προώθησης δεν θα είχε αντικείμενο. Αντιστοίχως, η διάρκεια εφαρμογής της ΣΥΕ θα έπρεπε να ευθυγραμμίζεται με τη διάρκεια της συμφωνίας επιχειρησιακής εκμετάλλευσης, καθώς οι υπηρεσίες εδάφους μπορούν να παρέχονται μόνο εάν η αεροπορική εταιρεία λειτουργεί στον αερολιμένα. Επιπρόσθετα, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 319, η διάρκεια της συμφωνίας εμπορικής προώθησης, αφενός, και η διάρκεια της συμφωνίας επιχειρησιακής εκμετάλλευσης και της ΣΥΕ, αφετέρου, συνδέονται.

(338) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το μνημόνιο συμφωνίας που υπογράφηκε στις 25 Ιουνίου 2008 ήταν το πλαίσιο που καθόριζε τις γενικές αρχές της συνεργασίας μεταξύ του φορέα διαχείρισης αερολιμένα και της Wizz Air. Οι εν λόγω αρχές διατυπώθηκαν στη συνέχεια υπό επιχειρησιακούς όρους στη συμφωνία εμπορικής προώθησης, τη συμφωνία επιχειρησιακής εκμετάλλευσης και τη ΣΥΕ. Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι η περίοδος πριν από την υπογραφή του μνημονίου συμφωνίας, δηλαδή πριν από την 25η Ιουνίου 2008, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ως το σημείο αναφοράς της εκ των προτέρων θεώρησης για τους σκοπούς της ανάλυσης αποδοτικότητας.

(339) Τόσο η συμφωνία επιχειρησιακής εκμετάλλευσης όσο και η ΣΥΕ τροποποιήθηκαν στις 25 Ιουνίου 2010 από ένα νέο σύστημα εκπτώσεων που συμφωνήθηκε μεταξύ της Wizz Air και του φορέα διαχείρισης αερολιμένα, το οποίο κάλυπτε την περίοδο έως και την 6η Φεβρουαρίου 2011 (στο εξής: τροποποιητικές συμφωνίες του 2010). Αυτό το νέο σύστημα εκπτώσεων αντιστοιχεί στο ΕΑΠ του 2010. Δεδομένου ότι οι τροποποιήσεις επέφεραν αλλαγές στους όρους των δύο συμφωνιών, η Επιτροπή θα εφαρμόσει την αρχή του ΙΕΟΑ χωριστά στις τροποποιητικές συμφωνίες του 2010 με στόχο να αξιολογήσει εάν ένας ΙΕΟΑ θα σύναπτε τις τροποποιητικές συμφωνίες. Επομένως, στην παρακάτω αξιολόγηση θα γίνει διάκριση μεταξύ της ανάλυσης της αποδοτικότητας για την αρχική περίοδο των συμφωνιών του 2008 και της ανάλυσης της αποδοτικότητας των τροποποιητικών συμφωνιών του 2010.

([78]) Κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημεία 59 και 61.

([79]) Με την εξαίρεση των τυπικών όρων παραβίασης της σύμβασης.

9.1.4.5. Ανάλυση της αποδοτικότητας των συμφωνιών του 2008

Εκτίμηση των πρόσθετων δαπανών και εσόδων των συμφωνιών του 2008

(340) Οι συμφωνίες του 2008 ήταν ρυθμίσεις κατόπιν μεμονωμένης διαπραγμάτευσης οι οποίες εφαρμόστηκαν μόνο στα δύο συμβαλλόμενα μέρη. Δεν αποτελούν ένα συνολικό καθεστώς αερολιμενικών τελών το οποίο εφαρμόζεται σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα ([80]). Οι σχετικές πρόσθετες δαπάνες και τα σχετικά πρόσθετα έσοδα των συμφωνιών του 2008 είναι οι δαπάνες και τα έσοδα που ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα αναμένει ότι θα προκύψουν λόγω της λειτουργίας της Wizz Air στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα.

(341) Το βασικό ζήτημα είναι εάν τα πρόσθετα έσοδα τα οποία προκύπτουν από τη δραστηριότητα της αεροπορικής εταιρείας υπερβαίνουν τις πρόσθετες δαπάνες. Επομένως, οι επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν στον αερολιμένα πριν από τις συμφωνίες και οι πάγιες λειτουργικές δαπάνες δεν υπολογίζονται.

(342) Τα πρόσθετα έσοδα που ένας ιδιώτης επενδυτής θα προσδοκούσε εύλογα από τις συμφωνίες του 2008 προκύπτουν από επιπρόσθετα έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες από αερολιμενικά τέλη που καταβάλλει η Wizz Air και από επιπρόσθετα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες, για παράδειγμα από τη στάθμευση αυτοκινήτων, καταστήματα με άδεια ενοποιημένης διανομής (franchising) ή καταστήματα άμεσης εκμετάλλευσης.

(343) Οι πρόσθετες δαπάνες στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι οι λειτουργικές δαπάνες, οι δαπάνες εμπορικής προώθησης και οποιεσδήποτε επενδυτικές δαπάνες που μπορούν να αποδοθούν στην παρουσία της Wizz Air στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα.

Εκ των προτέρων ανάλυση αποδοτικότητας, την οποία υπέβαλε η Ρουμανία για τις συμφωνίες του 2008

(344) Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, στις 9 Δεκεμβρίου 2014 η Ρουμανία υπέβαλε εκ των προτέρων ανάλυση αποδοτικότητας, η οποία ανασυντάχθηκε εκ των υστέρων με βάση τα διαθέσιμα δεδομένα πριν από τη σύναψη των συμφωνιών του 2008 με τη Wizz Air. Η ανάλυση παρείχε επισκόπηση των αναμενόμενων πρόσθετων εσόδων κατά τον χρόνο σύναψης των συμφωνιών.

(345) Σύμφωνα με την ανάλυση, οι συμφωνίες του 2008 επέφεραν τα παρακάτω έσοδα:

Πίνακας 12: Εκ των προτέρων εκτιμώμενα έσοδα παραγόμενα μέσω των συμφωνιών του 2008 (με την εξαίρεση της συμφωνίας εμπορικής προώθησης)

Έτος **(1)**	**Αριθμός επιβατών (εκτιμώμενος)** **(2)**	**Έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες ανά επιβάτη της Wizz Air (σε EUR)** **(3)**	**Έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες ανά επιβάτη (σε EUR)** **(4)**	**Έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες (σε EUR)** **(5)=(2)x(3)**	**Έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες (σε EUR)** **(6)=(2)x(4)**	**Συνολικά έσοδα (εκτιμώμενα) (σε EUR)** **(5)+(6)**
2009	**200 000**	12	2,50	2 400 000	500 000	**2 900 000**
2010	**300 000**	12	2,50	3 600 000	750 000	**4 350 000**
2011	**350 000**	12	2,50	4 200 000	875 000	**5 075 000**

(346) Στην ανάλυση χρησιμοποιούνται οι προβλέψεις της Wizz Air σχετικά με τον αριθμό επιβατών που θα μεταφερθούν το 2009, το 2010 και το 2011.

(347) Τα έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες ανά αναχωρούντα επιβάτη υπολογίστηκαν όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 13. Τα έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες ανά επιβάτη της Wizz υπολογίστηκαν ως τα έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες ανά αναχωρούντα επιβάτη της Wizz Air (περίπου 24 EUR), διαιρούμενα διά του 2, καθώς μόνο οι μισοί επιβάτες της Wizz Air είναι αναχωρούντες επιβάτες. Οι μοναδιαίες δαπάνες αντιστοιχούν στα πλήρη τέλη (δηλαδή χωρίς τυχόν εκπτώσεις) που ορίζονται στη συμφωνία επιχειρησιακής εκμετάλλευσης και τη ΣΥΕ.

([80]) Κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, σημείο 63.

Πίνακας 13: Έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες ανά πτήση και ανά αναχωρούντα επιβάτη της Wizz Air

		MTOW	**72**
		Χωρητικότητα	**180**
		Συντελεστής πληρότητας	**82 %**
	Μονάδα μέτρησης	Τέλος μονάδας (σε EUR)	Ανά πτήση (σε EUR)
Τέλος προσγείωσης	MTOW	7	504
Τέλος χρήσης σταθμού	MTOW	0,15	10,80
Τέλος φωτισμού	MTOW	2,10	151,20
Τέλος εξυπηρέτησης στην περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών	Πτήση	150	150
Τέλος επιβιβασθέντος επιβάτη	Dpax	8	1 180,80
Τέλος ασφάλειας	Dpax	10	1 476
Τέλος επιβάτη μειωμένης κινητικότητας	Dpax	0,20	29,52
Σύνολο ανά πτήση	**Πτήση**		**3 502,32**
Σύνολο ανά αναχωρούντα επιβάτη (Dpax)	**Dpax**		**23,73**

(348) Σύμφωνα με τη Ρουμανία, με βάση την πείρα του αερολιμένα από προηγούμενα έτη, τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες αντιστοιχούν μόνο στο 15 % έως 20 % των συνολικών εσόδων του φορέα διαχείρισης αερολιμένα και ανήλθαν σε έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες ανά επιβάτη ύψους 2,5 EUR. Αυτό το ποσό έγινε επίσης δεκτό για κάθε επιβάτη της Wizz Air (όπως αναφέρεται στη στήλη 4 του Πίνακα 12).

(349) Εάν συμπεριληφθούν στις εκτιμήσεις οι πληρωμές εμπορικής προώθησης που ορίζονται στη συμφωνία εμπορικής προώθησης, αναμένονται τα παρακάτω έσοδα. Οι πληρωμές εμπορικής προώθησης περιλαμβάνονται στον πίνακα που υπέβαλε η Ρουμανία ως «επένδυση εμπορικής προώθησης του αερολιμένα».

Πίνακας 14: Εκ των προτέρων εκτιμώμενα καθαρά έσοδα παραγόμενα μέσω των συμφωνιών του 2008 (συμπεριλαμβανομένης της συμφωνίας εμπορικής προώθησης)

Έτος	**Αριθμός επιβατών/ έτος**	**Αριθμός επιβιβασθέντων επιβατών ανά έτος (2)/2**	**Έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες ανά επιβιβασθέντα επιβάτη (σε EUR)**	**Έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες ανά επιβάτη (σε EUR)**	**Τιμολόγιο εισπραττόμενο από τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα ανά επιβιβασθέντα επιβάτη (σε EUR)**	**Ποσό εισπραττόμενο από τον αερολιμένα (3)x (7) (σε EUR)**	**Έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες (2)x (4) (σε EUR)**	**Αμοιβή εμπορικής προώθησης αερολιμένα (8) – (7) (σε EUR)**	**Έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες (2)x(5) (σε EUR)**	**Τελικά έσοδα αερολιμένα (7) + (10) (σε EUR)**
(1)	**(2)**	**(3)**	**(4)**	**(5)**	**(6)**	**(7)**	**(8)**	**(9)**	**(10)**	**(11)**
2009	200 000	100 000	12	2,5	5	500 000	2 400 000	1 900 000	500 000	**1 000 000**
2 010	300 000	150 000	12	2,5	4	600 000	3 600 000	3 000 000	750 000	**1 350 000**
2 011	350 000	175 000	12	2,5	4	700 000	4 200 000	3 500 000	875 000	**1 575 000**

(350) Το ποσό που εισπράττει ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα ανά επιβιβασθέντα επιβάτη (στήλη 6 του Πίνακα 14) υπολογίστηκε με βάση τη συμφωνία εμπορικής προώθησης. Η συμφωνία εμπορικής προώθησης προέβλεπε την είσπραξη ποσού από τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα ([81]) ανάλογα με τον μηνιαίο αριθμό επιβατών που παρέδιδε η Wizz Air προς/από τον αερολιμένα ως εξής:

([81]) Το εισπραττόμενο ποσό αποτελούσε μεθοδολογία η οποία χρησιμοποιούταν για τον υπολογισμό των πληρωμών εμπορικής προώθησης σε σχέση με τα αερολιμενικά τέλη.

Πίνακας 15: Εισπραττόμενο ποσό ανά αναχωρούντα επιβάτη

Μηνιαίος αριθμός επιβατών (αναχωρούντων και αφικνούμενων) που παρέδιδε η Wizz Air προς/από τον αερολιμένα			Εισπραττόμενο ποσό ανά αναχωρούντα επιβάτη σε EUR
0	-	5 349	8
5 350	-	10 690	6
10 691	-	15 999	5
16 000	-	31 999	4
> 32 000			3,50

(351) Δεδομένου ότι ο αριθμός των εκτιμώμενων επιβατών της Wizz Air κατ' έτος ήταν 200 000 το 2009, 300 000 το 2010 και 350 000 το 2011, υπολογίστηκε ότι ο αριθμός των επιβατών της Wizz Air ανά μήνα θα ήταν 16 666 το 2009, 25 000 το 2010 και 29 166 το 2011. Σε αυτή τη βάση, θεωρήθηκε ότι ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα θα εισέπραττε 5 EUR ανά επιβιβασθέντα επιβάτη το 2009 και 4 EUR το 2010 και το 2011.

(352) Η ανάλυση που υπέβαλε η Ρουμανία δεν περιλαμβάνει υπολογισμούς πρόσθετων δαπανών. Σύμφωνα με τις ρουμανικές αρχές, οι αερολιμενικές δαπάνες είναι στην πλειονότητά τους πάγιες (περίπου 80 %). Επιπρόσθετα, σύμφωνα με την εκτίμηση, οι αερολιμενικές δαπάνες παρέμειναν σταθερές ή υπέστησαν μόνο μικρές μεταβολές λόγω αυξημένης κατανάλωσης καυσίμων και ενέργειας, και ενδεχομένως λόγω της φυσικής φθοράς του εξοπλισμού που σχετίζεται με τις δραστηριότητες της Wizz Air στον αερολιμένα. Η Ρουμανία εξήγησε ότι δεν αναμένονταν άλλες επιπρόσθετες δαπάνες σχετικά με τον εξοπλισμό, τα υλικά ή την υποδομή, καθώς οι δραστηριότητες της Wizz Air θα χρησιμοποιούσαν τα υφιστάμενα στοιχεία ενεργητικού και την υφιστάμενη υποδομή σε ζώνες δρομολογίου κατά τις οποίες αυτά δεν χρησιμοποιούνταν έως τώρα. Η δραστηριότητα του Διεθνούς Αερολιμένα της Τιμισοάρα επικεντρωνόταν στις δραστηριότητες της Carpatair, η οποία χρησιμοποιούσε μόνο συγκεκριμένες ζώνες δρομολογίου κατά τη διάρκεια της ημέρας. Δεν αναμένονταν επίσης πρόσθετες δαπάνες προσωπικού για παρόμοιους λόγους. Σύμφωνα με τη Ρουμανία, δεν κατανεμήθηκαν στη Wizz Air επενδυτικές δαπάνες, καθώς όλες οι αερολιμενικές επενδύσεις είχαν προγραμματιστεί πριν από την έναρξη των διαπραγματεύσεων με τη Wizz Air. Συνεπώς, σύμφωνα με την ανάλυση, δεδομένου του υψηλού ποσοστού των πάγιων δαπανών, ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα θα επωφελείτο από αυξημένη αποδοτικότητα λόγω της αύξησης στον όγκο των επιβατών, ακόμα και στην περίπτωση εφαρμογής μειωμένων τιμολογίων.

(353) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η την προσέγγιση σχετικά με τον αριθμό των εκτιμώμενων επιβατών είναι εύλογη, καθώς συνάδει με το σχέδιο ανάπτυξης. Το σχέδιο ανάπτυξης προέβλεπε αύξηση των επιβατών κατά 244 348 από το 2008 έως το 2009. Δεδομένου ότι η συμφωνία επιχειρησιακής εκμετάλλευσης της Wizz Air τέθηκε σε ισχύ την 11η Δεκεμβρίου 2008, μπορεί να ειπωθεί κατά προσέγγιση ότι, στην αύξηση των 244 348 επιβατών που προέβλεπε το σχέδιο ανάπτυξης, η Wizz Air συνεισέφερε 200 000 επιβάτες. Το σχέδιο ανάπτυξης προέβλεπε επίσης αύξηση της κίνησης των επιβατών κατά 253 423 επιβάτες από το 2009 έως το 2010 και κατά 215 973 επιβάτες από το 2010 έως το 2011. Επομένως, η αύξηση κατά 100 000 επιβάτες από το 2009 έως το 2010 και κατά 50 000 αντίστοιχα από το 2010 έως το 2011 για την Wizz Air, η οποία προβλεπόταν στην εκ των προτέρων ανάλυση της Ρουμανίας, φαίνεται εύλογη.

(354) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι τα έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες έχουν υπερεκτιμηθεί, καθώς δεν έχουν ληφθεί υπόψη οι εκπτώσεις για τα αερολιμενικά τέλη που προβλέπονται στη συμφωνία λειτουργίας. Ωστόσο, λόγω του μαθηματικού τύπου για τον υπολογισμό της πληρωμής εμπορικής προώθησης, τα χαμηλότερα έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες θα συνεπάγονταν χαμηλότερη πληρωμή εμπορικής προώθησης κατά το ίδιο ακριβώς ποσό ([82]). Συνεπώς, τα έσοδα και οι δαπάνες θα ήταν χαμηλότερα κατά το ίδιο ποσό και, επομένως, η αποδοτικότητα δεν θα επηρεαζόταν από αυτά.

(355) Ωστόσο, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η εκ των προτέρων ανάλυση της Ρουμανία, όπως ανασυντάχθηκε εκ των υστέρων, έχει ορισμένα μειονεκτήματα, ως εξής:

([82]) Για παράδειγμα, εάν τα έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες ανά αναχωρούντα επιβάτη ήταν 20 EUR αντί για 24 EUR, τα έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες θα ήταν χαμηλότερα κατά 400 000 EUR, δηλαδή θα ανέρχονταν σε 2 εκατ. EUR. Επομένως, η πληρωμή εμπορικής προώθησης θα ήταν 1 500 000 EUR (2 εκατ. EUR έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες μείον 500 000 EUR που είναι το ποσό που εισπράττει ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα). Έτσι, η πληρωμή εμπορικής προώθησης είναι στην εν λόγω περίπτωση χαμηλότερη κατά 400 000 EUR σε σύγκριση με την περίπτωση που το τέλος ανά επιβάτη ανέρχεται σε 24 EUR.

α) Το τέλος ασφάλειας ([83]) συμπεριλαμβάνεται εξολοκλήρου ως έσοδο από αεροναυτικές δραστηριότητες του αερολιμένα. Αυτό το τέλος θα έπρεπε είτε να εξαιρεθεί, για τον λόγο ότι χρηματοδοτεί μη οικονομικές δραστηριότητες ([84]), ή θα έπρεπε να συμπεριληφθεί στα έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες με λογιστικοποίηση των αντίστοιχων δαπανών ασφάλειας στην πλευρά των δαπανών (επομένως, η ένταξη του τέλους και των δαπανών ασφάλειας δεν θα επηρέαζε την αποδοτικότητα) ([85]).

β) Η ανάλυση δεν περιέχει κάποιον υπολογισμό των πρόσθετων λειτουργικών δαπανών, ενώ αναγνωρίζει ότι ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα θα επιβαρυνθεί με πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες (αν και μικρές) που σχετίζονται με την παρουσία της Wizz Air στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα (αιτιολογική σκέψη 352).

γ) Στην ανάλυση δεν αναφέρονται καθαρή παρούσα αξία και προεξοφλητικό επιτόκιο.

(356) Με βάση τα παραπάνω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εκ των προτέρων ανάλυση κερδοφορίας της Ρουμανίας, όπως ανασυντάχθηκε εκ των υστέρων, δεν αποδεικνύει τη συμμόρφωση των συμφωνιών του 2008 με την αρχή του ΙΕΟΑ.

Εκ των προτέρων ανάλυση αποδοτικότητας της Oxera για τις συμφωνίες του 2008

(357) Η Wizz Air υπέβαλε έκθεση την οποία εκπόνησε η Oxera με ημερομηνία 10 Φεβρουαρίου 2015 (στο εξής, από κοινού με την επόμενη τροποποίησή της: έκθεση της Oxera), στην οποία πραγματοποιούταν εκτίμηση της αναμενόμενης αποδοτικότητας των συμφωνιών του 2008 με τη Wizz Air, όπως αυτή ανασυντάχθηκε εκ των υστέρων με βάση τα δεδομένα που θα ήταν διαθέσιμα κατά τον χρόνο υπογραφής των συμφωνιών. Η έκθεση της Oxera με τίτλο «*Economic MEOP assessment: Timişoara airport. Profitability analysis*» (Οικονομική εκτίμηση βάσει της αρχής του ΙΕΟΑ: Αερολιμένας της Τιμισοάρα. Ανάλυση της αποδοτικότητας) βασίζεται στα δεδομένα της ανάλυσης που υπέβαλε η Ρουμανία (αιτιολογική σκέψη 344), τα οποία συμπληρώθηκαν από επιπρόσθετα δεδομένα τα οποία παρείχε ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα στην Oxera.

(358) Το χρονικό πλαίσιο των συμφωνιών του 2008 που ελήφθη υπόψη είναι τρία έτη, δηλαδή το αρχικό χρονικό πλαίσιο που προβλέπεται στη συμφωνία εμπορικής προώθησης χωρίς την πιθανή παράτασή του.

(359) Στις 14 Μαΐου 2015, η Oxera υπέβαλε ξανά υπολογισμούς αναμενόμενης αποδοτικότητας για να διορθώσει ένα πρόβλημα στα δεδομένα το οποίο διαπιστώθηκε στην έκθεση της 10ης Φεβρουαρίου 2015. Η διόρθωση αφορούσε μια υπερεκτίμηση των συνολικών επενδυτικών δαπανών η οποία προέκυψε από τη διπλή προσμέτρηση της επένδυσης που χρηματοδοτήθηκε από το κράτος στα αρχικά έγγραφα που υποβλήθηκαν. Αυτό το πρόβλημα στα δεδομένα επηρέασε την αναμενόμενη αποδοτικότητα των συμφωνιών του 2008, η οποία αρχικά υποτιμήθηκε.

(360) Σύμφωνα με την τροποποιημένη έκθεση της Oxera, τα αποτελέσματα των πρόσθετων δαπανών, εσόδων και κερδών που θα μπορούσαν να αναμένονται κατά τον χρόνο υπογραφής των συμφωνιών του 2008 συνοψίζονται στον Πίνακα 16 παρακάτω. Η Oxera κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι συμφωνίες του 2008 αναμένονταν να έχουν καθαρή παρούσα αξία (ΚΠΑ) ύψους 7,62 εκατ. RON.

([83]) Σύμφωνα με το σημείο 35 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, οι δραστηριότητες που είναι αναγκαίες για τη διασφάλιση της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις έκνομων επεμβάσεων, καθώς και οι επενδύσεις που αφορούν τις υποδομές και τον εξοπλισμό που απαιτούνται για την εκτέλεση των εν λόγω δραστηριοτήτων, θεωρούνται μη οικονομικού χαρακτήρα και, επομένως, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις.

([84]) Η Επιτροπή κατανοεί ότι, σύμφωνα με το διάταγμα αριθ. 2190/2005 του υπουργείου Μεταφορών, το τέλος ασφάλειας χρηματοδοτεί αποκλειστικά επενδύσεις, εργασίες συντήρησης και εξοπλισμό που συνδέονται άμεσα με την ασφάλεια. Στον βαθμό που το τέλος χρηματοδοτεί επίσης τέτοια υποδομή ή τέτοιο εξοπλισμό που χρησιμοποιείται και για εμπορικούς σκοπούς (και, επομένως, είναι εγγενές στοιχείο της αερολιμενικής επιχείρησης), η πλήρης εξαίρεση του τέλους από τον υπολογισμό θα ήταν μια συντηρητική προσέγγιση και θα επέφερε την υποτίμηση των εσόδων. Ωστόσο, αυτό θα συνεπαγόταν αύξηση στις πληρωμές εμπορικής προώθησης κατά το ίδιο ακριβώς ποσό και, επομένως, δεν επηρεάζει τον υπολογισμό της αποδοτικότητας.

([85]) Το διάταγμα αριθ. 2190/2005 του υπουργείου Μεταφορών σχετικά με τη χρήση του τέλους ασφάλειας αερολιμένα, το οποίο ήταν σε ισχύ κατά τον χρόνο υπογραφής της συμφωνίας, προέβλεπε ότι το τέλος ασφάλειας θα χρησιμοποιείται αποκλειστικά για i) την πραγματοποίηση επενδύσεων, βασικών επισκευών και εργασιών συντήρησης για οποιοδήποτε στοιχείο που σχετίζεται άμεσα με την ασφάλεια της δραστηριότητας του αερολιμένα· ii) την αγορά εξοπλισμού που χρησιμοποιείται για την ασφάλεια της δραστηριότητας του αερολιμένα, iii) την ειδική κατάρτιση του προσωπικού που επιλαμβάνεται θεμάτων ασφάλειας του αερολιμένα, iv) τη χρηματοδότηση των υπηρεσιών φύλαξης ασφάλειας για την περίμετρο του αερολιμένα και άλλων υπηρεσιών με στόχο την ασφάλεια του αερολιμένα· v) την πληρωμή οποιωνδήποτε επιτοκίων, ασφαλίστρων και οποιασδήποτε αμοιβής που σχετίζεται με δάνεια που έχουν συναφθεί για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων που εξηγούνται παραπάνω.

Πίνακας 16: Πρόσθετα έσοδα, πρόσθετες δαπάνες και πρόσθετα κέρδη που αναμένονταν από τις συμφωνίες του 2008 σύμφωνα με την έκθεση της Oxera

(σε χιλιάδες RON)		**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
Αριθμός αναχωρούντων επιβατών της Wizz Air	[Α]	5 587	100 000	150 000	164 932
Έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες	[Β]	255	4 565	6 824	7 507
Έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες	[Γ]	112	2 085	3 241	3 694
Συνολικά πρόσθετα έσοδα	*[Δ] = [Β] + [Γ]*	*367*	*6 649*	*10 066*	*11 201*
Λειτουργικές δαπάνες	[Ε]	47	879	1 367	1 558
Δαπάνες εμπορικής προώθησης	[ΣΤ]	165	2 956	4 411	4 854
Απόσβεση	[Ζ]	9	171	617	688
Συνολικές πρόσθετες δαπάνες	*[Η] = [Ε] + [ΣΤ] + [Ζ]*	*222*	*4 006*	*6 394*	*7 099*
Πρόσθετα κέρδη	*[Θ] = [Δ] - [Η]*	*146*	*2 643*	*3 671*	*4 102*
Συντελεστής προεξόφλησης		1,0	0,8	0,7	0,6
ΚΠΑ		**7,620**			

(361) Τα αποτελέσματα του Πίνακα 16 βασίζονται στις παρακάτω παραμέτρους:

α) Δεδομένου ότι στις συμφωνίες του 2008 δεν προσδιορίζονται προβλέψεις κίνησης, οι προβλέψεις αεροπορικής κίνησης της Wizz Air στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα για το 2009, το 2010 και το 2011 βασίστηκαν σε προβλέψεις της Wizz Air που αναφέρονται στην εκ των προτέρων ανάλυση που υπέβαλε η Ρουμανία. Οι προβλέψεις κίνησης για το 2008 προέκυψαν από το επίπεδο αναμενόμενης κίνησης για το 2009, μειωμένες κατά την εκτιμώμενη ετήσια αύξηση της ευρωπαϊκής εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με τη Eurocontrol (2008) ([86]).

β) Οι προβλέψεις σχετικά με τον αριθμό αφίξεων και αναχωρήσεων αεροσκαφών (turnaround) της Wizz Air βασίζονται σε πληροφορίες που παρείχε ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα απευθείας στην Oxera. Η Oxera κατανοεί ότι οι εκτιμήσεις που έλαβε από τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα βασίστηκαν σε δεδομένα τα οποία ήταν διαθέσιμα πριν από την έναρξη των συμφωνιών του 2008. Αυτές οι προβλέψεις συνεπάγονται συντελεστή πληρότητας 79 % έως 80 % περίπου (σύμφωνα με τον συντελεστή πληρότητας 82 % που προσδιορίζεται στην εκ των προτέρων ανάλυση που υπέβαλε η Ρουμανία).

γ) Οι προβλέψεις εσόδων από αεροναυτικές δραστηριότητες βασίζονται σε τέλη και σε εκπτώσεις ανά αναχωρούντα επιβάτη και ανά άφιξη και αναχώρηση αεροσκάφους στα ίδια επίπεδα με αυτά που ορίζονται στις συμφωνίες του 2008. Οι συμφωνίες του 2008 προβλέπουν έκπτωση 10 % έως 70 % για το τέλος προσγείωσης, ανάλογα με τον αριθμό των προσγειώσεων κατ' έτος, και έκπτωση 10 % έως 30 % για το επιβατικό τέλος, ανάλογα με τον αριθμό των αναχωρούντων επιβατών κατ' έτος. Με βάση τις συζητήσεις με τη Wizz Air, η Oxera κάνει δεκτή έκπτωση 50 % στα τέλη προσγείωσης. Επίσης, κάνει δεκτή έκπτωση 10 % στα επιβατικά τέλη. Στην ανάλυση δεν περιλαμβάνεται το τέλος ασφάλειας, καθώς η Oxera θεώρησε ότι αυτό δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της εκτίμησης της αρχής του ΙΕΟΑ, δεδομένου ότι τα εν λόγω τέλη χρηματοδοτούν δραστηριότητες οι οποίες εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους κατά την άσκηση των εξουσιών του. Αυτό βασίστηκε στο σημείο 35 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές.

δ) Η πρόβλεψη των εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες βασίζεται στις εκτιμήσεις των εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες ανά αναχωρούντα επιβάτη της Wizz Air, οι οποίες συμπεριλήφθηκαν στην εκ των προτέρων ανάλυση που υπέβαλε η Ρουμανία (δηλαδή 2,5 EUR ανά επιβάτη της Wizz Air). Οι εκτιμήσεις αυτές μετατρέπονται σε RON, αναπροσαρμόζονται με βάση τον αναμενόμενο πληθωρισμό και εφαρμόζονται στις προβλέψεις κίνησης που εξηγούνται στα στοιχεία α) και β) παραπάνω.

([86]) Eurocontrol (2008), «Challenges of Growth 2008» (Προκλήσεις ανάπτυξης για το 2008), Συνοπτική έκθεση, σελίδα 14.

ε) Όσον αφορά τις πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες (π.χ. υπηρεσίες προσωπικού, ενέργεια, υλικά), ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα θεωρεί ότι περίπου το 20 % των λειτουργικών δαπανών μπορούν να θεωρηθούν πρόσθετες, δηλαδή μεταβαλλόμενες ανάλογα με τον αριθμό επιβατών. Στην έκθεση της Oxera γίνεται εκτίμηση των πρόσθετων λειτουργικών δαπανών ανά επιβάτη από τα απολογιστικά στοιχεία λειτουργικών δαπανών πριν από την υπογραφή κάθε συμφωνίας ([87]) και θεωρείται ότι το 20 % των δαπανών είναι πρόσθετες και αναπροσαρμόζονται με βάση τον αναμενόμενο πληθωρισμό. Οι εν λόγω πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες ανά επιβάτη εφαρμόζονται στις προβλέψεις κίνησης της Wizz Air που εξηγούνται στα στοιχεία α) και β) παραπάνω. Εξαιρούνται οι δαπάνες ασφάλειας.

στ) Στην έκθεση της Oxera γίνεται εκτίμηση των πρόσθετων δαπανών εμπορικής προώθησης που βαρύνουν τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα με βάση τις διατάξεις της συμφωνίας εμπορικής προώθησης και λαμβανομένου υπόψη του ποσού των αεροναυτικών τελών που εκτιμήθηκαν όπως εξηγείται στο στοιχείο γ) παραπάνω.

(362) Όσον αφορά τις πρόσθετες επενδυτικές δαπάνες, έγιναν οι ακόλουθες παραδοχές:

α) Δεδομένου ότι δεν υπάρχουν προβλέψεις αναμενόμενων επενδύσεων, στην έκθεση της Oxera γίνεται εκτίμηση των ετήσιων επενδυτικών δαπανών βάσει απολογιστικών στοιχείων επενδύσεων που πραγματοποιήθηκαν στον Αερολιμένα και χρηματοδοτήθηκαν με κρατικούς και ίδιους πόρους την περίοδο 2007-2011.

β) Η κρατική χρηματοδότηση που έλαβε ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα για το κτίριο του τερματικού σταθμού και τον εξοπλισμό ελέγχου ασφάλειας εξαιρέθηκε, καθώς δεν θεωρήθηκε ότι οφειλόταν στην παρουσία της Wizz Air στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα. Σύμφωνα με τη Ρουμανία, οι εν λόγω δαπάνες χρηματοδοτήθηκαν από το κράτος σε σχέση με την προσχώρηση στη Συμφωνία του Σένγκεν και δεν ήταν απαραίτητες λόγω των δραστηριοτήτων της Wizz Air. Η έκθεση δέχεται ότι δεν αναμένονταν πρόσθετες επενδύσεις ως αποτέλεσμα των δραστηριοτήτων της Wizz Air στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα.

γ) Η απόσβεση άλλων επενδύσεων που χρηματοδοτήθηκαν με ίδιους πόρους του φορέα διαχείρισης αερολιμένα κατανεμήθηκε στις συμφωνίες με τη Wizz Air με βάση το αναμενόμενο ποσοστό κίνησης επιβατών της Wizz Air σε σχέση με τη χωρητικότητα του αερολιμένα.

δ) Κατά τον υπολογισμό των δαπανών απόσβεσης ελήφθη υπόψη γραμμική απόσβεση, δηλαδή η ετήσια απόσβεση υπολογίστηκε μέσω της κατανομής της επενδυτικής δαπάνης ισότιμα κάθε έτος, καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του στοιχείου ενεργητικού ([88]).

ε) Τα εκτιμώμενα κέρδη προεξοφλήθηκαν με τη χρήση των επιτοκίων αναφοράς της Επιτροπής, συν ένα περιθώριο 100 μονάδων βάσης, οπότε το τελικό προεξοφλητικό επιτόκιο ανέρχεται στο 16,87 %.

(363) Σύμφωνα με την έκθεση της Oxera, τα αποτελέσματα της ανάλυσης της αποδοτικότητας των συμφωνιών του 2008 κατέδειξαν ότι τα τέλη που κατέβαλε η Wizz Air στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα δυνάμει των συμφωνιών του 2008 ήταν συγκρίσιμα με ένα επίπεδο τελών τα οποία θα προσφέρονταν στην Wizz Air από έναν ιδιοκτήτη αερολιμένα ο οποίος θα ήταν ΙΕΟΑ, υπό παρόμοιες συνθήκες.

(364) Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι αριθμοί εκτιμώμενων επιβατών που αναφέρονται στη μελέτη της Oxera είναι εύλογοι. Αυτές οι εκτιμήσεις κίνησης φαίνεται να συνάδουν με την πρόβλεψη κίνησης που αναφέρεται στο σχέδιο ανάπτυξης. Οι εκτιμώμενοι επιβάτες της Wizz Air στην έκθεση της Oxera αυξήθηκαν κατά 188 826 επιβάτες ([89]) από το 2008 έως το 2009, 100 000 επιβάτες από το 2009 έως το 2010 ([90]) και 29 864 επιβάτες από το 2010 έως το 2011 ([91]). Το σχέδιο ανάπτυξης προέβλεπε αύξηση κατά 244 348 επιβάτες από το 2008 έως το 2009, 253 423 επιβάτες από το 2009 έως το 2010 και 215 973 επιβάτες από το 2010 έως το 2011. Συνεπώς σε σύγκριση με την αύξηση που προβλεπόταν στο σχέδιο ανάπτυξης, η εκτιμώμενη αύξηση των επιβατών της Wizz Air σύμφωνα με την έκθεση της Oxera κρίνεται εύλογη και συντηρητική.

([87]) Για το 2008 ελήφθησαν υπόψη τα απολογιστικά στοιχεία για το σύνολο του έτους. Ωστόσο, η Oxera επιβεβαίωσε ότι, καθώς οι συμφωνίες του 2008 τέθηκαν σε ισχύ μόλις στις 11 Δεκεμβρίου 2008, αυτή η παραδοχή δεν επηρεάζει σημαντικά τα αποτελέσματα της ανάλυσης. Η Oxera επιβεβαίωσε ότι, εάν οι πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες για την εκτίμηση των συμφωνιών του 2008 βασίζονταν αντίθετα μόνο στα απολογιστικά στοιχεία λειτουργικών δαπανών για το 2007, οι εκτιμήσεις των πρόσθετων λειτουργικών δαπανών θα ήταν χαμηλότερες (δηλαδή από 8,0 έως 8,9 RON ανά αναχωρούντα επιβάτη, σε σύγκριση με 8,5 έως 9,4 RON ανά αναχωρούντα επιβάτη) κατά τη διάρκεια των συμφωνιών του 2008.

([88]) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η εν λόγω γραμμική απόσβεση δεν συνάδει με την πρακτική της καθαρής παρούσας αξίας και, επομένως, δεν μπορεί να εγκριθεί.

([89]) Από 5 587 αναχωρούντες επιβάτες το 2008 σε 100 000 αναχωρούντες επιβάτες το 2009, πολλαπλασιασμένοι επί δύο για τον υπολογισμό του συνολικού αριθμού επιβατών (αναχωρούντων και αφικνούμενων).

([90]) Από 100 000 αναχωρούντες επιβάτες το 2009 σε 150 000 αναχωρούντες επιβάτες το 2010, πολλαπλασιασμένοι επί δύο.

([91]) Από 150 000 αναχωρούντες επιβάτες το 2010 σε 164 932 αναχωρούντες επιβάτες το 2011, πολλαπλασιασμένοι επί δύο.

(365) Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι εκπτώσεις που χρησιμοποιήθηκαν ως παραδοχές για τον υπολογισμό των εσόδων από αεροναυτικές δραστηριότητες είναι εύλογες. Η συμφωνία επιχειρησιακής εκμετάλλευσης επέτρεπε έκπτωση 50 % στα τέλη προσγείωσης για νέες αεροπορικές εταιρείες ή νέους προορισμούς ή για αύξηση στη συχνότητα πτήσεων προς/από υφιστάμενους προορισμούς. Δεδομένου ότι η Wizz Air επρόκειτο να ξεκινήσει μόλις δραστηριότητες στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα, ήταν εύλογο να υποτεθεί ότι θα παρείχε πτήσεις προς νέους προορισμούς και/ή θα αύξανε τη συχνότητα πτήσεων κατά τη διάρκεια των συμφωνιών του 2008 και, επομένως, θα επωφελείτο έκπτωσης 50 %.

(366) Η έκθεση της Oxera δέχεται επίσης έκπτωση των επιβατικών τελών κατά 10 % καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου ισχύος των συμφωνιών του 2008. Για τα έτη 2010 και 2011, η έκπτωση 10 % που γίνεται δεκτή στην έκθεση συνάδει με την έκπτωση που προβλέπεται στη συμφωνία επιχειρησιακής εκμετάλλευσης για τον εκτιμώμενο αριθμό επιβιβασθέντων επιβατών της Wizz Air κατ' έτος. Ωστόσο, για τα έτη 2008 και 2009, δεν θα έπρεπε να είχε γίνει δεκτή έκπτωση, καθώς ο εκτιμώμενος αριθμός επιβιβασθέντων επιβατών ήταν μικρότερος από 150 000 κατ' έτος (και η έκπτωση εφαρμόζεται μόνο για αριθμούς μεγαλύτερους από αυτό το όριο). Εντούτοις, η υποτιθέμενη έκπτωση 10 % για το 2008 και το 2009 μειώνει τα έσοδα για τα εν λόγω έτη και, επομένως, η προσέγγιση μπορεί να θεωρηθεί συντηρητική και, συνεπώς, αποδεκτή.

(367) Η Επιτροπή συμφωνεί επίσης να εξαιρεθεί το τέλος ασφάλειας. Το τέλος ασφάλειας χρηματοδοτεί δραστηριότητες που θεωρούνται μη οικονομικού χαρακτήρα και, επομένως, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις, προσέγγιση που αποτελεί μία από τις επιλογές που περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 354 παραπάνω. Η Επιτροπή κατανοεί ότι, σύμφωνα με τη ρουμανική νομοθεσία, το τέλος ασφάλειας χρηματοδοτεί αποκλειστικά επενδύσεις, εργασίες συντήρησης και εξοπλισμό που σχετίζονται άμεσα με την ασφάλεια. Στον βαθμό που το τέλος χρηματοδοτεί επίσης τέτοια υποδομή ή τέτοιο εξοπλισμό που χρησιμοποιείται και για εμπορικούς σκοπούς (και, επομένως, είναι εγγενές στοιχείο της αερολιμενικής επιχείρησης), η εξαίρεση του τέλους από τον υπολογισμό των εσόδων είναι μια συντηρητική προσέγγιση και θα επέφερε, συνεπώς, την υποτίμηση των εσόδων.

(368) Η Επιτροπή κρίνει ότι η εκτίμηση των πρόσθετων εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες είναι αποδεκτή. Αυτή βασίζεται στην εκ των προτέρων εκτίμηση των εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες ανά επιβάτη, την οποία πραγματοποίησε ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα και η οποία αναπροσαρμόστηκε με βάση τον αναμενόμενο πληθωρισμό.

(369) Η Επιτροπή συμφωνεί επίσης με το προεξοφλητικό επιτόκιο που χρησιμοποιήθηκε για τον υπολογισμό, καθώς συνάδει με τα επιτόκια αναφοράς της Επιτροπής.

(370) Όσον αφορά τις πρόσθετες δαπάνες εμπορικής προώθησης που βαρύνουν τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα, οι εκτιμήσεις βασίζονται στις διατάξεις της συμφωνίας εμπορικής προώθησης, λαμβανομένου υπόψη του εκτιμώμενου ύψους των αερολιμενικών τελών. Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι αποδεκτές.

(371) Όσον αφορά τις πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες, η έκθεση της Oxera βασίζεται στην παραδοχή των ρουμανικών αρχών σύμφωνα με την οποία το 80 % των λειτουργικών δαπανών είναι πάγιες και μόνο το 20 % μεταβάλλονται ανάλογα με τον αριθμό των επιβατών. Η Επιτροπή θεωρεί εύλογη αυτή την παραδοχή. ([92]) Στην έκθεση της Oxera, οι πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες εκτιμώνται με τη χρήση απολογιστικών στοιχείων για τις λειτουργικές δαπάνες ανά αναχωρούντα επιβάτη πριν από την υπογραφή των συμφωνιών του 2008, τα οποία αναπροσαρμόστηκαν με βάση τον αναμενόμενο πληθωρισμό. Στη συνέχεια, οι εν λόγω λειτουργικές δαπάνες ανά επιβάτη εφαρμόζονται στον εκτιμώμενο αριθμό επιβατών της Wizz Air. Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι η προσέγγιση για την εκτίμηση των πρόσθετων λειτουργικών δαπανών είναι λογική.

(372) Όσον αφορά τις πρόσθετες επενδυτικές δαπάνες, η Επιτροπή δέχεται την παραδοχή ότι δεν αναμένονταν πρόσθετες επενδύσεις ως αποτέλεσμα των δραστηριοτήτων της Wizz Air στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα. Στο μνημόνιο συμφωνίας, ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα δεσμεύθηκε:

i) να επεκτείνει τον τερματικό σταθμό επιβατών, ώστε να υπάρχει δυνατότητα εξυπηρέτησης έως τριών εκατομμυρίων επιβατών ετησίως έως την 1η Ιανουαρίου 2011 το αργότερο·

ii) να αναβαθμίσει την κατηγορία προσγείωσης και απογείωσης του αερολιμένα στην κατηγορία III και για τις δύο κατευθύνσεις έως το τέλος του 2009·

iii) να διασφαλίσει τον απαραίτητο αριθμό θέσεων στάθμευσης για τους επιβάτες·

iv) να καταστήσει διαθέσιμη μία θέση στάθμευσης αεροσκάφους από τον Φεβρουάριο του 2009 και δύο έως τρεις θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών από τον Οκτώβριο του 2009.

([92]) Σύμφωνα με την εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές, οι λειτουργικές δαπάνες των αερολιμένων είναι πάγιες σε ποσοστό έως 90 % και μεταβάλλονται ελάχιστα ανάλογα με την κλίμακα της δραστηριότητας. http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2014/swd_2014_0042_en.pdf, σελίδα 26.

(373) Επίσης, η συμφωνία επιχειρησιακής εκμετάλλευσης που υπογράφηκε στη συνέχεια προέβλεπε την υποχρέωση του φορέα διαχείρισης αερολιμένα να ολοκληρώσει τη διαδικασία αναβάθμισης της κατηγορίας προσγείωσης και απογείωσης του αερολιμένα μόνο στην κατηγορία ΙΙ έως το τέλος του 2009.

(374) Όσον αφορά τη δέσμευση για την επέκταση του τερματικού σταθμού επιβατών [αιτιολογική σκέψη 372 σημείο i)], η Επιτροπή επισημαίνει ότι η επέκταση του τερματικού σταθμού αποφασίστηκε σε δύο στάδια και ο χρόνος λήψης των αποφάσεων προηγήθηκε της υπογραφής του μνημονίου συμφωνίας. Μια πρώτη επέκταση του Διεθνούς Αερολιμένα της Τιμισοάρα ήταν απαραίτητη λόγω της ανάγκης αύξησης της χωρητικότητας του τερματικού σταθμού, δεδομένης της αναμενόμενης αύξησης της κίνησης τα επόμενα έτη. Αυτή η επέκταση προβλεπόταν στο σχέδιο ανάπτυξης που καταρτίστηκε τον Μάρτιο του 2006 και εγκρίθηκε επισήμως με την κυβερνητική απόφαση αριθ. 1212 της 4ης Οκτωβρίου 2007. Η κυβερνητική απόφαση προέβλεπε επέκταση του τερματικού σταθμού την περίοδο 2008-2009. Μια δεύτερη επέκταση κρίθηκε απαραίτητη λόγω της ανάγκης συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις ασφάλειας της Συμφωνίας του Σένγκεν. Σύμφωνα με πληροφορίες που υπέβαλε η Ρουμανία, η μελέτη σκοπιμότητας για αυτή την επέκταση ξεκίνησε τον Ιανουάριο του 2008 με βάση σύμβαση με σύμβουλο που συνάφθηκε τον Μάρτιο του 2008, και ολοκληρώθηκε τον Ιούνιο του 2008, δηλαδή πριν από την υπογραφή του μνημονίου συμφωνίας.

(375) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η συμφωνία επιχειρησιακής εκμετάλλευσης αναθεώρησε τη δέσμευση που ελήφθη στο μνημόνιο συμφωνίας για την αναβάθμιση της κατηγορίας προσγείωσης και απογείωσης του αερολιμένα στην κατηγορία ΙΙΙ και στις δύο κατευθύνσεις έως το τέλος του 2009 με δέσμευση για την οριστικοποίηση της αναβάθμισης στην κατηγορία ΙΙ έως το τέλος του 2009 [αιτιολογική σκέψη 372 σημείο ii)] ([93]) Σύμφωνα με δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες ([94]), η αναβάθμιση της κατηγορίας προσγείωσης και απογείωσης του αερολιμένα στην κατηγορία ΙΙΙ στην κατεύθυνση προσγείωσης «Ανατολικά» πραγματοποιήθηκε το 2015 μέσω αναβάθμισης του συστήματος ραδιοπλοήγησης. Επί του παρόντος, ο Διεθνής Αερολιμένας της Τιμισοάρα είναι κατηγορίας ΙΙΙ στην κατεύθυνση προσγείωσης «Ανατολικά» και κατηγορίας ΙΙ στην κατεύθυνση προσγείωσης «Δυτικά». Σύμφωνα με πληροφορίες που υπέβαλε η Ρουμανία, το 2008 ο αερολιμένας αναβαθμίστηκε στην κατηγορία ΙΙ από την κατηγορία Ι σε μία κατεύθυνση μέσω επένδυσης στον φωτισμό του αερολιμένα (η άλλη κατεύθυνση ήταν ήδη κατηγορίας ΙΙ). Η απόφαση για την επένδυση στο σύστημα φωτισμού ελήφθη στο σχέδιο ανάπτυξης και η μελέτη σκοπιμότητας ξεκίνησε τον Αύγουστο του 2007 βάσει σύμβασης της 22ας Αυγούστου 2007. Μια σύμβαση για την απόκτηση εξοπλισμού φωτισμού υπογράφηκε τον Οκτώβριο του 2008. Επομένως, η απόφαση για την αναβάθμιση του εξοπλισμού φωτισμού ελήφθη πριν από την υπογραφή των συμφωνιών του 2008. Με βάση αυτό, μπορεί εύλογα να υποτεθεί ότι η δέσμευση της συμφωνίας επιχειρησιακής εκμετάλλευσης για την οριστικοποίηση της αναβάθμισης στην κατηγορία ΙΙ έως το τέλος του 2009 αναφερόταν στην αναβάθμιση στην κατηγορία ΙΙ η οποία θα επιτυγχανόταν μέσω του εξοπλισμού φωτισμού και είχε ήδη αποφασιστεί.

(376) Όσον αφορά τη δέσμευση εξασφάλισης του απαραίτητου αριθμού θέσεων στάθμευσης για τους επιβάτες [αιτιολογική σκέψη 372 σημείο iii)], η Επιτροπή σημειώνει ότι η επένδυση σε χώρους στάθμευσης οχημάτων πραγματοποιήθηκε το 2007 και δεν έγινε καμία άλλη επένδυση σε χώρους στάθμευσης μετά την υπογραφή του μνημονίου συμφωνίας και κατά τη διάρκεια της εφαρμογής του.

(377) Αναφορικά με τη δέσμευση να αυξηθούν οι διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών από μία τον Φεβρουάριο του 2009 σε δύο έως τρεις από τον Οκτώβριο του 2009 [αιτιολογική σκέψη 372 σημείο iv)], η απόφαση για τις εργασίες επέκτασης του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών του αερολιμένα ελήφθη τον Οκτώβριο του 2007 και οι εργασίες εκτελέστηκαν κατά τη διάρκεια του 2007, του 2008 και του 2009.

(378) Συνεπώς, η Επιτροπή κρίνει ότι οι δεσμεύσεις που αναλήφθηκαν στο μνημόνιο συμφωνίας και τη συμφωνία επιχειρησιακής εκμετάλλευσης είτε δεν υλοποιήθηκαν είτε είχαν αποφασιστεί πριν από την ημερομηνία των συμφωνιών του 2008. Δεν πραγματοποιήθηκαν επενδύσεις λόγω της παρουσίας της Wizz Air στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα.

(379) Η Επιτροπή σημειώνει ότι η έκθεση της Oxera συμπεριέλαβε τις πρόσθετες δαπάνες απόσβεσης των επενδύσεων που πραγματοποιήθηκαν με ίδιους πόρους του φορέα διαχείρισης αερολιμένα με βάση το αναμενόμενο μερίδιο της Wizz Air στη χωρητικότητα του αερολιμένα. Ωστόσο, όπως εξηγείται παραπάνω, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα δεν επιβαρύνθηκε με επενδυτικές δαπάνες λόγω της παρουσίας της αεροπορικής εταιρείας στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα. Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι στην ανάλυση δεν θα έπρεπε να συμπεριληφθούν δαπάνες απόσβεσης σχετικές με τις συμφωνίες του 2008.

(380) Με βάση τα παραπάνω, οι πρόσθετες δαπάνες, τα πρόσθετα έσοδα και τα πρόσθετα κέρδη που θα μπορούσαν να αναμένονται κατά τον χρόνο υπογραφής των συμφωνιών του 2008, όπως υπολογίστηκαν εκ νέου από την Επιτροπή με βάση την έκθεση της Oxera, συνοψίζονται στον Πίνακα 17.

([93]) Σύμφωνα με τη Ρουμανία, η συμφωνία επιχειρησιακής εκμετάλλευσης που αναθεώρησε τη δέσμευση του μνημονίου συμφωνίας προέβλεπε νομικά δεσμευτικές ενέργειες, ενώ το μνημόνιο συμφωνίας είχε μόνο εθελοντικό χαρακτήρα (δεν προβλέπονταν κυρώσεις).

([94]) Βλέπε https://aerotim.ro/istoric-ait.

Πίνακας 17: Πρόσθετα έσοδα, πρόσθετες δαπάνες και πρόσθετα κέρδη που αναμένονταν από τις συμφωνίες του 2008 σύμφωνα με την έκθεση της Oxera, όπως υπολογίστηκαν εκ νέου από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή

(σε χιλιάδες RON)		2008	2009	2010	2011
Αριθμός αναχωρούντων επιβατών της Wizz Air	[Α]	5 586,9	100 000	150 000	164 931,5
Έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες	[Β]	255	4 564,7	6 824,4	7 507,3
Έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες	[Γ]	112,4	2 084,7	3 241,1	3 693,8
Συνολικά πρόσθετα έσοδα	[Δ] = [Β] + [Γ]	367,4	6 649,4	10 065,5	11 201,1
Λειτουργικές δαπάνες	[Ε]	47,4	879,1	1 366,8	1 557,7
Δαπάνες εμπορικής προώθησης	[ΣΤ]	29,6	2 955,7	4 410,9	4 853,6
Συνολικές πρόσθετες δαπάνες	[Ζ] = [Ε] + [ΣΤ]	76,9	3 834,8	5 777,7	6 411,2
Πρόσθετα κέρδη	[Η] = [Δ] - [Ζ]	290,4	2 814,6	4 287,8	4 789,9
Συντελεστής προεξόφλησης		1	0,8	0,7	0,6
ΚΠΑ		**8 786,8**			

(381) Συμπερασματικά, όσον αφορά την έκθεση της Oxera, σύμφωνα με τους επανυπολογισμούς της Επιτροπής, οι συμφωνίες του 2008 αναμένονταν να είναι πρόσθετα αποδοτικές για τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα.

Εκ των προτέρων ανάλυση της αποδοτικότητας των συμφωνιών του 2008 από την Carpatair

Η μελέτη της Carpatair

(382) Στις 10 Νοεμβρίου 2014, η Carpatair υπέβαλε στην Επιτροπή μελέτη στην οποία καθορίζεται η άποψη της Carpatair σχετικά με την εκ των προτέρων ανάλυση και την εκτίμηση της συμμόρφωσης του φορέα διαχείρισης αερολιμένα με τα κριτήρια του ΙΕΟΑ κατά τη σύναψη της ρύθμισης με τη Wizz Air στις 25 Ιουνίου 2008.

(383) Η μελέτη παρουσίαζε ένα βασικό σενάριο σύμφωνα με το οποίο δεν υπήρχε συμφωνία με τη Wizz Air και τρία σενάρια σύμφωνα με τα οποία είχαν συναφθεί οι συμφωνίες με τη Wizz Air (ένα αισιόδοξο, ένα ρεαλιστικό και ένα απαισιόδοξο σενάριο).

(384) Η Carpatair κάνει δεκτό ότι, καθώς η αεροπορική εταιρεία δεν αναλαμβάνει καμία δέσμευση σχετικά με συγκεκριμένη χρονική περίοδο δραστηριοποίησης, η συμφωνία δεν έχει καθορισμένη διάρκεια και η ενδεδειγμένη διάρκεια για την ανάλυση αποδοτικότητας είναι ο χρονικός ορίζοντας του σχεδίου ανάπτυξης, το οποίο κάλυπτε την περίοδο έως το 2015. Με βάση αυτή την παράμετρο, το χρονικό πλαίσιο της ανάλυσης που περιλάμβανε η μελέτη της είναι η περίοδος από το 2009 έως το 2015.

Πίνακας 18: ΒΑΣΙΚΟ σενάριο: έσοδα, δαπάνες, ταμειακές ροές

	Έτος βάσης	Έτος 1	Έτος 2	Έτος 3	Έτος 4	Έτος 5	Έτος 6	Έτος 7
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	Εκτίμηση	Πρόβλεψη	Πρόβλεψη	Πρόβλεψη	Πρόβλεψη	Πρόβλεψη	Πρόβλεψη	Πρόβλεψη
Ρυθμός ανάπτυξης		*4 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*
Επιβάτες, συμπ.	**887 630**	**921 082**	**1 013 190**	**1 114 509**	**1 225 960**	**1 348 556**	**1 483 412**	**1 631 753**
Επιβάτες Α/Π Τιμισοάρα	579 032	600 854	660 939	727 033	799 736	879 710	967 681	1 064 449
Επιβάτες μετεπιβίβασης	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
Ανάλυση επιβατών ανά μεταφορέα:								
Επιβ. Α/Π Τιμισοάρα Carpatair	257 739	267 452	294 198	323 617	355 979	391 577	430 735	473 808
Επιβ. μετεπιβίβασης Carpatair	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
Tarom	144 311	149 750	164 725	181 197	199 317	219 248	241 173	265 291
Lufthansa	46 947	48 716	53 588	58 947	64 841	71 326	78 458	86 304

Austrian Airlines	52 421	54 397	59 836	65 820	72 402	79 642	87 606	96 367
Λοιποί μεταφορείς	77 614	80 539	88 593	97 452	107 197	117 917	129 709	142 680
Συνολικό τέλος, σε EUR/επιβ.								
Επιβάτες Α/Π Τιμισοάρα	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0
Επιβάτες μετεπιβίβασης	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Σημείωση: το επιβατικό τέλος αναχώρησης και προορισμού (Α/Π) του Διεθνούς Αερολιμένα της Τιμισοάρα περιλαμβάνει τα τέλη που σχετίζονται με το αεροσκάφος (τέλος προσγείωσης, φωτισμός, στάθμευση, υπηρεσίες εδάφους) και άλλα έσοδα από μη αεροπορικές δραστηριότητες								
Συνολικά καθαρά έσοδα, σε EUR	**8 615 136**	**8 939 814**	**9 833 793**	**10 817 172**	**11 898 891**	**13 088 780**	**14 397 662**	**15 837 426**
Ανάλυση καθαρών εσόδων ανά μεταφορέα:								
Επιβ. Α/Π Τιμισοάρα Carpatair	3 731 751	3 872 389	4 259 627	4 685 590	5 154 149	5 669 564	6 236 522	6 860 174
Επιβ. μετεπιβίβασης Carpatair	231 449	240 171	264 188	290 607	319 668	351 634	386 798	423 478
Tarom	2 089 450	2 168 195	2 385 014	2 623 515	2 885 867	3 174 454	3 491 900	3 841 089
Lufthansa	679 736	705 353	775 888	853 477	938 825	1 032 708	1 135 979	1 249 576
Austrian Airlines	758 993	787 597	866 357	952 992	1 048 292	1 153 121	1 268 433	1 395 276
Λοιποί μεταφορείς	1 123 757	1 166 108	1 282 719	1 410 991	1 552 090	1 707 299	1 878 029	2 065 832
Συνολικές δαπάνες ως ποσοστό (%) των συνολικών εσόδων	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %
Συνολικές δαπάνες, σε EUR	**7 065 242**	**7 331 509**	**8 064 658**	**8 871 124**	**9 758 237**	**10 734 061**	**11 807 470**	**12 988 216**
Ανάλυση δαπανών ανά μεταφορέα:								
Επιβ. Α/Π Τιμισοάρα Carpatair	3 060 396	3 175 732	3 493 305	3 842 635	4 226 899	4 649 589	5 114 549	5 626 004
Επιβ. μετεπιβίβασης Carpatair	189 810	196 963	216 660	238 326	262 158	288 374	317 212	348 933
Tarom	1 713 550	1 778 129	1 955 941	2 151 535	2 366 689	2 603 358	2 863 694	3 150 063
Lufthansa	557 449	578 458	636 303	699 934	769 927	846 920	931 612	1 024 773
Austrian Airlines	622 447	645 906	710 496	781 546	859 700	945 670	1 040 238	1 144 261
Λοιποί μεταφορείς	921 589	956 321	1 051 953	1 157 148	1 272 863	1 400 150	1 540 165	1 694 182
Κέρδη προ φόρων, σε EUR	**1 549 894**	**1 608 305**	**1 769 135**	**1 946 048**	**2 140 653**	**2 354 719**	**2 590 191**	**2 849 210**
Δαπάνες κεφαλαίου, σε EUR	0	0	0	5 679 646		0	0	0
Ταμειακές ροές στο βασικό σενάριο, σε EUR	**1 549 894**	**1 608 305**	**1 769 135**	**- 3 733 598**	**2 140 653**	**2 354 719**	**2 590 191**	**2 849 210**

(385) Στο βασικό σενάριο, δηλαδή όταν δεν υφίσταται ρύθμιση με τη Wizz Air, η επένδυση στην ενίσχυση του αριθμού κατάταξης οδοστρώματος (PCN) της υποδομής του ελεγχόμενου χώρου αερολιμένα θεωρήθηκε απαραίτητη μόνο το 2011, ενώ δεν θεωρήθηκε απαραίτητη καμία επένδυση για την αύξηση της χωρητικότητας του τερματικού σταθμού [για περαιτέρω εξηγήσεις, βλέπε αιτιολογική σκέψη 388].

(386) Δεν χρησιμοποιήθηκε προεξοφλητικό επιτόκιο και δεν υπολογίστηκε καθαρή παρούσα αξία για το βασικό σενάριο.

(387) Όπως εξηγείται παραπάνω, η μελέτη της Carpatair παρουσιάζει τρία σενάρια για την υπόθεση της σύναψης ρύθμισης με τη Wizz Air. Η Επιτροπή θα παρουσιάσει λεπτομερέστερα το ρεαλιστικό σενάριο ([95]).

Πίνακας 19: Ρεαλιστικό σενάριο σύναψης ρύθμισης με τη Wizz Air: κέρδη, δαπάνες, ταμειακές ροές

	Έτος βάσης	**Έτος 1**	**Έτος 2**	**Έτος 3**	**Έτος 4**	**Έτος 5**	**Έτος 6**	**Έτος 7**
	2008	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
	Εκτίμηση	**Πρόβλεψη**	**Πρόβλεψη**	**Πρόβλεψη**	**Πρόβλεψη**	**Πρόβλεψη**	**Πρόβλεψη**	**Πρόβλεψη**
Πρόσθετα κέρδη από τη Wizz Air, σε EUR	**0**	**- 375 518**	**- 558 394**	**- 733 496**	**- 813 040**	**- 914 694**	**- 1 042 962**	**- 1 194 727**
Πρόσθετες δαπάνες κεφαλαίου λόγω της Wizz Air, σε EUR	**5 679 646**	**3 000 000**	**10 000 000**	**11 320 354**	**0**	**0**	**0**	**0**

([95]) Η μόνη διαφορά ανάμεσα στα τρία σενάρια είναι το επίπεδο των εκτιμώμενων εσόδων από αεροναυτικές δραστηριότητες. Με βάση την παράμετρο ότι το 50 % της πραγματικής κίνησης αναχώρησης και προορισμού επιβατών της Carpatair στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα υπάρχει κίνδυνος να μεταφερθεί από την Carpatair στη Wizz Air, στο σενάριο ρεαλιστικών παραδοχών η μελέτη θεώρησε ότι το 50 % της εν λόγω κίνησης θα μεταφερθεί από την Carpatair στη Wizz Air, ενώ τα σχετικά ποσοστά για το αισιόδοξο και το απαισιόδοξο σενάριο ήταν 25 % και 75 %, αντίστοιχα.

Πρόσθετες ταμειακές ροές, σε EUR	**- 5 679 646**	**- 3 375 518**	**- 10 558 394**	**- 12 053 850**	**- 813 040**	**- 914 694**	**- 1 042 962**	**- 1 194 727**
Πρόσθετες ταμειακές ροές, σωρευτικές	- 5 679 646	- 9 055 164	49 613 558	- 31 667 408	- 32 480 449	- 33 395 142	- 34 438 104	35 632 832
Απαιτούμενη απόδοση (κόστος κεφαλαίου)	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %
Συντελεστής προεξόφλησης	1,00	0,93	0,86	0,79	0,74	0,68	0,63	0,58
Παρούσα αξία, σε EUR	**- 5 679 646**	**- 3 125 480**	**- 9 052 121**	**- 9 568 735**	**- 597 609**	**- 622 525**	**- 657 243**	**- 697 112**
Παρούσα αξία, σωρευτική	- 5 679 646	- 8 805 126	- 17 857 247	- 27 425 982	- 28 023 591	- 28 646 116	- 29 303 359	30 000 471

	Όρος	**Κατάσταση**
Καθαρή παρούσα αξία (ΚΠΑ), σε EUR	**- 30 000 471**	**0**	**ΜΗ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΗ**
Εσωτερικός Συντελεστής Απόδοσης (IRR)	**#NUM!**	**>=8 %**	**ΜΗ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΗ**
Χρονικό διάστημα απόσβεσης, σε έτη	**Ποτέ**	**< 7 έτη**	**ΜΗ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΗ**
Προεξοφλημένο χρονικό διάστημα απόσβεσης, σε έτη	**Ποτέ**	**< = 7 έτη**	**ΜΗ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΗ**

(388) Τα αποτελέσματα του Πίνακα 19 βασίστηκαν στις παρακάτω παραμέτρους:

- Η παραδοχή σχετικά με τον αναμενόμενο αριθμό επιβατών της Wizz Air βασίστηκε στα εξής:

  α) Η μελέτη παρουσιάζει την πρόβλεψη κίνησης του αερολιμένα από το σχέδιο ανάπτυξης για την περίοδο 2005-2015, το οποίο παρουσιάστηκε τον Μάρτιο του 2005, καθώς και τις επικαιροποιημένες προβλέψεις κίνησης που συμπεριλήφθηκαν στο σχέδιο ανάπτυξης για την περίοδο 2005-2015, οι οποίες παρουσιάστηκαν τον Μάρτιο του 2006. Δεδομένου ότι το μεταγενέστερο σχέδιο ανάπτυξης ανέφερε την πιθανότητα προσέλκυσης αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους, η μελέτη της Carpatair έκανε δεκτό ότι η πρόσθετη αύξηση της κίνησης που γίνεται δεκτή στο μεταγενέστερο σχέδιο ανάπτυξης σε σύγκριση με το σχέδιο ανάπτυξης του Μαρτίου του 2005 θα πρέπει να αποδοθεί στην αναμενόμενη άφιξη μεταφορέων χαμηλού κόστους/της Wizz Air.

  β) Στη μελέτη γίνεται δεκτό ότι το 25 % της συνολικής κίνησης αναχώρησης και προορισμού επιβατών θα μετακινηθεί προς τη Wizz Air ([96]).

- Με βάση τον εκτιμώμενο αριθμό επιβατών, το εισπραττόμενο ποσό θεωρήθηκε ότι ανέρχεται σε 4 EUR ανά αναχωρούντα επιβάτη το 2009 και 3,5 EUR ανά αναχωρούντα επιβάτη από το 2010 έως το 2015.

- Τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες εκτιμήθηκαν ίσα με 1 EUR ανά επιβιβασθέντα επιβάτη καθώς, σύμφωνα με τη μελέτη, αυτό ήταν το ποσό που εισπράχθηκε ως έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες από τον αερολιμένα από τους άλλους μεταφορείς που δραστηριοποιούνταν σε προορισμούς από σημείο σε σημείο το 2007.

- Παρόλο που η Carpatair πίστευε ότι τα τέλη ασφάλειας θα πρέπει να θεωρηθούν έσοδο από μη οικονομικές δραστηριότητες και να εξαιρεθούν από τα έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες που προέρχονται από οικονομικές δραστηριότητες, στη μελέτη γίνονται δεκτά τέλη ασφάλειας και δαπάνες ασφάλειας ύψους 2 EUR ανά επιβάτη.

- Στη μελέτη γίνονται δεκτές πρόσθετες μεταβλητές δαπάνες ύψους 70 EUR ανά κίνηση για τις βασικές υπηρεσίες χειρισμού του αεροσκάφους (καύσιμα, αναλώσιμα) και δαπάνες ηλεκτρικού ρεύματος για τον φωτισμό.

- Η μελέτη θεωρεί ότι, για να μπορέσει η Wizz Air να δραστηριοποιηθεί στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα με βαριά αεροσκάφη (MTOW 71 τόνων), ο αερολιμένας έπρεπε να διεξαγάγει, πριν από την έναρξη των δραστηριοτήτων της Wizz Air, εργασίες ενίσχυσης του αριθμού κατάταξης οδοστρώματος (PCN) για τον διάδρομο προσαπογείωσης, τους τροχοδρόμους, και τον χώρο στάθμευσης αεροσκαφών. Η Carpatair πιστεύει ότι αυτές οι επενδύσεις για τις εργασίες ενίσχυσης του PCN θα πρέπει να θεωρηθούν πρόσθετες δαπάνες που σχετίζονται με την παρουσία της Wizz Air στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι, σύμφωνα με την Carpatair, όλοι οι άλλοι μεταφορείς που δραστηριοποιούνταν τότε στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα με πολύ πιο ελαφριά αεροσκάφη δεν χρειάζονταν υποδομή ελεγχόμενου χώρου αερολιμένα με αυξημένο PCN. Σύμφωνα με την Carpatair, μια έκθεση που ελήφθη από τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα τον Μάρτιο του 2007 ([97]) υπολόγιζε ότι, για να γίνουν δεκτά βαρύτερα αεροσκάφη, η επένδυση στην ενίσχυση του PCN θα ανερχόταν σε 19 137 000 RON (5 679 646 EUR). Η μελέτη της Carpatair θεωρεί αυτό το ποσό πρόσθετη δαπάνη λόγω της παρουσίας της Wizz Air στον αερολιμένα το 2008 (καθώς θεωρεί ότι η βελτίωση του PCN έπρεπε να πραγματοποιηθεί πριν από την έναρξη των δραστηριοτήτων της Wizz Air).

([96]) Βλέπε επίσης υποσημείωση 101.

([97]) Μελέτη της ΙΡΤΑΝΑ σχετικά με την υποδομή ελεγχόμενου χώρου του αερολιμένα της Τιμισοάρα του 2006.

- Δεδομένης της δέσμευσης που προέβλεπε το μνημόνιο συμφωνίας για την αύξηση της χωρητικότητας του τερματικού σταθμού στα τρία εκατομμύρια επιβάτες κατ' έτος, η επένδυση στον τερματικό σταθμό θεωρείται επίσης πρόσθετη δαπάνη που σχετίζεται με την παρουσία της Wizz Air (αυτή η επένδυση εκτιμάται ότι ανήλθε σε τρία εκατομμύρια EUR το 2009, 10 εκατομμύρια EUR το 2010 και 17 εκατομμύρια EUR το 2011). Η μελέτη εξηγεί ότι αυτές οι εκτιμήσεις δαπανών κεφαλαίου για την κατασκευή του τερματικού σταθμού επιβατών βασίστηκαν στην κυβερνητική απόφαση αριθ. 1212/2007 της 4ης Οκτωβρίου 2007 με την οποία εγκρίθηκε το στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης του αερολιμένα του Μαρτίου του 2006.

- Η μελέτη έκανε δεκτό προεξοφλητικό επιτόκιο ύψους 8 % ([98]).

(389) Με βάση αυτές τις παραμέτρους, η καθαρή παρούσα αξία κατά τη διάρκεια των επτά ετών εκτιμήθηκε ίση με - 30 000 471 EUR ([99]). Επομένως, στη μελέτη διαπιστώθηκε ότι, με βάση το ρεαλιστικό σενάριο, η συμφωνία με τη Wizz Air δεν ήταν αποδοτική και, επομένως, δεν ήταν σύμμορφη προς την αρχή του ΙΕΟΑ ([100]).

Η αξιολόγηση της μελέτης της Carpatair από την Επιτροπή

(390) Η Επιτροπή κρίνει ότι η μελέτη της Carpatair βασίζεται σε ορισμένες παραδοχές που δεν φαίνονται εύλογες, συμπεριλαμβανομένων των κάτωθι:

- Για τους λόγους που εξηγήθηκαν στην αιτιολογική σκέψη 335, η Επιτροπή κρίνει ότι το χρονικό πλαίσιο για την αξιολόγηση της ανάλυσης της αποδοτικότητας θα πρέπει να περιοριστεί στην αρχική διάρκεια των συμφωνιών του 2008 και, επομένως, να είναι μικρότερο από επτά έτη. Επιπρόσθετα, η περίοδος 2009-2015 που χρησιμοποιείται στη μελέτη της Carpatair υποτίθεται ότι βασίζεται στο σχέδιο ανάπτυξης το οποίο, ωστόσο, κάλυπτε ολόκληρη την περίοδο 2006-2015. Η περίοδος που ελήφθη υπόψη στη μελέτη φαίνεται, επομένως, αυθαίρετη και δεν αντικατοπτρίζει ούτε τη διάρκεια του σχεδίου ανάπτυξης ούτε τη διάρκεια των συμφωνιών του 2008.

- Γίνεται δεκτό ότι ο αριθμός των επιβατών της Wizz Air θα αυξηθεί κατά 292 590 επιβάτες από το 2009 έως το 2010 στο ρεαλιστικό σενάριο, κατά 276 743 στο απαισιόδοξο σενάριο και κατά 300 513 στο αισιόδοξο σενάριο. Αυτές οι αυξήσεις στην κίνηση της Wizz Air είναι μεγαλύτερες από την αύξηση της συνολικής κίνησης στον αερολιμένα που προβλέπεται στο σχέδιο ανάπτυξης του Μαρτίου του 2006 (δηλαδή αύξηση κατά 253 423 επιβάτες από το 2009 έως το 2010). Η μελέτη φαίνεται να υποστηρίζει ότι η εν λόγω αύξηση οφείλεται εν μέρει στη μετακίνηση επιβατών από την Carpatair στη Wizz Air σε ανταγωνιστικές γραμμές. Ωστόσο, και στα τρία σενάρια, η συνολική αύξηση στον αριθμό των εκτιμώμενων επιβατών στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα είναι 359 490 από το 2009 έως το 2010, αύξηση η οποία είναι επίσης μεγαλύτερη της αύξησης που προβλέπεται στο σχέδιο ανάπτυξης για τη συνολική κίνηση στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα (η οποία ήταν, όπως αναφέρθηκε ήδη, 253 423 επιβάτες). Επίσης, η Επιτροπή σημειώνει ότι το σχέδιο ανάπτυξης προέβλεπε ως κύριο έναυσμα για την αύξηση της κίνησης μια θετική επίδραση της προσχώρησης της Ρουμανίας στην ΕΕ το 2007. Επομένως, η Επιτροπή αμφιβάλλει ότι η αύξηση στην προβλεπόμενη κίνηση που ορίζεται στο αρχικό σχέδιο ανάπτυξης του Μαρτίου του 2005, σε σύγκριση με το σχέδιο ανάπτυξης του Μαρτίου του 2006, θα μπορούσε να αποδοθεί εξολοκλήρου σε αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους ή τη Wizz Air ειδικότερα. Συνεπώς, η Επιτροπή κρίνει ότι αυτή η παραδοχή θέτει υπό αμφισβήτηση την αξιοπιστία των υπολογιστών που περιλαμβάνονται στη μελέτη.

- Η βασική παραδοχή της μελέτης αφορά την εκτίμηση σχετικά με τα μέρη των επενδυτικών δαπανών, εάν υπάρχουν, που θα πρέπει να αποδοθούν στη Wizz Air. Αυτή η παραδοχή είναι θεμελιώδης για τους συνολικούς υπολογισμούς της αποδοτικότητας της εν λόγω ρύθμισης. Για τους λόγους που εξηγούνται στις αιτιολογικές σκέψεις 372 έως 378, η Επιτροπή κρίνει ότι δεν θα πρέπει να αποδοθούν πρόσθετες επενδυτικές δαπάνες στην παρουσία της Wizz Air στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα. Επομένως, η προσέγγιση της μελέτης σύμφωνα με την οποία οι επενδύσεις στο νέο κτίριο τερματικού σταθμού και την ενίσχυση του PCN της υποδομής ελεγχόμενου χώρου του αερολιμένα πρέπει να θεωρηθούν πρόσθετες δαπάνες δεν είναι αποδεκτή. Επίσης, η Ρουμανία υποστήριξε ότι η αεροπορική εταιρεία TAROM χρησιμοποιούσε επίσης αεροσκάφη βάρους άνω των 70 MTOW (τόνων). Επομένως, η παραδοχή της μελέτης σύμφωνα με την οποία οι επενδύσεις στην ενίσχυση του PCN του διαδρόμου προσαπογείωσης, του τροχοδρόμου και του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών αποδίδονται στη Wizz Air δεν φαίνεται εύλογη.

([98]) Σύμφωνα με τη μελέτη, οι μέσες δαπάνες κεφαλαίου στον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών την περίοδο 2002-2009 κυμαίνονται από 7 % έως 10 %.

([99]) Η καθαρή παρούσα αξία εκτιμήθηκε ίση με - 32 061 035 EUR για το απαισιόδοξο σενάριο και - 25 879 341 EUR για το αισιόδοξο σενάριο.

([100]) Δεδομένου ότι μια ρύθμιση με τη Wizz Air κρίθηκε εκ των προτέρων μη αποδοτική, η μελέτη της Carpatair εξέτασε επίσης, ως εναλλακτική σε μια τέτοια ρύθμιση, ένα σενάριο σύμφωνα με το οποίο θα χορηγούταν στη Wizz Air ενίσχυση εκκίνησης για την έναρξη νέων γραμμών (με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τις αεροπορικές μεταφορές). Σύμφωνα με αυτό το σενάριο, μεταξύ άλλων, η στήριξη εμπορικής προώθησης έπρεπε να χορηγηθεί μόνο για τις νέες γραμμές για τρία έτη, δεν θα υπήρχε μετακίνηση επιβατών από την Carpatair στη Wizz Air και οι απαραίτητες δαπάνες κεφαλαίου θα ήταν σημαντικά χαμηλότερες. Με βάση αυτή την παραδοχή, σε αυτό το σενάριο της ενίσχυσης εκκίνησης για την έναρξη νέων γραμμών, η μελέτη υπολόγισε καθαρή παρούσα αξία ύψους 1 977 176 EUR σε διάστημα επτά ετών.

(391) Επιπρόσθετα, η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι η μελέτη κάνει δεκτό ότι οι πρόσθετες ταμειακές ροές είναι η διαφορά μεταξύ των ταμειακών ροών του βασικού σεναρίου και των ταμειακών ροών των τριών σεναρίων στα οποία υπάρχει συμφωνία με τη Wizz Air. Εντούτοις, η μελέτη δεν υπολογίζει την πρόσθετη ταμειακή ροή με αυτόν τον τρόπο και κάθε σενάριο στο οποίο υπάρχει συμφωνία με τη Wizz Air περιλαμβάνει τους δικούς του υπολογισμούς πρόσθετων ταμειακών ροών (χωρίς να γίνεται σύγκριση με το βασικό σενάριο). Επομένως, αυτό θέτει υπό αμφισβήτηση τα συμπεράσματα της μελέτης που σχετίζονται με τα δεδομένα.

(392) Συνεπώς, η Επιτροπή κρίνει ότι η εκ των προτέρων ανάλυση της αποδοτικότητας που υπέβαλε η Carpatair δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως απόδειξη για τη μη συμμόρφωση των συμφωνιών του 2008 με την αρχή του ΙΕΟΑ.

Εκ των υστέρων μελέτες αποδοτικότητας για τις συμφωνίες του 2008

(393) Η αναμενόμενη αποδοτικότητα των συμφωνιών του 2008 με τη Wizz Air υποστηρίζεται από εκ των υστέρων μελέτες οι οποίες υποβλήθηκαν στην Επιτροπή από:

— την Oxera·

— το Πολυτεχνείο της Τιμισοάρα· και

— την RBB.

(394) Η Επιτροπή θα παρουσιάσει παρακάτω μια σύντομη περιγραφή αυτών των εκ των υστέρων μελετών ως συμπληρωματικό αποδεικτικό στοιχείο των πορισμάτων των εκ των προτέρων μελετών. Ωστόσο, η εκ των προτέρων ανάλυση της αποδοτικότητας εξακολουθεί να αποτελεί καθοριστικό αποδεικτικό στοιχείο στην εκτίμηση της συμμόρφωσης με την αρχή του ΙΕΟΑ που διενήργησε η Επιτροπή.

Oxera

(395) Στις 27 Οκτωβρίου 2011, η Oxera υπέβαλε μια εκ των υστέρων μελέτη που εκπόνησε για τη Wizz Air. Η έκθεση της Oxera υπολόγισε τις παρακάτω πρόσθετες δαπάνες και τα παρακάτω πρόσθετα έσοδα σε σχέση με τις συμφωνίες του 2008:

Πίνακας 20: Έσοδα ανά αναχώρηση επιβάτη της Wizz Air την περίοδο 2008-2010 (σε EUR)

Κατηγορία	2008	2009	2010
Έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες[1]			
Τέλη προσγείωσης[2]	2,50	2,00	2,00
Τέλη υπηρεσιών εδάφους[2]	0,99	0,99	0,99
Τέλη επιβιβασθέντων επιβατών	8,00	6,40	5,04
Τέλη ατόμων μειωμένης κινητικότητας	0,20	0,20	0,20
Τέλη ασφάλειας	10,00	10,00	10,00
Έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Σύνολο εσόδων	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Σημείωση: [1] Τα έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες απεικονίζονται συμπεριλαμβανομένων των εκπτώσεων και των επιστροφών τελών και μη συμπεριλαμβανομένων των πληρωμών εμπορικής προώθησης. Θεωρείται ότι το 50 % των εσόδων από τέλη προσγείωσης υπόκεινται στις εκπτώσεις που ορίζονται στο ΕΑΠ. [2] Τα έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες από τέλη που σχετίζονται με κινήσεις εναέριας κυκλοφορίας ή βάρος (δηλαδή τέλη προσγείωσης και τέλη υπηρεσιών εδάφους) εκτιμήθηκαν με τη χρήση απολογιστικών στοιχείων σχετικά με τους αριθμούς επιβατών και με την παραδοχή ότι ένα αεροσκάφος Airbus A320-200 χρησιμοποιείται με 72 τόνους MTOW και μεταφορική ικανότητα 180 επιβατών, με συντελεστή πληρότητας της τάξης του 84 %. Αυτός είναι ο μέσος συντελεστή πληρότητας της Wizz Air το 2010 (για περαιτέρω λεπτομέρειες, ανατρέξτε στη διεύθυνση http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068).

Πηγή: Ανάλυση της Oxera με βάση στοιχεία που έλαβε από τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα.

Πίνακας 21: Αναμενόμενες δαπάνες που σχετίζονται με τις συμφωνίες του 2008 (σε EUR)

Κατηγορία	2008	2009	2010
Λειτουργικές δαπάνες			
Προσωπικό	1,56	1,56	1,56
Ενέργεια	0,70	0,70	0,70
Υλικά	- 0,45	- 0,45	- 0,45
Υπηρεσίες και άλλες δαπάνες κεφαλαίου	1,65	1,65	1,65

Δαπάνες εμπορικής προώθησης	**13,70**	**15,59**	**14,95**
Επενδυτικές δαπάνες	**0,89**	**0,87**	**2,06**
Συνολικές δαπάνες	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Πηγή: Ανάλυση της Oxera με βάση στοιχεία που έλαβε από τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα.

(396) Τα αποτελέσματα του Πίνακα 20 και του Πίνακα 21 βασίζονται στις παρακάτω παραμέτρους:

- Τα έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες εκτιμώνται με βάση έναν συνδυασμό μιας εκ των υστέρων και μιας εκ των προτέρων προσέγγισης. Βασίζονται στον πραγματικό αριθμό επιβατών και αφίξεων και αναχωρήσεων αεροσκαφών της Wizz Air (εκ των υστέρων οπτική). Οι εκπτώσεις εκτιμώνται μέσω εκ των προτέρων προσέγγισης. Στα έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες γίνεται δεκτή έκπτωση 25 % στα τέλη προσγείωσης ([101]), έκπτωση 20 % στα τέλη επιβιβασθέντων επιβατών το 2009 και αντίστοιχη έκπτωση 30 % το 2010 (δεν υπολογίστηκε έκπτωση στα τέλη προσγείωσης το 2008 λόγω του χαμηλού αριθμού αφίξεων και αναχωρήσεων αεροσκαφών της Wizz Air το εν λόγω έτος). Τα τέλη φωτισμού και στάθμευσης για το αεροσκάφος εξαιρέθηκαν, καθώς η Oxera ήταν της άποψης ότι δεν ήταν δυνατό να διαπιστωθεί σε ποιον βαθμό ένας ιδιώτης επενδυτής θα είχε ενδεχομένως λάβει υπόψη τα έσοδα από αυτά τα δύο είδη τελών. Τα τέλη ασφάλειας συμπεριλήφθηκαν.

- Εφαρμόστηκε μια εκ των προτέρων προσέγγιση για την εκτίμηση των εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες (π.χ. σχετικά με δραστηριότητες στάθμευσης αυτοκινήτων, ενοικίασης αυτοκινήτων, εστίασης). Η προσέγγιση έκανε δεκτό ότι τα εν λόγω έσοδα ήταν κατά το πρώτο έτος, δηλαδή το 2008, σε γενικές γραμμές ίσα με τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες που εισπράχθηκαν από αεροπορικές εταιρείες ([102]) εκτός της Wizz Air το ίδιο έτος (δηλαδή περίπου 0,78 EUR ανά αναχωρούντα επιβάτη). Για το 2009 και το 2010, έγινε δεκτό ότι τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες ανά επιβάτη αυξήθηκαν κατά 50 % ετησίως, σύμφωνα με την πραγματική αύξηση των εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες στον αερολιμένα το 2008.

- Όσον αφορά τις πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες, οι δαπάνες που κυμαίνονται ανάλογα με τους αριθμούς επιβατών ([103]) (κόστος προσωπικού, κόστος ενέργειας, κόστος υλικών, έξοδα αγοράς υπηρεσιών και λοιπές λειτουργικές δαπάνες) αποδόθηκαν στη Wizz Air αναλογικά προς το μερίδιο της αεροπορικής εταιρείας στις αναχωρήσεις επιβατών. Σύμφωνα με την Oxera, οι δαπάνες ασφάλειας περιλαμβάνονται στις πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες. Ο υπολογισμός βασίζεται σε απολογιστικά στοιχεία λειτουργικών δαπανών και, επομένως, είναι υπολογισμός εκ των υστέρων.

- Οι πληρωμές εμπορικής προώθησης υπολογίστηκαν με βάση τη συμφωνία εμπορικής προώθησης και τον πραγματικό αριθμό επιβατών της Wizz Air και λαμβανομένου υπόψη του ύψους των αερολιμενικών τελών που εκτιμήθηκαν όπως εξηγείται παραπάνω.

- Εφαρμόστηκε μια εκ των υστέρων προσέγγιση για τον υπολογισμό των πρόσθετων επενδυτικών δαπανών, οι οποίες βασίζονται σε στοιχεία επενδύσεων για την περίοδο 2007-2010 τα οποία υπέβαλε ο αερολιμένας. Οι επενδύσεις που χρηματοδοτήθηκαν από το κράτος για το κτίριο του τερματικού σταθμού και τον εξοπλισμό ασφάλειας δεν αποδόθηκαν στη Wizz Air. Σύμφωνα με την Oxera, αυτές οι δαπάνες θα προέκυπταν ανεξάρτητα από την παρουσία της Wizz Air, καθώς ήταν αποτέλεσμα της υποχρέωσης της Ρουμανίας να εκπληρώσει την απαίτηση αυτή για να προσχωρήσει στον χώρο Σένγκεν. Οι δαπάνες απόσβεσης των επενδύσεων που χρηματοδοτήθηκαν με ίδιους πόρους του αερολιμένα ελήφθησαν υπόψη και κατανεμήθηκαν αναλογικά προς το μερίδιο επιβατών της Wizz Air στη χωρητικότητα επιβατών του αερολιμένα. Η χωρητικότητα επιβατών εκτιμήθηκε ως ίση με τον μέγιστο αριθμό επιβατών που διακινήθηκαν από τον αερολιμένα την περίοδο 2007-2010, καθώς η Oxera συνήγαγε από τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα ότι ο Διεθνής Αερολιμένας της Τιμισοάρα λειτουργούσε κατά τον χρόνο της μελέτης (Οκτώβριος 2011) υπό συνθήκες πλήρους χωρητικότητας όσον αφορά τις κινήσεις εναέριας κυκλοφορίας.

(397) Με βάση τις παραπάνω δαπάνες και τα παραπάνω έσοδα, η Oxera έκρινε ότι οι συμφωνίες του 2008 ήταν πρόσθετα αποδοτικές. Το κέρδος ανά επιβάτη (δηλαδή η πρόσθετη συνεισφορά ανά επιβάτη, υπολογιζόμενη ως η διαφορά μεταξύ των εκτιμήσεων των πρόσθετων εσόδων και δαπανών) παρουσιάζεται στον Πίνακα 22.

([101]) Σύμφωνα με την Oxera, η εν λόγω έκπτωση ισοδυναμεί με την παραδοχή ότι το 50 % της κίνησης της Wizz Air αφορά νέες γραμμές και, επομένως, επωφελείται έκπτωσης 50 % στα τέλη προσγείωσης, ενώ για το υπόλοιπο 50 % της κίνησης χρεώθηκαν πλήρη τέλη προσγείωσης.

([102]) Austrian Airlines, Carpatair, Deutsche Lufthansa, Tarom.

([103]) Η Oxera χρησιμοποίησε ανάλυση παλινδρόμησης για να προσδιορίσει το μέρος των δαπανών που ενδεχομένως να θεωρούνται πάγιες σε σχέση με τις αλλαγές στους αριθμούς των επιβατών και το μέρος των δαπανών που μεταβάλλονται.

Πίνακας 22: Πρόσθετη συνεισφορά που σχετίζεται με τις συμφωνίες του 2008 (σε EUR)

Κατηγορία	2008	2009	2010
Μέσο πρόσθετο έσοδο ανά αναχωρούντα επιβάτη	22,47	20,75	20,70
Μέση πρόσθετη δαπάνη ανά αναχωρούντα επιβάτη	18,04	19,92	20,47
Πρόσθετη συνεισφορά ανά αναχωρούντα επιβάτη	4,43	0,84	0,23
Συνολική πρόσθετη συνεισφορά	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Πηγή: Ανάλυση της Oxera με βάση στοιχεία που έλαβε από τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα.

(398) Με βάση τους παραπάνω υπολογισμούς, η Oxera διαπίστωσε ότι οι συμφωνίες του 2008 είχαν θετική ΚΠΑ ύψους 145 249 EUR κατά την τριετή περίοδο των συμφωνιών του 2008, λαμβανομένου υπόψη προεξοφλητικού επιτοκίου 12,02 %.

(399) Η Επιτροπή σημειώνει ότι η εκ των υστέρων εκτίμηση της αποδοτικότητας της Oxera συνδυάζει εκ των προτέρων και εκ των υστέρων δεδομένα για τον υπολογισμό των πρόσθετων εσόδων, ενώ οι υπολογισμοί πρόσθετων δαπανών είναι εξολοκλήρου εκ των υστέρων.

(400) Η Επιτροπή σημειώνει ότι περιλαμβάνονται τόσο τέλη όσο και δαπάνες ασφάλειας και θεωρεί ότι αυτό δεν θα επηρεάσει τον συνολικό υπολογισμό της αποδοτικότητας.

(401) Όσον αφορά τα έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες, η Επιτροπή σημειώνει ότι τα τέλη φωτισμού και στάθμευσης (ύψους 2,10 EUR ανά τόνο MTOW ανά χρήση και 0,15 EUR ανά τόνο MTOW ανά χρήση, αντίστοιχα) εξαιρούνται από τους υπολογισμούς, προσέγγιση η οποία είναι συντηρητική. Επίσης, η έκπτωση 20 % στο τέλος επιβιβασθέντος επιβάτη για το 2009 και 30 % για το 2010 που γίνεται δεκτή στη μελέτη φαίνεται υπερτιμημένη, καθώς συνεπάγεται περισσότερους από 300 000 επιβιβασθέντες επιβάτες το 2009 και περισσότερους από 500 000 επιβιβασθέντες επιβάτες το 2010, αριθμοί που δεν συνάδουν με τα απολογιστικά στοιχεία για τους επιβάτες της Wizz Air. Η Επιτροπή κρίνει ότι, με βάση τα απολογιστικά στοιχεία για τους επιβάτες της Wizz Air, δεν θα πρέπει να γίνει δεκτή έκπτωση στα επιβατικά τέλη για το 2008 και το 2009 και θα πρέπει να γίνει δεκτή μόνο μια έκπτωση 10 % για το 2010. Ωστόσο, η Επιτροπή σημειώνει ότι, με βάση τον μαθηματικό τύπο της συμφωνίας εμπορικής προώθησης, η διόρθωση των αερολιμενικών τελών (ώστε να συμπεριληφθούν τα τέλη φωτισμού και στάθμευσης και να διορθωθεί το προεξοφλητικό επιτόκιο που θα γίνει δεκτό για το επιβατικό τέλος) θα συνεπαγόταν παρόμοια διόρθωση των πληρωμών εμπορικής προώθησης κατά το ίδιο ποσό και, επομένως, η συνολική αποδοτικότητα δεν θα επηρεαζόταν.

(402) Όσον αφορά τις δαπάνες:

α) Η Επιτροπή κρίνει ότι η προσέγγιση για τον υπολογισμό των πρόσθετων λειτουργικών δαπανών, με βάση τα απολογιστικά δεδομένα που ήταν διαθέσιμα πριν από την υπογραφή των συμφωνιών του 2008, είναι εύλογη.

β) Η Επιτροπή σημειώνει ότι η μελέτη συμπεριέλαβε τις πρόσθετες δαπάνες απόσβεσης των επενδύσεων που πραγματοποιήθηκαν με ίδιους πόρους του φορέα διαχείρισης αερολιμένα με βάση το αναμενόμενο μερίδιο της Wizz Air στη χωρητικότητα του αερολιμένα. Ωστόσο, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 372, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο αερολιμένας δεν επιβαρύνθηκε με επενδυτικές δαπάνες λόγω της παρουσίας της Wizz Air στον αερολιμένα. Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι στην ανάλυση δεν θα έπρεπε να συμπεριληφθούν δαπάνες απόσβεσης σχετικές με τις συμφωνίες.

(403) Για τους λόγους που εξηγούνται στην αιτιολογική σκέψη 401, η Επιτροπή κρίνει ότι οι δαπάνες συνολικά φαίνονται υπερεκτιμημένες.

(404) Ωστόσο, δεδομένου ότι η διόρθωση των εσόδων από αεροναυτικές δραστηριότητες θα ενεργοποιούσε παρόμοια διόρθωση της πληρωμής εμπορικής προώθησης, ο υπολογισμός της αποδοτικότητας δεν θα επηρεαζόταν. Επίσης, οι δαπάνες φαίνονται υπερεκτιμημένες. Η Επιτροπή, συνεπώς, συμπεραίνει ότι το συνολικό συμπέρασμα της μελέτης της Oxera του 2011 θα ίσχυε και η ΚΠΑ θα παρέμενε θετική.

(405) Με βάση τις αιτιολογικές σκέψεις 399 έως 404, η Επιτροπή κρίνει ότι τα αποτελέσματα της έκθεσης της Oxera της 27ης Οκτωβρίου 2011 σχετικά με τις συμφωνίες του 2008 είναι αποδεκτά.

Πολυτεχνείο της Τιμισοάρα

(406) Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα υπέβαλε ανάλυση κόστους-οφέλους την οποία πραγματοποίησε το Πολυτεχνείο της Τιμισοάρα τον Απρίλιο του 2011. Η ανάλυση θεωρεί ότι οι πληρωμές εμπορικής προώθησης από τον αερολιμένα προς τη Wizz Air αποτελούν «επένδυση» του φορέα διαχείρισης αερολιμένα για την επίτευξη του στόχου αύξησης του αριθμού επιβατών και, εμμέσως, των εσόδων. Η ανάλυση λαμβάνει υπόψη δύο χρονικούς ορίζοντες για αυτή την «επένδυση»· την πενταετία (2008-2012) και την επταετία (2008-2014). Οι υπολογισμοί της μελέτης βασίστηκαν σε εκ των υστέρων δεδομένα της περιόδου 2008 έως 2010 και εκτιμήσεις για την περίοδο 2011 έως 2014. Για να εκτιμήσει την αποδοτικότητα της «επένδυσης», το πανεπιστήμιο υπολόγισε την ΚΠΑ λαμβάνοντας υπόψη τέσσερα στοιχεία:

— το κόστος των ετήσιων πληρωμών εμπορικής προώθησης για τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα δυνάμει της συμφωνίας με τη Wizz Air ήταν 77 192,01 EUR το 2008, 2 051 031,32 EUR το 2009 και 223 038 EUR το 2010·

— οι πρόσθετες δαπάνες για τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα λόγω της εξυπηρέτησης της Wizz Air εκτιμήθηκαν αναλογικά προς τις συνολικές δαπάνες (1 % το 2009, 15 % το 2010, 20 % το 2011 και 22 % για την περίοδο 2011-2014). Μπορεί να σημειωθεί ότι κάθε έτος το ποσοστό των συνολικών δαπανών που αποδίδονται στη Wizz Air είναι ίσο με ή μεγαλύτερο από το ποσοστό της Wizz Air στο σύνολο των πτήσεων στον αερολιμένα·

— όσον αφορά τα έσοδα που εισέπραξε ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα από τη Wizz Air, χρησιμοποιήθηκαν τα πραγματικά έσοδα για την περίοδο από το 2008 έως το 2010, ενώ το ΕΑΠ του 2010 χρησιμοποιήθηκε για την πρόβλεψη των μελλοντικών εσόδων από αερολιμενικά τέλη για την περίοδο 2011-2014·

— εφαρμόστηκε προεξοφλητικό επιτόκιο 5 %.

(407) Η ανάλυση διαπίστωσε ότι, σε διάστημα πέντε ετών (2008-2012), η «επένδυση», η οποία περιλάμβανε τρία έτη προκαταβολικών δαπανών εμπορικής προώθησης την περίοδο 2008 έως 2010, καθώς και έσοδα από τη Wizz Air κατά τη διάρκεια της πενταετούς περιόδου 2008 έως 2012, παράγει ΚΠΑ 590 389,80 EUR (περίπου 2,5 εκατ. RON). Κατά τη διάρκεια του επταετούς χρονικού ορίζοντα (2008-2014), λαμβανομένων υπόψη των εσόδων της περιόδου 2008 έως 2014, η ΚΠΑ αυξάνεται σημαντικά, σε 2 282 687,31 EUR (περίπου 10 εκατ. RON).

(408) Η Επιτροπή σημειώνει τη θετική ΚΠΑ που υπολογίστηκε από το Πολυτεχνείο της Τιμισοάρα. Η Επιτροπή κρίνει ότι η προσέγγιση για την κατανομή των συνολικών δαπανών είναι εύλογη (ίση με ή μεγαλύτερη από το μερίδιο των πτήσεων της Wizz Air στο σύνολο των πτήσεων στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα). Ωστόσο, η μελέτη δεν περιλαμβάνει λεπτομέρειες σχετικά με το πώς υπολογίστηκαν τα έσοδα από τη Wizz Air (π.χ. με βάση ποιες θεωρούμενες εκπτώσεις και ποια δεδομένα χρησιμοποιήθηκαν για την κίνηση επιβατών και τις αφίξεις και αναχωρήσεις αεροσκαφών). Επομένως, η Επιτροπή δεν έχει τις απαραίτητες πληροφορίες για να είναι σε θέση να αξιολογήσει αν οι εκτιμήσεις των εσόδων είναι εύλογες. Επίσης, η ανάλυση της αποδοτικότητας δεν φαίνεται να αφορά συγκεκριμένα τις συμφωνίες του 2008 και τις τροποποιητικές συμφωνίες του 2010, αλλά καλύπτει μια ευρύτερη περίοδο. Επομένως, η Επιτροπή δεν μπορεί να βασιστεί στο συνολικό αποτέλεσμα αυτής της μελέτης.

RBB

(409) Ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα υπέβαλε επίσης μια μελέτη την οποία εκπόνησε η RBB στις 27 Οκτωβρίου 2011. Η RBB διαπίστωσε ότι οι συμφωνίες του 2008 είχαν ήδη αποδειχθεί αποδοτικές το 2010 και θα μπορούσε μόνο να αναμένεται ότι θα καταστούν ακόμα πιο αποδοτικές, καθώς τα συνεχιζόμενα ετήσια οφέλη των δραστηριοτήτων της Wizz Air στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα συνέχισαν να συσσωρεύονται, ενώ έπαυσαν οι δαπάνες εμπορικής προώθησης που καταβλήθηκαν την περίοδο 2008 έως 2010. Σύμφωνα με την RBB, οι πρόσθετες δαπάνες που μπορούν να αποδοθούν στη Wizz Air την περίοδο 2008 έως 2010 κυμαίνονται από 3,5 εκατ. EUR (15,2 εκατ. RON) έως 3,8 εκατ. EUR (16,8 εκατ. RON) ανάλογα με την κατανομή των λειτουργικών δαπανών. Στη συνέχεια έγινε σύγκριση με τα αερολιμενικά τέλη που κατέβαλε η Wizz Air και προέκυψαν πρόσθετα έσοδα ύψους 5,5 εκατ. EUR (23,9 εκατ. RON) συνολικά. Με βάση αυτά τα στοιχεία, προέκυψε πλεόνασμα μεταξύ 2 εκατ. EUR (8,7 εκατ. RON) και 1,7 εκατ. EUR (7,1 εκατ. RON). Η RBB συμπέρανε από αυτό ότι οι συμφωνίες του 2008 είχαν θετική απόδοση για τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα. Αυτός ο υπολογισμός δεν έλαβε υπόψη τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες.

(410) Η RBB διαπίστωσε περαιτέρω ότι η λειτουργία της Wizz Air βελτίωσε την αποδοτικότητα στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα, καθώς η Wizz Air μετέφερε σημαντικά υψηλότερο αριθμό επιβατών ανά κίνηση αεροσκάφους από τις άλλες αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα. Η μελέτη υποστήριξε ότι αυτό συνέβαλε στη συνολική αποδοτικότητα του αερολιμένα από το 2008 έως το 2010, καθώς τα συνολικά λειτουργικά έσοδα αυξήθηκαν κατά 39 %, ενώ οι συνολικές λειτουργικές δαπάνες αυξήθηκαν κατά 22 %. Παρομοίως, τα λειτουργικά κέρδη ανά επιβάτη αυξήθηκαν κατά 74 % από 1,4 EUR (5,9 RON) σε 2,4 EUR (10,25 RON) την περίοδο από το 2008 έως το 2010.

(411) Τέλος, η RBB υπολόγισε ότι η Wizz Air είχε μερίδιο εσόδων από αεροναυτικές δραστηριότητες ανάλογο με ή μεγαλύτερο από το μερίδιό της τόσο στους επιβάτες όσο και στις κινήσεις αεροσκαφών στον αερολιμένα.

(412) Όσον αφορά την ανάλυση πρόσθετων δαπανών και εσόδων, η Επιτροπή σημειώνει ότι η RBB βάσισε τα έσοδα της Wizz Air μόνο στα αερολιμενικά τέλη και, επομένως, αυτή η προσέγγιση μπορεί να θεωρηθεί συντηρητική, καθώς δεν περιλαμβάνει τέλη για μη αεροναυτικές δραστηριότητες. Η Επιτροπή κρίνει ως εύλογη την προσέγγιση που χρησιμοποιήθηκε για τον υπολογισμό των πρόσθετων δαπανών και των πρόσθετων εσόδων για σκοπούς εύρεσης της πρόσθετης αποδοτικότητας ως αποτέλεσμα των συμφωνιών του 2008 με τη Wizz Air κατά την περίοδο 2008-2010.

Συμπέρασμα σχετικά με το οικονομικό πλεονέκτημα των συμφωνιών του 2008

(413) Με βάση την εκ των προτέρων μελέτη της Oxera που ανασυντάχθηκε εκ των υστέρων στις 10 Φεβρουαρίου 2015, όπως υπολογίστηκε εκ νέου από την Επιτροπή (αιτιολογική σκέψη 380), η ρύθμιση μεταξύ του φορέα διαχείρισης αερολιμένα και της Wizz Air αναμενόταν να είναι πρόσθετα αποδοτική για τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα. Η Επιτροπή σημειώνει ότι οι εκ των υστέρων μελέτες που εκπόνησαν η Oxera και η RBB παρέχουν συμπληρωματικά στοιχεία που αποδεικνύουν τα ευρήματα της εκ των προτέρων μελέτης της Oxera.

(414) Επίσης, υπάρχουν ενδείξεις, ιδίως με βάση το σχέδιο ανάπτυξης της περιόδου 2006-2015, ότι οι συμφωνίες του 2008 με τη Wizz Air ήταν μέρος μιας συνολικής στρατηγικής και μιας μακροπρόθεσμης προσπάθειας για τη συνολική αποδοτικότητα του αερολιμένα.

(415) Συνεπώς, η Επιτροπή κρίνει ότι ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς θα είχε συνομολογήσει μια τέτοια ρύθμιση. Επομένως, καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι συμφωνίες του 2008 μεταξύ του φορέα διαχείρισης αερολιμένα και της Wizz Air δεν παρείχαν οικονομικό πλεονέκτημα στη Wizz Air το οποίο δεν θα είχε ληφθεί υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς.

9.1.4.6. Ανάλυση της αποδοτικότητας των τροποποιητικών συμφωνιών του 2010

(416) Η έκθεση της Oxera της 10ης Φεβρουαρίου 2015 υπολόγισε επίσης τις πρόσθετες δαπάνες, τα πρόσθετα έσοδα και τα πρόσθετα κέρδη που θα μπορούσαν να αναμένονται κατά τον χρόνο υπογραφής των τροποποιητικών συμφωνιών της 25ης Ιουνίου 2010 (όπως συνοψίζονται στον Πίνακα 23 παρακάτω). Στις 14 Μαΐου 2015, η Oxera υπέβαλε ξανά τους υπολογισμούς αναμενόμενης αποδοτικότητας για να διορθώσει ένα πρόβλημα στα δεδομένα το οποίο διαπιστώθηκε στην έκθεση της 10ης Φεβρουαρίου 2015. Η διόρθωση αφορούσε μια υπερεκτίμηση των συνολικών επενδυτικών δαπανών η οποία προέκυψε από τη διπλή προσμέτρηση της επένδυσης που χρηματοδοτήθηκε από το κράτος στα αρχικά έγγραφα που υποβλήθηκαν. Αυτό το πρόβλημα στα δεδομένα επηρέασε την αναμενόμενη αποδοτικότητα των τροποποιητικών συμφωνιών του 2010, η οποία αρχικά υποτιμήθηκε.

(417) Η Oxera κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι τροποποιητικές συμφωνίες της 25ης Ιουνίου 2010 αναμένονταν να έχουν ΚΠΑ ύψους 2 326 εκατ. RON.

Πίνακας 23: Πρόσθετα έσοδα, πρόσθετες δαπάνες και πρόσθετα κέρδη που αναμένονταν από τις τροποποιητικές συμφωνίες του 2010 σύμφωνα με την έκθεση της Oxera

(σε χιλιάδες RON)		**2010**	**2011**
Αριθμός αναχωρούντων επιβατών της Wizz Air	[Α]	71 925	13 665
Έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες	[Β]	1 253	238
Έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες	[Γ]	1 713	336
Συνολικά πρόσθετα έσοδα	*[Δ] = [Β] + [Γ]*	*2 967*	*574*
Λειτουργικές δαπάνες	[Ε]	801	157
Απόσβεση	[ΣΤ]	120	23
Συνολικές πρόσθετες δαπάνες	*[Ζ] = [Ε] + [ΣΤ]*	*921*	*181*
Πρόσθετα κέρδη	*[Η] = [Δ] - [Ζ]*	*2 046*	*394*
Συντελεστής προεξόφλησης		1,0	0,9
ΚΠΑ		**2 326**	

(418) Τα αποτελέσματα του Πίνακα 23 βασίζονται στις παρακάτω παραμέτρους:

α) Οι προβλέψεις κίνησης επιβατών της Wizz Air υπολογίστηκαν με βάση απολογιστικά στοιχεία της κίνησης επιβατών της Wizz Air το 2009 τα οποία αναπροσαρμόστηκαν με βάση την εκτίμηση της Eurocontrol (2008) σχετικά με την αναμενόμενη αύξηση της ευρωπαϊκής εναέριας κίνησης ([104]).

β) Οι προβλέψεις σχετικά με τις αφίξεις και αναχωρήσεις αεροσκαφών της Wizz Air υπολογίστηκαν με βάση τις παραδοχές ότι η Wizz Air χρησιμοποιούσε αεροσκάφη τύπου Airbus 320-200 με μέγιστο βάρος απογείωσης (MTOW) 72 τόνων, μεταφορική ικανότητα 180 θέσεων και συντελεστή πληρότητας 82 %. Αυτές οι παραδοχές βασίζονται στις παραδοχές της εκ των προτέρων ανάλυσης αποδοτικότητας που υπέβαλε η Ρουμανία για τις συμφωνίες του 2008.

γ) Οι προβλέψεις εσόδων από αεροναυτικές δραστηριότητες βασίζονται στα τέλη και τις εκπτώσεις ανά αναχωρούντα επιβάτη και ανά άφιξη και αναχώρηση αεροσκάφους που ορίζονται στις συμφωνίες του 2010. Στην ανάλυση δεν περιλαμβάνεται το τέλος ασφάλειας, καθώς η Oxera συμπέρανε ότι αυτό δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της εκτίμησης της αρχής του ΙΕΟΑ, δεδομένου ότι τα εν λόγω τέλη χρηματοδοτούν δραστηριότητες οι οποίες εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους κατά την άσκηση των εξουσιών του (σημείο 35 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 για τις αεροπορικές μεταφορές).

δ) Όπως και στην περίπτωση της συμφωνίας του 2008, η πρόβλεψη των εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες προέρχεται από τις εκτιμήσεις εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες ανά αναχωρούντα επιβάτη που αναφέρονται στην εκ των προτέρων ανάλυση που υπέβαλε η Ρουμανία, οι οποίες αναπροσαρμόστηκαν με βάση τον αναμενόμενο πληθωρισμό και εφαρμόστηκαν στις προβλέψεις κίνησης, όπως επεξηγείται στο στοιχείο α) παραπάνω.

ε) Όπως εξηγείται παραπάνω, όσον αφορά τις πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες (υπηρεσίες προσωπικού, ενέργεια, υλικά), ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα θεωρεί ότι περίπου το 20 % των λειτουργικών δαπανών μπορούν να θεωρηθούν πρόσθετες, δηλαδή μεταβαλλόμενες ανάλογα με τον αριθμό επιβατών. Η έκθεση της Oxera εκτιμά τις πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες με βάση τα απολογιστικά στοιχεία της περιόδου 2007-2009, αναπροσαρμοσμένα βάσει του αναμενόμενου πληθωρισμού και με την παραδοχή ότι το 20 % των δαπανών είναι πρόσθετες. Εξαιρούνται οι δαπάνες ασφάλειας.

στ) Οι εκτιμήσεις της έκθεσης της Oxera δεν περιλαμβάνουν πρόσθετες δαπάνες εμπορικής προώθησης στις οποίες προέβη ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα, καθώς η συμφωνία εμπορικής προώθησης έληξε στις 10 Φεβρουαρίου 2010.

ζ) Όπως εξηγείται για τις συμφωνίες του 2008 παραπάνω, όσον αφορά τις πρόσθετες επενδυτικές δαπάνες, η έκθεση της Oxera λαμβάνει υπόψη τα δεδομένα που υπέβαλε ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα για τις επενδύσεις στις οποίες προέβη και οι οποίες χρηματοδοτήθηκαν με κρατικούς και με ίδιους πόρους για την περίοδο 2007-2011. Η έκθεση της Oxera δέχεται ότι δεν αναμένονταν πρόσθετες επενδύσεις ως αποτέλεσμα της λειτουργίας της Wizz Air. Η κρατική χρηματοδότηση που έλαβε ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα για το κτίριο του τερματικού σταθμού και τον εξοπλισμό ασφάλειας εξαιρέθηκε, καθώς δεν θεωρήθηκε ότι οφειλόταν στην παρουσία της Wizz Air στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα. Η απόσβεση άλλων επενδύσεων που χρηματοδοτήθηκαν με ίδιους πόρους του φορέα διαχείρισης αερολιμένα κατανεμήθηκε με βάση το αναμενόμενο ποσοστό κίνησης επιβατών της Wizz Air σε σχέση με τη χωρητικότητα του αερολιμένα. Η έκθεση έκανε δεκτό ότι η χωρητικότητα του αερολιμένα ήταν τρία εκατομμύρια επιβάτες ετησίως κατά τη διάρκεια ισχύος των συμφωνιών. Αυτή η παραδοχή βασίζεται στο μνημόνιο συμφωνίας του 2008, το οποίο όριζε ότι η χωρητικότητα του αερολιμένα αναμενόταν να φτάσει τα τρία εκατομμύρια επιβάτες ετησίως έως το 2011. Ελήφθη υπόψη γραμμική απόσβεση κατά τον υπολογισμό των δαπανών απόσβεσης.

η) Τα εκτιμώμενα κέρδη προεξοφλήθηκαν με τη χρήση των επιτοκίων αναφοράς της Επιτροπής, συν ένα περιθώριο 100 μονάδων βάσης, οπότε το τελικό προεξοφλητικό επιτόκιο ανέρχεται στο 8,82 %.

(419) Η Επιτροπή κρίνει ως εύλογη την προσέγγιση που εφάρμοσε η Oxera για την εκτίμηση των αριθμών των επιβατών και τον υπολογισμό, βάσει αυτών, των αναμενόμενων εσόδων από αεροναυτικές δραστηριότητες, λαμβανομένων υπόψη των εκπτώσεων που προβλέπονται στις τροποποιητικές συμφωνίες του 2010. Η Επιτροπή συμφωνεί επίσης με την εξαίρεση των τελών ασφάλειας για τους λόγους που εξηγούνται στην αιτιολογική σκέψη 365.

(420) Η Επιτροπή αποδέχεται την εκτίμηση των πρόσθετων εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες. Αυτή βασίζεται στην εκτίμηση του φορέα διαχείρισης αερολιμένα, με βάση δεδομένα προηγούμενων ετών, σύμφωνα με την οποία τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες αντιστοιχούν στο 15-20 % των εσόδων του φορέα διαχείρισης αερολιμένα, εκτίμηση η οποία φαίνεται εύλογη.

(421) Η Επιτροπή συμφωνεί επίσης με το προεξοφλητικό επιτόκιο που χρησιμοποιήθηκε για τον υπολογισμό, δεδομένου ιδίως ότι η περίοδος της ανάλυσης είναι μικρότερη από ένα έτος.

([104]) Eurocontrol (2008), «Challenges of Growth 2008» (Προκλήσεις ανάπτυξης για το 2008), Συνοπτική έκθεση, σ. 14.

(422) Η Επιτροπή συμφωνεί ότι δεν πρέπει να συμπεριληφθούν στους υπολογισμούς πρόσθετες δαπάνες εμπορικής προώθησης.

(423) Όσον αφορά τις πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες, η έκθεση της Oxera βασίζεται στην παραδοχή των ρουμανικών αρχών σύμφωνα με την οποία το 80 % των λειτουργικών δαπανών είναι πάγιες και μόνο το 20 % μεταβάλλονται ανάλογα με τον αριθμό των επιβατών. Η Επιτροπή θεωρεί εύλογη αυτή την παραδοχή ([105]). Η Oxera εκτιμά τις πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες με τη χρήση απολογιστικών στοιχείων για τις λειτουργικές δαπάνες ανά αναχωρούντα επιβάτη πριν από την υπογραφή των συμφωνιών, κατόπιν αναπροσαρμογής με βάση τον αναμενόμενο πληθωρισμό, και εφαρμόζοντας τις εν λόγω λειτουργικές δαπάνες ανά επιβάτη στον εκτιμώμενο αριθμό επιβατών της Wizz Air. Η Επιτροπή κρίνει ότι οι εκτιμήσεις των πρόσθετων λειτουργικών δαπανών είναι, επομένως, αποδεκτές.

(424) Όσον αφορά τις πρόσθετες επενδυτικές δαπάνες, η Επιτροπή κρίνει ότι η προσέγγιση που εφαρμόζεται στην έκθεση της Oxera είναι εύλογη. Ειδικότερα, η έκθεση της Oxera δεν αναμένει πρόσθετες επενδύσεις ως αποτέλεσμα της λειτουργίας της Wizz Air στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα. Η τροποποιητική συμφωνία δεν επέφερε νέες δεσμεύσεις του φορέα διαχείρισης αερολιμένα απέναντι στη Wizz Air για πρόσθετη υποδομή σε σύγκριση με τις συμφωνίες του 2008 που αξιολογήθηκαν στην αιτιολογική σκέψη 372 παραπάνω. Επομένως, η Επιτροπή συμφωνεί ότι δεν έγιναν επενδύσεις λόγω της παρουσίας της Wizz Air. Επίσης, η Επιτροπή σημειώνει ότι η μελέτη της Oxera συμπεριέλαβε τις πρόσθετες δαπάνες απόσβεσης των επενδύσεων που πραγματοποιήθηκαν με ίδιους πόρους του φορέα διαχείρισης αερολιμένα με βάση το αναμενόμενο μερίδιο της Wizz Air στη χωρητικότητα του αερολιμένα. Ωστόσο, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 372, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα δεν επιβαρύνθηκε με επενδυτικές δαπάνες λόγω της παρουσίας της Wizz Air. Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι στην ανάλυση δεν θα έπρεπε να συμπεριληφθούν δαπάνες απόσβεσης σχετικές με τις τροποποιητικές συμφωνίες του 2010 ([106]).

(425) Με βάση τα παραπάνω, οι πρόσθετες δαπάνες, τα πρόσθετα έσοδα και τα πρόσθετα κέρδη που θα μπορούσαν να αναμένονται κατά τον χρόνο υπογραφής των τροποποιητικών συμφωνιών του 2010, όπως υπολογίστηκαν εκ νέου από την Επιτροπή με βάση την έκθεση της Oxera, συνοψίζονται στον Πίνακα 24.

Πίνακας 24: Πρόσθετα έσοδα, πρόσθετες δαπάνες και πρόσθετα κέρδη που αναμένονταν από τις τροποποιητικές συμφωνίες του 2010 σύμφωνα με την έκθεση της Oxera, όπως υπολογίστηκαν εκ νέου από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή

(σε χιλιάδες RON)		**2010**	**2011**
Αριθμός αναχωρούντων επιβατών της Wizz Air	[Α]	71 925	13 665
Έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες	[Β]	1 253	238
Έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες	[Γ]	1 713	336
Συνολικά πρόσθετα έσοδα	*[Δ] = [Β] + [Γ]*	*2 967*	*574*
Λειτουργικές δαπάνες	[Ε]	801	157
Συνολικές πρόσθετες δαπάνες	*[ΣΤ] = [Ε]*	*801*	*157*
Πρόσθετα κέρδη	*[Ζ] = [Δ] - [ΣΤ]*	*2 165*	*417*
Συντελεστής προεξόφλησης		1,0	0,9
ΚΠΑ		**2 462**	

Εκ των υστέρων μελέτη αποδοτικότητας για τις τροποποιητικές συμφωνίες του 2010

(426) Στις 27 Οκτωβρίου 2011 η Oxera υπέβαλε μια εκ των υστέρων έκθεση την οποία εκπόνησε για τη Wizz Air. Η έκθεση της Oxera υπολόγισε τις παρακάτω πρόσθετες δαπάνες και τα παρακάτω πρόσθετα έσοδα ως αποτέλεσμα των τροποποιητικών συμφωνιών του 2010.

([105]) Βλέπε υποσημείωση 92.

([106]) Στον βαθμό που συμπεριλήφθηκαν οι δαπάνες απόσβεσης, αυτή η προσέγγιση είναι συντηρητική και έχει ως αποτέλεσμα την υπερεκτίμηση των πρόσθετων δαπανών. Σε ένα τέτοιο σενάριο, η Επιτροπή κάνει την ίδια παρατήρηση που διατύπωσε στην αιτιολογική σκέψη 379.

Πίνακας 25: Έσοδα ανά αναχώρηση επιβάτη της Wizz Air την περίοδο 2010-2011 (σε EUR)

Κατηγορία	2008	2009	2010
Έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες[1]			
Τέλη προσγείωσης[2]	2,50	2,00	2,00
Τέλη υπηρεσιών εδάφους[2]	0,99	0,99	0,99
Τέλη επιβιβασθέντων επιβατών	8,00	6,40	5,04
Τέλη ατόμων μειωμένης κινητικότητας	0,20	0,20	0,20
Τέλη ασφάλειας	10,00	10,00	10,00
Έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Σύνολο εσόδων	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Σημείωση: [1] Τα έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες απεικονίζονται συμπεριλαμβανομένων των εκπτώσεων και των επιστροφών τελών και μη συμπεριλαμβανομένων των πληρωμών εμπορικής προώθησης. Θεωρείται ότι το 50 % των εσόδων από τέλη προσγείωσης υπόκεινται στις εκπτώσεις που ορίζονται στο ΕΑΠ. [2] Τα έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες από τέλη που σχετίζονται με κινήσεις εναέριας κυκλοφορίας ή βάρος (δηλαδή τέλη προσγείωσης και τέλη υπηρεσιών εδάφους) εκτιμήθηκαν με τη χρήση απολογιστικών στοιχείων σχετικά με τους αριθμούς επιβατών και με την παραδοχή ότι ένα αεροσκάφος Airbus A320-200 χρησιμοποιείται με 72 τόνους MTOW και μεταφορική ικανότητα 180 επιβατών, με συντελεστή πληρότητας της τάξης του 84 %. Αυτός είναι ο μέσος συντελεστή πληρότητας της Wizz Air το 2010 (για περαιτέρω λεπτομέρειες, ανατρέξτε στη διεύθυνση http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068). Πηγή: Ανάλυση της Oxera με βάση στοιχεία που έλαβε από τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα.

Πίνακας 26: Αναμενόμενες δαπάνες που σχετίζονται με τις συμφωνίες του 2010 (σε EUR)

Κατηγορία	2008	2009	2010
Λειτουργικές δαπάνες			
Προσωπικό	1,56	1,56	1,56
Ενέργεια	0,70	0,70	0,70
Υλικά	- 0,45	- 0,45	- 0,45
Υπηρεσίες και άλλες δαπάνες κεφαλαίου	1,65	1,65	1,65
Δαπάνες εμπορικής προώθησης	13,70	15,59	14,95
Επενδυτικές δαπάνες	0,89	0,87	2,06
Συνολικές δαπάνες	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Πηγή: Ανάλυση της Oxera με βάση στοιχεία που έλαβε από τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα.

(427) Τα αποτελέσματα του Πίνακα 25 και του Πίνακα 26 βασίζονται στις παρακάτω παραμέτρους:

- Η περίοδος που καλύπτεται είναι από τον Ιούνιο του 2010 έως τον Φεβρουάριο του 2011 και αντιστοιχεί στη διάρκεια ισχύος των τροποποιητικών συμφωνιών του 2010.
- Τα έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες εκτιμώνται με βάση έναν συνδυασμό μιας εκ των υστέρων και μιας εκ των προτέρων προσέγγισης. Βασίζονται στους πραγματικούς αριθμούς επιβατών και αφίξεων και αναχωρήσεων αεροσκαφών της Wizz Air για το 2010 (εκ των υστέρων προσέγγιση) και εκτιμήθηκαν για τον Ιανουάριο και τον Φεβρουάριο του 2011 από την Oxera με βάση τα αριθμητικά στοιχεία του Δεκεμβρίου του 2010 (εκ των προτέρων προσέγγιση). Οι εκπτώσεις εκτιμώνται μέσω εκ των προτέρων προσέγγισης και λαμβάνουν υπόψη τα βασικά τιμολόγια και τις εκπτώσεις που ορίζονται στις τροποποιητικές συμφωνίες του 2010. Γίνεται δεκτή έκπτωση 10 % στα τέλη προσγείωσης και 10 % στο τέλος επιβιβασθέντος επιβάτη. Περιλαμβάνονται τέλη ασφάλειας.
- Τα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες ανά αναχώρηση επιβάτη εκτιμήθηκαν σύμφωνα με τα μέσα απολογιστικά στοιχεία εσόδων από μη αεροναυτικές δραστηριότητες της Wizz Air για το 2010, δηλαδή 3,04 EUR ανά επιβάτη.
- Όσον αφορά τις πρόσθετες δαπάνες, οι δαπάνες που κυμαίνονται ανάλογα με τους αριθμούς επιβατών (κόστος προσωπικού, κόστος ενέργειας, κόστος υλικών, έξοδα αγοράς υπηρεσιών και λοιπές λειτουργικές δαπάνες) αποδόθηκαν στη Wizz Air αναλογικά προς το μερίδιο της αεροπορικής εταιρείας στις αναχωρήσεις επιβατών. Ο υπολογισμός βασίζεται σε απολογιστικά στοιχεία λειτουργικών δαπανών και, επομένως, είναι υπολογισμός εκ των υστέρων.
- Δεν περιλαμβάνονται πληρωμές εμπορικής προώθησης στην ανάλυση, καθώς η συμφωνία εμπορικής προώθησης έληξε τον Φεβρουάριο του 2010.

- Οι πρόσθετες επενδυτικές δαπάνες εκτιμήθηκαν λαμβανομένης υπόψη της επένδυσης που πραγματοποιήθηκε το 2010. Οι επενδύσεις που χρηματοδοτήθηκαν από το κράτος για το κτίριο του τερματικού σταθμού και τον εξοπλισμό ασφάλειας δεν αποδόθηκαν στη Wizz Air. Σύμφωνα με την Oxera, αυτές οι δαπάνες θα προέκυπταν ανεξάρτητα από την παρουσία της Wizz Air, καθώς ήταν αποτέλεσμα της υποχρέωσης της Ρουμανίας να εκπληρώσει την απαίτηση αυτή για να προσχωρήσει στον χώρο Σένγκεν. Ελήφθησαν υπόψη επενδύσεις που χρηματοδοτήθηκαν με ίδιους πόρους του φορέα διαχείρισης αερολιμένα. Οι επενδυτικές δαπάνες που χρηματοδοτήθηκαν με ίδιους πόρους του αερολιμένα, συμπεριλαμβανομένης της απόσβεσης και των τόκων, κατανεμήθηκαν αναλογικά προς το μερίδιο επιβατών της Wizz Air στη χωρητικότητα επιβατών του αερολιμένα. Η χωρητικότητα επιβατών εκτιμήθηκε ίση με τον μέγιστο αριθμό επιβατών που χειρίστηκε ο αερολιμένας το 2010, καθώς η Oxera συνήγαγε από τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα ότι, κατά τον χρόνο της μελέτης (Οκτώβριος 2011), ο Διεθνής Αερολιμένας της Τιμισοάρα λειτουργούσε υπό συνθήκες πλήρους χωρητικότητας όσον αφορά τις κινήσεις εναέριας κυκλοφορίας.

(428) Με βάση τις παραπάνω δαπάνες και τα παραπάνω έσοδα, η Oxera διαπίστωσε ότι, από μια εκ των υστέρων οπτική (με ορισμένα στοιχεία εκ των προτέρων προσέγγισης), οι τροποποιητικές συμφωνίες του 2010 ήταν πρόσθετα αποδοτικές. Το κέρδος ανά επιβάτη (δηλαδή η πρόσθετη συνεισφορά ανά επιβάτη, υπολογιζόμενη ως η διαφορά μεταξύ των εκτιμήσεων των πρόσθετων εσόδων και δαπανών) παρουσιάζεται στον Πίνακα 27.

Πίνακας 27: Πρόσθετη συνεισφορά που σχετίζεται με τις συμφωνίες του 2010 (σε EUR)

Κατηγορία	2008	2009	2010
Μέσο πρόσθετο έσοδο ανά αναχωρούντα επιβάτη	22,47	20,75	20,70
Μέση πρόσθετη δαπάνη ανά αναχωρούντα επιβάτη	18,04	19,92	20,47
Πρόσθετη συνεισφορά ανά αναχωρούντα επιβάτη	4,43	0,84	0,23
Συνολική πρόσθετη συνεισφορά	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Πηγή: Ανάλυση της Oxera με βάση στοιχεία που έλαβε από τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα.

(429) Με βάση τους παραπάνω υπολογισμούς, η Oxera διαπίστωσε ότι οι τροποποιητικές συμφωνίες του 2010 είχαν θετική ΚΠΑ ύψους 483 147 EUR κατά την εννιάμηνη διάρκεια ισχύος των τροποποιητικών συμφωνιών του 2010. Οι ταμειακές ροές λόγω των τροποποιητικών συμφωνιών του 2010 δεν προεξοφλήθηκαν, καθώς η διάρκεια των τροποποιητικών συμφωνιών του 2010 ήταν μικρότερη από ένα έτος.

(430) Η Επιτροπή σημειώνει ότι η εκ των υστέρων εκτίμηση της αποδοτικότητας της Oxera συνδυάζει εκ των προτέρων και εκ των υστέρων δεδομένα για τον υπολογισμό των πρόσθετων εσόδων, ενώ οι υπολογισμοί πρόσθετων δαπανών είναι εξολοκλήρου εκ των υστέρων.

(431) Όσον αφορά τα έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες, η Επιτροπή σημειώνει ότι τα τέλη φωτισμού και στάθμευσης εξαιρούνται από τους υπολογισμούς, προσέγγιση η οποία είναι συντηρητική.

(432) Η Επιτροπή σημειώνει ότι περιλαμβάνονται τόσο τέλη όσο και δαπάνες ασφάλειας και θεωρεί ότι αυτό δεν θα επηρεάσει τον υπολογισμό της αποδοτικότητας.

(433) Όσον αφορά τις δαπάνες:

α) Η Επιτροπή κρίνει ότι η προσέγγιση για τον υπολογισμό των πρόσθετων λειτουργικών δαπανών, με βάση τα απολογιστικά δεδομένα που ήταν διαθέσιμα πριν από την υπογραφή των συμφωνιών, είναι εύλογη.

β) Η Επιτροπή σημειώνει ότι, με βάση τον μαθηματικό τύπο της συμφωνίας εμπορικής προώθησης, ο επανυπολογισμός των αερολιμενικών τελών ώστε να ληφθούν υπόψη τα τέλη φωτισμού και στάθμευσης έχει επίσης ως αποτέλεσμα την υπερεκτίμηση των πληρωμών εμπορικής προώθησης κατά το ίδιο ποσό.

γ) Η Επιτροπή σημειώνει ότι η μελέτη συμπεριέλαβε τις πρόσθετες δαπάνες απόσβεσης των επενδύσεων που πραγματοποιήθηκαν με ίδιους πόρους του αερολιμένα με βάση το αναμενόμενο μερίδιο της Wizz Air στη χωρητικότητα του αερολιμένα. Ωστόσο, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 372, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα δεν επιβαρύνθηκε με επενδυτικές δαπάνες λόγω της παρουσίας της αεροπορικής εταιρείας στον Διεθνή Αερολιμένα της Τιμισοάρα. Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι στην ανάλυση δεν θα έπρεπε να συμπεριληφθούν δαπάνες απόσβεσης σχετικές με τις συμφωνίες.

(434) Για τους λόγους που εξηγούνται στην αιτιολογική σκέψη 433, η Επιτροπή κρίνει ότι οι δαπάνες συνολικά φαίνονται υπερεκτιμημένες.

(435) Με βάση το γεγονός ότι η διόρθωση των εσόδων από αεροναυτικές δραστηριότητες θα ενεργοποιούσε παρόμοια διόρθωση της πληρωμής εμπορικής προώθησης, γεγονός που δεν θα επηρέαζε τον υπολογισμό της αποδοτικότητας, και το γεγονός ότι οι δαπάνες φαίνονται υπερεκτιμημένες, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι το συνολικό συμπέρασμα της μελέτης της Oxera του 2011 θα ίσχυε και η ΚΠΑ θα παρέμενε θετική.

(436) Με βάση τις αιτιολογικές σκέψεις 430 έως 435, η Επιτροπή κρίνει ότι τα αποτελέσματα της έκθεσης της Oxera της 27ης Οκτωβρίου 2011 σχετικά με τις τροποποιητικές συμφωνίες του 2010 είναι αποδεκτά.

Συμπέρασμα σχετικά με το οικονομικό πλεονέκτημα

(437) Με βάση την εκ των προτέρων μελέτη της Oxera που ανασυντάχθηκε εκ των υστέρων στις 10 Φεβρουαρίου 2015, όπως υπολογίστηκε εκ νέου από την Επιτροπή (αιτιολογική σκέψη 425), οι τροποποιητικές συμφωνίες του 2010 αναμένονταν να είναι πρόσθετα αποδοτικές για τον φορέα διαχείρισης αερολιμένα. Συνεπώς, η Επιτροπή κρίνει ότι ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς θα είχε συνομολογήσει τις εν λόγω ρυθμίσεις. Η Επιτροπή σημειώνει ότι η εκ των υστέρων έκθεση που εκπόνησε η Oxera παρέχει συμπληρωματικά στοιχεία που αποδεικνύουν τα ευρήματα της εκ των προτέρων μελέτης της Oxera.

(438) Επίσης, υπάρχουν ενδείξεις, ιδίως με βάση το σχέδιο ανάπτυξης, ότι οι τροποποιητικές συμφωνίες του 2010 με τη Wizz Air ήταν μέρος μιας συνολικής στρατηγικής και μιας μακροπρόθεσμης προσπάθειας για τη συνολική αποδοτικότητα του αερολιμένα.

(439) Επομένως, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι τροποποιητικές συμφωνίες του 2010 δεν παρείχαν οικονομικό πλεονέκτημα στη Wizz Air το οποίο δεν θα είχε λάβει η Wizz Air υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς.

9.1.5. *Συμπέρασμα σχετικά με το μέτρο 3*

(440) Για τους λόγους που εξηγούνται στις αιτιολογικές σκέψεις 301 έως 439, η Επιτροπή κρίνει ότι οι συμφωνίες του 2008 και οι τροποποιητικές συμφωνίες του 2010 δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

10. **ΜΕΤΡΟ 4 — ΜΗ ΕΙΣΠΡΑΞΗ ΤΩΝ ΧΡΕΩΘΕΝΤΩΝ ΣΤΗ WIZZ AIR ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 2009 - ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 2010**

(441) Στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή επεσήμανε ότι δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο η μη είσπραξη της πληρωμής των αερολιμενικών τελών να παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα στη Wizz Air. Η Επιτροπή σημείωσε ότι, κατά τον χρόνο λήψης της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας, η Wizz Air δεν είχε καταβάλει αερολιμενικά τέλη για την περίοδο από τον Οκτώβριο του 2009 έως τον Φεβρουάριο του 2010, ύψους 2,6 εκατ. EUR. Παρόλο που οι ανεξόφλητες πληρωμές είχαν ληφθεί υπόψη ως απαιτήσεις έναντι της Wizz Air στις οικονομικές καταστάσεις του φορέα διαχείρισης αερολιμένα, δεν είχε γίνει προσφυγή στη δικαιοσύνη.

(442) Η Ρουμανία υποστήριξε ότι ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα κατέθεσε αγωγή εναντίον της Wizz Air με σκοπό την έκδοση εκτελεστού τίτλου. Ταυτόχρονα, η Wizz Air κατέθεσε αγωγή εναντίον του φορέα διαχείρισης αερολιμένα με σκοπό την έκδοση εκτελεστού τίτλου σχετικά με ανεξόφλητες πληρωμές για υπηρεσίες εμπορικής προώθησης που παρείχε η Wizz Air. Σύμφωνα με τις ρουμανικές αρχές, και για τις δύο δικαστικές προσφυγές/διαιτητικές αποφάσεις εκδόθηκαν τελεσίδικες αποφάσεις οι οποίες επικύρωσαν τα αιτήματα πληρωμής. Η Ρουμανία δήλωσε ότι οι αμοιβαίες οφειλές συμψηφίστηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις του ρουμανικού αστικού κώδικα μέσω της συμφωνίας διακανονισμού (αιτιολογική σκέψη 109).

(443) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι οι συμφωνίες του 2008 μεταξύ του φορέα διαχείρισης αερολιμένα και της Wizz Air ήταν σύμφωνες με την αρχή του ΙΕΟΑ, δηλαδή δεν παρείχαν πλεονέκτημα στη Wizz Air, και επομένως δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση.

Συμπέρασμα

(444) Επομένως, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, εφόσον τα ανεξόφλητα αερολιμενικά τέλη συμψηφίστηκαν με τις απαιτήσεις της Wizz Air για πληρωμές εμπορικής προώθησης σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, η εικαζόμενη κρατική ενίσχυση είναι άνευ αντικειμένου.

11. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(445) Με βάση τα προαναφερθέντα, η Επιτροπή κρίνει ότι η χρηματοδότηση της ανάπτυξης τερματικού σταθμού εκτός Σένγκεν, της βελτίωσης του διαδρόμου προσαπογείωσης και της επέκτασης του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών και του εξοπλισμού φωτισμού συνιστά παράνομη κρατική ενίσχυση συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

(446) Η Επιτροπή κρίνει περαιτέρω ότι τα παρακάτω μέτρα δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση: i) η δημόσια χρηματοδότηση της οδού πρόσβασης και η ανάπτυξη του χώρου στάθμευσης το 2007· ii) η δημόσια χρηματοδότηση του εξοπλισμού ασφάλειας το 2008· iii) τα αερολιμενικά τέλη του ΕΑΠ του 2007, του ΕΑΠ του 2008 και του ΕΑΠ του 2010· και iv) οι συμφωνίες του 2008 με τη Wizz Air (συμπεριλαμβανομένων των τροποποιητικών συμφωνιών του 2010).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Η δημόσια χρηματοδότηση που χορήγησε η Ρουμανία την περίοδο 2007-2009 στον φορέα διαχείρισης αερολιμένα για την ανάπτυξη τερματικού σταθμού εκτός Σένγκεν, τη βελτίωση του τροχοδρόμου και την επέκταση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών και του εξοπλισμού φωτισμού, ύψους 29 194 600 RON, συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Χορηγήθηκε κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2. Η κρατική ενίσχυση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 2

Η δημόσια χρηματοδότηση της οδού πρόσβασης και της ανάπτυξης του χώρου στάθμευσης το 2007 και για τον εξοπλισμό ασφάλειας το 2008, τα αερολιμενικά τέλη του ΕΑΠ του 2007, του ΕΑΠ του 2008 και του ΕΑΠ του 2010 και οι συμφωνίες του 2008 με τη Wizz Air (συμπεριλαμβανομένων των τροποποιητικών συμφωνιών του 2010) δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Ρουμανία.

Βρυξέλλες, 24 Φεβρουαρίου 2020.

Για την Επιτροπή
Margrethe VESTAGER
Εκτελεστικός αντιπρόεδρος