II

(Actes non législatifs)

DÉCISIONS

DÉCISION (UE) 2021/1428 DE LA COMMISSION

du 24 février 2020

concernant l'aide d'État SA. 31662 — C/2011 (ex NN/2011) mise à exécution par la Roumanie en faveur de l'aéroport international de Timișoara — Wizz Air

[notifiée sous le numéro C(2021) 1065]

(Le texte en langue roumaine est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 108, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les parties intéressées à présenter leurs observations conformément aux dispositions précitées ([1]), et vu ces observations,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

(1) Par lettre du 30 septembre 2010, Carpatair ([2]), société active sur le marché européen du transport aérien (ci-après le «plaignant» ou «Carpatair»), a déposé une plainte concernant une aide d'État présumée illégale accordée par les autorités roumaines à l'aéroport international de Timișoara (ci-après l'«aéroport») en faveur de la société Wizz Air Hungarian Airlines Ltd (ci-après «Wizz Air») ([3]). Cette plainte a été enregistrée sous le numéro d'aide d'État SA.31662 (ex CP 237/2010).

(2) La Commission a noté que la plainte semblait se rapporter à la notification présentée par les autorités roumaines le 17 mai 2010 (ci-après la «notification») concernant les plans relatifs à un régime d'aide en faveur des aéroports régionaux financé par des fonds publics. La notification a été enregistrée sous le numéro N 185/2010. Le 15 septembre 2010, les autorités roumaines ont informé la Commission que l'aéroport international de Timișoara ne ferait pas partie des aéroports pouvant bénéficier d'un financement au titre du régime d'aides notifié. Toutefois, étant donné que la Commission a obtenu des informations sur certains financements publics en faveur de l'aéroport international de Timișoara au cours de la période 2007-2009, l'analyse porte, en l'espèce, sur le financement public accordé durant cette période.

(3) Par lettre du 21 octobre 2010, la Commission a transmis la plainte à la Roumanie et a demandé des renseignements supplémentaires. Les autorités roumaines ont répondu par lettre du 15 décembre 2010.

([1]) Décision de la Commission dans l'affaire SA.31662 (11/C) (ex CP 237/10) - Aéroport international de Timișoara - Wizz Air (JO C 270 du 13.9.2011, p. 11).

([2]) Carpatair est une compagnie aérienne régionale privée qui a été créée en 1999. En 2000, Carpatair a établi sa plaque tournante à l'aéroport de Timișoara d'où elle exploite un réseau en étoile («hub and spoke»).

([3]) Wizz Air est une compagnie aérienne hongroise à bas coûts. Le groupe Wizz Air se compose de trois sociétés d'exploitation, à savoir Wizz Air Hongrie, Wizz Air Bulgarie et Wizz Air Ukraine.

(4) Par lettres du 24 novembre 2010, du 25 novembre 2010, du 14 janvier 2011 et du 3 février 2011, le plaignant a fourni des informations complémentaires. Par lettres du 9 février 2011 et du 2 mars 2011, la Commission a informé le plaignant de l'état d'avancement du dossier et a demandé des informations complémentaires. Le plaignant a répondu par lettres du 22 février 2011, du 9 mars 2011 et du 28 mars 2011 et a fourni des informations complémentaires.

(5) La Commission a demandé un complément d'information aux autorités roumaines par lettres du 16 février 2011, du 3 mars 2011 et du 16 mars 2011. Les autorités roumaines ont répondu par lettres du 10 mars 2011 et du 5 avril 2011. Le 16 mars 2011, la Commission a informé les autorités roumaines que des informations complémentaires étaient nécessaires et leur a demandé de les lui communiquer au plus tard le 15 avril 2011. Les autorités roumaines ont répondu par lettre du jeudi 21 avril 2011.

(6) Par lettre du 12 mai 2011, le plaignant a accepté de divulguer son identité et sa situation financière et a fourni des informations complémentaires à ce sujet.

(7) Par lettre du 24 mai 2011, la Commission a informé la Roumanie qu'elle avait pris la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen concernant le financement lié à l'aéroport international de Timişoara, l'accord de 2008 entre l'exploitant de cet aéroport et Wizz Air, le non-paiement des redevances aéroportuaires par Wizz Air, ainsi que les remises et rabais prévus par les régimes de remises sur les redevances aéroportuaires pour les années 2007, 2008 et 2010 (ci-après la «décision d'ouvrir la procédure»).

(8) Par lettre du 16 juin 2011, les autorités roumaines ont indiqué à la Commission quelles informations elles souhaitaient voir expurgées de la décision d'ouvrir la procédure avant sa publication.

(9) Le 23 juin 2011, la Commission a transmis à la Roumanie une proposition de version non confidentielle de la décision d'ouvrir la procédure. La Commission a communiqué à la Roumanie les informations qu'elle n'a pas accepté de considérer comme confidentielles.

(10) Par lettre du 27 juin 2011, la Roumanie a répondu à la Commission en maintenant sa demande de suppression de certaines informations.

(11) Sur la base de la correspondance avec la Roumanie, la Commission a adopté une décision finale sur le texte qu'elle entendait publier, conformément au point 33 de la communication de la Commission sur le secret professionnel dans les décisions en matière d'aides d'État ([4]). Par lettre du 25 juillet 2011, la Commission a notifié à la Roumanie sa décision de rejeter sa demande de non-divulgation de certaines informations. La Roumanie a disposé de 15 jours pour réagir à cette décision et pour communiquer des éléments supplémentaires à l'appui de sa demande.

(12) Par lettre du 11 août 2011, la Roumanie a informé la Commission qu'elle maintenait son avis sur la suppression de certaines informations, mais qu'elle ne s'opposait plus à la publication de la décision d'ouvrir la procédure.

(13) Le 13 septembre 2011, la décision d'ouvrir la procédure a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* ([5]). La Commission a demandé aux parties intéressées de présenter leurs observations sur cette mesure dans un délai d'un mois à compter de la date de publication.

(14) La Commission a reçu des observations de la Roumanie sur la décision d'ouvrir la procédure par lettres du 27 juin 2011 et du 14 octobre 2011. La Roumanie a fourni des informations complémentaires le 27 juillet 2011 et le 12 juin 2012.

(15) La Commission a reçu des observations sur la décision d'ouvrir la procédure de la Societatea Națională Aeroportul Internațional Timişoara - Traian Vuia S.A. (ci-après l'«exploitant de l'aéroport») le 27 octobre 2011, de Carpatair le 8 août 2011 et de Wizz Air les 24 juin 2011 et 27 octobre 2011. La Commission a également reçu des observations sur la décision d'ouvrir la procédure de l'Association des aéroports de Roumanie, de l'ancien directeur de l'exploitant de l'aéroport, d'Eurojet, d'Austrian Airlines et de l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe.

(16) Les 4 et 20 septembre 2012, la Commission a transmis à la Roumanie les observations des tiers sur la décision d'ouvrir la procédure. La Roumanie a répondu à la Commission par lettres du 5 octobre 2012 et du 17 octobre 2012.

([4]) Communication de la Commission sur le secret professionnel dans les décisions en matière d'aides d'État, JO C 297 du 9.12.2003, p. 6.
([5]) Voir note de bas de page n° 1.

(17) La Commission a demandé un complément d'information aux autorités roumaines par lettres du 12 octobre 2011, du 24 février 2012, du 27 juillet 2012, du 9 août 2012, du 3 novembre 2012, du 30 octobre 2014 et du 28 juillet 2015. Les autorités roumaines ont répondu par lettres du 16 novembre 2011, du 13 avril 2012, du 3 mai 2012, du 3 septembre 2012, du 5 octobre 2012, du 12 décembre 2012, du 2 décembre 2014, du 9 décembre 2014 et du 21 septembre 2015, respectivement.

(18) Par lettre du 27 juillet 2012, la Commission a demandé au plaignant des informations complémentaires. Ce dernier a fourni des informations complémentaires dans sa réponse du 3 septembre 2012. Le plaignant a également présenté des informations le 7 juin 2011, le 30 juin 2011, le 8 août 2011, le 14 octobre 2011, le 19 mars 2012, le 14 mai 2012, le 13 juillet 2012, le 19 octobre 2012, le 3 décembre 2012, le 1er juillet 2013, le 6 juin 2014, le 10 juillet 2014, le 10 octobre 2014, les 15 et 16 octobre 2014, le 10 novembre 2014, le 12 novembre 2014, le 14 novembre 2014, le 25 février 2015, le 25 mai 2015, le 28 mai 2015, le 29 septembre 2015, le 10 décembre 2015, le 22 décembre 2015, le 13 avril 2016, le 28 avril 2016, le 27 février 2018 et le 20 avril 2018.

(19) Le 11 février 2015 et le 3 juillet 2015, Wizz Air a fourni des informations complémentaires, dont un rapport, commandé à la société Oxera, dans lequel le principe de l'opérateur privé en économie de marché a été appliqué aux différents accords conclus entre Wizz Air et l'exploitant de l'aéroport. Oxera a transmis des mises à jour des rapports et d'autres notes les 14 mai 2015, 10 août 2015, 21 septembre 2015, 20 octobre 2015, 15 septembre 2017 et 22 septembre 2017. Le 10 novembre 2017, la Commission a demandé une version non confidentielle des réponses d'Oxera des 15 et 22 septembre 2017. Le 15 novembre 2017, Oxera a informé la Commission que Wizz Air n'avait demandé la suppression d'aucune information. Après avoir obtenu, le 23 novembre 2017, des éclaircissements supplémentaires de la part d'Oxera, la Commission a transmis, le 1er décembre 2017, à la Roumanie les réponses qu'Oxera avait soumises les 15 et 22 septembre 2017. Le 1er février 2018, les autorités roumaines ont présenté leurs observations sur l'étude réalisée par Oxera.

(20) Le 14 mars 2014, la Commission a informé la Roumanie et les parties intéressées de l'adoption de la communication intitulée «Lignes directrices de l'UE sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes» ([6]) («lignes directrices de 2014 sur l'aviation») et a demandé à la Roumanie de présenter des observations dans un délai de 20 jours ouvrables à compter de la date de publication de ces lignes directrices. Le 4 avril 2014, les lignes directrices de 2014 sur l'aviation ont été publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*. La Commission a reçu des observations de Carpatair le 25 mars 2014, de Wizz Air le 30 avril 2014 et de l'exploitant de l'aéroport le 8 mai 2014.

(21) Le 28 mai 2014, la Commission a transmis à la Roumanie les observations des tiers relatives aux lignes directrices de 2014 sur l'aviation. La Commission a reçu les commentaires de la Roumanie sur les observations des parties intéressées par lettre du 3 juillet 2014.

(22) L'exploitant de l'aéroport a présenté des informations complémentaires les 11 novembre 2011, 24 novembre 2016 et 16 décembre 2016. La Commission a également reçu des informations complémentaires de la part de l'exploitant de l'aéroport les 18 janvier 2016, 31 janvier 2016 et 7 mars 2016. Le 11 mars 2016, la Commission a transmis ces informations à la Roumanie, qui n'a pas présenté d'observations.

(23) Par lettre du 17 juillet 2015, la Commission a transmis à la Roumanie des observations complémentaires de la part du plaignant et de Wizz Air et, le 21 septembre 2015, la Roumanie a soumis des commentaires sur ces observations.

(24) Par lettre du 11 mars 2016, la Commission a transmis à la Roumanie des informations complémentaires de la part d'Oxera et, le 15 avril 2016, la Roumanie a présenté des observations sur ces informations.

(25) La Commission a demandé des informations complémentaires aux autorités roumaines le 30 octobre 2017. La traduction en langue roumaine de la demande a été envoyée aux autorités roumaines le 9 novembre 2017. Les autorités roumaines ont répondu le 15 janvier 2018, après avoir obtenu deux prolongations du délai. Les 26 mars 2018 et 31 octobre 2018, la Commission a demandé des éclaircissements supplémentaires aux autorités roumaines qui ont répondu respectivement le 4 juin 2018 et le 21 novembre 2018. Le 8 avril 2019, les autorités roumaines ont transmis la traduction de leurs réponses du 4 juin 2018.

(26) Le 17 mai 2019, Wizz Air a adressé à la Commission une lettre demandant le droit d'accéder au dossier et le droit d'être entendue, à laquelle la Commission a répondu le 11 juin 2019.

([6]) Communication de la Commission – Lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes, JO C 99 du 4.4.2014, p. 3.

2. L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE TIMIȘOARA

2.1. L'aéroport

(27) L'aéroport international de Timișoara est un aéroport international situé dans l'ouest de la Roumanie.

(28) L'exploitant de l'aéroport (considérant 15) est une société par actions dans laquelle l'État roumain détient 80 % des parts à la date de la présente décision ([7]). Les parts restantes sont détenues par Fondul Proprietatea ([8]). Avant cela, le capital social initial avait été entièrement souscrit par l'État roumain et intégralement libéré à la date de constitution de l'exploitant de l'aéroport ([9]).

(29) L'exploitant de l'aéroport est le propriétaire des infrastructures aéroportuaires, à l'exception de la piste, de la voie de circulation et de l'aire de trafic qui appartiennent à l'État roumain. L'État roumain a attribué la concession de ces dernières infrastructures à l'exploitant de l'aéroport.

(30) L'aéroport international de Timișoara dispose actuellement d'une seule piste de 3 500 mètres de longueur et de 45 mètres de largeur. Les aires de trafic comptent 22 postes de stationnement. La capacité de l'aéroport est de 1 300 passagers internationaux par heure et de 500 passagers nationaux par heure. L'aéroport dispose également d'un terminal de fret.

(31) Entre 2007 et 2009, c'est-à-dire au cours de la période visée par l'appréciation, l'aéroport international de Timișoara était le deuxième aéroport roumain pour le trafic (voir Tabelul 1). Le tableau 1 comprend également l'évolution ultérieure du trafic jusqu'en 2017.

Tableau 1: trafic de l'aéroport international de Timișoara sur la période 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

Source: Autorités roumaines

(32) À la date de la présente décision, l'aéroport international de Timișoara offre des services réguliers de transport aérien de passagers fournis par plusieurs compagnies aériennes à bas coûts. Wizz Air dessert le plus grand nombre de destinations européennes, alors que Ryanair et Blue Air ont une offre plus restreinte. L'aéroport est également desservi par deux transporteurs aériens qui fournissent des services complets: Tarom et Lufthansa. Il y a également des vols charters saisonniers et plusieurs transporteurs de fret aérien.

(33) Entre 2007 et 2009, l'aéroport a été une plaque tournante régionale pour Carpatair, une compagnie régionale qui fournit des services complets et qui a desservi environ 32 destinations nationales et européennes. Parmi les compagnies aériennes ayant desservi l'aéroport au cours de cette période figurent Tarom, Lufthansa, Austrian Airlines, Malev, Alitalia, Moldavian Airlines.

(34) Les aéroports les plus proches de l'aéroport international de Timișoara sont:

— l'aéroport d'Arad, situé à une distance de 50 km, ce qui représente un temps de trajet de 40 minutes en voiture. L'aéroport d'Arad dispose du plus grand terminal de fret de l'ouest de la Roumanie. Le trafic de passagers dans cet aéroport a diminué, passant de 67 183 passagers en 2007 à 11 367 en 2018; et

([7]) Statuts de Societatea Națională «Aeroportul Internațional Timișoara - Traian Vuia» - S.A., du 18.9.2008 - Statuts de l'exploitant de l'aéroport international de Timișoara du 15 octobre 2008 (ci-après les «statuts de 2008»), article 8.

([8]) Fondul Proprietatea est un fonds mis en place par le gouvernement roumain afin d'indemniser sous forme de parts sociales les personnes ayant été privées de leurs propriétés à l'époque du régime communiste et dont les demandes de restitution n'avaient pu être réglées en nature. Le gouvernement roumain est devenu actionnaire minoritaire de Fondul Proprietatea (0,04 %) après la redistribution des parts détenues initialement par l'État aux demandeurs admissibles.

([9]) Statuts de Societatea Națională «Aeroportul Internațional Timișoara - Traian Vuia» - S.A., du 24.8.1998, en vigueur du 7 octobre 1998 au 14 octobre 2008 (ci-après les «statuts de 1998»), approuvés par la décision gouvernementale n° 521/1998, article 7.

— l'aéroport de Caransebeș, situé à une distance de 107 km, ce qui représente un temps de trajet d'une heure et 14 minutes. Il s'agit d'un aéroport privé qui n'offre pas de services réguliers. Il est utilisé pour l'aviation générale, les vols de sauvetage et l'aviation policière.

(35) Le tableau 2 résume la situation financière ([10]) de l'exploitant de l'aéroport au cours de la période visée par l'appréciation:

Tableau 2: principaux indicateurs financiers (en milliers de RON)

Milliers de RON	2007	2008	2009
Recettes	23 473	30 545	41 067
Croissance des ventes	sans objet	+ 30,1 %	+ 34,4 %
EBITDA	7 318	10 646	12 212
Marge d'EBITDA	31,2 %	34,9 %	29,7 %
EBIT (Résultat avant intérêts et impôts)	3 249	5 809	5 655
Bénéfice net	2 417	4 874	3 508
Marge bénéficiaire nette	10,3 %	16,0 %	8,5 %

2.2. Plan de développement de l'aéroport international de Timișoara (2006-2015)

(36) Le plan de développement 2006-2015 (le «plan de développement») prévoyait une hausse du trafic de passagers de 611 705 en 2005 à 1 661 332 en 2010 et à 2 565 494 en 2015. Selon les prévisions du plan, l'adhésion de la Roumanie à l'UE en 2007 devait entraîner une hausse du trafic de 16 à 18 %.

(37) Dans le plan de développement, il était estimé que le trafic de passagers et le nombre de mouvements d'aéronefs avaient augmenté de 250 % entre 2001 et 2005. Il est également apparu qu'en 2006 la capacité existante avait atteint un niveau critique en ce qui concerne l'aérogare-passagers, l'aire de trafic, la piste, la route d'accès et le parc de stationnement, ce qui a compromis la possibilité d'ouvrir de nouvelles liaisons et d'augmenter le nombre de passagers sur les liaisons existantes. Les travaux d'extension de l'aérogare-passagers ont commencé en 2003 et ceux pour l'extension de l'aire de trafic en 2004. Le plan de développement a confirmé la nécessité d'étendre et de développer les infrastructures afin de faire face à l'augmentation prévue du trafic.

3. MESURES FAISANT L'OBJET DE LA PROCÉDURE

3.1. Mesure 1 — Financement annuel accordé à l'exploitant de l'aéroport

(38) L'exploitant de l'aéroport a reçu des subventions annuelles de l'État (ci-après la «mesure 1»). Selon la Roumanie, le financement accordé à l'exploitant de l'aéroport au cours de la période 2007-2009 a couvert les types et les montants d'investissement qui figurent dans le tableau 3 ci-dessous.

Tableau 3: financement public accordé à exploitant de l'aéroport de 2007 à 2009

Année	**Numéro**	**Montant (en milliers de RON)**	**Projet d'investissement**	**Propriétaire des infrastructures**
2007	1	500	Aménagement de la route d'accès et du parc de stationnement	L'aéroport
	2	1 758	Aménagement du terminal pour les vols hors Schengen (initialement, terminal pour les vols intérieurs)	L'aéroport
	3	6 846	Amélioration de la piste et extension de l'aire de trafic	L'État roumain
		9 104	**Sous-total**	

([10]) Rapport analytique du 7 février 2011 sur Fondul Proprietatea, élaboré par IEBA Trust Financial & Investment Services.

2008	4	10 236,65	Amélioration de la piste et extension de l'aire de trafic	L'État roumain
	5	242	Aménagement du terminal pour les vols hors Schengen (initialement, terminal pour les vols intérieurs)	L'aéroport
	6	97,24	Détecteurs de métaux des portiques de sécurité	L'aéroport
	7	4 598,4	Système de détection d'explosifs	L'aéroport
	8	703,99	Détecteurs d'explosifs portables	L'aéroport
	9	1 344,00	Matériel de balisage	L'aéroport
	10	1 773,61	Scanner à rayons X	L'aéroport
	11	511,81	Châssis autopropulsé pour véhicules radio-médicalisés	L'aéroport
		19 507,7	**Sous-total**	
2009	12	2 387,99	Amélioration de la piste et extension de l'aire de trafic	L'État roumain
	13	6 379,96	Modernisation du terminal hors Schengen (initialement, terminal pour les vols intérieurs)	L'aéroport
		8 767,95	**Sous-total**	
2007-20-09		**37 379,65**	**Total**	

(39) Selon la Roumanie, le financement des investissements repose sur les bases juridiques suivantes:

(1) en ce qui concerne les équipements de sûreté, la décision gouvernementale n° 1461/2007 relative au financement des programmes de passation de marchés pour les équipements d'inspection/filtrage utilisés aux fins de la sûreté aérienne qui comprenaient les équipements de sûreté à financer par l'aéroport international de Timişoara en 2008. Le financement a été alloué dans le projet de budget pour l'année 2008, approuvé par la décision gouvernementale n° 666/2008 du 24 juin 2008;

(2) en ce qui concerne les investissements restants, la décision gouvernementale n° 615/2002 a approuvé le programme stratégique pour le développement des infrastructures aéroportuaires de l'aéroport international de Timişoara pour la période 2002-2015. Ce programme a été modifié par la décision gouvernementale n° 1212/2007 approuvant le programme stratégique pour la période 2007-2015. La liste des investissements a été spécifiquement incluse dans le programme stratégique. Les montants alloués à ces investissements ont été inclus dans les actes juridiques par lesquels les budgets pour les années 2007, 2008 et 2009 ont été approuvés ([11]).

3.2. **Mesure 2 — AIP 2007, 2008 et 2010**

3.2.1. *AIP 2007 et 2008*

(40) Selon les informations fournies par la Roumanie, chaque exploitant d'aéroport a le pouvoir de fixer les redevances applicables à l'aéroport qu'il exploite, conformément au cadre juridique national applicable. Les redevances fixées par l'exploitant d'aéroport sont publiées officiellement dans la publication d'information aéronautique («AIP») conformément aux règles internationales en matière d'aviation. En conséquence, la politique de tarification pour l'utilisation de l'aéroport international de Timişoara a été établie uniquement pour cet aéroport et ne s'applique à aucun autre aéroport situé sur le territoire national ou régional. Les AIP sont proposées par la direction exécutive de l'exploitant d'aéroport et approuvées par le conseil d'administration, conformément aux pouvoirs qui lui sont expressément conférés par les statuts de la société.

(41) Les redevances applicables ont été publiés dans l'AIP le 7 juin 2007, sous la référence GEN 4.1-17 («AIP 2007»), comme suit:

([11]) Ordonnance n° 289 du ministre des transports, du ministre des finances et du ministre du travail du 21 février 2007 pour le budget de 2007, décision gouvernementale n° 666 du 24 juin 2008 pour le budget de 2008 et décision gouvernementale n° 721 du 17 juin 2009 pour le budget de 2009.

Tableau 4: redevances aéroportuaires selon AIP 2007 (en EUR)

Redevance	Redevance minimale	Taux unitaire
Atterrissages	50	7 par tonne
Balisage	50	2,10 par tonne
Stationnement	15	0,15/tonne/heure
1. Services pour les passagers		
— ***vols internationaux***		8 par passager
— ***vols intérieurs***		3 par passager
— ***sécurité***		7 par passager
— ***2.- transit ou correspondance***		5 par passager

(42) L'AIP 2007 prévoit des rabais sur les redevances d'atterrissage en fonction du nombre d'atterrissages, tels que résumés dans le tableau ci-dessous:

Tableau 5: rabais sur les redevances aéroportuaires publiés dans l'AIP 2007

Vols internationaux	
Nombre annuel d'atterrissages	**Rabais (%)**
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) En outre, une réduction de 50 % des redevances d'atterrissage est accordée pour une période de six mois aux nouveaux transporteurs aériens effectuant au moins deux vols par semaine, ainsi qu'à ceux qui desservent de nouvelles destinations pour lesquelles il n'y a pas encore de vol depuis l'aéroport de Timișoara.

(44) Les redevances aéroportuaires applicables en 2008 ont été publiées dans l'AIP le 23 octobre 2008, sous la référence GEN 4.1-17 («AIP 2008»), comme suit:

Tableau 6: redevances aéroportuaires applicables (AIP 2008) en EUR

Redevance	Redevance minimale	Taux unitaire
Atterrissages	50	7 par tonne
Balisage	50	2,10 par tonne
Stationnement	15	0,15/tonne/heure
4. Services pour les passagers		
— ***vols internationaux***		8 par passager
— ***vols intérieurs***		5 par passager
— ***sécurité***		10 par passager
— ***transit ou transfert***		1,50 par passager
— ***5.- personnes à mobilité réduite***		0,20 par passager

(45) Selon l'AIP 2008, les redevances de sûreté sont passées de 7 EUR en 2007 à 10 EUR par passager. La redevance passagers pour le transit ou la correspondance a été ramenée de 5 EUR par passager à 1,50 EUR. En outre, l'exploitant de l'aéroport a introduit une redevance de 0,20 EUR pour les personnes à mobilité réduite.

(46) L'AIP 2008 prévoit des réductions des redevances d'atterrissage en fonction du nombre d'atterrissages de l'année précédente, comme suit:

Tableau 7: rabais sur les redevances aéroportuaires (AIP 2008)

Vols internationaux	
Nombre annuel d'atterrissages	**Rabais (%)**
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) L'AIP 2008 prévoit, en outre, une réduction de 50 % des redevances d'atterrissage pendant une période de 12 mois pour les nouveaux transporteurs aériens de l'aéroport international de Timișoara effectuant au moins trois vols par semaine, avec un aéronef d'une capacité d'au moins 70 sièges. Pour chaque nouvelle destination desservie, la réduction appliquée aux redevances d'atterrissage est de 50 % pour une période de six mois.

(48) Outre les remises et rabais susmentionnés, l'exploitant de l'aéroport accorde également un remboursement partiel des recettes provenant des redevances d'embarquement (tableau 8).

Tableau 8: remboursement des recettes provenant des redevances d'embarquement selon l'AIP 2008

Nombre de passagers embarqués par an, transportéspar l'utilisateur	**Remboursement**
150 001 - 300 000	10 %
300 001 - 500 000	20 %
> 500 001	30 %

3.2.2. *AIP 2010*

(49) Une modification des redevances aéroportuaires pratiquées par l'aéroport international de Timișoara a été publiée le 26 août 2010 dans l'AIP 2010. L'exploitant de l'aéroport a introduit une nouvelle catégorie de remises pour les aéronefs d'un poids maximal au décollage («MTOW») supérieur à 70 tonnes:

Tableau 9: remises publiées dans l'AIP 2010 pour les aéronefs d'un MTOW supérieur à 70 tonnes

Nombre de passagers embarqués par mois qui ont été transportés par l'utilisateur	**Rabais (%)**
0 - 10 000	0
10 001 - 18 000	72
18 001 - 36 000	82
> 36 000	85

3.3. **Mesure 3 - Accords de 2008 conclus entre l'exploitant de l'aéroport et Wizz Air**

(50) À la mi-2008, l'exploitant de l'aéroport et Wizz Air ont signé un certain nombre d'accords définissant les principes de leur coopération ainsi que les conditions générales d'utilisation des infrastructures et des services aéroportuaires par la compagnie aérienne. Les accords signés comprenaient: (i) un protocole d'accord, (ii) un accord de commercialisation, (iii) un accord d'exploitation et (iv) un accord d'assistance en escale (conjointement les «accords de 2008»). En vertu des accords de 2008, Wizz Air a commencé à effectuer des vols au départ de l'aéroport international de Timișoara à la fin de l'année 2008. En 2009, l'entreprise a progressivement augmenté le nombre de destinations internationales desservies par des aéronefs de type A320 (280 sièges).

3.3.1. *Protocole d'accord du 25 juin 2008*

(51) Le protocole d'accord a été signé le 25 juin 2008 par l'exploitant de l'aéroport et Wizz Air. Il a été conclu pour une période initiale de trois ans, plus un an pendant lequel les parties pouvaient le résilier en cas de non-respect des clauses contractuelles. Le protocole d'accord énonce les principes généraux de leur coopération et les conditions générales d'utilisation des infrastructures et des services aéroportuaires par Wizz Air.

(52) L'exploitant de l'aéroport est convenu d'étendre l'aérogare-passagers pour qu'elle puisse accueillir jusqu'à trois millions de passagers par an avant le 1er janvier 2011. Il est également convenu d'améliorer le classement de la piste d'atterrissage et de décollage pour la faire passer en catégorie III, dans les deux sens, avant la fin de l'année 2009, et de mettre à disposition des créneaux horaires conformément à la demande de Wizz Air.

(53) Wizz Air est convenue de mener des activités de commercialisation pour l'exploitant de l'aéroport. En particulier, il a été convenu de promouvoir les destinations des vols assurés par la compagnie Wizz Air en provenance ou à destination de l'aéroport afin d'augmenter le nombre de passagers partants et arrivants. De son côté, l'exploitant de l'aéroport est convenu de payer des frais de commercialisation dont le montant dépendait du nombre d'atterrissages et du nombre de passagers accueillis.

3.3.2. *Accord de commercialisation du 30 juillet 2008*

(54) L'accord de commercialisation a été signé par les parties le 30 juillet 2008 pour une période initiale de trois ans à compter du 11 décembre 2008. La durée de l'accord pouvait être prolongée d'un an après cette période initiale de trois ans.

(55) L'accord de commercialisation définit les conditions générales d'exercice des activités de commercialisation par Wizz Air afin d'augmenter le nombre de passagers au départ et à destination de l'aéroport.

(56) L'accord de commercialisation définit en détail les activités de commercialisation suivantes à mener par Wizz Air:

— promotion de l'aéroport international de Timișoara et des vols assurés par Wizz Air à destination et/ou au départ de l'aéroport international de Timișoara dans son magazine en ligne et dans son magazine de bord;

— publicité pour l'aéroport international de Timișoara sur son site internet;

— élaboration d'une stratégie de commercialisation pour l'aéroport international de Timișoara et pour Wizz Air;

— campagnes publicitaires pour les services aériens fournis à l'aéroport international de Timișoara; et

— d'autres activités de promotion destinées à augmenter le nombre de passagers à l'aéroport international de Timișoara.

(57) Les actions de commercialisation devaient être menées dans les médias roumains et étrangers.

(58) En échange des actions de commercialisation menées par Wizz Air, l'exploitant de l'aéroport devait payer à Wizz Air des frais de commercialisation en fonction du nombre de passagers partants.

(59) L'accord de commercialisation prévoyait que, en cas d'augmentation des redevances prévues par l'accord d'exploitation ou par l'accord d'assistance en escale, les frais de commercialisation devaient être modifiés en conséquence pour être conformes à l'évolution des redevances aéroportuaires.

(60) En outre, l'exploitant de l'aéroport avait les obligations suivantes à l'égard de Wizz Air:

— autoriser Wizz Air à utiliser les infrastructures de l'aéroport international de Timişoara pour des activités commerciales et de commercialisation;

— favoriser les contacts de Wizz Air avec des entités publiques et commerciales locales;

— fournir à Wizz Air de l'expertise, des connaissances et des contacts relatifs aux services de commercialisation et aux médias locaux;

— associer Wizz Air à ses activités de promotion et de commercialisation; et

— réserver à Wizz Air un espace publicitaire à l'aéroport international de Timişoara;

— soutenir Wizz Air par des activités de relations publiques.

(61) L'accord de commercialisation prévoyait que Wizz Air devait facturer les frais de commercialisation après avoir reçu de l'exploitant de l'aéroport une *facture pro forma*, aux tarifs stipulés dans l'accord d'exploitation et dans l'accord d'assistance en escale.

(62) Conformément à l'accord de commercialisation, la compagnie Wizz Air était tenue de fournir à l'exploitant de l'aéroport au moins une fois par an des rapports décrivant les activités de commercialisation réalisées (c'est-à-dire les activités de commercialisation, les groupes cibles, la publicité, la fréquence, le choix des médias, les montants consacrés aux activités de commercialisation).

3.3.3. *Résiliation de l'accord de commercialisation et paiement des frais de commercialisation par l'exploitant de l'aéroport*

(63) Le 11 février 2010, l'exploitant de l'aéroport a décidé de résilier l'accord de commercialisation.

(64) En ce qui concerne les règles de passation des marchés publics, l'autorité nationale de réglementation et de surveillance des marchés publics de Roumanie a conclu que l'attribution du contrat de commercialisation sans l'application des procédures de passation des marchés prévues par la législation nationale constituait une infraction à ces règles passible d'une amende comprise entre 70 000 RON et 100 000 RON.

(65) L'exploitant de l'aéroport a reçu de la part de Wizz Air des factures d'un montant total de 2 560 992,90 EUR pour des services de commercialisation fournis entre octobre 2008 et janvier 2010. Les autorités roumaines font valoir que l'exploitant de l'aéroport n'a pas payé ce montant et que l'obligation de paiement prévue par l'accord de commercialisation sera honorée conformément à la législation commerciale.

(66) Les factures adressées par Wizz Air à l'exploitant de l'aéroport montrent que les frais de commercialisation ont été facturés avec un retard de plusieurs mois.

3.3.4. *Accord d'exploitation du 1er août 2008*

(67) L'accord d'exploitation a été conclu le 1er août 2008 pour la période allant du 11 décembre 2008 au 10 décembre 2009, avec un renouvellement automatique pour des périodes supplémentaires de 12 mois pour chaque année écoulée après l'entrée en vigueur du contrat ([12]). L'accord d'exploitation précisait les exigences applicables aux services à fournir à la compagnie Wizz Air par l'exploitant de l'aéroport (services aux passagers, services de sécurité, services de transit/de correspondance) et fixait les redevances aéroportuaires à payer par Wizz Air, ainsi que les remises et les dispenses de paiement de celles-ci.

(68) Les redevances étaient principalement ([13])les mêmes que celles figurant dans l'AIP 2008. En outre, la compagnie aérienne avait droit à une réduction de 50 % pendant six mois pour l'augmentation de la fréquence des vols.

(69) Les paiements pour les services fournis étaient dus dans les 30 jours suivant la réception de la facture «*sans aucune déduction au titre d'une supposée demande reconventionnelle ou pour toute autre raison*». Le taux d'intérêt de retard a été fixé à 6,5 % par an. Des factures devaient être établies pour ces intérêts de retard.

([12]) Le présent accord d'exploitation est l'accord d'exploitation mentionné dans l'accord de commercialisation.

([13]) À l'exception de la redevance pour les vols intérieurs, étant donné que Wizz Air n'avait assuré aucun vol intérieur.

(70) La violation de la confidentialité de l'accord devait être sanctionnée par une amende de 10 000 EUR.

(71) Le 25 juin 2010, l'accord d'exploitation a été modifié par un nouveau régime de remises couvrant la période allant jusqu'au 6 février 2011. Ce nouveau régime de remises correspondait à celui qui avait été défini dans l'AIP 2010.

3.3.5. *L'accord d'assistance en escale du 1er août 2008*

(72) L'accord d'assistance en escale (ci-après l'«AAE») constituait une annexe de l'accord type d'assistance en escale d'avril 2004 et était valable du 11 décembre 2008 au 10 décembre 2009, avec un renouvellement automatique pour des périodes supplémentaires de 12 mois pour chaque année écoulée depuis son entrée en vigueur ([14]).

(73) L'AAE a fixé à 150 EUR les redevances d'assistance en escale d'un avion de passagers Airbus A320 pour un forfait qui combinait les services d'assistance en escale à l'arrivée et au départ suivant. Les services «à la demande» n'étaient pas inclus et devaient être facturés séparément.

(74) Les factures relatives aux services d'assistance en escale devaient être émises au plus tard le cinquième jour du mois suivant. Les paiements devaient être effectués dans un délai de 30 jours à compter de la date de réception de la facture. Le taux d'intérêt de retard était de 6,5 % par an.

(75) Le 1er février 2010, l'AAE a été prorogé d'un an à compter du 6 février 2010. La clause de l'accord de commercialisation qui permettait la résiliation immédiate de l'AAE et de l'accord d'exploitation, sans aucune compensation, à l'expiration ou à la résiliation de l'accord de commercialisation, a été déclarée nulle et non avenue.

(76) Le 25 juin 2010, l'AAE a été modifié par un nouveau régime de remises applicable aux redevances d'assistance en escale et aux services à la demande, qui couvrait la période allant jusqu'au 6 février 2011. Le nouveau régime de remises a été introduit le 15 juin 2010 par décision du conseil d'administration de l'exploitant de l'aéroport. Ce nouveau régime de remises correspondait à celui qui avait été défini dans l'AIP 2010.

3.4. **Mesure 4 - Non-perception des redevances aéroportuaires facturées à Wizz Air entre octobre 2009 et février 2010**

(77) Le 28 avril 2010, l'exploitant de l'aéroport a enjoint à la compagnie Wizz Air de payer un montant de 2 825 360 EUR pour les factures représentant les redevances dues en vertu de l'accord d'exploitation et de l'AAE datées d'octobre 2009 à février 2010.

(78) Au moment de la décision d'ouvrir la procédure, Wizz Air avait payé seulement 264 367,10 EUR au cours du premier semestre de 2010 et l'exploitant de l'aéroport n'avait pas pris de mesures supplémentaires pour recouvrer les montants dus.

4. **MOTIFS D'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE D'EXAMEN**

(79) Dans sa décision d'ouvrir la procédure, la Commission a conclu que le taux de base des redevances aéroportuaires fixé dans les AIP 2007, 2008 et 2010 ne constituait pas une aide d'État.

(80) Toutefois, dans la décision d'ouvrir la procédure, la question s'est posée de savoir si les mesures suivantes avaient été accordées aux conditions du marché et n'impliquaient donc pas une aide d'État et, dans le cas contraire, si cette aide d'État pouvait être considérée comme compatible avec le marché intérieur:

— le financement annuel pour l'exploitation accordé à l'exploitant de l'aéroport en 2007, 2008 et 2009;

— les remises et rabais accordés conformément aux AIP de 2007, 2008 et 2010;

— les accords de 2008 conclus entre Wizz Air et l'exploitant de l'aéroport;

— la non-perception des redevances aéroportuaires facturées à la compagnie Wizz Air entre octobre 2009 et février 2010.

([14]) Cet AAE est le contrat d'assistance en escale mentionné dans l'accord de commercialisation.

4.1. **Mesure 1 — Financement annuel pour l'exploitation accordé à l'exploitant de l'aéroport entre 2007 et 2009**

(81) Selon l'avis préliminaire de la Commission, le financement accordé à l'exploitant de l'aéroport n'était pas conforme au principe de l'opérateur privé en économie de marché, étant donné qu'aucun plan d'exploitation ni prévision de rentabilité n'avait été présenté, que l'actionnaire minoritaire (Fondul Proprietatea) ne semblait pas avoir contribué au financement dans les mêmes conditions et qu'il n'était pas clair si l'exploitant de l'aéroport avait systématiquement distribué aux actionnaires les dividendes correspondants.

4.2. **Mesure 2 - Remises et rabais accordés conformément aux AIP de 2007, 2008 et 2010**

(82) Selon l'avis préliminaire de la Commission, les remises et les rabais publiés dans l'AIP 2007 constituaient une aide d'État et il ne pouvait être exclu que les AIP 2008 et 2010 impliquaient une aide d'État. La Commission n'a pas pu exclure que certains usagers de l'aéroport international de Timişoara aient bénéficié d'un avantage économique sélectif accordé au moyen de ces remises et rabais. En ce qui concerne le nouveau rabais pour les aéronefs d'un MTOW supérieur à 70 tonnes, publié dans l'AIP 2010, la Commission a estimé, à titre préliminaire, qu'il constituait une aide d'État, car il était, à première vue, insuffisant pour couvrir les coûts engagés par l'exploitant de l'aéroport. En outre, la différence de tarification entre les passagers nationaux, les passagers internationaux et les passagers en transit a conduit la Commission à s'interroger sur le caractère non discriminatoire des régimes.

4.3. **Mesure 3 - Accords de 2008 conclus entre l'exploitant de l'aéroport et Wizz Air**

(83) Selon l'avis préliminaire de la Commission, les accords de 2008 conclus avec Wizz Air ne l'ont pas été dans des conditions normales de marché et Wizz Air a donc bénéficié d'un avantage économique sélectif. Par conséquent, la Commission a estimé, à titre préliminaire, que les accords de 2008 constituaient une aide d'État.

4.4. **Mesure 4 - Non-perception des redevances aéroportuaires facturées à Wizz Air entre octobre 2009 et février 2010**

(84) Selon l'avis préliminaire de la Commission, il ne pouvait être exclu que la non-perception des redevances aéroportuaires implique une aide d'État, étant donné qu'aucune mesure propre à assurer l'exécution de l'obligation de paiement n'avait été prise.

5. **OBSERVATIONS DE LA ROUMANIE**

5.1. **Mesure 1 - Financement annuel pour l'exploitation accordé à l'exploitant de l'aéroport entre 2007 et 2009**

(85) La Roumanie a expliqué que l'aide au fonctionnement présumée accordée à l'exploitant de l'aéroport était en fait liée aux coûts d'investissement et ne constituait pas une aide d'État. Les projets d'investissement sont indiqués dans le tableau 3 de la présente décision.

(86) En ce qui concerne le financement des *travaux visant l'amélioration de la piste et l'extension de l'aire de trafic* de 2007, 2008 et 2009, la Roumanie a fait valoir que ce financement était conforme au principe de l'opérateur privé en économie de marché. Selon la Roumanie, si les investissements sont réalisés dans des actifs détenus par l'État qui génèrent des recettes provenant de dividendes et de redevances de concession, le principe de l'opérateur privé en économie de marché est respecté. Dans ce cas, la Roumanie a calculé une redevance de concession de 2 % du revenu brut qui serait perçu de cette manière. La Roumanie a indiqué que le plan de développement et l'évaluation de la capacité de l'aéroport international de Timişoara de 2006 (ci-après l'«évaluation de la capacité») indiquaient que les investissements étaient économiquement viables. La Roumanie a estimé qu'il aurait été possible d'assurer la viabilité économique, étant donné que l'augmentation du nombre de passagers et les gains d'efficacité étaient censés accroître les recettes générées par l'exploitation des infrastructures aéroportuaires. Selon la Roumanie, les investissements étaient également nécessaires pour satisfaire aux exigences en matière de sûreté aérienne (notamment pour éviter l'accès non autorisé aux avions) et pour répondre aux besoins opérationnels résultant de l'augmentation du trafic. La Roumanie a indiqué que les infrastructures étaient utilisées non seulement pour des activités commerciales, mais aussi pour des activités militaires, des missions officielles, des missions de recherche et de sauvetage, des opérations d'assistance humanitaire et d'aide d'urgence, des vols de l'ONU, de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge et pour d'autres vols similaires. Selon la Roumanie, les activités d'intérêt national (armée et défense nationale, aide humanitaire, sauvetage et autres activités similaires) relèvent de la mission de service public. La Roumanie a fait valoir qu'en vertu de la législation roumaine, l'exploitant de l'aéroport était tenu d'autoriser l'utilisation gratuite des infrastructures aéroportuaires pour ces activités non commerciales.

(87) En ce qui concerne le financement accordé en 2008 pour *des équipements de sécurité*, la Roumanie a fait valoir que ce financement concernait des activités relevant de la mission de service public. La Roumanie a déclaré que ces investissements avaient été imposés par le règlement (CE) nº 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) nº 622/2003 de la Commission et la législation nationale. En outre, la Roumanie a indiqué que, par l'achat d'équipements de sécurité, l'exploitant de l'aéroport était en mesure de se conformer aux exigences en matière de sécurité aux frontières imposées par le règlement (CE) nº 562/2006 du Parlement européen et du Conseil.

(88) En ce qui concerne le financement de *l'extension et de l'amélioration du terminal pour les vols hors Schengen* en 2007, 2008, 2009 et 2010, la Roumanie a fait valoir qu'il était conforme au principe de l'opérateur privé en économie de marché ou bien qu'il était lié à des activités relatives à l'accomplissement de la mission de service public. Selon la Roumanie, ces investissements reposaient sur des considérations économiques visant à préparer l'aéroport pour une augmentation du nombre de passagers. La Roumanie a déclaré que l'État était guidé par des perspectives de rentabilité à plus long terme. En outre, la Roumanie a expliqué que les investissements étaient nécessaires pour satisfaire aux obligations liées à l'adhésion à l'espace Schengen. La Roumanie a notamment déclaré que les investissements étaient nécessaires pour se conformer au règlement (CE) nº 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil et au règlement (CE) nº 562/2006 du Parlement européen et du Conseil.

(89) En ce qui concerne le financement des *travaux visant l'aménagement de la route d'accès et du parc de stationnement* de 2007, la Roumanie a fait valoir que ce financement était conforme au principe de l'opérateur privé en économie de marché. La Roumanie a déclaré que cet investissement avait fait l'objet d'une étude de faisabilité en 2005, qui incluait un plan d'exploitation ainsi qu'une évaluation de la rentabilité de l'investissement. Selon la Roumanie, l'analyse de rentabilité avait mis en avant la possibilité d'obtenir des recettes importantes.

(90) En ce qui concerne le financement du *matériel de balisage* en 2008, la Roumanie a fait valoir qu'il était conforme au principe de l'opérateur privé en économie de marché. Selon la Roumanie, les investissements dans le matériel de balisage étaient nécessaires pour garantir une utilisation optimale des infrastructures aéroportuaires et un niveau optimal de sécurité des passagers et des aéronefs. La Roumanie a déclaré que l'investissement s'était également avéré rentable *ex post*.

5.2. **Mesure 2 - Remises et rabais accordés conformément aux AIP de 2007, 2008 et 2010**

5.2.1. *AIP 2007 et AIP 2008*

(91) La Roumanie a fait valoir que l'exploitation de l'aéroport est devenue rentable à partir 2007 et que les bénéfices n'ont cessé d'augmenter depuis lors. Dans ce contexte, les redevances pratiquées par l'exploitant de l'aéroport couvraient les coûts des services fournis.

(92) La Roumanie a indiqué que les décisions relatives à l'application des redevances aéroportuaires reposaient sur des notes d'information économique et financière préparées par un service spécialisé de l'exploitant de l'aéroport.

(93) Selon la Roumanie, les redevances aéroportuaires ont été publiées dans l'AIP et étaient applicables à tous les usagers de manière non discriminatoire.

(94) La Roumanie a précisé que tant l'AIP 2007 que l'AIP 2008 avaient été approuvées par le conseil d'administration de l'exploitant de l'aéroport environ deux mois avant leur entrée en vigueur.

(95) Selon la Roumanie, le modèle d'activité en étoile («*hub and spoke*») de Carpatair a conduit à une situation où, pendant les heures de pointe des arrivées de passagers de Carpatair, la capacité de l'aéroport était presque épuisée et, en heures creuses, la capacité était sous-utilisée. Par conséquent, les coûts marginaux de l'augmentation du nombre de passagers sur l'aéroport international de Timișoara, au moins en dehors des heures de pointe déterminées par le modèle d'exploitation de la compagnie Carpatair, étaient très faibles, la plupart des coûts étant fixes. Il a donc été estimé que même les redevances aéroportuaires peu élevées généraient une rentabilité marginale. En témoigne l'augmentation de 39 % des recettes d'exploitation enregistrée par l'exploitant de l'aéroport au cours de la période 2008-2010, qui a été réalisée avec une augmentation de seulement 22 % des coûts d'exploitation.

(96) Selon la Roumanie, les remises et les rabais inclus dans les AIP de 2007 et 2008 reflètent les économies d'échelle réalisées par l'exploitant de l'aéroport en raison du niveau élevé des coûts fixes d'exploitation de l'aéroport. Cela signifie qu'il y a une forte incitation à chercher des volumes supplémentaires. Les remises et les rabais visent à stimuler et à accroître les activités économiques qui utilisent les infrastructures aéroportuaires de la manière la plus efficiente.

5.2.2. *AIP 2010*

(97) Selon la Roumanie, l'exploitant de l'aéroport a agi de sa propre initiative lorsqu'il a fixé les redevances et les remises publiées dans l'AIP 2010. La Roumanie a déclaré que les redevances et les rabais ne sont pas imputables à l'État.

(98) La Roumanie a fait valoir que l'AIP 2010 a été adoptée conformément au principe de l'opérateur privé en économie de marché. Selon la Roumanie, l'examen du respect du principe de l'opérateur privé en économie de marché devrait tenir compte des recettes provenant des activités non aéronautiques, de l'externalisation du réseau et de l'augmentation de la valeur de la compagnie. Environ 14 % des recettes de l'exploitant de l'aéroport provenaient des activités non aéronautiques. Selon la Roumanie, les passagers des compagnies aériennes à bas coûts sont généralement plus susceptibles d'acheter des journaux, des produits alimentaires, des boissons ou des articles similaires dans les boutiques des aéroports que les autres passagers, étant donné que les compagnies aériennes à bas coûts ne fournissent pas habituellement ces articles à bord.

(99) La Roumanie a estimé que l'AIP 2010 avait offert aux compagnies aériennes une incitation à attirer plus de passagers. La Roumanie a indiqué qu'au cours de l'application de l'AIP 2010 le trafic sur l'aéroport avait connu une évolution positive (voir tableau 10).

Tableau 10: aéroport de Timişoara - Recettes et nombre de passagers

	Nombre total de passagers	**Total des recettes 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) La Roumanie a expliqué que les redevances aéroportuaires applicables à Carpatair ont été réduites de 70 % pour les atterrissages et de 50 % pour le balisage. La redevance perçue était de seulement 1,5 EUR par passager. Selon l'AIP de 2010, la réduction maximale des redevances aéroportuaires applicable à la compagnie Wizz Air était comprise entre 67 % et 72 %. Les réductions de 72 % à 85 % n'ont jamais été appliquées à la compagnie Wizz Air dans la mesure où celle-ci n'a jamais atteint ces seuils. Selon la Roumanie, d'autres compagnies aériennes avaient également droit à une réduction des redevances en fonction du nombre de passagers ou de mouvements enregistrés.

(101) La Roumanie a indiqué que la remise sur les redevances aéroportuaires figurant dans l'AIP 2010 reflète la différence entre les coûts d'opportunité supportés par l'exploitant de l'aéroport pour la fourniture de services aux compagnies utilisant des aéronefs de petite taille et ayant des temps de rotation plus longs et les coûts pour la fourniture de services aux compagnies utilisant des aéronefs de plus grande taille, qui amènent un nombre plus élevé de passagers lors de chaque atterrissage. L'AIP 2010 visait à attirer les compagnies aériennes dont les temps de rotation sont plus courts afin de permettre plus de rotations par heure et d'améliorer ainsi la capacité opérationnelle de l'exploitant de l'aéroport en ce qui concerne le nombre d'atterrissages par heure.

(102) La Roumanie a déclaré que les réductions appliquées à la compagnie Wizz Air reflètent également le moindre volume de services utilisés. Wizz Air a proposé seulement des vols directs et n'a donc pas eu besoin d'installations et de services pour les correspondances. Pour les vols en transit, l'exploitant de l'aéroport doit doubler les installations de sécurité. Selon la Roumanie, 60 % des passagers de la compagnie Wizz Air s'enregistrent en ligne, ce qui nécessite moins de personnel aux guichets d'enregistrement. Les passagers de Wizz Air transportent moins de bagages, ce qui diminue les besoins en personnel et en installations de manutention des bagages. Selon la Roumanie, ce sont les équipes de Wizz Air qui assuraient le nettoyage de routine des aéronefs au cours de la rotation.

5.3. **Mesure 3 - Accords de 2008 conclus entre l'exploitant de l'aéroport et Wizz Air**

(103) La Roumanie a fait valoir qu'aucun des investissements réalisés pour la remise en état de la voie de circulation ou pour l'extension de l'aire de trafic n'avait été spécifiquement occasionné par la présence de la compagnie Wizz Air. Selon la Roumanie, les investissements réalisés par l'État en tant qu'actionnaire principal ont été lancés avant que Wizz Air n'ait annoncé son intention d'opérer sur l'aéroport international de Timişoara. La Roumanie a indiqué que les investissements et les réparations financées par l'exploitant de l'aéroport sur ses ressources propres n'avaient pas été réalisés en raison de la présence de la compagnie Wizz Air ou de toute autre compagnie aérienne à l'aéroport international de Timişoara, mais plutôt pour garantir les conditions de sûreté et de sécurité nécessaires au bon déroulement de l'activité aéroportuaire. Les réparations ont été effectuées à la suite d'une usure normale et non pour une compagnie aérienne ou en raison de sa présence.

(104) Selon la Roumanie, comme indiqué dans le préambule, le protocole d'accord était un accord de principe qui n'imposait aucune obligation juridique aux parties. La Roumanie a fait valoir que l'accord ne prévoit aucune sanction pour d'éventuelles violations, à l'exception de la violation de la clause de confidentialité. Aucune obligation valable concernant la fourniture des services énumérés dans le protocole d'accord n'était prévue. En outre, l'exploitant de l'aéroport n'a effectué aucun travail d'infrastructure au cours de la période concernée, à l'exception des travaux d'infrastructure totalement indépendants du fonctionnement de la compagnie Wizz Air.

(105) La Roumanie a indiqué que le protocole d'accord exprimait l'intention des parties d'engager des négociations de bonne foi sur une éventuelle coopération à établir sur la base d'accords obligatoires. La Roumanie a fait valoir que de tels accords obligatoires ont bien été conclus et que ceux-ci ont pratiquement remplacé le protocole d'accord: l'accord d'exploitation, l'accord d'assistance en escale et l'accord de commercialisation.

(106) Selon la Roumanie, lors de la signature des accords de 2008 avec Wizz Air, l'exploitant de l'aéroport a agi conformément au principe de l'opérateur privé en économie de marché. À l'appui de cet argument, la Roumanie a présenté à la Commission un plan d'exploitation *ex ante* reconstitué *ex post*, qui montre que les accords conclus en 2008 avec Wizz Air devaient entraîner une augmentation du nombre de passagers et des bénéfices.

5.4. **Mesure 4 - Non-perception des redevances aéroportuaires facturées à Wizz Air entre octobre 2009 et février 2010**

(107) La Roumanie a indiqué que l'exploitant de l'aéroport agissait en son nom propre en ce qui concerne le paiement des redevances aéroportuaires qui lui étaient dues par Wizz Air. Pour cette raison, selon la Roumanie, la décision n'est pas imputable à l'État roumain.

(108) La Roumanie a fait valoir que la décision prise par l'exploitant de l'aéroport en ce qui concerne le paiement des redevances aéroportuaires qui lui étaient dues par Wizz Air était conforme au principe de l'opérateur privé en économie de marché.

(109) Selon la Roumanie, les montants à rembourser à la compagnie Wizz Air et à récupérer auprès de celle-ci ont été compensés le 1er mars 2014 par l'accord transactionnel nº 20310 ([15]) conclu entre l'exploitant de l'aéroport et Wizz Air (ci-après l'«accord transactionnel»).

(110) La Roumanie a fait valoir que les dettes de l'exploitant de l'aéroport envers Wizz Air étaient de 0 EUR au 20 novembre 2014 et que les dettes de Wizz Air envers l'exploitant de l'aéroport étaient de 122 861,67 EUR pour les opérations effectuées entre le 1er octobre 2014 et le 31 octobre 2014 et de 1 256,12 EUR pour la location d'une zone administrative à l'aéroport international de Timişoara. Selon la Roumanie, ces montants étaient dus le 30 novembre 2014.

([15]) L'accord transactionnel reposait sur les actions suivantes. L'exploitant de l'aéroport a présenté une demande d'arbitrage contre la compagnie Wizz Air à la Cour d'arbitrage de la Chambre de commerce et d'industrie de Cluj (ci-après la «Cour d'arbitrage de Cluj») sous le nº 24/2011. La Cour d'arbitrage de Cluj a rendu la sentence arbitrale nº 3 du 16 mai 2012 (ci-après la «sentence arbitrale»). Par jugement du 11 juin 2012, la Cour d'arbitrage de Cluj a corrigé certaines erreurs. La sentence arbitrale a ordonné le paiement par Wizz Air de certaines factures émises par l'exploitant de l'aéroport et du solde dû au titre de l'accord d'exploitation et de l'accord d'assistance en escale. L'exploitant de l'aéroport a également demandé à la compagnie Wizz Air le paiement d'intérêts de retard. Wizz Air a introduit une demande contre l'exploitant de l'aéroport dans laquelle elle demandait la condamnation de celui-ci au paiement des factures émises par Wizz Air au titre de l'accord de commercialisation. Le Tribunal spécialisé de Cluj a prononcé l'arrêt nº 3597, du 3 octobre 2012, par lequel il a partiellement fait droit au recours introduit par Wizz Air contre l'exploitant de l'aéroport.

6. OBSERVATIONS DES TIERS

6.1. Carpatair

6.1.1. *Mesure 3 - Accords de 2008 conclus entre Wizz Air et l'exploitant de l'aéroport*

(111) Selon Carpatair, les différents régimes mis en place à l'aéroport international de Timişoara en faveur de Wizz Air constituent des aides d'État. Carpatair estime le montant de l'aide présumée accordée à Wizz Air entre octobre 2008 et décembre 2010 à 5 500 000 EUR. Sur ce montant, 2 600 000 EUR ont été octroyés par l'intermédiaire de l'accord de commercialisation et les 2 900 000 EUR restants par des remises prévues dans l'AIP et dans l'accord d'exploitation. Carpatair a également affirmé qu'en 2011, l'exploitant de l'aéroport a maintenu cette mesure à l'égard de Wizz Air et estimé que le montant de la mesure atteignait 8 300 000 EUR à la fin de l'année 2011.

(112) Carpatair a présenté ses observations sur le principe de l'opérateur privé en économie de marché. Selon Carpatair, un investisseur en économie de marché aurait fondé ses décisions sur les spécificités de l'aéroport. L'emplacement de l'aéroport et les efforts déployés par Carpatair ont permis de créer progressivement, à partir de 2000, un système «*hub and spoke*» par lequel Carpatair avait généré 38 % des recettes de l'exploitant de l'aéroport en 2008, année au cours de laquelle Wizz Air s'était implantée. La situation s'explique principalement par le fait que l'entreprise a réussi à attirer un trafic stable de gens d'affaires de Roumanie, d'Italie, de Moldavie, d'Ukraine et d'Allemagne.

(113) Carpatair a également soutenu que le trafic à l'aéroport international de Timişoara était de 836 574 passagers en 2007 et de 890 704 passagers en 2008. Normalement, c'est cela qui devait servir de base et de référence pour les recettes sur lesquelles un investisseur privé s'appuierait pour obtenir des recettes marginales. La principale préoccupation de l'exploitant de l'aéroport aurait dû être de ne pas «cannibaliser» les activités et les recettes existantes. Toutefois, selon Carpatair, l'exploitant de l'aéroport n'en a pas tenu compte, ce qui a entraîné une diminution du nombre de passagers accueillis à l'aéroport international de Timişoara, qui est passé ainsi à 757 009 passagers en 2013, soit 15 % de moins qu'avant l'arrivée de Wizz Air. Un investisseur prudent aurait donc tenu compte du fait que c'était précisément ce trafic qui générait un rendement de haute qualité et il aurait limité l'avantage accordé à Wizz Air aux seules nouvelles liaisons. Cela n'a pas été le cas. L'accord de commercialisation accordait une réduction de 85 %, valable pour trois ans, sur l'ensemble des redevances et des taxes, des services de manutention et même sur le matériel utilisé, sur toutes les liaisons, y compris sur celles déjà assurées par Carpatair, qui représentaient la moitié du total. Un investisseur avisé aurait su qu'en affaiblissant son principal client, à savoir Carpatair, il détruirait la plateforme existante et les ressources qui y étaient attachées. Un investisseur privé avisé aurait dû conscient des marges de profitabilité réelles dans le secteur, en particulier celles des compagnies aériennes exploitant un modèle en étoile («*hub and spoke*»). Étant donné que la mise en œuvre de l'aide présumée aurait entraîné seulement la perte de la moitié des recettes générées par l'exploitation de l'aéroport international de Timişoara (20 % des recettes totales de Carpatair), la baisse soudaine de la rentabilité aurait entraîné une perte de 15 % du total des recettes, avec un bénéfice de 5 %. En chiffres absolus, cette perte a eu un impact négatif de 10 000 000 EUR à 15 000 000 EUR par an.

(114) Carpatair a estimé qu'un investisseur prudent aurait divulgué les résultats d'une étude commandée en 2006, qui avait démontré la nécessité de réparer la piste pour un coût de 30 000 000 EUR. Les informations ont été mises à disposition en 2010 par le nouveau directeur de l'aéroport. Un investisseur privé prudent est guidé par la perspective d'une rentabilité à plus long terme qui permet de contourner la notion de bénéfice marginal résultant de recettes marginales, même très faibles, de 1 EUR par passager, notion qui relève d'une vision à court terme. Il est évident que l'exploitant de l'aéroport, en ignorant le coût des réparations et, encore plus, en autorisant une compagnie aérienne qui aurait surchargé et détérioré la piste, n'a pas pris en compte la rentabilité à long terme. Un investisseur prudent dans le secteur du transport aérien aurait appliqué une surtaxe à une telle compagnie aérienne pour chaque mouvement de transport avec surcharge.

(115) Carpatair a souligné qu'au début de l'année 2012, l'exploitant de l'aéroport avait subordonné le renouvellement de l'accord à l'approbation des accords entre l'aéroport et Wizz Air et de leurs clauses.

(116) Carpatair a souligné que le principe de l'opérateur privé en économie de marché n'était pas respecté. Carpatair a souligné qu'aucune analyse ex ante n'avait été effectuée et qu'aucun plan d'exploitation n'avait été soumis à la Commission conformément aux lignes directrices de 2005 sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux ([16]) (ci-après les «lignes directrices de 2005 sur l'aviation»).

([16]) Communication de la Commission - Lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux, JO C 312 du 9.12.2005, p. 1.

(117) Carpatair a rejeté les arguments de la Roumanie selon lesquels les recettes non aéronautiques devaient être incluses dans l'analyse du principe de l'opérateur privé en économie de marché. Carpatair a déclaré que la Roumanie n'était pas en mesure de fournir une analyse économique détaillée de la manière dont les subventions accordées à Wizz Air étaient justifiées par l'augmentation des bénéfices non aéronautiques.

6.1.2. *Lignes directrices de 2014 sur l'aviation*

(118) Carpatair a déclaré que les lignes directrices de 2014 sur l'aviation confirment que les mesures constituent des aides d'État. Le principe de l'opérateur privé en économie de marché n'a pas été respecté, car, en l'absence d'un plan d'exploitation ex ante, les autorités roumaines n'ont fourni à la Commission ni plan de ce type, ni prévisions de rentabilité pour les accords de 2008.

(119) Carpatair a affirmé que les données financières les plus récentes de l'exploitant de l'aéroport confirment l'incompatibilité de l'aide. Carpatair a avancé que l'aide d'État avait réduit la rentabilité de l'exploitant de l'aéroport et ne remplissait pas les conditions cumulatives d'octroi d'une aide au démarrage.

(120) Carpatair a également informé la Commission qu'elle avait déposé une plainte auprès du Conseil roumain de la concurrence, dans laquelle elle soutenait que l'exploitant de l'aéroport avait abusé de sa position dominante en imposant des conditions discriminatoires aux compagnies aériennes.

6.2. **Wizz Air**

6.2.1. *Mesure 2 — Remises et rabais accordés conformément aux AIP de 2007, 2008 et 2010*

(121) Wizz Air a affirmé que les remises appliquées au titre de l'AIP 2010 n'ont jamais atteint 85 %. En revanche, la réduction moyenne appliquée n'avait pas dépassé 73 %, après que le ministère roumain des transports s'est opposé au cadre tarifaire susmentionné.

(122) Wizz Air estime en outre que les AIP 2007, 2008 et 2010 ne prévoient pas de sélectivité ou d'avantages en sa faveur. D'autres compagnies aériennes exploitent des aéronefs de la même taille et du même MTOW que ceux des aéronefs de Wizz Air et pourraient donc bénéficier du même niveau de remises.

(123) Wizz Air a fait valoir qu'après son arrivée, l'exploitant de l'aéroport avait encouragé la tendance générale à l'utilisation d'aéronefs plus grands et que le nombre de passagers avait augmenté de 36 % entre 2007 et 2010, alors que le nombre de mouvements d'aéronefs avait augmenté de seulement 2 %.

(124) Contrairement à Carpatair, Wizz Air a offert un service à bas prix et ses activités avaient été efficaces. Par conséquent, d'un point de vue économique, il était raisonnable que la fourniture d'infrastructures et de services moins coûteux conduise à des redevances moins élevées que celles d'un aéroport agissant en tant qu'opérateur privé en économie de marché. Wizz Air a déclaré avoir stimulé le trafic aéroportuaire en augmentant les recettes aéronautiques et non aéronautiques.

6.2.2. *Mesure 3 - Accords de 2008 conclus entre l'exploitant de l'aéroport et Wizz Air*

(125) Wizz Air a affirmé que l'absence d'un plan d'exploitation ex ante ne prouve pas que les autorités roumaines n'ont pas agi en tant qu'opérateur privé en économie de marché.

(126) Wizz Air a fait appel à un consultant économique, Oxera Consulting Ltd, pour préparer l'évaluation économique fondée sur le principe de l'investisseur en économie de marché en ce qui concerne l'aéroport. Le rapport d'Oxera, présenté à la Commission le 27 octobre 2011, visait à déterminer si le principe de l'opérateur privé en économie de marché est respecté dans le cas d'accords entre l'exploitant de l'aéroport et Wizz Air.

(127) L'analyse d'Oxera s'est concentrée sur les accords de 2008, ainsi que sur les AIP 2007, 2008 et 2010.

(128) Selon Oxera, les redevances payées par Wizz Air à l'aéroport international de Timișoara devraient être comparées à celles payées par Wizz Air à des aéroports similaires sur une période appropriée.

(129) Dans l'analyse d'Oxera, trois aéroports ont été choisis comme éléments de comparaison pertinents aux fins de cette analyse. Oxera a fait valoir que, de par leur nature, ces aéroports sont susceptibles d'avoir un comportement compatible avec celui des aéroports «investisseurs privés» en raison de la structure de leur actionnariat et de leur financement, car il s'agit, du point de vue de Wizz Air, de destinations largement comparables à plusieurs égards.

(130) Sur la base des données reçues de Wizz Air, Oxera a conclu que les redevances totales payées par cette compagnie aérienne à l'aéroport international de Timişoara sont comparables à celles payées aux trois aéroports de référence au cours de la période 2008-2009 et 2010-2011, tant par passager que par rotation.

(131) Selon Oxera, l'analyse a montré que le niveau global des redevances payées par Wizz Air à l'aéroport international de Timişoara, conformément aux accords détaillés, est en moyenne plus élevé que le niveau moyen comparable des redevances payées par cette compagnie aérienne aux aéroports de référence. Les prix plus bas payés par Wizz Air aux aéroports de référence semblent indiquer qu'un investisseur privé aurait probablement conclu un accord correspondant aux clauses de l'accord conclu entre l'exploitant de l'aéroport et Wizz Air.

(132) L'appréciation de la rentabilité des accords montre qu'un investisseur privé rationnel serait disposé à conclure le même accord avec Wizz Air. Par conséquent, l'analyse de la rentabilité a suggéré que, en concluant les différents accords avec Wizz Air, l'exploitant de l'aéroport a agi conformément au principe de l'opérateur privé en économie de marché.

(133) Dans l'ensemble, le rapport d'Oxera a conclu que, à la lumière des résultats de l'analyse comparative et de l'analyse de la rentabilité des accords, il apparaît que les redevances payées par Wizz Air à l'aéroport de Timişoara sont comparables à un niveau de redevances qu'un investisseur en économie de marché, propriétaire d'un aéroport, aurait proposé à Wizz Air dans des circonstances similaires.

6.2.3. *Mesure 4 - Non-perception des redevances aéroportuaires facturées à Wizz Air entre octobre 2009 et février 2010*

(134) Selon Wizz Air, il est évident que le montant restant prétendument dû à l'exploitant de l'aéroport ne constitue pas une aide d'État. Wizz Air a affirmé détenir des créances réciproques à l'encontre de l'exploitant de l'aéroport, à la suite de l'annulation d'une procédure de compensation entre elle et l'exploitant de l'aéroport.

(135) Wizz Air a souligné que l'imputabilité à l'État n'avait pas été prouvée parce que la Commission n'avait pas établi que le non-paiement des redevances dues pouvait être imputé à l'État.

(136) L'aide accordée par l'exploitant de l'aéroport aux compagnies aériennes n'est pas imputable à l'État roumain, en vertu de la jurisprudence de la Cour dans l'affaire Stardust Marine. ([17]) Selon Wizz Air, l'exploitant de l'aéroport semble avoir agi de manière autonome sans que l'État roumain approuve ces mesures ou en ait connaissance. Le gouvernement roumain n'est intervenu que pour demander, par les instructions transmises, l'annulation de certaines mesures prises par l'exploitant de l'aéroport et rejetées ex post par le gouvernement.

6.2.4. *Lignes directrices de 2014 sur l'aviation*

(137) Wizz Air a réaffirmé que les accords conclus avec l'exploitant de l'aéroport en 2008 ne constituaient pas une aide d'État à la lumière des lignes directrices de 2014 sur l'aviation.

(138) Selon Wizz Air, les accords conclus entre l'exploitant de l'aéroport et Wizz Air ont respecté le principe de l'opérateur privé en économie de marché. En l'espèce, une comparaison avec le prix du marché et une analyse ex ante de la rentabilité ont été effectuées, toutes deux décrites dans les lignes directrices de 2014 sur l'aviation, comme le montre le rapport d'Oxera.

(139) Wizz Air observe que l'aide d'État présumée accordée à l'exploitant de l'aéroport, pour autant que les mesures en question puissent être considérées comme des aides d'État, n'a pas été transférée à Wizz Air. Elle a fait référence aux points 11 et 65 des lignes directrices de 2014 sur l'aviation, qui prévoient que, lorsqu'un aéroport bénéficie d'une aide, l'avantage qui en découle n'est pas répercuté sur une compagnie aérienne donnée si les infrastructures sont ouvertes à toutes les compagnies aériennes et non à une compagnie aérienne spécifique et si les compagnies aériennes acquittent des tarifs qui couvrent au moins les coûts marginaux supportés en liaison avec les activités menées dans cet aéroport.

(140) Wizz Air a déclaré que ces conditions étaient remplies. Wizz Air n'était pas la seule compagnie aérienne qui exploitait des aéronefs d'un MTOW supérieur à 70 tonnes à l'aéroport international de Timişoara au cours de la période considérée et, par conséquent, d'autres compagnies aériennes avaient bénéficié, à leur tour, de rabais sur les redevances aéroportuaires similaires ou supérieurs à ceux accordés à Wizz Air.

([17]) Arrêt du 16 mai 2002, France/Commission («Stardust Marine»), C-482/99, EU:C:2002:294.

(141) En vertu du point 172 des lignes directrices de 2014 sur l'aviation, Wizz Air a conclu que, même s'il était constaté que l'exploitant de l'aéroport avait reçu une aide, la compatibilité de cette aide devrait être appréciée sur la base des lignes directrices de 2014 sur l'aviation, en tenant compte de l'intensité de l'aide autorisée pour les aéroports accueillant jusqu'à 700 000 passagers.

6.3. **Exploitant de l'aéroport**

6.3.1. *Mesure 3 - Accords de 2008 conclus entre l'exploitant de l'aéroport et Wizz Air*

(142) L'exploitant de l'aéroport a indiqué que les accords de 2008 ne comportaient pas d'aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

(143) Selon l'exploitant de l'aéroport, il n'y a pas eu de sélectivité. L'aide présumée accordée à Wizz Air a été mise à la disposition de toutes les compagnies aériennes comparables d'une manière transparente et non discriminatoire.

(144) L'exploitant de l'aéroport a fait valoir que l'accord de commercialisation portait sur les services de commercialisation qui lui étaient fournis par Wizz Air. S'il n'y avait pas eu de limitations des dépenses de publicité de l'exploitant de l'aéroport, celui-ci aurait proposé un tel accord à d'autres compagnies aériennes aussi.

(145) L'aéroport a déclaré qu'il n'avait pas accès à des ressources d'État. Les ressources d'État ont été utilisées exclusivement, de manière non discriminatoire, pour la fourniture d'infrastructures telles que les voies de circulation, les aires de trafic, les équipements de sécurité, les installations et les équipements des terminaux.

(146) L'exploitant de l'aéroport a affirmé qu'il avait agi de manière autonome. Le fait que la Roumanie est actionnaire de l'aéroport avec une participation de 80 % du capital social de la société ne signifierait pas que l'État exerce un contrôle direct ou indirect sur les ressources en question.

(147) Les accords de 2008 ont respecté, à tous égards, le principe de l'investisseur en économie de marché. L'exploitant de l'aéroport a indiqué qu'il avait effectué des calculs avant la conclusion des accords de 2008. L'exploitant de l'aéroport soutient qu'il n'avait aucune obligation légale d'établir un plan d'exploitation. L'exploitant de l'aéroport n'avait connaissance d'aucune raison pour laquelle il aurait dû conserver la documentation.

(148) Le rapport de RBB ([18]), soumis par l'exploitant de l'aéroport, visait à estimer les coûts et les bénéfices marginaux pour l'aéroport générés par les accords de 2008. Selon le rapport, les accords de 2008, même au cours des trois années durant lesquelles l'exploitant de l'aéroport a supporté le coût du contrat de commercialisation, ont permis à l'exploitant de l'aéroport de dégager un rendement positif.

(149) Le rapport de RBB a tenu compte de l'amélioration de l'efficacité de l'aéroport résultant de l'activité de Wizz Air. Les données ont montré que Wizz Air avait transporté un nombre de passagers par mouvement d'aéronef significativement plus élevé que d'autres compagnies aériennes présentes à l'aéroport international de Timișoara. L'ajout de Wizz Air au portefeuille de clients de l'exploitant de l'aéroport a ainsi permis d'augmenter considérablement le nombre de passagers sans que le nombre de mouvements d'aéronefs enregistre de hausse importante.

(150) Ce modèle de croissance a amélioré la rentabilité de l'aéroport: au cours de la période 2008-2010, le total des recettes d'exploitation de l'exploitant de l'aéroport a augmenté de 39 %, tandis que le total des coûts d'exploitation n'a augmenté que de 22 %.

(151) Selon le rapport de RBB, les données ont montré que Wizz Air a fourni une part des recettes aéronautiques égale ou supérieure à sa part des mouvements de passagers et d'aéronefs à l'aéroport. D'autre part, en ce qui concerne les recettes de l'exploitant de l'aéroport, les données montraient invariablement, selon le rapport de RBB, que la part de Carpatair était inférieure à celle qui correspondait à son utilisation des installations de l'aéroport international de Timișoara, mesurée à l'aune de sa part du nombre de passagers et de mouvements d'aéronefs.

(152) Le rapport suggérait que Carpatair avait obtenu de meilleures conditions de la part de l'exploitant de l'aéroport que d'autres compagnies aériennes, dont Wizz Air. Ce niveau insuffisant des paiements par rapport à l'utilisation de la capacité reflète l'inefficacité relative, en termes d'utilisation de l'aéroport, du modèle d'exploitation de Carpatair, fondé sur un grand nombre de mouvements d'aéronefs transportant un nombre relativement limité de passagers.

([18]) RBB Economics LLP est une société de conseil économique basée à Londres. Elle est spécialisée dans la fourniture de conseils économiques liés au droit de la concurrence.

(153) Selon l'étude réalisée par l'université de Timişoara, les investissements réalisés par l'exploitant de l'aéroport étaient rentables et bénéfiques. L'étude a souligné que l'exploitant de l'aéroport a agi conformément au principe de l'opérateur privé en économie de marché.

(154) Selon l'étude, l'exploitant de l'aéroport disposait d'une stratégie appropriée visant à augmenter le nombre de passagers et de mouvements d'aéronefs. À cette fin, en prenant comme exemple les redevances appliquées dans les autres aéroports du pays et à l'étranger, un régime avantageux de remises a été mis en place, en particulier pour les compagnies aériennes qui transportaient un grand nombre de passagers et exploitaient des aéronefs de grande taille. En outre, les frais de location pour les emplacements dans l'aérogare sont conformes au prix du marché et compatibles avec ceux pratiqués à l'aéroport de Timişoara pour les emplacements du même type.

6.3.2. *Lignes directrices de 2014 sur l'aviation (mesures 1 et 3)*

(155) L'exploitant de l'aéroport a fait valoir qu'il n'y avait pas d'aide d'État illégale, en se fondant sur les lignes directrices de 2014 sur l'aviation. S'il y avait eu une aide, elle aurait été compatible avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE.

(156) L'exploitant de l'aéroport soutient que l'aide dont il a bénéficié a contribué à un objectif d'intérêt commun bien défini, dans la mesure où elle a amélioré la mobilité des citoyens de l'Union et la connectivité dans le département de Timiş grâce à la mise en place de points d'accès pour les vols intra-Union, lutté contre la congestion du trafic aérien sur les principales plates-formes aéroportuaires de l'Union et facilité le développement régional dans le département deTimiş.

(157) L'exploitant de l'aéroport a déclaré que l'investissement visait principalement à créer de nouvelles capacités à l'aéroport international de Timişoara et que les nouvelles infrastructures devaient, à moyen terme, répondre à la demande escomptée de la part des compagnies aériennes, des passagers et des transitaires dans la zone d'attraction de l'aéroport international de Timişoara.

(158) Selon l'exploitant de l'aéroport, il ne ressort pas de l'application du principe de l'opérateur privé en économie de marché que les accords conclus entre Wizz Air et l'exploitant de l'aéroport aient constitué des aides d'État.

(159) L'exploitant de l'aéroport a appliqué les deux approches différentes décrites dans les lignes directrices de 2014 sur l'aviation aux fins de l'examen du respect du principe de l'opérateur en économie de marché.

(160) L'exploitant de l'aéroport a affirmé que le prix facturé par l'aéroport à une compagnie aérienne donnée correspondait au prix du marché: il a rappelé que le rapport de RBB démontrait que les redevances aéroportuaires payées par Carpatair en 2010 étaient inférieures à celles facturées à Wizz Air.

(161) Selon l'exploitant de l'aéroport, les accords ont contribué à sa rentabilité en multipliant les coûts et les bénéfices marginaux: selon le rapport de RBB, au cours de la période 2008-2010, les accords conclus avec Wizz Air ont contribué au profit marginal de l'exploitant de l'aéroport.

(162) En outre, si les redevances aéronautiques facturées à Wizz Air assuraient un flux constant de recettes à l'exploitant de l'aéroport en raison de la continuité des activités, environ 50 % des coûts marginaux supportés par l'exploitant de l'aéroport consistaient en un paiement unique pour des services de commercialisation, effectué en 2009.

(163) Les accords de 2008 ne constituaient donc pas des aides d'État.

6.4. **Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA)**

6.4.1. *Mesure 3 - Accords de 2008 conclus entre l'exploitant de l'aéroport et Wizz Air*

(164) L'ERA ([19]) a déclaré que les mesures proposées à Wizz Air constituaient des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

(165) L'ERA a estimé que les données financières constituaient des preuves essentielles de l'infraction et devraient donc être divulguées.

([19]) L'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe est un organisme professionnel représentant l'industrie aéronautique européenne (compagnies aériennes, aéroports, constructeurs et fournisseurs).

(166) Selon l'ERA, l'existence d'un plan d'exploitation clair devrait constituer un élément essentiel de l'analyse de toute aide accordée. Un tel plan devrait démontrer clairement la viabilité financière d'une liaison.

(167) L'ERA a souligné que le secteur aéronautique est caractérisé par des marges historiquement faibles et des exigences élevées en matière d'investissement en capitaux. Ainsi, grâce aux avantages qui en découlent, le financement de cette marge par des fonds publics conduit rapidement les transporteurs qui ne bénéficient d'aucun avantage à quitter le marché.

(168) Selon l'ERA, il en résulte non seulement une distorsion de la concurrence, mais aussi une éventuelle position dominante de monopole de la part de l'exploitant d'aéroport restant, qui est subventionné. À long terme, l'impact sur les consommateurs implique une augmentation des prix et une réduction du choix offert.

6.5. **Eurojet**

6.5.1. *Mesure 2 — Remises et rabais accordés conformément aux AIP de 2007, 2008 et 2010*

(169) Eurojet, une compagnie charter d'aviation d'affaires, présente également en Roumanie, a accepté qu'une remise soit octroyée à une compagnie aérienne lorsque les activités non aéronautiques représentent une part importante des recettes de l'aéroport.

(170) Toutefois, selon Eurojet, la réduction de 85 % applicable aux exploitants qui utilisent des aéronefs d'une masse supérieure à 70 tonnes a manifestement été introduite au bénéfice exclusif d'un seul exploitant.

7. APPRÉCIATION DE LA MESURE 1 — FINANCEMENT ANNUEL POUR L'EXPLOITATION OCTROYÉ À L'EXPLOITANT DE L'AÉROPORT

7.1. **Existence d'une aide**

(171) En vertu de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, «*sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions*».

(172) Pour qu'une mesure soit qualifiée d'aide d'État au sens de cette disposition, il faut que les conditions suivantes soient remplies de façon cumulative:

a) le bénéficiaire est une entreprise;

b) la mesure est financée au moyen de ressources d'État et est imputable à l'État;

c) elle confère un avantage économique à son bénéficiaire;

d) cet avantage est sélectif et

e) la mesure fausse ou menace de fausser la concurrence et est susceptible d'affecter les échanges entre États membres.

(173) Dans la décision d'ouvrir la procédure, la Commission a estimé à titre préliminaire que le financement public accordé à l'exploitant de l'aéroport constituait une aide d'État. Sur la base des informations disponibles au moment de la décision d'ouvrir la procédure, la Commission a considéré que ce financement public constituait une aide au fonctionnement.

(174) À la suite de la décision d'ouvrir la procédure, la Roumanie a déclaré que les subventions annuelles ne constituaient pas des aides au fonctionnement, mais qu'elles étaient destinées à des investissements à l'aéroport international de Timișoara. La Roumanie a également soutenu que les investissements réalisés ne constituaient pas des aides d'État étant donné qu'ils relevaient de la mission de service public ou qu'ils avaient été réalisés conformément au principe de l'opérateur en économie de marché.

(175) La Commission rappelle qu'il convient d'opérer une distinction entre les aides à l'investissement et les aides au fonctionnement. Conformément aux lignes directrices de 2014 sur l'aviation, les aides à l'investissement se définissent comme des aides destinées à financer les immobilisations et, en particulier, le «déficit de financement des coûts du capital». Conformément à leur définition, les aides au fonctionnement sont les aides destinées à couvrir le «déficit de financement des coûts d'exploitation», soit sous la forme d'un montant fixe, soit sous la forme de versements par tranches destinés à couvrir les coûts d'exploitation escomptés (sommes forfaitaires périodiques).

(176) La Commission note que les projets d'investissement présentés par la Roumanie (tableau 3) visent à financer des immobilisations et ont été imputés aux dépenses en capital dans la comptabilité de l'exploitant de l'aéroport. Sur la base des informations fournies par la Roumanie après la décision d'ouvrir la procédure, en particulier les actes juridiques approuvant les projets d'investissement, la Commission considère ce financement comme un financement de projets d'investissement.

(177) La Commission examinera si les investissements présentés par la Roumanie (tableau 3) constituent des aides d'État. La Commission déduira ensuite du montant annuel total des investissements le montant annuel des investissements qui ne constituent pas une aide d'État. Si une différence est constatée, il s'agit du montant annuel de l'aide à l'investissement octroyé à l'exploitant de l'aéroport.

(178) Pour le cas où les mesures en cause seraient considérées comme des aides d'État, la Commission examinera ultérieurement si l'aide à l'investissement octroyée à l'exploitant de l'aéroport est compatible.

7.1.1. *Activité économique et notion d'entreprise*

7.1.1.1. Principes

(179) Selon une jurisprudence constante, la Commission doit établir au préalable si l'exploitant de l'aéroport est une entreprise au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE. La notion d'entreprise comprend toute entité exerçant une activité économique, indépendamment du statut juridique de cette entité et de son mode de financement ([20]). Constitue une activité économique toute activité consistant à offrir des biens ou des services sur un marché donné.

(180) Selon une jurisprudence constante, il y a lieu de considérer l'exploitation et la construction d'infrastructures aéroportuaires comme une activité économique relevant du champ d'application du contrôle des aides d'État à compter de la date de l'arrêt Aéroports de Paris (soit le 12 décembre 2000). ([21]) Dès lors qu'un exploitant d'aéroport exerce une activité économique en proposant des services aéroportuaires contre rémunération, un tel exploitant, indépendamment de son statut juridique ou de son mode de financement, constitue une entreprise au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, de telle sorte que les dispositions du traité en matière d'aides d'État peuvent s'appliquer aux avantages conférés par l'État ou au moyen de ressources d'État à un tel exploitant.

(181) S'il convient de considérer les exploitants d'aéroport comme constituant des entreprises aux fins de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, il y a lieu de rappeler que toutes les activités exercées par l'exploitant d'un aéroport ne sont pas nécessairement de nature économique ([22]).

(182) Ainsi que le relève la Cour, les activités qui relèvent normalement de la responsabilité de l'État dans l'exercice de ses prérogatives de puissance publique ne sont pas de nature économique et n'entrent pas dans le champ d'application des règles sur les aides d'État ([23]).

(183) Pour les mêmes raisons, le financement d'activités relevant de l'exercice d'une mission de puissance publique ou le financement d'infrastructures directement liées à ces activités ne constituent pas, par principe, une aide d'État ([24]). Les activités de l'aéroport telles que le contrôle du trafic aérien, les activités de la police, des douanes, des sapeurs-pompiers, la réalisation des tâches nécessaires pour assurer la sûreté de l'aviation civile contre toute intervention illicite, ainsi que les investissements dans les infrastructures et l'équipement nécessaires à l'exercice de telles activités, sont considérées, par principe, comme ne présentant pas un caractère économique ([25]).

([20]) Arrêt du 23 avril 1991, Höfner et Elser/Macrotron, C-41/90, EU:C:1991:161, point 21; arrêt du 17 février 1993, Poucet et Pistre/AGF et Cancava, C160/91, EU:C:1993:63, point 17; arrêt du 18 juin 1998, Commission/Italie, C-35/96, EU:C:1998:303, point 36.

([21]) Arrêt du 12 décembre 2000, Aéroports de Paris/Commission, T-128/98, EU:T:2000:290, confirmé par l'arrêt du 24 octobre 2002, Aéroports de Paris/Commission, C-82/01, EU:C:2002:617, points 75 à 79. Cela a été confirmé par l'arrêt du 24 mars 2011, Mitteldeutsche Flughafen AG et Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Commission (ci-après l' «aéroport de Leipzig/Halle»), affaires T-443/08 et T-455/08, EU:T:2011:117, en particulier les points 93 et 94; confirmé par l'arrêt du 19 décembre 2012, Leipzig-Halle, C-288/11 P, EU:C:2012:821.

([22]) Lignes directrices de 2014 sur l'aviation, point 34. Arrêt du 19 janvier 1994, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, C-364/92, EU:C:1994:7.

([23]) Arrêt du 16 juin 1987, Commission/Italie, C-118/85, EU:C:1987:283, points 7 et 8, et arrêt du 4 mai 1988, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, EU:C:1988:225, point 18.

([24]) Décision N 309/2002 de la Commission du 19 mars 2003, Sûreté aérienne — compensation des coûts à la suite des attentats du 11 septembre 2001, JO C 148 du 25.6.2003, p. 7.

([25]) Lignes directrices de 2014 sur l'aviation, point 35. Voir également *Eurocontrol*, point 30; Arrêt du 26 mars 2009, Selex Sistemi Integrati/Commission, C-113/07 P, EU:C:2009:191, point 71, et décision (UE) 2018/628 de la Commission du 11 novembre 2016 concernant l'aide d'État SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) mise à exécution par l'Autriche en faveur de l'aéroport de Klagenfurt, de Ryanair et d'autres compagnies aériennes utilisant l'aéroport (JO L 107 du 26.4.2018, p. 1).

(184) Cependant, le financement public d'activités non économiques ne doit pas conduire à une discrimination indue entre les compagnies aériennes et les exploitants d'aéroports. En effet, il est de jurisprudence constante qu'il existe un avantage lorsque les autorités publiques soulagent les entreprises des coûts inhérents à leurs activités économiques ([26]). En conséquence, s'il est normal, en vertu d'un ordre juridique donné, que les compagnies aériennes ou les exploitants d'aéroports aient à supporter les coûts de certains services, au contraire de certaines compagnies aériennes ou de certains exploitants d'aéroports fournissant les mêmes services au nom des mêmes autorités publiques, ces derniers pourraient bénéficier d'un avantage même si leurs services sont considérés comme ne revêtant pas un caractère économique ([27]).

7.1.1.2. Application en l'espèce

(185) L'exploitant de l'aéroport exerce des activités de construction, d'entretien et d'exploitation des infrastructures aéroportuaires. Il fournit des services aéroportuaires et perçoit une rémunération des utilisateurs - exploitants de l'aviation commerciale et utilisateurs de l'aviation générale non commerciale - pour l'utilisation des infrastructures aéroportuaires, et exploite ainsi commercialement ces infrastructures. Il y a donc lieu de conclure que l'exploitant de l'aéroport exerçait une activité économique au cours de la période considérée et constitue donc une entreprise au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

(186) La Roumanie a fait savoir que les coûts résultant des activités suivantes devaient être considérés comme relevant de la mission de service public (considérants 87 et 88):

— les investissements dans la remise en état de la piste et l'extension de l'aire de trafic liés à des activités non commerciales à l'aéroport international de Timişoara (telles que les activités militaires, les missions officielles, les missions de recherche et de sauvetage, les vols humanitaires et les vols d'urgence);

— les investissements dans des équipements de sécurité;

— les investissements dans l'aménagement du terminal pour les vols hors Schengen afin de garantir le respect des exigences de l'Union, de manière que le terminal soit en mesure d'accueillir des vols provenant de pays situés en dehors de l'espace Schengen – à cette époque, la Roumanie devait rejoindre l'espace Schengen en 2011.

(187) En ce qui concerne les investissements dans la *remise en état de la piste et dans l'extension de l'aire de trafic* de 2007, 2008 et 2009, la Commission rappelle que, lorsque les infrastructures sont utilisées à la fois pour des activités économiques et des activités non économiques, le financement public reçu ne relèvera des règles relatives aux aides d'État que dans la mesure où il couvre les coûts liés aux activités économiques.

(188) Toutefois, en l'espèce, les investissements dans la remise en état de la voie de circulation et dans l'extension de l'aire de trafic ont été principalement rendus nécessaires par l'utilisation commerciale des installations aéroportuaires. La Roumanie a fait valoir que les investissements étaient nécessaires pour répondre à l'augmentation de la demande, illustrée par les prévisions de trafic commercial, afin de générer des recettes supplémentaires pour l'exploitant de l'aéroport et d'accroître sa rentabilité (voir considérant 86). La Commission rappelle que le financement de l'activité non économique d'un aéroport ne peut pas conduire au subventionnement croisé de ses activités économiques. Aux fins de la présente décision, la Commission considère que les investissements réalisés dans la remise en état de la piste et dans l'extension de l'aire de trafic sont entièrement liés à des activités économiques et ne relèvent donc pas d'une mission de service public.

(189) En ce qui concerne les investissements dans les *équipements de sécurité*, la Commission rappelle que les activités nécessaires pour assurer la sûreté de l'aviation civile contre toute intervention illicite, ainsi que les investissements dans les infrastructures et les équipements nécessaires à l'exercice de telles activités, sont considérées, par principe, comme ne présentant pas un caractère économique. Selon la Commission, l'inspection filtrage des bagages de soute, l'inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine et le contrôle des accès communs à la zone réservée d'un aéroport relèvent de la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite ([28]).

(190) La Roumanie a confirmé que, conformément à son ordre juridique, l'État finance les équipements de sécurité de tous les aéroports conformément à la décision gouvernementale n° 1661 du 6 décembre 2007.

([26]) Voir l'arrêt du 3 mars 2005,Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck, C-172/03, EU:C:2005:130, point 36, et jurisprudence citée.
([27]) Lignes directrices de 2014 sur l'aviation, point 37.
([28]) Décision (UE) 2015/1226 de la Commission du 23 juillet 2014 concernant l'aide d'État SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) mise à exécution par la France en faveur de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême, de la SNC-Lavalin, de Ryanair et de Airport Marketing Services, JO L 201 du 30.7.2015, p. 48.

(191) La Commission considère que les investissements de 2008 dans des équipements de sécurité présentés par la Roumanie sont nécessaires pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Par conséquent, les investissements relèvent de la mission de service public, raison pour laquelle ils ne constituent pas une aide d'État.

(192) En ce qui concerne les investissements dans l'aménagement du terminal pour les vols hors Schengen, la Roumanie déclare que les premiers investissements dans l'extension du terminal reposaient sur des considérations économiques, mais qu'ils étaient également essentiels pour le développement d'un terminal qui respecte les mesures de sûreté imposées par les règles de l'UE en matière de sûreté de l'aviation civile et de contrôle aux frontières Schengen. Ces mesures concernent notamment la séparation des passagers. Il n'y avait aucune précision quant aux investissements strictement nécessaires au respect de ces règles et donc à l'exercice de prérogatives de puissance publique.

(193) La Commission rappelle que le financement de l'activité non économique d'un aéroport ne peut pas conduire au subventionnement croisé de ses activités économiques. Sur la base des informations fournies par la Roumanie, la Commission considère que les investissements dans les terminaux ont été réalisés dans une large mesure à des fins économiques. Aux fins de la présente décision, la Commission considère que les investissements dans des terminaux pour les vols hors Schengen ne relèvent pas de la mission de service public.

(194) En conclusion, la Commission constate ce qui suit:

i) les investissements dans la remise en état de la piste et l'extension de l'aire de trafic de 2007, 2008 et 2009 ne relèvent pas de la mission de service public et constituent donc une activité économique;

ii) les investissements de 2008 dans des équipements de sécurité relèvent de la mission de service public, raison pour laquelle ils ne constituent pas une aide d'État;

iii) les investissements dans la remise en état du terminal pour les vols hors Schengen de 2007, 2008 et 2009 ne relèvent pas de la mission de service public et constituent donc une activité économique.

7.1.2. *Ressources d'État et imputabilité à l'État*

7.1.2.1. Principes

(195) Pour constituer une aide d'État, les mesures en question doivent être financées au moyen de ressources d'État et la décision d'octroyer la mesure doit être imputable à l'État.

(196) La notion d'aide d'État couvre tout avantage conféré au moyen de ressources d'État par l'État lui-même ou par un organisme intermédiaire agissant en vertu de compétences qui lui ont été conférées ([29]). Les ressources des autorités locales sont, pour l'application de l'article 107 du TFUE, des ressources d'État ([30]).

7.1.2.2. Application en l'espèce

(197) Le financement public octroyé à l'exploitant de l'aéroport a été décidé par les décisions du gouvernement n° 615/2002 et n° 1212/2007 (considérant 39) et des subventions directes provenant du budget de l'autorité nationale, à savoir le ministère roumain des transports, ont été accordées. Les fonds ont été octroyés pour des projets d'investissement et ont été comptabilisés en tant que dépenses en capital. Les fonds ont été répartis sur toute la durée de l'investissement sur la base d'un budget approuvé pour l'année en question.

(198) En conséquence, la Commission estime que les investissements sont financés au moyen de ressources d'État et sont imputables à l'État.

([29]) Arrêt Stardust Marine, points 55 et 56.

([30]) Arrêt du 12 mai 2011, Nord-Pas-de-Calais, affaires jointes T-267/08 et T-279/08, EU:T:2011:209, point 108.

7.1.3. *Sélectivité*

7.1.3.1. Principes

(199) Pour tomber sous le coup de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, une aide accordée par un État doit favoriser «certaines entreprises ou certaines productions». Par conséquent, seules les mesures qui favorisent les entreprises en leur procurant un avantage de manière sélective relèvent de la notion d'aide d'État.

(200) Comme la Cour l'a confirmé, cet élément, accompagné d'autres, peut constituer un indice de l'existence d'une aide d'État lorsque les termes de l'accord conclu ont été proposés sélectivement par l'État à un ou à plusieurs opérateurs et non sur le fondement de critères objectifs ressortant d'un texte de portée générale et applicables à tout opérateur ([31]).

7.1.3.2. Application en l'espèce

(201) En l'espèce, l'aide financière a été accordée par l'État à une seule entreprise, à savoir l'exploitant de l'aéroport. Il s'agit d'une mesure individuelle. La mesure 1 est donc sélective par définition au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

7.1.4. *Avantage économique*

7.1.4.1. Principes

(202) Au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE, un avantage est un avantage économique qu'une entreprise n'aurait pas pu obtenir dans les conditions normales du marché, c'est-à-dire en l'absence d'intervention de l'État. Seul l'effet de la mesure sur l'entreprise est pertinent, et non la raison ni l'objectif de l'intervention de l'État. Il y a avantage dès lors que la situation financière d'une entreprise est améliorée du fait d'une intervention de l'État.

(203) Toutefois, les ressources d'État qui sont mises à la disposition d'une entreprise, directement ou indirectement, par l'État, dans des circonstances qui correspondent aux conditions normales du marché, ne sauraient être qualifiées d'aides d'État ([32]) (principe de l'opérateur privé en économie de marché).

(204) Le principe de l'opérateur privé en économie de marché ne s'applique que si l'État a agi en tant qu'opérateur privé sur le marché dans des circonstances similaires.

(205) Le principe de l'opérateur privé en économie de marché s'applique sans tenir compte de considérations régionales ou politiques. Il convient de faire abstraction des conséquences positives pour l'économie ou de l'accessibilité de la région dans laquelle l'entreprise est située ([33]).

(206) Le critère de l'opérateur privé en économie de marché devrait prendre en considération les informations disponibles et les évolutions prévisibles au moment où le financement public a été accordé, et il ne devrait pas s'appuyer seulement sur une analyse reposant sur une situation ultérieure ([34]).

(207) En conséquence, concernant le financement public des aéroports, l'analyse de la conformité avec le principe de l'opérateur privé en économie de marché doit reposer sur des perspectives de rentabilité *ex ante* satisfaisantes pour l'entité qui octroie le financement ([35]). Toute prévision de trafic utilisée à cette fin doit être réaliste et faire l'objet d'une analyse de sensibilité raisonnable. L'absence d'un plan d'exploitation constitue une indication de ce que le principe de l'opérateur en économie de marché n'est peut-être pas respecté ([36]).

([31]) Arrêt de la Cour de justice du 4 juin 2015, Commission/MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, point 91.
([32]) Lignes directrices de 2014 sur l'aviation, point 49. Voir également l'arrêt Stardust Marine, point 69.
([33]) Lignes directrices de 2014 sur l'aviation, point 49. Voir également l'arrêt du 10 juillet 1986, Belgique/Commission, 40/85, EU:C:1986:305.
([34]) Lignes directrices de 2014 sur l'aviation, point 48. Voir également l'arrêt Stardust Marine, point 71, et l'arrêt du 5 juin 2012, Commission européenne/Électricité de France («EDF»), C-124/10 P, EU:C:2012:318, point 85.
([35]) Décision de la Commission dans l'affaire C 25/2007 – Finlande – Aéroport de Tampere-Pirkkala et Ryanair, JO L 309 du 19.11.2013, p. 27.
([36]) EDF, points 84, 85 et 105.

(208) En l'absence d'un tel plan, les États membres peuvent fournir une analyse ou des documents internes émanant des autorités publiques ou de l'aéroport concerné qui montrent clairement qu'une appréciation réalisée avant l'octroi du financement public démontre le respect du principe de l'opérateur en économie de marché ([37]).

(209) Selon une jurisprudence constante de la Cour, il incombe à l'État membre lui-même d'établir qu'il a agi en tant qu'investisseur privé avisé ([38]) et de présenter à la Commission des éléments de preuve à cette fin ([39]).

7.1.4.2. Application en l'espèce

(210) En l'espèce, afin de déterminer si le financement public accordé à l'exploitant de l'aéroport constituait un avantage dont il n'aurait pas disposé dans des conditions normales de marché, la Commission doit comparer le comportement des pouvoirs publics qui octroient des subventions directes pour des investissements et des augmentations de capital à celui d'un opérateur en économie de marché qui, abstraction faite de toute considération de caractère social ou de politique régionale ou sectorielle, est guidé par des perspectives de rentabilité à long terme sur la durée de vie de l'investissement ([40]). Ces perspectives sont particulièrement adaptées aux investissements dans des infrastructures, qui impliquent souvent des ressources financières élevées et peuvent ne générer un rendement positif qu'après de nombreuses années. Lorsqu'il procède à une appréciation de la rentabilité, l'aéroport doit prendre en considération les recettes aéroportuaires.

(211) La Commission note que, dans un premier temps, le gouvernement détenait 100 % des actions de l'exploitant de l'aéroport (considérant 28). Toutefois, sa participation a été ramenée à 80 % des actions à la fin de l'année 2008. Le volume de la participation du gouvernement par rapport à la part des coûts financés par le gouvernement est pris en compte aux fins de l'examen du respect du principe de l'opérateur privé en économie de marché.

(212) La Commission doit fonder son appréciation sur les informations et les hypothèses dont l'exploitant disposait lors de l'octroi du financement public ([41]).

(213) Selon la Roumanie, les investissements suivants ont été réalisés conformément au principe de l'opérateur privé en économie de marché (considérant 86):

— financement de la remise en état de la piste et de l'extension de la piste en 2007, 2008 et 2009;

— financement de l'aménagement du terminal pour les vols hors Schengen en 2007, 2008 et 2009;

— financement du développement d'une route d'accès et d'un parc de stationnement en 2007; et

— financement du matériel de balisage en 2008.

(214) Selon la Roumanie, ces investissements étaient guidés par des perspectives de rentabilité à plus long terme dont l'État pourrait bénéficier en sa double qualité: celle d'un actionnaire qui perçoit des dividendes et celle d'un propriétaire qui reçoit une redevance de concession (calculée comme étant égale à 2 % du revenu brut obtenu par l'exploitation de la concession) (considérant 86). La Roumanie déclare que le plan de développement élaboré en 2006 et l'évaluation de la capacité de l'aéroport de Timişoara effectuée en 2006 ont démontré la viabilité économique des investissements. La Roumanie a estimé qu'il aurait été possible d'assurer la viabilité économique, étant donné que l'augmentation du nombre de passagers et les gains d'efficacité étaient censées accroître les recettes générées par l'exploitation des infrastructures aéroportuaires (considérant 86).

(215) La Commission examinera tout d'abord si les études de faisabilité *ex ante* présentées par la Roumanie pour les investissements susmentionnés sont suffisantes pour prouver le respect du principe de l'opérateur privé en économie de marché.

([37]) Lignes directrices de 2014 sur l'aviation, point 51.
([38]) Conclusions de l'avocat général M. Saugmandsgaard Øe, présentées le 24 octobre 2019, Larko/Commission, C-244/18 P, EU:C:2019:896, point 53. Voir également l'arrêt du 1er février 2018, Larko/Commission, T-423/14, EU:T:2018:57; arrêt du 25 juin 2015, SACE et Sace BT/Commission, T-305/13, EU:T:2015:435 et EDF.
([39]) EDF, point 104.
([40]) Arrêt du 21 mars 1991, Italie/Commission («Alfa Romeo»), C-305/89, EU:C:1991:142, point 23; arrêt du 12 décembre 2000 dans l'affaire Alitalia/Commission, T-296/97, EU:T:2000:289, point 84.
([41]) Lignes directrices de 2014 sur l'aviation, point 3.4. Voir également l'arrêt *Stardust Marine*, point 71.

Études de faisabilité

(216) La Roumanie a présenté des études de faisabilité en vue des investissements pour la remise en état de la piste et l'extension de l'aire de trafic, pour l'aménagement du terminal pour les vols hors Schengen, pour l'aménagement de la route d'accès et du parc de stationnement et pour le matériel de balisage. Les études de faisabilité visent à évaluer la rentabilité globale des projets ayant bénéficié d'investissements publics. Elles sont donc utilisées pour déterminer si la Roumanie a investi dans des projets qui, selon les prévisions, étaient censés être rentables.

(217) L'étude de faisabilité pour *la remise en état et l'extension de l'aire de trafic* a permis de constater une valeur actuelle nette (VAN) de 3 791 000 EUR et un taux de rendement interne de 10,56 % (sur la base d'un taux d'actualisation de 5 %). La Commission a constaté que cette étude présentait un certain nombre de lacunes. En particulier, des écarts significatifs ont été observés entre cette VAN et les VAN présentées dans les études de faisabilité *ex post*. La période de 25 ans couverte par les prévisions est trop longue étant donné le caractère limité du type d'investissements pour le réaménagement effectués par la Roumanie et, en particulier, la contribution limitée de ces investissements à l'augmentation globale du nombre de passagers. L'étude de faisabilité ex post examine, en revanche, une période de prévisions nettement plus courte pour ces investissements (6 ans). En outre, l'étude n'inclut aucune évolution du trafic, qui aurait dû servir de base aux prévisions des recettes. Aucune explication n'est fournie quant à l'estimation des taux d'inflation, qui sont très bas (1,5 % à partir de la 11e année) compte tenu des taux d'inflation de cette époque (4,7 % en 2007, 7,9 % en 2008). Aucune explication n'est fournie quant au taux d'actualisation de 5 %, qui semble trop bas, en particulier par rapport à d'autres investissements réalisés au cours de la même période, tels que la modernisation et l'extension du parc de stationnement. Par conséquent, la Commission ne considère pas cette étude comme raisonnable. En outre, bien que les investissements aient été effectués en grande partie en 2007, l'étude a été réalisée en juillet 2008. Cette étude de faisabilité ne peut donc pas confirmer la rentabilité des investissements, comme l'exige le principe de l'investisseur en économie de marché ([42]).

(218) En ce qui concerne l'étude de faisabilité pour *l'aménagement du terminal pour les vols hors Schengen*, la Commission a estimé que l'étude n'avait pas considéré les investissements comme des coûts lors du calcul de la VAN du terminal. Par conséquent, la Commission ne peut accepter cette étude de faisabilité comme preuve du respect du principe de l'opérateur privé en économie de marché. En outre, l'étude a été réalisée en juin 2008 et semble ne faire référence qu'aux investissements de 2009.

(219) En ce qui concerne l'étude de faisabilité relative à la *modernisation et à l'extension du parc de stationnement*, sur laquelle les investissements pour l'aménagement de la route d'accès et du parc de stationnement étaient fondés, la Commission considère que cette étude est raisonnable. L'étude part de l'hypothèse d'une augmentation de 15 % des recettes en raison de l'augmentation attendue du nombre d'usagers du parc de stationnement liée à l'augmentation du nombre de passagers. L'étude a constaté une VAN positive en appliquant un taux d'actualisation de 15 % sur la durée de vie prévue de l'investissement (huit ans). La Commission considère que le taux d'actualisation de 15 % est raisonnable et que l'hypothèse de la durée de vie courte de l'investissement est prudente. L'étude a montré que l'investissement devait être amorti au bout de cinq ans seulement. L'étude a été réalisée en novembre 2005 et est donc appropriée pour indiquer si l'investissement sera conforme au principe de l'opérateur privé en économie de marché en 2007. En outre, la Commission note que, au moment où il a été décidé de financer la modernisation et l'extension du parc de stationnement, le gouvernement détenait 100 % des parts de l'exploitant de l'aéroport. Il n'est donc pas nécessaire d'ajuster proportionnellement la VAN du projet.

(220) La Roumanie a fait valoir que la date pertinente pour l'étude de faisabilité relative au matériel de balisage est la date à laquelle elle a été préparée par la société IPTANA SA, qui a démarré les travaux relatifs à l'étude en août 2007 sur la base du contrat n° 1016/22.8.2007, après avoir reçu l'avis favorable du conseil technique et économique du ministère des transports (avis n° 33/1998, révisé en 2007). Toutefois, la date exacte de réalisation de l'étude n'est pas indiquée. En tout état de cause, l'étude de faisabilité relative au *matériel de balisage* ne comprenait aucune analyse de rentabilité, mais elle présentait en détail les estimations des coûts pour ce projet. Par conséquent, cette étude n'a pas indiqué en quoi l'exploitant de l'aéroport était guidé, dans ses actions, par des perspectives de rentabilité à plus long terme. Par conséquent, la Commission ne peut accepter cette étude de faisabilité comme preuve du respect du principe de l'opérateur privé en économie de marché.

(221) Sur la base des éléments susmentionnés, la Commission considère que l'étude de faisabilité ex ante, élaborée en vue des investissements liés à la route d'accès et au parc de stationnement, est suffisante pour démontrer le respect du principe de l'opérateur privé en économie de marché. La Commission note que les études de faisabilité relatives aux investissements dans la remise en état de la voie de circulation et l'extension de l'aire de trafic, dans le matériel de balisage et le terminal pour les vols hors Schengen ne démontrent pas que le principe de l'opérateur en économie de marché a été respecté.

([42]) Arrêt Stardust Marine, point 71, et arrêt EDF, points 85 et 104.

Études de rentabilité ex ante reconstituées ex post

(222) L'exploitant de l'aéroport a également présenté des études de rentabilité *ex ante* reconstituées *ex post* pour les investissements énumérés au considérant 213.

(223) En ce qui concerne les investissements dans *la remise en état de la piste et l'extension de l'aire de trafic*, l'étude de rentabilité reconstituée *ex post* a déterminé une VAN de 1 784 600,12 EUR et un taux de rendement interne de 13,12 %. Le taux d'actualisation utilisé était de 9,1 %. L'étude *ex post* reconstituée est basée sur des prévisions de trafic de passagers différentes de celles disponibles *ex ante* sur la base du plan de développement. Ces prévisions relatives au nombre de passagers sont plus prudentes et le nombre estimé de passagers est inférieur à celui prévu dans le plan de développement. En effet, la rentabilité escomptée aurait été encore plus élevée si les prévisions relatives au nombre de passagers figurant dans le plan de développement avaient été prises en compte. Toutefois, la Commission note que les estimations des coûts d'investissement diffèrent de celles qui figurent dans l'étude de faisabilité ex ante réalisée en juillet 2008. La Commission ne peut pas vérifier si les hypothèses sur les coûts d'investissement sont celles qui auraient pu être faites ex ante. Il n'est donc pas possible de conclure que les hypothèses prises en considération sont celles qui auraient été disponibles avant l'octroi du financement public et l'étude reconstituée ne peut être considérée comme fournissant une analyse de rentabilité ex ante fiable.

(224) En ce qui concerne les investissements dans le *matériel de balisage*, l'étude de rentabilité reconstituée ex post présentée par l'exploitant de l'aéroport a déterminé une VAN de 226 066,84 EUR et un taux de rendement interne de 26,9 %. Le taux d'actualisation utilisé était de 9,1 %. L'étude ex post reconstituée est fondée sur des prévisions de trafic de passagers différentes de celles disponibles ex ante dans le plan de développement. Les prévisions relatives aux passagers sont plus prudentes et le nombre estimé de passagers est inférieur à celui prévu dans le plan de développement. En effet, la rentabilité escomptée aurait été encore plus élevée si les prévisions relatives au nombre de passagers figurant dans le plan de développement avaient été prises en compte. Cette analyse ex ante reconstituée ex post semble raisonnable pour indiquer les perspectives de rentabilité ex ante de l'investissement de 2008 dans le matériel de balisage.

(225) L'exploitant de l'aéroport a fourni une étude de rentabilité reconstituée ex post sur l'investissement dans le *terminal pour les vols hors Schengen*. L'étude a constaté une valeur actuelle nette de 2 536 094,92 EUR et un taux de rendement interne de 14,71 %. Le taux d'actualisation utilisé était de 8,67 %. L'étude ex post reconstituée est fondée sur des prévisions de trafic de passagers différentes de celles disponibles ex ante dans le plan de développement. Les prévisions relatives aux passagers sont plus prudentes et le nombre estimé de passagers est inférieur à celui prévu dans le plan de développement. Toutefois, La Commission ne peut pas vérifier si les hypothèses sur les coûts d'investissement sont celles qui auraient pu être faites ex ante. En outre, il n'apparaît pas clairement en quoi les coûts d'investissement indiqués dans l'étude reconstituée correspondent aux coûts d'investissement escomptés dans l'étude de rentabilité *ex ante* réalisée en juin 2008 (considérant 218). Il n'est donc pas possible de conclure que les hypothèses prises en considération sont celles qui auraient été disponibles avant l'octroi du financement public et, par conséquent, l'étude reconstituée ne peut être considérée comme fournissant une analyse de rentabilité ex ante fiable en ce qui concerne les investissements dans le terminal destiné aux vols hors Schengen.

7.1.4.3. Conclusion concernant l'avantage économique

(226) Comme expliqué ci-dessus, la Commission considère que la Roumanie a agi conformément au principe de l'opérateur privé en économie de marché lorsqu'elle a investi dans le projet de développement de la route d'accès et du parc de stationnement à l'aéroport international de Timișoara, comme le montre le tableau 3. Par conséquent, la Commission conclut que le financement de cet investissement n'a pas conféré d'avantage économique à l'exploitant de l'aéroport.

(227) En ce qui concerne les trois autres projets d'investissement (remise en état de la voie de circulation et extension de l'aire de trafic, développement du terminal hors Schengen et matériel de balisage), la Commission conclut que le financement public octroyé à ces trois projets d'investissement a conféré un avantage économique à l'exploitant de l'aéroport.

7.1.5. *Distorsion de la concurrence et effets sur les échanges entre États membres*

7.1.5.1. Principes

(228) Lorsqu'une aide accordée par un État membre renforce la position d'une entreprise par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges au sein de l'Union européenne, ces dernières doivent être considérées comme affectées par l'aide ([43]).

([43]) Arrêt du 30 avril 1998, Het Vlaamse Gewest/Commission, T-214/95, EU:T:1998:77, et arrêt du 17 septembre 1980, Philip Morris/Commission, C-730/79, EU:C:1980:209, point 11.

(229) Étant donné que l'exploitation d'un aéroport est une activité économique, la concurrence existe, d'une part, entre les aéroports qui souhaitent attirer les compagnies aériennes, et donc le trafic aérien (passagers, fret), et, d'autre part, entre les exploitants d'aéroports qui peuvent rivaliser pour se voir confier la gestion d'un aéroport donné. En outre, notamment dans le cas des compagnies à bas coûts et des compagnies de charters, des aéroports de différentes zones d'attraction, voire de différents États membres peuvent aussi entrer en concurrence pour attirer ces compagnies.

(230) Le financement public d'un aéroport peut par conséquent fausser la concurrence *entre les aéroports*. La concurrence entre les aéroports peut être appréciée au regard des critères sur lesquels se fondent les compagnies aériennes pour opérer un choix. On peut comparer notamment des éléments tels que la nature et les bénéficiaires des services aéroportuaires fournis, la population ou l'activité économique, la congestion, l'existence d'un accès par voie terrestre, ou encore le niveau des redevances et les conditions commerciales générales d'utilisation des infrastructures aéroportuaires et des services ([44]).

(231) Comme il a été mentionné au point 40 des lignes directrices de 2005 sur l'aviation et réaffirmé au point 45 des lignes directrices de 2014 sur l'aviation, il n'est pas possible d'exclure même les petits aéroports du champ d'application de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE. En outre, le point 45 des lignes directrices sur l'aviation de 2014 dispose explicitement que «*lorsque […] la taille de l'entreprise qui bénéficie du financement public est relativement restreinte, il n'est pas exclu en soi que les échanges entre États membres puissent être altérés*.»

7.1.5.2. Application en l'espèce

(232) Au cours de la période visée par l'appréciation, l'aéroport international de Timișoara était le deuxième plus grand aéroport de Roumanie (considérant 31). Environ 900 000 passagers en utilisaient annuellement les services. Il est situé à proximité de l'aéroport d'Arad, qui se trouve à 50 km, et à deux heures en voiture de Caransebeș (considérant 34). Différentes compagnies aériennes opérant des vols au départ d'autres aéroports de Roumanie et d'autres États membres assurent également des vols internationaux vers d'autres destinations de l'Union à l'aéroport international de Timișoara. La piste de l'aéroport international de Timișoara est suffisamment longue et permet aux compagnies aériennes de desservir des destinations internationales situées à moyenne distance et d'attirer ainsi des compagnies aériennes au détriment d'autres aéroports similaires situés dans d'autres États membres. En l'espèce, l'avantage économique conféré par les subventions directes à l'investissement à l'exploitant de l'aéroport a renforcé sa position économique, puisque cet exploitant a pu lancer son activité sans devoir supporter tous les coûts d'investissement inhérents à cette activité.

(233) Dès lors, il y a lieu de considérer que les mesures faisant l'objet de l'appréciation peuvent fausser la concurrence et affecter les échanges entre États membres.

7.1.6. *Conclusion sur l'existence d'une aide d'État*

(234) Compte tenu de ce qui précède, la Commission conclut que le financement public accordé pour le développement de la route d'accès et du parc de stationnement en 2007 et pour les équipements de sécurité en 2008 ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

(235) Toutefois, la Commission considère que le financement public accordé pour le développement du terminal pour les vols hors Schengen, la remise en état de la voie de circulation, l'extension de l'aire de trafic et le matériel de balisage constituent une aide d'État en faveur de l'exploitant de l'aéroport au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

7.2. **Type d'aide: aide existante ou aide nouvelle**

(236) La Commission note que, conformément aux dispositions de l'annexe V de l'Acte relatif aux conditions d'adhésion à l'Union européenne de la République de Bulgarie et de la Roumanie ([45]), «*les régimes d'aide et les aides individuelles accordés dans le secteur des transports, mis à exécution dans un nouvel État membre avant la date d'adhésion et toujours applicables après cette date, sont considérés comme aides existantes au sens de l'article 88, paragraphe 1, du traité CE sous réserve de la condition suivante: les mesures d'aide sont notifiées à la Commission dans un délai de quatre mois à compter de la date d'adhésion […]. Ces mesures d'aide sont considérées comme des aides «existantes» au sens de l'article 88, paragraphe 1, du traité CE jusqu'à la fin de la troisième année suivant la date d'adhésion*.»

(237) Il résulte de ce qui précède que, dans le cas de la Roumanie, le régime prévu à l'annexe V ne s'appliquera qu'aux aides mises à exécution avant le 1er janvier 2007 et maintenues après cette date si ces aides ont été notifiées à la Commission dans un délai de quatre mois à compter de la date d'adhésion.

([44]) Lignes directrices de 2014 sur l'aviation, point 43.
([45]) Acte relatif aux conditions d'adhésion à l'Union européenne de la République de Bulgarie et de la Roumanie et aux adaptations des traités sur lesquels est fondée l'Union européenne, JO L 157 du 21.6.2005, p. 203.

(238) La Roumanie a fait valoir que le financement public des investissements réalisés à l'aéroport international de Timişoara en 2007 a été approuvé en novembre 2006, soit avant l'adhésion de la Roumanie à l'Union européenne. Toutefois, étant donné que ces mesures ne figuraient pas parmi les mesures notifiées à la Commission dans le cadre de la procédure décrite ci-dessus, elles ne peuvent constituer des aides existantes. Par conséquent, la Commission considère que le financement public accordé pour le développement du terminal pour les vols hors Schengen, la remise en état de la voie de circulation, l'extension de l'aire de trafic et le matériel de balisage constitue une aide d'État nouvelle.

7.3. **Légalité de l'aide**

(239) Le financement public accordé pour le développement du terminal pour les vols hors Schengen, la remise en état de la voie de circulation, l'extension de l'aire de trafic et le matériel de balisage a été mis à exécution sans l'approbation formelle préalable de la Commission. Ces mesures ne satisfont pas aux conditions d'exemption par catégorie de l'obligation de notification prévue à l'article 108 du traité. Elles ont été mises à exécution par la Roumanie en violation des obligations qui lui incombent en vertu de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE.

(240) Ces mesures constituent par conséquent des aides d'État illégales.

7.4. **Compatibilité avec le marché intérieur**

(241) Le financement public pour le développement du terminal pour les vols hors Schengen, la remise en état de la voie de circulation, l'extension de l'aire de trafic et le matériel de balisage (tableau 3) a été octroyé avant le 4 avril 2014, date à laquelle les lignes directrices de 2014 sur l'aviation sont devenues applicables. Conformément aux lignes directrices de 2014 sur l'aviation, la Commission appliquera aux aides illégales à l'investissement octroyées à des aéroports les règles en vigueur à la date de leur octroi ([46]).

(242) Les lignes directrices de 2005 sur l'aviation étaient en vigueur au moment de l'octroi de ce financement d'investissement. Par conséquent, les lignes directrices de 2005 sur l'aviation s'appliquent pour l'appréciation de la compatibilité de cette aide à l'investissement.

(243) Conformément au point 61 des lignes directrices de 2005 sur l'aviation, la Commission appréciera les aides par rapport aux critères suivants:

— la construction et l'exploitation de l'infrastructure répondent à un objectif d'intérêt général clairement défini (développement régional, accessibilité, etc.);

— l'infrastructure est nécessaire et proportionnée à l'objectif fixé;

— l'infrastructure offre des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme, notamment au regard de l'utilisation des infrastructures existantes;

— l'accès à l'infrastructure est ouvert à tous les utilisateurs potentiels de manière égale et non discriminatoire; et

— le développement des échanges n'est pas affecté dans une mesure contraire à l'intérêt de l'Union.

7.4.1. *Coûts éligibles*

(244) Conformément aux lignes directrices de 2005 sur l'aviation, les coûts admissibles à une aide à l'investissement en faveur d'un aéroport doivent se limiter aux coûts d'investissement relatifs aux infrastructures aéroportuaires proprement dites (pistes, terminaux, aires de trafic, etc.) ou de soutien direct (installations incendie, équipements de sécurité ou de sûreté). Toutefois, les coûts admissibles doivent exclure les coûts liés aux activités commerciales non directement liées aux activités de base de l'aéroport et qui comprennent, entre autres, la construction, le financement, l'exploitation et la location d'espaces et de biens immobiliers, non seulement pour des bureaux et le stockage, mais également pour les hôtels et les entreprises industrielles dans l'enceinte de l'aéroport, ainsi que les magasins, les restaurants et les parkings.

(245) Les coûts des investissements énumérés dans le tableau 3, postes n° 2, 3, 4, 5, 9, 12 et 13, sont admissibles au bénéfice d'aides à l'investissement au titre des lignes directrices de 2005 sur l'aviation, étant donné qu'ils font partie des infrastructures aéroportuaires.

7.4.2. *Objectif d'intérêt général clairement défini*

(246) L'exploitant de l'aéroport soutient que son intervention visait un objectif d'intérêt général clairement défini, à savoir le développement régional, l'accessibilité de la région et la sécurité du transport aérien (considérant 156).

([46]) Lignes directrices de 2014 sur l'aviation, point 173.

(247) Plus spécifiquement, la Roumanie a expliqué que les investissements réalisés au cours de la période 2007-2009 dans la remise en état de la voie de circulation et l'extension de l'aire de trafic étaient justifiés par la nécessité d'améliorer la capacité opérationnelle de l'aéroport aux heures de pointe, lorsque la capacité de la voie de circulation et de l'aire de trafic étaient limitées, compte tenu notamment de l'importante augmentation attendue du trafic au cours de la période allant jusqu'en 2015 (considérant 36). En outre, la Roumanie a indiqué que les investissements avaient été également réalisés pour des raisons de sécurité aérienne, notamment en raison de la nécessité de séparer les aires de stationnement des aéronefs et l'accès à ces aires, ainsi que de la nécessité de garantir la sécurité des aéronefs en stationnement (considérant 86).

(248) En ce qui concerne le développement du terminal pour les vols hors Schengen, la Roumanie a expliqué que les investissements visaient initialement à améliorer la capacité de l'aéroport international de Timişoara, compte tenu de l'importante augmentation attendue du trafic de passagers d'ici à 2015. En 2006, au moment de l'adoption de la décision relative à l'aide à l'investissement, la capacité du terminal était considérée comme étant à sa limite critique d'un point de vue opérationnel. Le trafic de passagers avait déjà augmenté de 250 % entre 2001 et 2005, ce qui avait entraîné une congestion aux heures de pointe. Le terminal initial, construit en 1960, n'avait pas été conçu pour faire face à de tels niveaux de trafic (considérant 37).

(249) La Roumanie a expliqué que les investissements supplémentaires dans le terminal pour les vols hors Schengen visaient, par la suite, à garantir le respect des exigences en matière de sûreté afin que le terminal puisse accueillir des vols hors Schengen. À cette époque, la Roumanie comptait rejoindre l'espace Schengen en 2011. En particulier, il était nécessaire de séparer les flux de passagers en provenance de l'espace Schengen de ceux en provenance de pays situés en dehors de l'espace Schengen. Cela aurait également permis à l'aéroport international de Timişoara de maintenir son activité commerciale tant en ce qui concerne les vols à l'intérieur de l'espace Schengen qu'en ce qui concerne les vols en dehors de l'espace Schengen après l'adhésion de la Roumanie à l'espace Schengen (considérant 88).

(250) Selon la Roumanie, le financement, en 2008, des investissements dans le matériel de balisage visait à améliorer l'utilisation des infrastructures existantes, en permettant l'atterrissage des aéronefs en provenance des deux directions, au lieu d'une seule, en cas de mauvaises conditions météorologiques. Il visait également à garantir la sécurité du trafic aérien et la sécurité des passagers et des aéronefs (considérant 90).

(251) Eu égard aux arguments qui précèdent, l'objectif des investissements était de permettre à l'aéroport international de Timişoara de faire face aux contraintes de capacité aux heures de pointe de cette époque, ainsi qu'à l'importante augmentation attendue du trafic. Les investissements visaient également à promouvoir la sûreté aérienne et le respect des mesures de sûreté imposées par les règles de l'Union en matière de sûreté de l'aviation civile et de contrôle aux frontières Schengen.

(252) En outre, le trafic prévu ne pouvait pas être absorbé par les aéroports voisins. L'aéroport le plus proche - l'aéroport d'Arad - avait un trafic très limité, tant en termes absolus que par rapport à l'aéroport international de Timişoara. Le nombre annuel de passagers accueillis à l'aéroport d'Arad variait entre 67 183 et 128 835 passagers au cours de la période 2007-2009, tandis que le trafic à l'aéroport de Timişoara variait entre 859 329 et 991 758 passagers par an, sans aucune corrélation entre les variations de trafic dans les deux aéroports ([47]). L'aéroport d'Arad n'avait pas les capacités physiques pour faire face à l'augmentation attendue du trafic de passagers, étant donné que sa capacité maximale de transport de passagers était inférieure à 200 000 passagers par an.

(253) L'aéroport international de Timişoara était le deuxième plus grand aéroport de Roumanie au cours de la période visée par l'appréciation et il est actuellement le troisième plus grand aéroport de Roumanie. Selon le plan de développement pour la période 2006-2015, l'aéroport international de Timişoara desservait la région Ouest de la Roumanie, l'une des régions les plus développées du pays. Il desservait également les régions Est de la Hongrie ainsi que la Serbie-et-Monténégro (Eurorégion DKMT). ([48]) L'aéroport international de Timişoara a donc joué un rôle important dans le développement régional. Compte tenu du nombre attendu de passagers pour la période 2006-2015, en l'absence d'investissements en vue d'augmenter la capacité, le développement économique des régions desservies et leur accessibilité auraient été affectés, compte tenu notamment du fait qu'aucun autre aéroport de la région n'était en mesure d'absorber le trafic existant ou prévu. En outre, il n'y avait pas de ligne ferroviaire à grande vitesse passant par Timişoara et, par conséquent, il n'y avait pas de concurrence intermodale pour aucune des liaisons aériennes.

([47]) L'absence de corrélation entre l'évolution du trafic des deux aéroports voisins a également été l'un des critères utilisés dans l'affaire SA.22614 (C 53/07) mise à exécution par la France en faveur de la chambre de commerce et d'industrie de Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services et Transavia (JO L 201 du 30.7.2015, p. 109), pour soutenir la compatibilité de l'aide pour l'aéroport de Pau.

([48]) L'eurorégion Dunăre–Criş–Mureş–Tisa (DMKT) est une eurorégion située en Hongrie, Roumanie et Serbie. Elle porte le nom de quatre cours d'eau de la région.

(254) Sur la base de ce qui précède, la Commission peut conclure que le financement visé par l'appréciation a contribué à l'accessibilité des régions desservies et au développement économique régional et a donc servi un objectif d'intérêt commun bien défini.

7.4.3. *Nécessité et proportionnalité de l'aide*

(255) Les lignes directrices de 2005 sur l'aviation ne prévoient aucune limitation de l'intensité des aides en ce qui concerne les aides à l'investissement. Le financement public comprend les intensités d'aide suivantes: 80,3 % pour le terminal pour les vols hors Schengen, 86,73 % pour la remise en état de la voie de circulation et l'extension de l'aire de trafic et 100 % pour le matériel de balisage.

Tableau 11 — Financement des investissements pour la période 2007-2009

	2007		2008		2009		**Total**	
	Ressources propres de l'aéroport	Dotations du budget de l'État	Ressources propres de l'aéroport	Dotations du budget de l'État	Ressources propres de l'aéroport	Dotations du budget de l'État	**Ressources propres de l'aéroport**	**Dotations du budget de l'État**
Développement du terminal pour les vols hors Schengen	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**
Remise en état de la voie de circulation et extension de l'aire de trafic de l'aéroport	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**
Matériel de balisage				1 344 000			**0**	**1 344 000**
Total	**823 397,9**	**8 604 000**	**3 133 537**	**11 822 650**	**1 072 670**	**8 767 950**	**5 029 605**	**29 194 600**

Source: administration de l'aéroport

(256) Étant donné les bénéfices limités de l'aéroport et les dividendes versés à l'État roumain au cours de la période 2007-2009 par rapport à l'ampleur des investissements requis, il est raisonnable de supposer que l'exploitant de l'aéroport n'aurait pas pu contribuer davantage par des fonds propres aux investissements en question. Cela correspond aux difficultés générales rencontrées dans l'accès au financement sur le marché au cours de la période visée par l'appréciation en raison de la crise financière de l'époque. La Commission reconnaît également que les aéroports accueillant jusqu'à 1 million de passagers par an ne sont généralement pas en mesure de couvrir une grande partie de leurs coûts du capital.

(257) Le financement public était donc nécessaire pour réaliser les investissements en question. En d'autres termes, cela a eu un effet incitatif puisque l'exploitant de l'aéroport n'aurait pas réalisé ces investissements sans financement public ou, tout du moins, pas dans la même mesure. En outre, le financement public est conforme au principe de proportionnalité étant donné que l'exploitant de l'aéroport n'aurait pas pu augmenter de manière significative sa contribution au financement de cet investissement.

7.4.4. *L'infrastructure offre des perspectives d'utilisation satisfaisantes à moyen terme*

(258) Selon le plan de développement, au cours de la période 2001-2005, le trafic de passagers et le nombre de mouvements d'aéronefs ont augmenté de 250 %. Le plan de développement prévoyait également une augmentation du trafic de passagers, qui serait passé de 611 705 en 2005 à 1 661 332 en 2010 et à 2 565 494 en 2015. Selon les prévisions du plan, l'adhésion de la Roumanie à l'UE en 2007 devait entraîner une hausse du trafic de 16 - 18 %.

(259) Ces prévisions justifiaient donc les investissements visant l'adaptation au trafic attendu. Par conséquent, l'infrastructure offrait des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme au moment de l'octroi du financement.

7.4.5. *Accès à l'infrastructure de manière égale et non discriminatoire*

(260) La Roumanie a confirmé que l'accès à l'infrastructure est ouvert à tous les utilisateurs de manière non discriminatoire. La seule contrainte d'utilisation des infrastructures est liée à la limitation imposée par la capacité d'accueil de l'aire de trafic et du terminal. L'accès à l'infrastructure est donc ouvert de manière égale et non discriminatoire au sens des lignes directrices de 2005 sur l'aviation.

7.4.6. *Le développement des échanges n'est pas affecté dans une mesure contraire à l'intérêt de l'Union*

(261) L'aéroport le plus proche, l'aéroport d'Arad, aurait pu être affecté par le financement public octroyé à l'aéroport international de Timișoara au cours de la période visée par l'appréciation. Toutefois, la Commission note que plusieurs facteurs ont conduit à un impact concurrentiel limité du financement octroyé à l'exploitant de l'aéroport à l'aéroport international de Timișoara.

(262) L'aéroport d'Arad avait une capacité physique limitée pour le trafic de passagers. Ce n'est qu'en 2014 qu'il a été envisagé d'étendre l'infrastructure pour ramener les capacités des terminaux de passagers à un niveau proche ou légèrement supérieur au seuil de 200 000 passagers par an. Toutefois, même un tel potentiel accru n'aurait pas pu répondre à la demande prévue dans le plan de développement de l'aéroport international de Timișoara.

(263) Les chiffres réels du trafic confirment également que l'aéroport d'Arad avait un trafic de passagers très limité. Le trafic sur l'aéroport d'Arad n'a représenté que 7,8 % du trafic sur l'aéroport de Timișoara en 2007, 14,5 % en 2008 et 8,8 % en 2009. En outre, il ne semble pas y avoir de corrélation entre l'évolution du trafic des deux aéroports ([49]).

(264) L'aéroport d'Arad n'aurait donc pas été en mesure d'absorber l'importante augmentation attendue du trafic de passagers à l'aéroport international de Timișoara.

(265) Compte tenu de ce qui précède, la Commission considère que les distorsions de concurrence causées par l'aide étaient limitées et ne dépassaient pas la contribution de l'aide au développement régional, à l'accessibilité et à la sécurité.

7.4.7. *Conclusion concernant la mesure 1*

(266) Compte tenu des raisons exposées aux considérants 241 à 265 ci-dessus, la Commission considère que l'aide d'État destinée à financer le développement du terminal pour les vols hors Schengen, la remise en état de la voie de circulation, l'extension de l'aire de trafic et le matériel de balisage est compatible avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE.

8. APPRÉCIATION DE LA MESURE 2 — AIP DE 2007, 2008 ET 2010

8.1. Existence d'une aide

(267) Les principes de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, tels qu'ils sont énoncés aux considérants 171 et 172, s'appliquent également à l'appréciation de la mesure 2.

8.1.1. *Activité économique et notion d'entreprise*

8.1.1.1. Principes

(268) La Commission doit tout d'abord vérifier si la mesure 2 s'applique aux entreprises au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE. La notion d'entreprise comprend toute entité exerçant une activité économique, indépendamment du statut juridique de cette entité et de son mode de financement ([50]). Constitue une activité économique toute activité consistant à offrir des biens ou des services sur un marché donné ([51]).

8.1.1.2. Application en l'espèce

(269) Les AIP établissent les redevances applicables aux compagnies aériennes pour l'utilisation des infrastructures aéroportuaires.

(270) Les compagnies aériennes fournissent des services de transport aérien. En fournissant de tels services, les compagnies aériennes exercent une activité économique et constituent dès lors des entreprises au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

([49]) Voir note de bas de page n° 32.
([50]) Arrêt du 18 juin 1998, Commission/Italie, C-35/96, EU:C:1998:303, et Höfner et Elser.
([51]) Arrêt du 16 juin 1987, Commission/Italie, 118/85, EU:C:1987:283; et arrêt du 18 juin 1998, Commission/Italie, 35/96, EU:C:1998:303.

8.1.2. *Ressources d'État et imputabilité à l'État*

8.1.2.1. Principes

(271) La notion d'aide d'État s'applique à tout avantage octroyé directement ou indirectement, financé au moyen de ressources d'État ([52]). Les ressources d'État comprennent toutes les ressources du secteur public ([53]), y compris les ressources des entités intra-étatiques (décentralisées, fédérées, régionales ou autres) ([54]) et, dans certaines circonstances, les ressources d'organismes privés. L'origine des ressources n'entre pas en ligne de compte pour autant que celles-ci soient soumises à un contrôle public et soient donc à la disposition des autorités nationales avant d'être transférées directement ou indirectement aux bénéficiaires ([55]), et ce même si les ressources ne deviennent pas la propriété de l'autorité publique ([56]).

(272) En outre, la notion d'aide d'État ne s'applique que si l'octroi de l'avantage est imputable à l'État, c'est-à-dire si l'avantage est accordé par l'État lui-même ou par tout organisme intermédiaire agissant en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés.

(273) Le fait que l'État ou l'entité étatique est l'actionnaire unique ou majoritaire d'une entreprise ne suffit pas pour considérer que le transfert de ressources effectué par cette entreprise est imputable à ses actionnaires publics ([57]). La Cour a également jugé que, même si l'État est en mesure de contrôler une entreprise publique et d'exercer une influence dominante sur les opérations de celle-ci, l'exercice effectif de ce contrôle dans un cas concret ne saurait être automatiquement présumé. Une entreprise publique peut agir avec plus ou moins d'indépendance, en fonction du degré d'autonomie qui lui est laissé par l'État.

(274) Dès lors, le seul fait qu'une entreprise publique soit sous contrôle étatique ne suffit pas pour imputer des mesures prises par celle-ci à l'État. Il est encore nécessaire d'examiner si les autorités publiques doivent être considérées comme ayant été impliquées, d'une manière ou d'une autre, dans l'adoption de cette mesure. Sur ce point, la Cour a indiqué que l'imputabilité à l'État d'une mesure d'aide prise par une entreprise publique peut être déduite d'un ensemble d'indices résultant des circonstances de l'espèce et du contexte dans lequel cette mesure est intervenue ([58]).

(275) Ces indices peuvent inclure l'intégration de l'entreprise dans les structures de l'administration publique, la nature de ses activités et l'exercice de celles-ci sur le marché dans des conditions normales de concurrence avec des opérateurs privés, le statut juridique de l'entreprise, celle-ci relevant du droit public ou du droit commun des sociétés, l'intensité de la tutelle exercée par les autorités publiques sur la gestion de l'entreprise ou tout autre indice indiquant, dans le cas concret, une implication des autorités publiques ou l'improbabilité d'une absence d'implication dans l'adoption d'une mesure, eu égard également à l'ampleur de celle-ci, à son contenu ou aux conditions qu'elle comporte ([59]).

8.1.2.2. Application en l'espèce

(276) En l'espèce, l'État a à tout moment exercé un contrôle direct ou indirect sur les ressources en cause. Au moment de l'approbation de l'AIP 2010, l'aéroport était directement détenu à 80 % par le ministère roumain des transports conformément à l'article 8 des statuts de 2008 (considérant 28). Les ressources de l'exploitant de l'aéroport tombaient sous le contrôle de l'État et étaient donc à la disposition de celui-ci. La Roumanie était en mesure, par l'exercice de son influence dominante sur l'exploitant de l'aéroport, d'orienter l'utilisation de ses ressources pour

([52]) Arrêt de la Cour de justice du 24 janvier 1978, Van Tiggele, 82/77, EU:C:1978:10, points 25 et 26; arrêt du 12 décembre 1996, Air France/Commission («Air France»), T-358/94, EU:T:1996:194, point 63.
([53]) Air France, point 56.
([54]) Arrêt de la Cour de justice du 14 octobre 1987, Allemagne/Commission, 248/84, EU:C:1987:437, point 17; arrêt du 6 mars 2002, Territorio Histórico de Álava e.a./Commission, affaires jointes T-92/00 et 103/00, EU:T:2002:61, point 57.
([55]) Arrêt de la Cour de justice du 17 juillet 2008, Essent Netwerk Noord, C-206/06, EU:C:2008:413, point 70; arrêt de la Cour de justice du 16 mai 2000, France/Ladbroke Racing Ltd et Commission («Ladbroke Racing»), C-83/98 P, EU:C:2000:248, point 50.
([56]) Air France, points 65, 66 et 67; Ladbroke Racing, point 50.
([57]) Arrêt Stardust Marine, points 51 et suivants.
([58]) Stardust Marine, points 52 et 55.
([59]) Stardust Marine, point 56.

financer des avantages spécifiques en faveur d'autres entreprises. En outre, lors de l'approbation des AIP 2007 et 2008 ([60]), l'État roumain était l'unique actionnaire de l'exploitant de l'aéroport. Sur la base de l'article 7 des statuts de 1998 (considérant 28), le capital social initial a été entièrement souscrit par la Roumanie et intégralement libéré à la date de constitution de l'aéroport international de Timişoara. Par conséquent, les ressources de l'exploitant de l'aéroport doivent être considérées comme des ressources d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

(277) En ce qui concerne l'imputabilité à l'État roumain, les autorités roumaines font valoir que l'exploitant de l'aéroport opère comme un investisseur en économie de marché et que l'influence de l'État est strictement limitée à son rôle d'actionnaire de l'entreprise, conformément à l'acte constitutif de celle-ci et à la loi n° 31/1990 sur les sociétés. La politique tarifaire de l'exploitant de l'aéroport est déterminée par le conseil d'administration et la direction exécutive de celui-ci, conformément à l'acte constitutif de l'entreprise.

(278) En ce qui concerne le contrôle par l'État des activités de l'exploitant de l'aéroport, la Commission note que les représentants des actionnaires participent à l'assemblée générale des actionnaires, l'État roumain, représenté par le ministère des transports, étant l'unique actionnaire en vertu des statuts de 1998 et l'actionnaire majoritaire (80 % des actions) en vertu des statuts de 2008 et ayant le pouvoir de décider des activités et de la politique économique de l'exploitant de l'aéroport. Conformément à l'article 19 des statuts de 2008, les décisions de l'assemblée générale des actionnaires doivent être prises par le vote d'un nombre d'actionnaires représentant au moins la moitié du capital social, sans possibilité de former une minorité de blocage.

(279) Conformément à l'article 20 des statuts de 2008, l'exploitant de l'aéroport est administré par un conseil d'administration de sept membres, dont deux sont des représentants du ministère des transports et un du ministère des finances. En outre, la Commission note que le conseil d'administration est élu par l'assemblée générale des actionnaires (au sein de laquelle, en vertu des statuts de 1998, l'État était l'actionnaire unique et est actuellement l'actionnaire majoritaire). Le conseil d'administration et son président sont nommés sur décision du ministère des transports.

(280) Le conseil d'administration se réunit en présence d'au moins la moitié plus un de ses membres ([61]). Il délibère valablement en présence d'au moins deux tiers de ses membres et adopte ses décisions à la majorité de ses membres en fonction ([62]).

(281) Le président du conseil d'administration est également directeur général de l'exploitant de l'aéroport. La structure organique et la chaîne d'influence sont d'autres indicateurs de l'imputabilité à l'État en ce qui concerne l'approbation du régime de redevances et des remises. En tout état de cause, l'État était pour le moins informé régulièrement par les membres du conseil d'administration de l'évolution du régime de redevances et des remises.

(282) En outre, conformément à l'article 2, paragraphe 2, des statuts de 1998, l'exploitant de l'aéroport exerce principalement des activités d'intérêt public national. Conformément à l'article 5 des statuts de 1998, l'exploitant de l'aéroport est un organisme technique spécialisé, désigné par le ministère des transports pour réaliser principalement des activités d'intérêt public national, en vue, selon son objet social, de fournir des prestations, des services, des travaux d'administration et d'exploitation de biens faisant partie du patrimoine ou détenus ou loués par l'État, pour assurer le trafic national et international des aéronefs, ainsi que le transit des personnes et des marchandises.

(283) Compte tenu de ce qui précède, la Commission considère qu'il existe des indices suffisants pour établir que les mesures incluses dans les AIP 2007, 2008 et 2010 sont imputables à l'État.

([60]) La Roumanie a précisé que tant l'AIP 2007 que l'AIP 2008 avaient été approuvées par le conseil d'administration de l'exploitant de l'aéroport environ deux mois avant leur entrée en vigueur.

([61]) Article 20, point 9, des statuts de 1998.

([62]) Article 20, point 10, des statuts de 1998.

8.1.3. *Sélectivité*

8.1.3.1. Principes

(284) Pour tomber sous le coup de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, une aide accordée par un État doit favoriser «*certaines entreprises ou certaines productions*». Par conséquent, seules les mesures qui favorisent les entreprises en leur procurant un avantage de manière sélective relèvent de la notion d'aide d'État.

(285) Selon une jurisprudence constante, l'appréciation de la condition relative à la sélectivité impose de déterminer si, dans le cadre d'un régime juridique donné, une mesure nationale est de nature à favoriser certaines entreprises ou certaines productions par rapport à d'autres, qui se trouvent, au regard de l'objectif poursuivi par ledit régime, dans une situation factuelle et juridique comparable. Cet examen implique de définir au préalable le cadre de référence dans lequel s'inscrit la mesure concernée ([63]). Une mesure n'est sélective «*que si, dans le cadre d'un régime juridique donné, elle a pour effet d'avantager certaines entreprises par rapport à d'autres appartenant à d'autres secteurs ou au même secteur et se trouvant, au regard de l'objectif poursuivi par ce régime, dans une situation factuelle et juridique comparable.*» ([64]) La notion d'aide d'État ne vise pas les mesures étatiques introduisant une différenciation entre entreprises, lorsque cette différenciation résulte de la nature ou de l'économie du système dans lequel elles s'inscrivent ([65]).

(286) Une mesure par laquelle une entreprise publique établit les conditions d'utilisation de ses biens ou de ses services ne constitue pas nécessairement une mesure sélective au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE ([66]). L'article 107, paragraphe 1, du TFUE ne distingue pas selon les causes ou les objectifs des interventions étatiques, mais les définit en fonction de leurs effets, et donc indépendamment des techniques utilisées ([67]).

8.1.3.2. Application en l'espèce

(287) Les AIP 2007, 2008 et 2010 prévoyaient un régime de taux de base pour les redevances aéroportuaires (considérants 41 et 44). En outre, les AIP 2007, 2008 et 2010 comprenaient également des remises et des rabais sur les redevances en fonction du nombre d'atterrissages sur une période donnée, du nombre de passagers, du poids de l'aéronef et/ou du type de liaison desservie (considérants 42 à 43, 46 à 48 et 49).

(288) Les AIP 2007, 2008 et 2010 ont été proposées, évaluées et établies par la direction exécutive de l'aéroport international de Timişoara et approuvées par le conseil d'administration (considérant 40). Cela respecte l'exigence selon laquelle l'exploitant de l'aéroport doit élaborer, en exerçant une compétence qui lui est propre, le barème des redevances aéroportuaires applicables à cet aéroport ([68]). Par conséquent, le cadre juridique applicable était celui des redevances aéroportuaires, des remises et des rabais applicables à l'aéroport international de Timişoara, comme indiqué dans les AIP de 2007, 2008 et 2010.

(289) Par conséquent, le cadre de référence pertinent pour examiner si les AIP de 2007, 2008 et 2010 avaient pour effet de favoriser certaines compagnies aériennes par rapport à d'autres qui se trouvaient dans une situation factuelle et juridique comparable était celui prévu par le régime applicable uniquement à l'aéroport international de Timişoara.

(290) Le régime de redevances aéroportuaires et les remises et les rabais étaient applicables à toutes les compagnies aériennes utilisant ou susceptibles d'utiliser l'aéroport international de Timişoara, qui remplissaient les conditions décrites dans les AIP 2007, 2008 ou 2010, selon le cas.

(291) La Commission a ensuite examiné si les remises prévues par les AIP de 2007, 2008 et 2010 respectivement étaient sélectives en favorisant certaines compagnies aériennes utilisant l'aéroport international de Timişoara au détriment d'autres compagnies aériennes qui l'utilisaient.

([63]) Arrêt de la Cour (grande chambre) du 21 décembre 2016, Commission/Hansestadt Lübeck («Lübeck»), C-524/14 P, EU:C:2016:971, points 40 à 67.
([64]) Lübeck, point 58.
([65]) Lübeck, points 40 à 67 et jurisprudence citée.
([66]) Ibidem.
([67]) Ibidem. Arrêt du 15 novembre 2011, Commission et Espagne/Government of Gibraltar et Royaume-Uni, C-106/09 P et C-107/09 P, EU:C:2011:732, point 87 et jurisprudence citée.
([68]) Lübeck, point 61.

(292) Les remises applicables étaient progressives, les plus basses étant de 10 % pour 250 - 500 atterrissages par an, soit environ 5 atterrissages par semaine. La Commission note qu'au cours de la période visée par l'appréciation, outre Wizz Air, d'autres compagnies aériennes étaient présentes à l'aéroport international de Timişoara et avaient dans leur flotte des aéronefs de taille appropriée et/ou assurant des fréquences suffisantes et qui, donc, bénéficiaient ou auraient pu bénéficier de ces remises.

(293) Il s'ensuit que le régime de redevances aéroportuaires et les remises étaient applicables de manière non discriminatoire.

(294) Par conséquent, le taux de base, les rabais et les remises prévues dans les AIP 2007, 2008 et 2010 n'étaient pas sélectifs.

(295) La Commission note que cette conclusion ne vaut que pour les redevances, les remises et les rabais découlant directement des AIP 2007, 2008 et 2010. Toutefois, elle ne s'applique pas aux redevances, remises ou rabais prévus par des éventuels accords individuels conclus avec certaines compagnies aériennes.

8.1.3.3. Conclusion concernant la sélectivité

(296) Il résulte de ce qui précède que la mesure 2 ne remplit pas la condition de sélectivité prévue à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

(297) Les conditions énoncées à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE sont cumulatives. Si l'une d'elles n'est pas remplie par une mesure visée par l'appréciation, la mesure en cause ne constitue pas une aide d'État.

(298) Par conséquent, la Commission conclut que la mesure 2 ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, car elle n'était pas sélective.

(299) La Commission note que, dans la décision d'ouvrir la procédure, la question s'est posée de savoir si les AIP étaient incompatibles avec le marché intérieur en raison d'un éventuel traitement discriminatoire entre les différents types de passagers. Ce principe s'applique aux mesures qui constituent des aides d'État et ne permet pas de les considérer comme étant compatibles avec le marché intérieur au regard des règles en matière d'aides d'État ([69]). Comme, dans le cas d'espèce, il est considéré que les AIP ne constituent pas des aides d'État, il n'est pas nécessaire de continuer à analyser le lien indissociable mentionné dans la décision d'ouvrir la procédure.

9. APPRÉCIATION DE LA MESURE 3 - ACCORDS DE 2008 CONCLUS AVEC WIZZ AIR

9.1. Existence d'une aide

(300) Les principes de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, tels qu'ils sont énoncés aux considérants 171 et 172, s'appliquent également à l'appréciation de la mesure 3, qui concerne les accords de 2008 entre l'exploitant de l'aéroport et Wizz Air.

9.1.1. *Activité économique et notion d'entreprise*

(301) Wizz Air est une compagnie aérienne qui fournit des services réguliers de transport aérien de passagers et exerce une activité économique. Elle est donc une entreprise au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

9.1.2. *Ressources d'État et imputabilité à l'État*

9.1.2.1. Principes

(302) Les principes exposés aux considérants 271 à 275 s'appliquent également à cette mesure.

9.1.2.2. Application en l'espèce

(303) Pour les ressources d'État, les mêmes dispositions que celles du considérant 276 sont applicables.

([69]) Arrêt de la Cour du 15 juin 1993, Matra/Commission, C-225/91, EU:C:1993:239.

(304) En ce qui concerne l'imputabilité des accords de 2008 qui ont été signés pendant la période de validité des statuts de l'aéroport de 1998, le raisonnement exposé aux considérants 277 à 279 pour les AIP de 2007, 2008 et 2010 s'applique mutatis mutandis.

(305) Eu égard à ces considérations, la Commission constate que la conclusion des accords de 2008 entre Wizz Air et l'exploitant de l'aéroport est imputable à l'État.

9.1.3. *Sélectivité*

9.1.3.1. Principes

(306) Les principes exposés au considérant 199 s'appliquent également à cette mesure.

9.1.3.2. Application en l'espèce

(307) En l'espèce, les accords de 2008 ont été conclus avec une seule entreprise, à savoir Wizz Air. La mesure 3 est donc sélective par définition au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

9.1.4. *Avantage économique*

9.1.4.1. Principes

(308) Les principes relatifs à l'existence d'un avantage économique au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, énoncés aux considérants 202 à 206, s'appliquent aux accords entre aéroports et compagnies aériennes. L'application du principe de l'opérateur en économie de marché à de tels accords est expliquée en détail dans les lignes directrices de 2014 sur l'aviation ([70]).

(309) Dans la situation spécifique de la relation entre l'aéroport et les compagnies aériennes, la Commission appréciera si l'octroi de ressources publiques à l'aéroport confère un avantage aux compagnies aériennes utilisant cet aéroport. Une telle aide octroyée à une compagnie aérienne utilisant l'aéroport peut en principe être exclue si la relation entre l'aéroport et la compagnie aérienne en question est conforme au principe de l'opérateur en économie de marché.

(310) Conformément aux lignes directrices de 2014 sur l'aviation, en vertu du principe de l'opérateur privé en économie de marché, l'existence d'une aide en faveur d'une compagnie aérienne utilisant cet aéroport peut en principe être exclue lorsque:

(1) le prix facturé pour les services aéroportuaires correspond au prix du marché, ou

(2) il peut être démontré, au moyen d'une analyse ex ante, à savoir une analyse fondée sur les données disponibles au moment où les mesures en question ont été décidées, que l'accord entre l'aéroport et la compagnie aérienne entraînerait, pour l'aéroport, un apport marginal positif aux recettes.

(311) En ce qui concerne la première approche décrite au considérant 310 (c'est-à-dire la comparaison du prix facturé pour les services aéroportuaires avec le prix du marché), conformément aux lignes directrices de 2014 sur l'aviation, pour déterminer un élément de comparaison, il convient tout d'abord de retenir un nombre suffisant d'aéroports comparables, qui fournissent des services comparables à des conditions de marché normales. À cet égard, la Commission constate qu'actuellement, la grande majorité des aéroports de l'Union bénéficient de fonds publics destinés à couvrir leurs coûts d'investissement et d'exploitation. Les aéroports publics sont traditionnellement considérés par les autorités publiques comme des infrastructures visant à faciliter le développement local, et non comme des entreprises exerçant des activités conformément aux règles du marché. Par conséquent, il existe une tendance à ne pas établir les tarifs pratiqués par ces aéroports sur la base de considérations liées au marché, et notamment de perspectives de rentabilité ex ante satisfaisantes, mais en tenant compte pour l'essentiel de considérations de caractère social ou de politique régionale. Même si certains aéroports appartiennent au secteur privé ou sont gérés par celui-ci abstraction faite de toute considération de caractère social ou de politique régionale, leurs tarifs peuvent être fortement influencés par ceux pratiqués par la majorité des aéroports bénéficiant de subventions publiques, les compagnies aériennes tenant compte des tarifs de ces derniers dans leurs négociations avec les aéroports privés ou gérés par des opérateurs privés. Dans ces circonstances, dans les lignes directrices de 2014 sur l'aviation, la Commission doute qu'il soit actuellement possible de définir un élément de comparaison approprié aux fins de la fixation d'un prix de marché fidèle pour les services fournis par les aéroports ([71]).

([70]) Lignes directrices de 2014 sur l'aviation, point 53.
([71]) Lignes directrices de 2014 sur l'aviation, point 59.

(312) En tout état de cause, la Commission considère qu'une telle comparaison doit s'appuyer sur une mise en regard des redevances aéroportuaires, nettes de tous avantages accordés à la compagnie aérienne (aides à la commercialisation, remises, autres incitations, par exemple), dans un nombre suffisant d'«aéroports de comparaison» appropriés, dont les gestionnaires se comportent comme des opérateurs en économie de marché. Il convient en particulier d'utiliser les indicateurs suivants: volume du trafic; type de trafic (voyages d'affaires, de loisirs ou vers des destinations étrangères); importance relative du fret et des recettes générées par les activités non aéronautiques; type et niveau des services aéroportuaires fournis; présence d'une grande ville à proximité de l'aéroport; nombre d'habitants dans la zone d'attraction de l'aéroport; prospérité de la zone avoisinante (PIB par habitant); existence d'autres zones géographiques susceptibles d'attirer des passagers.

(313) Sur la base de ce qui précède, la Commission considère qu'une analyse ex ante de la rentabilité supplémentaire constitue le critère le plus pertinent aux fins de l'appréciation des arrangements conclus par les aéroports avec des compagnies aériennes individuelles.

(314) En outre, la Commission considère que les arrangements conclus entre des compagnies aériennes et un aéroport peuvent être jugées conformes au principe de l'opérateur en économie de marché lorsqu'ils contribuent progressivement, d'un point de vue ex ante, à la rentabilité dudit aéroport, au moins à long terme ([72]). Ce dernier doit démontrer que, lorsqu'il passe un accord avec une compagnie aérienne (contrat individuel ou régime général de redevances aéroportuaires, par exemple), il est à même de supporter la totalité des coûts générés par l'accord pendant toute la durée d'application de cet accord, en dégageant une marge bénéficiaire raisonnable sur la base de perspectives satisfaisantes à moyen terme ([73]).

(315) À cet égard, la Commission estime que la fixation de prix différents constitue une pratique commerciale normale dès lors qu'elle respecte l'ensemble des dispositions en matière de concurrence applicables au secteur concerné. Une telle pratique doit néanmoins être justifiée par des considérations commerciales pour satisfaire au principe de l'opérateur en économie de marché ([74]).

9.1.4.2. Appréciation conjointe des accords de 2008

(316) La Commission considère que, aux fins de l'application du principe de l'opérateur en économie de marché, les accords de 2008 doivent être appréciés conjointement comme une seule mesure. Plusieurs éléments indiquent que tel devrait être le cas.

(317) Premièrement, les parties contractantes sont les mêmes.

(318) Deuxièmement, le protocole d'accord du 25 juin 2008 mentionne la portée des services à fournir par l'exploitant de l'aéroport ainsi que les services de commercialisation à fournir par Wizz Air. Le protocole d'accord prévoit la même formule de calcul pour la taxe de commercialisation et le même montant retenu pour chaque passager au départ que l'accord de commercialisation du 30 juillet 2008. Par conséquent, le protocole d'accord et l'accord de commercialisation sont étroitement et directement liés en termes de contenu. Le protocole d'accord prévoit également les principes généraux de coopération entre l'exploitant de l'aéroport et Wizz Air qui sont ensuite détaillés en termes plus opérationnels dans l'accord de commercialisation, l'accord d'exploitation et l'accord d'assistance en escale. Dans son préambule, l'accord de commercialisation fait également directement référence au protocole d'accord (considérant 55). Le protocole d'accord a finalement été remplacé par l'accord de commercialisation, l'accord d'exploitation et l'accord d'assistance en escale.

(319) Troisièmement, l'accord d'exploitation et l'accord d'assistance en escale ont été signés le même jour (1er août 2008) pour la même période, à savoir du 11 décembre 2008 au 10 décembre 2009, avec renouvellement automatique pour une période supplémentaire de 12 mois après chaque année d'application et sans possibilité de les résilier au cours des trois premières années d'application de l'accord de commercialisation. L'accord de commercialisation est entré en vigueur le même jour, c'est-à-dire le 11 décembre 2008 (considérant 54).

([72]) Lignes directrices de 2014 sur l'aviation, point 66.
([73]) Lignes directrices de 2014 sur l'aviation, point 63.
([74]) Lignes directrices de 2014 sur l'aviation, point 62.

(320) Quatrièmement, les accords de 2008 étaient liés entre eux. L'accord de commercialisation fait plusieurs références à l'accord d'exploitation et à l'accord d'assistance en escale: i) l'accord de commercialisation prévoyait que les parties pouvaient résilier immédiatement l'accord de commercialisation si l'accord d'exploitation venait à expiration sans renouvellement ou s'il était résilié; ii) l'accord de commercialisation prévoyait que les parties pouvaient résilier immédiatement l'accord d'exploitation et l'accord d'assistance en escale sans aucune compensation en cas d'expiration ou de résiliation de l'accord de commercialisation; iii) l'accord de commercialisation prévoyait que, en cas d'augmentation des redevances prévues par l'accord d'exploitation ou par l'accord d'assistance en escale, les frais de commercialisation devaient être modifiés en conséquence pour se conformer à l'évolution des redevances aéroportuaires (considérant 59).

(321) Eu égard aux arguments qui précèdent, la Commission considère que le protocole d'accord, l'accord de commercialisation, l'accord d'exploitation et l'accord d'assistance en escale ne sont pas séparables. La Commission estime donc qu'il est nécessaire d'analyser conjointement les accords de 2008 en vue d'établir si une telle transaction constitue ou non une aide d'État.

9.1.4.3. Application des principes en l'espèce

(322) En l'espèce, afin d'établir si les accords de 2008 ont conféré à Wizz Air un avantage qu'elle n'aurait pas obtenu dans des conditions normales de marché, la Commission doit examiner si, dans des circonstances similaires, un aéroport opérant dans des conditions normales d'économie de marché et guidé par des perspectives de rentabilité à plus long terme ([75]) aurait conclu un accord commercial identique ou similaire avec une compagnie aérienne. La Commission doit prendre en considération le moment de l'adoption de la décision de conclure les accords de 2008 entre l'exploitant de l'aéroport et Wizz Air et fonder son appréciation sur les informations et les hypothèses dont l'exploitant de l'aéroport disposait à l'époque.

(323) Wizz Air a fait valoir que, en l'espèce, aux fins de l'analyse de l'opérateur en économie de marché, la comparaison avec l'approche fondée sur les prix du marché, c'est-à-dire la première approche expliquée au considérant 310, devrait s'appliquer en sus de la deuxième approche (à savoir l'analyse de la rentabilité) énoncée au considérant 310, paragraphe 2.

(324) Wizz Air a présenté un rapport établi par Oxera le 27 octobre 2011 sur l'évaluation économique relative au principe de l'investisseur en économie de marché, dans lequel les redevances payées par Wizz Air à l'aéroport international de Timişoara ont été comparées aux redevances payées par Wizz Air à trois aéroports du Royaume-Uni, qu'Oxera a considérés comme des aéroports comparables: les aéroports de Liverpool, Prestwick et Doncaster. L'analyse effectuée dans l'étude est fondée sur les données fournies par l'exploitant de l'aéroport et Wizz Air. Selon l'étude réalisée par Oxera, ces aéroports sont susceptibles de se comporter comme des «investisseurs privés» compte tenu de leur structure de propriété et de financement. L'étude a également présenté une comparaison entre les caractéristiques générales de l'aéroport international de Timişoara et des trois aéroports comparables (par exemple, le nombre d'habitants de la ville de rattachement, la distance par rapport à la ville d'origine, la population de la ville la plus importante dans un rayon de 150 km, l'aéroport important le plus proche), l'ampleur des mesures prises au niveau des revenus en fonction du PIB par habitant, ainsi que les salaires hebdomadaires moyens, les tendances en matière de trafic, les recettes des aéroports concernés et la situation en matière de financement (c'est-à-dire si les aéroports ont bénéficié ou non de fonds publics). Le rapport a effectué un calcul comparatif des redevances payées par Wizz Air à l'aéroport international de Timişoara par rapport aux redevances applicables dans les trois aéroports du Royaume-Uni (l'analyse a pris en compte les différentes redevances dans les quatre aéroports, après déduction des avantages octroyés à Wizz Air). L'analyse a présenté le total des redevances payées par Wizz Air à l'aéroport international de Timişoara et aux aéroports de référence, exprimées en euros par mouvement (atterrissage, décollage) et par passager. Sur cette base, il a été constaté que le niveau global des redevances payées par Wizz Air à l'aéroport international de Timişoara au cours de la période 2008-2011, à la fois par mouvement (atterrissage-décollage) et par passager, est, en moyenne, supérieur au niveau moyen comparable des redevances payées par la compagnie aérienne aux aéroports de référence. Selon les rapport d'Oxera, les prix plus bas payés par Wizz Air aux aéroports de référence semblent indiquer qu'un investisseur privé aurait probablement conclu un accord correspondant aux termes de l'accord conclu entre l'exploitant de l'aéroport et Wizz Air.

(325) En ce qui concerne le rapport d'Oxera comparant l'aéroport international de Timişoara à trois aéroports britanniques indiqués par Wizz Air, la Commission rappelle que l'analyse comparative ne constitue pas une méthode appropriée pour établir les prix du marché si les indicateurs de référence disponibles n'ont pas été identifiés en tenant compte des considérations propres au marché ou si les processus existants sont considérablement faussés par des interventions publiques. Ces distorsions semblent être présentes dans le secteur de l'aviation pour les raisons exposées aux considérants 311 à 312.

([75]) Alfa Romeo, point 23; et arrêt du 12 décembre 2000 dans l'affaire Alitalia/Commission, T-296/97, EU:T:2000:289, point 84.

(326) En outre, la Commission estime que le critère d'un nombre suffisant d'aéroports comparables qui fournissent des services comparables à des conditions de marché normales, énoncé au point 55 des lignes directrices de 2014 sur l'aviation, n'est pas rempli. Étant donné qu'il existe plusieurs centaines d'aéroports en Europe ([76]), un nombre de trois aéroports ne peut être considéré comme suffisant pour identifier une valeur de référence appropriée pour les prix du marché en cause. En outre, deux des trois aéroports de référence (Liverpool et Doncaster) appartiennent au même groupe, à savoir Peel Airports Group. Cette situation compromet davantage le nombre et la variété des aéroports de référence nécessaires pour fournir une valeur de référence fiable.

(327) De plus, les trois aéroports de référence se trouvent au Royaume-Uni et deux d'entre eux (Liverpool et Doncaster) sont à proximité de la même grande ville: Manchester. En outre, le rapport d'Oxera n'explique pas si les trois aéroports de référence ainsi que l'aéroport de Timişoara fournissent des services comparables. L'étude fournit seulement des informations sur la date à laquelle Wizz Air a commencé à opérer sur chaque aéroport et sur les destinations assurées par celle-ci et analyse le total des redevances payées par Wizz Air à ces aéroports (après déduction des paiements pour les services de commercialisation). Les informations ne permettent toutefois pas d'évaluer la mesure dans laquelle les aéroports offrent des services comparables.

(328) En outre, comme l'a souligné le rapport d'Oxera lui-même, il existe plusieurs différences entre l'aéroport international de Timişoara et les deux autres aéroports britanniques (Liverpool et Prestwick Airport). En particulier, l'aéroport de Liverpool est nettement plus grand que l'aéroport international de Timişoara (il a accueilli environ 5,5 millions de passagers en 2007; l'aéroport de Prestwick, plus de 2 millions). Par conséquent, en termes de volume du trafic, le seul aéroport comparable était celui de Doncaster (jusqu'à 1 million de passagers). Le nombre de passagers transportés par Wizz Air au départ de chacun de ces aéroports diffère.

(329) En ce qui concerne la prospérité de la zone avoisinante (PIB par habitant), il y avait une énorme différence entre celle de Timişoara (PIB par habitant ([77]) en dessous de 50 en 2007) et celle du Royaume-Uni (environ 120 en 2007) où se trouvent les trois aéroports de référence. En outre, dans la partie comparative, le rapport d'Oxera contient des informations sur les salaires hebdomadaires moyens sur les marchés régionaux de l'emploi de Timişoara et des trois villes du Royaume-Uni où se situent les aéroports de référence (Liverpool, Prestwick et Doncaster) et ils sont également très différents (à Timişoara, le niveau est inférieur à 50, tandis que dans les trois autres villes, le niveau est supérieur à 500).

(330) De plus, le rapport ne tient pas compte de certains indicateurs mentionnés au point 60 des lignes directrices de 2014 sur l'aviation (par exemple, le type de trafic ou le type et le niveau des services aéroportuaires fournis).

(331) Enfin, en supposant qu'il puisse être établi, sur la base d'une analyse comparative valable, que les «prix» pratiqués dans les diverses transactions visées par cette appréciation sont équivalents ou supérieurs aux «prix du marché», la Commission ne serait pas en mesure, pour autant, de conclure sur cette base que les transactions correspondent nécessairement au prix du marché. Il ne s'agirait pas d'un prix du marché, si, à la conclusion de tels accords, l'opérateur pouvait s'attendre à ce qu'ils entraînent des coûts marginaux supérieurs aux recettes marginales. En effet, un opérateur en économie de marché n'a aucun intérêt à offrir des biens ou services au «prix du marché» lorsqu'un tel comportement conduit à une perte marginale.

(332) La Commission estime opportun de rappeler, dans le contexte de cette analyse que, suite à l'adoption des lignes directrices de 2014 sur l'aviation, tant la Roumanie que les parties intéressées ont été invitées à formuler des observations quant à l'application des dispositions de ces lignes directrices à la présente affaire. Ni la Roumanie ni les autres parties intéressées, à l'exception de Wizz Air, n'ont contesté l'approche de la Commission selon laquelle, dès lors qu'il est impossible de définir un élément de comparaison approprié aux fins de la fixation d'un prix de marché fidèle pour les services fournis par les aéroports aux compagnies aériennes, le critère le plus pertinent aux fins de l'appréciation des arrangements conclus entre ces deux parties est une analyse ex ante de leur rentabilité supplémentaire.

([76]) Selon le point 1 des lignes directrices de 2014 sur l'aviation, le système de transport aérien de l'Union européenne dispose d'un réseau de plus de 460 aéroports.

([77]) Comme expliqué dans le rapport d'Oxera, l'indice du PIB par habitant pour la Roumanie et pour le Royaume-Uni est exprimé en standards de pouvoir d'achat (SPA), par rapport à la moyenne de l'Union européenne (EU-27). La moyenne de l'Union européenne (EU-27) a été fixée à 100.

(333) Au vu de ce qui précède, la Commission considère que l'approche préconisée en général dans les lignes directrices de 2014 sur l'aviation pour l'application du principe de l'opérateur en économie de marché aux relations entre aéroports et compagnies aériennes, à savoir l'analyse ex ante de la rentabilité supplémentaire, doit être appliquée en l'espèce ([78]).

9.1.4.4. Cadre temporel de l'appréciation de la rentabilité des accords de 2008

(334) En évaluant l'intérêt de conclure un accord avec une compagnie aérienne, un opérateur en économie de marché aurait choisi le cadre temporel de son appréciation sur la base des termes de l'accord en question ou de la période prévue dans chaque accord pris individuellement. Autrement dit, il aurait évalué les coûts et recettes marginaux au cours de la période d'application des accords. En effet, aux dates de la conclusion des accords, un opérateur en économie de marché avisé n'aurait pas compté sur une reconduction des accords à l'issue de leur exécution, dans les mêmes termes ou en des termes distincts.

(335) Sur la base de l'approche exposée au considérant 334, la Commission appréciera les coûts et recettes marginaux des accords de 2008 pour la période allant du 11 décembre 2008 au 10 décembre 2011, qui est la période initiale d'application de l'accord de commercialisation. La prolongation facultative du contrat de l'accord de commercialisation de 12 autres mois après l'expiration des trois premières années ne sera pas prise en compte. Il ne s'agissait que d'une option de prolongation et, par conséquent, un opérateur de marché n'aurait pas pu s'appuyer sur le fait que cette option serait mise en œuvre.

(336) L'accord d'exploitation et l'accord d'assistance en escale étaient valables pour une période initiale d'un an, soit du 11 décembre 2008 au 10 décembre 2009. Chacun de ces accords prévoyait un renouvellement automatique pour des périodes supplémentaires de 12 mois après chaque année d'application. L'exploitant de l'aéroport n'était pas en droit de résilier unilatéralement ces deux contrats avant la troisième période de renouvellement ([79]). Étant donné que l'accord d'exploitation et l'accord d'assistance en escale ont été automatiquement renouvelés du point de vue de l'exploitant de l'aéroport, la Commission considère donc qu'un opérateur privé en économie de marché avisé aurait supposé que ces deux contrats seraient valables au moins pendant la durée de l'accord de commercialisation, voire plus.

(337) À contrario, il n'aurait pas été logique de supposer une durée initiale de trois ans pour l'accord de commercialisation et une durée initiale d'un an pour l'accord d'exploitation car, en l'absence d'une activité exercée à l'aéroport par la compagnie aérienne, l'accord de commercialisation deviendrait sans objet. De même, la durée de l'accord d'assistance en escale devrait être alignée sur la durée de l'accord d'exploitation, étant donné que les services d'assistance en escale ne sont possibles que si la compagnie aérienne exerce son activité à l'aéroport. En outre, comme expliqué au considérant 319, la durée de l'accord de commercialisation, d'une part, et la durée de l'accord d'exploitation et de l'accord d'assistance en escale, d'autre part, sont liées.

(338) La Commission note que le protocole d'accord signé le 25 juin 2008 était le cadre qui établissait les principes généraux de la coopération entre l'exploitant de l'aéroport et Wizz Air. Ceux-ci ont ensuite été expliqués en termes opérationnels dans l'accord de commercialisation, l'accord d'exploitation et l'accord d'assistance en escale. Par conséquent, la Commission considère que la période antérieure à la date de signature du protocole d'accord, à savoir le 25 juin 2008, devrait être considérée comme le point de référence ex ante aux fins de l'analyse de la rentabilité.

(339) L'accord d'exploitation et l'accord d'assistance en escale ont été modifiés le 25 juin 2010 au moyen d'un nouveau régime de remises convenu entre Wizz Air et l'exploitant de l'aéroport, qui couvrait la période allant jusqu'au 6 février 2011 (ci-après les «accords modificatifs de 2010»). Ce nouveau régime de remises correspond à celui qui avait été défini dans l'AIP 2010. Étant donné que le régime susmentionné a apporté des modifications aux clauses des deux accords, la Commission appliquera séparément le principe de l'opérateur en économie de marché aux accords modificatifs de 2010 afin de déterminer si un opérateur en économie de marché aurait conclu ces accords. Par conséquent, l'appréciation ci-après établira une distinction entre l'analyse de rentabilité pour la période initiale des accords de 2008 et l'analyse de la rentabilité des accords modificatifs de 2010.

([78]) Lignes directrices de 2014 sur l'aviation, points 59 et 61.
([79]) Sauf en cas de violation ordinaire de l'accord.

9.1.4.5. Analyse de la rentabilité des accords de 2008

Évaluation des coûts et des recettes marginaux des accords de 2008

(340) Les accords de 2008 ont été négociés individuellement et s'appliquaient uniquement aux deux parties contractantes. Il ne s'agissait pas d'un régime général de redevances aéroportuaires applicable à toutes les compagnies aériennes utilisant l'aéroport ([80]). Les coûts et recettes pertinents ajoutés aux accords de 2008 sont ceux que l'exploitant de l'aéroport s'attend à supporter en raison de la présence de Wizz Air à l'aéroport international de Timişoara.

(341) La question est de savoir si les recettes marginales générée par l'activité de la compagnie aérienne dépassent les coûts marginaux. Par conséquent, les investissements réalisés à l'aéroport avant la conclusion des accords et les coûts d'exploitation fixes ne sont pas pertinents.

(342) Les recettes marginales auxquelles un investisseur privé pourrait raisonnablement s'attendre à la suite des accords de 2008 découleraient des recettes des activités aéronautiques, provenant des redevances payées par Wizz Air, et des recettes des activités non aéronautiques, comme le stationnement automobile, les magasins en franchise ou les magasins exploités directement.

(343) Les coûts marginaux en l'espèce sont les coûts d'exploitation, les coûts de commercialisation et les éventuels coûts d'investissement imputables à la présence de Wizz Air à l'aéroport international de Timişoara.

Analyse ex ante de la rentabilité présentée par la Roumanie pour les accords de 2008

(344) À la demande de la Commission, le 9 décembre 2014, la Roumanie a présenté une analyse ex ante de la rentabilité, reconstituée ex post, sur la base des données disponibles avant la conclusion des accords de 2008 avec Wizz Air. L'analyse a fourni une vue d'ensemble des recettes marginales qui auraient pu être escomptées au moment de la conclusion des accords.

(345) Selon les estimations, les accords de 2008 devaient générer les recettes suivantes:

Tableau 12: Estimation ex ante des recettes générées par les accords de 2008 (à l'exclusion de l'accord de commercialisation)

Année **(1)**	**Nombre de passagers (escomptés)** **(2)**	**Recettes aéronautiques par passager Wizz Air (en EUR)** **(3)**	**Recettes non aéronautiques par passager (en EUR)** **(4)**	**Recettes aéronautiques (en EUR)** **(5) = (2) x (3)**	**Recettes non aéronautiques (en EUR)** **(6) = (2) x (4)**	**Total des recettes (escomptées) (en 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) L'analyse utilise les estimations de Wizz Air concernant le nombre de passagers à transporter en 2009, 2010 et 2011.

(347) Les recettes aéronautiques par passager au départ ont été calculées comme indiqué dans le tableau 13. Les recettes aéronautiques par passager de Wizz Air ont été calculées comme étant les recettes aéronautiques par passager de Wizz Air au départ (environ 24 EUR) divisées par 2, étant donné que seulement la moitié des passagers transportés par Wizz Air sont des passagers au départ. Les coûts unitaires représentent les redevances intégrales (c'est-à-dire sans remises), telles qu'indiquées dans l'accord d'exploitation et l'accord d'assistance en escale.

([80]) Lignes directrices de 2014 sur l'aviation, point 63.

Tableau 13: Recettes aéronautiques par vol et par passager de Wizz Air au départ

		MTOW	**72**
		Capacité	**180**
		Coefficient de remplissage	**82 %**
	Unité de mesure	Redevance unitaire (EUR)	Par vol (EUR)
Redevance d'atterrissage	MTOW	7	504
Redevance de stationnement	MTOW	0,15	10,80
Redevance de balisage	MTOW	2,10	151,20
Redevance d'assistance «opérations en piste»	Vol	150	150
Redevance pour les passagers embarqués	Passager au départ	8	1 180,80
Redevance de sûreté	Passager au départ	10	1 476
Redevance d'assistance aux passagers à mobilité réduite	Passager au départ	0,20	29,52
Total par vol	**Vol**		**3 502,32**
Total par passager au départ	**Passager au départ**		**23,73**

(348) Selon les informations fournies par la Roumanie, sur la base de l'expérience de l'aéroport au cours des années précédentes, les recettes non aéronautiques représentaient seulement 15 à 20 % des recettes totales de l'exploitant de l'aéroport, soit 2,5 EUR par passager. Ce montant a également été estimé pour les passagers de Wizz Air (comme indiqué dans la colonne 4 du tableau 12).

(349) Après avoir inclus dans les estimations les paiements pour les services de commercialisation prévus dans l'accord de commercialisation, les recettes suivantes ont été envisagées. La Roumanie a inclus dans le tableau les paiements pour les services de commercialisation en tant qu'«investissements dans la commercialisation en faveur de l'aéroport».

Tableau 14: Estimation ex ante des recettes nettes générées par les accords de 2008 (accord de commercialisation inclus)

Année	**Nombre de passagers par an**	**Nombre de passagers embarqués par an (2)/2**	**Recettes aéronautiques par passager embarqué (en EUR)**	**Recettes non aéronautiques par passager (en EUR)**	**Redevance perçue par l'exploitant de l'aéroport par passager embarqué (en EUR)**	**Montant perçu par l'aéroport (3) x (7) (EUR)**	**Recettes aéronautiques (2) x (4) (EUR)**	**Redevance de commercialisation en faveur de l'aéroport (8) – (7) (EUR)**	**Recettes non aéronautiques (2) x (5) (EUR)**	**Recettes finales de l'aéroport (7) + (10) (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) Le montant perçu par l'exploitant de l'aéroport par passager embarqué (colonne 6 du tableau 14) a été calculé sur la base de l'accord de commercialisation. L'accord de commercialisation prévoyait un montant à percevoir par l'exploitant de l'aéroport ([81]) en fonction du nombre mensuel de passagers transportés par Wizz Air à destination/au départ de l'aéroport, comme suit.

([81]) Le montant perçu a été établi sur la base d'une méthodologie utilisée dans le calcul des paiements des services de commercialisation en rapport avec les redevances aéroportuaires.

Tableau 15 Montant perçu par passager au départ

Nombre mensuel de passagers (au départ et à l'arrivée) transportés par Wizz Air à destination/au départ de l'aéroport			Montant perçu par passager au départ – en 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) Compte tenu du nombre estimé de passagers de Wizz Air par an (200 000 en 2009, 300 000 en 2010 et 350 000 en 2011), il a été considéré que le nombre de passagers de Wizz Air par mois aurait été de 16 666 en 2009, de 25 000 en 2010 et de 29 166 en 2011. Sur cette base, il a été estimé que l'exploitant de l'aéroport aurait perçu 5 EUR par passager au départ en 2009 et 4 EUR en 2010 et 2011.

(352) L'analyse présentée par la Roumanie n'inclut pas le calcul des coûts marginaux. Selon les autorités roumaines, la majorité des coûts de l'aéroport sont fixes (environ 80 %). En outre, les estimations ont montré que ces coûts de l'aéroport restent constants ou ne subissent que des modifications mineures en raison de l'augmentation de la consommation de carburant et d'énergie et, éventuellement, de l'usure physique des équipements associés aux activités de Wizz Air à l'aéroport. La Roumanie a expliqué qu'aucun coût supplémentaire n'était prévu pour les équipements, le matériel ou les infrastructures, étant donné que Wizz Air devait utiliser les actifs et les infrastructures existants dans les créneaux horaires où ils n'étaient pas utilisés jusque-là. L'activité de l'aéroport international de Timişoara était centrée sur les activités de Carpatair, qui utilisait seulement certains créneaux horaires au cours de la journée. Pour des raisons similaires, aucun coût supplémentaire n'était prévu pour le personnel. Selon la Roumanie, aucun coût d'investissement n'a été imputé à Wizz Air, étant donné que tous les investissements dans l'aéroport avaient été planifiés avant le début des négociations avec Wizz Air. Par conséquent, selon l'analyse, étant donné la proportion élevée des coûts fixes, l'exploitant de l'aéroport devait bénéficier d'une rentabilité plus élevée en raison de l'augmentation du volume de passagers, même en appliquant des redevances réduites.

(353) La Commission considère que l'approche relative au nombre estimé de passagers est raisonnable, car elle est conforme au plan de développement qui prévoyait une augmentation de 244 348 passagers entre 2008 et 2009. Compte tenu de l'entrée en vigueur, le 11 décembre 2008, de l'accord d'exploitation conclu avec Wizz Air, il peut être globalement affirmé que sur les 244 348 passagers – augmentation prévue dans le plan de développement – 200 000 passagers avaient été apportés par Wizz Air. Le plan de développement a également estimé une augmentation du trafic de passagers de 253 423 personnes entre 2009 et 2010 et de 215 973 personnes entre 2010 et 2011. Par conséquent, l'augmentation de 100 000 passagers entre 2009 et 2010 et de 50 000 passagers entre 2010 et 2011 dans le cas de Wizz Air, prévue dans l'analyse ex ante effectuée par la Roumanie, semble raisonnable.

(354) La Commission note que les recettes aéronautiques sont surestimées car les remises sur les redevances aéroportuaires prévues dans l'accord d'exploitation ne sont pas prises en compte. Toutefois, compte tenu de la formule utilisée pour calculer le montant payé pour les services de commercialisation, une baisse des recettes aéronautiques aurait entraîné une baisse du montant payé pour les services de commercialisation pour la même valeur ([82]). Par conséquent, les recettes et les coûts seraient plus faibles du même montant et n'auraient donc pas d'incidence sur la rentabilité.

(355) Toutefois, la Commission considère que l'analyse ex ante reconstituée ex post présentée par la Roumanie comporte un certain nombre de lacunes, à savoir:

([82]) Par exemple, si les recettes aéronautiques par passager au départ seraient de 20 EUR au lieu de 24 EUR, les recettes aéronautiques seraient inférieures de 400 000 EUR, s'élevant donc à 2 millions d'EUR. Le paiement pour les services de commercialisation serait donc de 1 500 000 EUR (recettes aéronautiques de 2 millions d'EUR moins le montant de 500 000 EUR retenu par l'exploitant de l'aéroport). Par conséquent, dans ce cas, le paiement pour les services de commercialisation est inférieur de 400 000 EUR par rapport à une redevance par passager de 24 EUR.

a) la redevance de sûreté ([83]) est intégralement incluse dans les recettes aéronautiques de l'aéroport. Cette redevance aurait dû être exclue, étant donné qu'elle finance des activités non économiques ([84]), ou elle aurait dû être incluse dans les recettes aéronautiques, ainsi que les coûts de sûreté correspondants, comptabilisés dans la catégorie des coûts (par conséquent, l'inclusion de la redevance de sûreté et des coûts n'auraient pas eu d'incidence sur la rentabilité) ([85]).

b) L'analyse ne fournit aucun calcul des coûts d'exploitation marginaux, alors qu'elle reconnaît que l'exploitant de l'aéroport supporterait certains coûts d'exploitation supplémentaires (quoique faibles) liés à la présence de Wizz Air à l'aéroport international de Timişoara (considérant 352).

c) L'analyse ne fournit pas de valeur actuelle nette ni de taux d'actualisation.

(356) Sur la base des éléments susmentionnés, la Commission considère que l'analyse ex ante de la rentabilité, reconstituée ex post par la Roumanie, ne démontre pas que le principe de l'opérateur en économie de marché a été respecté dans les accords de 2008.

Analyse ex ante de la rentabilité effectuée par Oxera pour les accords de 2008

(357) Wizz Air a présenté un rapport préparé par Oxera le 10 février 2015 (ci-après dénommé, avec ses modifications ultérieures, le «rapport Oxera») qui analysait la rentabilité escomptée des accords de 2008 avec Wizz Air et qui avait été reconstitué ex post sur la base de données qui auraient été disponibles au moment de la signature des accords. Le rapport d'Oxera intitulé «*Évaluation économique au regard du principe de l'opérateur en économie de marché*: *aéroport de Timişoara. Analyse de la rentabilité*» se fonde sur les données de l'analyse présentée par la Roumanie (considérant 344), complétée par des données supplémentaires fournies par l'exploitant de l'aéroport à la société Oxera.

(358) La durée des accords de 2008 prise en compte était de trois ans, c'est-à-dire la période initiale prévue dans l'accord de commercialisation, sans les éventuelles prolongations.

(359) Le 14 mai 2015, Oxera a présenté une nouvelle fois les calculs relatifs à la rentabilité escomptée afin de corriger un problème de données constaté dans le rapport du 10 février 2015. La correction concernait une surestimation, dans le rapport initial, du coût total des investissements, résultant d'un double comptage des investissements financés par l'État. Ce problème de données a eu une incidence sur la rentabilité escomptée des accords de 2008, qui avait été à l'origine sous-estimée.

(360) Les résultats du calcul des coûts, des recettes et des bénéfices marginaux qui auraient pu être estimés au moment de la signature des accords de 2008, selon le rapport d'Oxera modifié, sont résumés dans le tableau 16 ci-dessous. Les prévisions figurant dans le rapport d'Oxera indiquaient une valeur actuelle nette («VAN») des accords de 2008 de 7 620 000 RON.

([83]) Conformément au point 35 des lignes directrices de 2014 sur l'aviation, les activités destinées à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite et les investissements dans les infrastructures et les équipements nécessaires à ces activités sont considérées comme ne présentant pas un caractère économique et n'entrent donc pas dans le champ d'application des règles en matière d'aides d'État.

([84]) La Commission croit comprendre que, en vertu de l'arrêté n° 2190/2005 du ministère des transports, la redevance de sûreté ne finance que les investissements, les travaux de maintenance et les équipements directement liés à la sûreté. Dans la mesure où la redevance finance également des infrastructures ou des équipements qui sont utilisés à des fins commerciales aussi (et donc inhérents à l'activité aéroportuaire), l'exclusion totale de la redevance du calcul serait conservatrice et sous-estimerait les recettes. Toutefois, il en résulterait une augmentation des paiements pour les services de commercialisation d'un montant exactement identique, de sorte que le calcul de la rentabilité n'est pas affecté.

([85]) L' arrêté n° 2190/2005 du ministère des transports sur l'utilisation de la redevance de sûreté aéroportuaire, qui était en vigueur au moment de la signature de l'accord, prévoyait que la redevance de sûreté devait être exclusivement utilisée pour i) exécuter des travaux d'investissements, de révision, ainsi que des travaux d'entretien pour les éléments d'infrastructure qui contribuent directement à garantir la sécurité de l'activité aéroportuaire; ii) acheter des équipements destinés à assurer la sécurité de l'activité aéroportuaire, iii) assurer la formation spécifique du personnel de l'aéroport impliqué dans l'activité de sûreté aéroportuaire, iv) payer les services de gardiennage du périmètre aéroportuaire et d'autres services fournis à des fins de sûreté aéroportuaire; V) rembourser les taux d'intérêt, les primes d'assurance et d'autres frais liés aux prêts contractés pour financer les activités visées ci-dessus.

Tableau 16: Recettes, coûts et bénéfices marginaux escomptés par Oxera à la suite des accords de 2008

(en milliers de RON)		**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
Nombre de passagers Wizz Air au départ	[A]	5 587	100 000	150 000	164 932
Recettes aéronautiques	[B]	255	4 565	6 824	7 507
Recettes non aéronautiques	[C]	112	2 085	3 241	3 694
Total des recettes marginales	*[D] = [B] + [C]*	*367*	*6 649*	*10 066*	*11 201*
Coûts d'exploitation	[E]	47	879	1 367	1 558
Coûts de commercialisation	[F]	165	2 956	4 411	4 854
Amortissement	[G]	9	171	617	688
Total des coûts marginaux	*[H] = [E] + [F] + [G]*	*222*	*4 006*	*6 394*	*7 099*
Bénéfices marginaux	*[I] = [D] — [H]*	*146*	*2 643*	*3 671*	*4 102*
Coefficient d'actualisation		1,0	0,8	0,7	0,6
VAN		**7,620**			

(361) Les résultats présentés dans le tableau 16 reposent sur les considérations suivantes:

a) étant donné qu'aucune prévision de trafic ne figurait dans les accords de 2008, les prévisions relatives au trafic de Wizz Air à l'aéroport international de Timişoara pour 2009, 2010 et 2011 se fondaient sur les prévisions de Wizz Air telles qu'elles ressortent de l'analyse ex ante présentée par la Roumanie. Les prévisions de trafic pour 2008 ont été établies sur la base du niveau de trafic escompté pour 2009, réduit de l'augmentation annuelle du trafic aérien européen estimée par Eurocontrol (2008) ([86]);

b) les prévisions du nombre de mouvements (atterrissages-décollages) de Wizz Air étaient fondées sur les informations fournies par l'exploitant de l'aéroport directement à Oxera. Selon Oxera, les estimations reçues de l'exploitant de l'aéroport étaient fondées sur les données disponibles avant l'entrée en vigueur des accords de 2008. Ces prévisions impliquent un coefficient de remplissage d'environ 79 à 80 % (correspondant au coefficient de remplissage de 82 % spécifié dans l'analyse ex ante présentée par la Roumanie);

c) les prévisions des recettes aéronautiques sont fondées sur les redevances par passager au départ et par mouvement (atterrissage-décollage) et sur les remises accordées aux mêmes niveaux que ceux prévus dans les accords de 2008. Les accords de 2008 prévoient une remise de 10 % à 70 % de la redevance d'atterrissage, en fonction du nombre d'atterrissages par an, et de 10 % à 30 % de la redevance passagers, en fonction du nombre de passagers au départ par an. Sur la base des discussions menées avec Wizz Air, Oxera prend en compte une remise de 50 % des redevances d'atterrissage ainsi qu'une remise de 10 % des redevances passagers. L'analyse n'inclut pas la redevance de sûreté, étant donné qu'Oxera a estimé que celle-ci ne relevait pas du champ d'application de l'évaluation relative au respect du principe de l'opérateur en économie de marché, dès lors que ces redevances financent des activités relevant de la responsabilité de l'État dans l'exercice de ses prérogatives officielles. Ce point était fondé sur le point 35 des lignes directrices de 2014 sur l'aviation;

d) les prévisions relatives aux recettes non aéronautiques sont fondées sur les estimations des recettes non aéronautiques par passager de Wizz Air au départ incluses dans l'analyse ex ante présentée par la Roumanie (à savoir 2,5 EUR par passager de Wizz Air). Ces estimations sont exprimées en RON et sont majorées de l'inflation escomptée et s'appliquent aux prévisions de trafic comme expliqué aux points a) et b) ci-dessus;

([86]) Eurocontrol (2008), Challenges of Growth 2008 («Défis de la croissance 2008»), rapport de synthèse, page 14.

e) en ce qui concerne les coûts d'exploitation marginaux (par exemple, services de personnel, énergie, matériaux), l'exploitant de l'aéroport estime qu'environ 20 % des coûts d'exploitation peuvent être considérés comme marginaux, c'est-à-dire qu'ils varient en fonction du nombre de passagers. Le rapport d'Oxera estime les coûts d'exploitation marginaux par passager à partir des données relatives aux coûts d'exploitation effectifs supportés avant la signature de chaque accord ([87]) en supposant que 20 % des coûts sont marginaux et majorés de l'inflation escomptée. Ces coûts d'exploitation supplémentaires par passager sont appliqués dans le cadre des prévisions relatives au trafic de Wizz Air, comme expliqué aux points a) et b) ci-dessus. Les coûts de sûreté sont exclus;

f) le rapport d'Oxera estime les coûts de commercialisation marginaux supportés par l'exploitant de l'aéroport sur la base des clauses de l'accord de commercialisation et en tenant compte du montant des redevances aéronautiques calculées comme expliqué au point c) ci-dessus.

(362) En ce qui concerne les coûts d'investissement marginaux, les hypothèses suivantes ont été retenues:

a) en l'absence d'estimations relatives aux investissements escomptés, le rapport d'Oxera estime les coûts d'investissement annuels sur la base des investissements effectivement réalisés à l'aéroport et financés par des ressources publiques et par des ressources propres pour la période 2007-2011;

b) le financement public reçu par l'exploitant de l'aéroport pour la construction du terminal et pour les équipements de sécurité a été exclu, car il n'a pas été considéré comme imputable à la présence de Wizz Air à l'aéroport international de Timişoara. Selon la Roumanie, ceux-ci ont été financés par l'État en vue de l'adhésion à l'espace Schengen et n'étaient pas rendus nécessaires par les activités de Wizz Air. Le rapport repose sur l'hypothèse qu'aucun investissement supplémentaire n'était attendu du fait de la présence de Wizz Air à l'aéroport international de Timişoara;

c) l'amortissement des autres investissements financés par les ressources propres de l'exploitant de l'aéroport a été attribué aux accords avec Wizz Air sur la base de la part attendue du trafic de Wizz Air par rapport à la capacité de l'aéroport;

d) lors du calcul des coûts d'amortissement, un amortissement linéaire a été pris en compte, c'est-à-dire que l'on a calculé l'amortissement annuel en répartissant les coûts d'investissement de manière égale pour chaque année sur l'ensemble de la durée de vie des actifs ([88]);

e) le bénéfice estimé a été actualisé sur la base des taux de référence de la Commission majorés d'une marge de 100 points de base, ce qui donne un taux d'actualisation de 16,87 %.

(363) Selon le rapport d'Oxera, les résultats de l'analyse de la rentabilité des accords de 2008 indiquaient que les redevances payées par Wizz Air à l'aéroport international de Timişoara en vertu des accords de 2008 sont comparables à un niveau de redevances qu'un opérateur en économie de marché, propriétaire d'un aéroport, aurait proposé à Wizz Air dans des circonstances similaires.

(364) La Commission considère que l'estimation du nombre de passagers figurant dans l'étude d'Oxera est raisonnable. Ces estimations de trafic semblent conformes aux prévisions de trafic figurant dans le plan de développement. Selon les estimations du rapport d'Oxera, le nombre de passagers de Wizz Air a augmenté de 188 826 ([89]) entre 2008 et 2009, de 100 000 entre 2009 et 2010 ([90]) et de 29 864 entre 2010 et 2011 ([91]). Le plan de développement prévoyait une augmentation de 244 348 passagers entre 2008 et 2009, de 253 423 passagers entre 2009 et 2010 et de 215 973 passagers entre 2010 et 2011. Par conséquent, par rapport à l'augmentation prévue dans le plan de développement, l'augmentation estimée du nombre de passagers de Wizz Air, qui a été prise en compte dans le rapport d'Oxera, semble raisonnable et prudente.

([87]) Pour 2008, il a été tenu compte des données relatives à l'exécution couvrant l'ensemble de l'exercice. Toutefois, Oxera a confirmé que, puisque les accords de 2008 ne sont entrés en vigueur que le 11 décembre 2008, cette hypothèse n'a pas d'incidence significative sur les résultats de l'analyse. Oxera a également confirmé que, si, en revanche, les coûts d'exploitation marginaux pour l'appréciation des accords de 2008 étaient fondés uniquement sur les coûts d'exploitation effectifs encourus en 2007, les estimations des coûts d'exploitation marginaux (à savoir 8,0 - 8,9 RON par passager au départ, contre 8,5 - 9,4 RON par passager au départ) pendant la durée des accords de 2008 seraient plus basses.

([88]) La Commission note que cet amortissement linéaire n'est pas conforme aux pratiques relatives à la VAN et ne peut donc pas être accepté.

([89]) De 5 587 passagers au départ en 2008 à 100 000 passagers au départ en 2009, nombre multiplié par deux pour obtenir le nombre total de passagers au départ et à l'arrivée.

([90]) De 100 000 passagers au départ en 2009 à 150 000 passagers au départ en 2010, nombre multiplié par deux.

([91]) De 150 000 passagers au départ en 2010 à 164 932 passagers au départ en 2011, nombre multiplié par deux.

(365) La Commission considère que les remises prises en compte pour le calcul des recettes aéronautiques sont raisonnables. L'accord d'exploitation a permis une remise de 50 % sur les redevances d'atterrissage pour les nouvelles compagnies aériennes ou pour les nouvelles destinations ou l'augmentation des fréquences vers ou depuis des destinations existantes. Étant donné que Wizz Air était sur le point de commencer son activité à l'aéroport international de Timişoara, il était raisonnable de supposer qu'elle ouvrirait de nouvelles destinations et/ou augmenterait les fréquences au cours de la période couverte par les accords de 2008 et bénéficierait donc d'une remise de 50 %.

(366) De plus, le rapport d'Oxera part de l'hypothèse d'une remise de 10 % sur la redevance passagers pour toute la période d'application des accords de 2008. Pour les années 2010 et 2011, la remise estimée de 10 % est compatible avec la remise prévue dans l'accord d'exploitation pour le nombre estimé de passagers embarqués par Wizz Air chaque année. Toutefois, pour les années 2008 et 2009, aucune remise n'aurait dû être appliquée, car le nombre estimé de passagers au départ était inférieur à 150 000 par an (et la remise est applicable seulement au-delà de ce nombre). Toutefois, la remise estimée de 10 % pour 2008 et 2009 diminue les recettes pour ces années et, par conséquent, l'approche peut être considérée comme prudente et donc acceptable.

(367) La Commission est également d'accord avec l'exclusion de la redevance de sûreté. Cette redevance finance des activités qui sont considérées comme des activités non économiques et qui, par conséquent, ne relèvent pas du champ d'application des règles en matière d'aides d'État, qui est l'une des options décrites au considérant 354 ci-dessus. La Commission croit comprendre que, en vertu de la législation roumaine, la redevance de sûreté ne finance que les investissements, les travaux de maintenance et les équipements directement liés à la sûreté. Dans la mesure où la redevance finance également des infrastructures ou des équipements qui sont utilisés à des fins commerciales aussi (et donc inhérents à l'activité aéroportuaire), l'exclusion de la redevance du calcul des recettes est conservatrice et sous-estimerait donc les recettes.

(368) La Commission considère que l'estimation des recettes non aéronautiques marginales est acceptable. Cette position se fonde sur l'estimation ex ante des recettes non aéronautiques par passager réalisée par l'exploitant de l'aéroport, qui a tenu compte de l'inflation prévue.

(369) La Commission est également d'accord avec le taux d'actualisation utilisé, car il est conforme aux taux de référence de la Commission.

(370) En ce qui concerne les coûts de commercialisation marginaux supportés par l'exploitant de l'aéroport, les estimations sont fondées sur les clauses de l'accord de commercialisation, compte tenu de la valeur estimée des redevances aéroportuaires. Par conséquent, la Commission les considère comme acceptables.

(371) En ce qui concerne les coûts d'exploitation marginaux, le rapport d'Oxera repose sur l'hypothèse formulée par les autorités roumaines selon laquelle 80 % des coûts d'exploitation sont fixes et seulement 20 % varient en fonction du nombre de passagers. La Commission considère que cette hypothèse est raisonnable ([92]). Dans son rapport, Oxera estime les coûts d'exploitation marginaux en utilisant les données réelles relatives aux coûts d'exploitation, majorés de l'inflation escomptée, pour chaque passager au départ, avant la signature des accords de 2008. Oxera applique ensuite ces coûts d'exploitation par passager au nombre estimé de passagers de Wizz Air. La Commission estime donc que l'approche adoptée pour estimer les coûts d'exploitation marginaux est solide.

(372) En ce qui concerne les coûts d'investissement marginaux, la Commission accepte l'hypothèse selon laquelle aucun investissement supplémentaire n'était attendu du fait de la présence de Wizz Air à l'aéroport international de Timişoara. Dans le protocole d'accord, l'exploitant de l'aéroport s'est engagé à:

i) étendre le terminal passagers pour qu'il puisse accueillir jusqu'à trois millions de passagers par an au plus tard le 1er janvier 2011;

ii) améliorer le classement de la piste d'atterrissage et de décollage afin qu'elle soit de catégorie III, pour les deux sens, avant la fin de l'année 2009;

iii) assurer le nombre nécessaire de places de stationnement pour les passagers;

iv) fournir une aire de stationnement pour les aéronefs à partir de février 2009 et fournir deux à trois aires de stationnement pour les aéronefs à partir d'octobre 2009.

([92]) Selon l'analyse d'impact accompagnant les lignes directrices de 2014 sur l'aviation, jusqu'à 90 % des coûts d'exploitation de l'aéroport sont fixes et varient légèrement en fonction du volume d'activité. http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2014/swd_2014_0042_en.pdf, page 26.

(373) En outre, le contrat d'exploitation signé ultérieurement prévoyait l'obligation pour l'exploitant de l'aéroport d'achever, avant la fin de l'année 2009, le processus d'amélioration de la catégorie d'atterrissage et de décollage de l'aéroport uniquement jusqu'à la catégorie II.

(374) En ce qui concerne l'engagement à étendre le terminal passagers [considérant 372, point i)], la Commission note que l'extension du terminal a été décidée en deux étapes et que les décisions prises ont précédé la signature du protocole d'accord. Une première extension de l'aéroport international de Timişoara a été motivée par la nécessité d'accroître la capacité du terminal compte tenu de l'augmentation attendue du trafic dans les années à venir. Cette extension a été prévue dans le plan de développement élaboré en mars 2006 et officiellement approuvée par la décision gouvernementale n° 1212 du 4 octobre 2007. La décision gouvernementale prévoyait une extension du terminal pour la période 2008-2009. Une seconde extension a été motivée par la nécessité de se conformer aux exigences de Schengen en matière de sécurité. D'après les informations fournies par la Roumanie, la procédure pour l'étude de faisabilité relative à cette extension a été lancée en janvier 2008, le contrat avec le consultant a été conclu en mars 2008 et l'étude de faisabilité a été achevée en juin 2008, c'est-à-dire avant la signature du protocole d'accord.

(375) La Commission note que l'accord d'exploitation a révisé l'engagement pris dans le protocole d'accord d'améliorer, avant la fin de l'année 2009, le classement des pistes d'atterrissage et de décollage afin qu'elles soient de catégorie III, pour les deux sens, au moyen d'un engagement d'achever les améliorations relatives au classement dans la catégorie II avant la fin 2009 [considérant 372, point ii))] ([93]). Selon des informations publiques ([94]), l'amélioration du classement des pistes d'atterrissage et de décollage de l'aéroport afin que la piste d'atterrissage soit de catégorie III a été effectuée en 2015 grâce à la modernisation du système de radionavigation. Actuellement, l'aéroport international de Timişoara relève de la catégorie III pour le sens d'atterrissage est et de la catégorie II pour le sens d'atterrissage ouest. Selon les informations communiquées par la Roumanie, en 2008, un sens de l'aéroport a été reclassé de la catégorie I à la catégorie II, grâce à un investissement dans le balisage de l'aéroport (l'autre sens relevait déjà de la catégorie II). La décision relative à l'investissement dans le système de balisage a été incluse dans le plan de développement, et l'étude de faisabilité a été lancée en août 2007, sur la base d'un contrat conclu le 22 août 2007. Un contrat pour l'acquisition de matériel de balisage a été signé en octobre 2008. Par conséquent, la décision sur la modernisation du matériel de balisage a été prise avant la signature des accords de 2008. Sur cette base, il est raisonnable de supposer que l'engagement pris dans l'accord d'exploitation d'achever l'amélioration relative au classement dans la catégorie II avant la fin de 2009 visait l'amélioration du classement grâce au matériel de balisage, cet aspect ayant été déjà établi.

(376) En ce qui concerne l'engagement de fournir le nombre nécessaire de places de stationnement pour les passagers [considérant 372, point iii))], la Commission note que les investissements dans le parc de stationnement ont été effectués en 2007 et qu'aucun autre investissement dans le parc de stationnement n'a été réalisé après la signature du protocole d'accord et pendant la durée de son application.

(377) En ce qui concerne l'engagement de passer d'une aire de stationnement disponible pour les aéronefs en février 2009 à deux, puis trois aires à partir d'octobre 2009 [considérant 372, point iv))], la décision sur les travaux d'extension de l'aire de trafic a été prise en octobre 2007, et les travaux ont eu lieu en 2007, 2008 et 2009.

(378) Par conséquent, la Commission estime que les engagements pris dans le protocole d'accord et dans l'accord d'exploitation ne se sont pas concrétisés ou sont antérieurs aux accords de 2008. Aucun des investissements réalisés n'a été généré par la présence de Wizz Air à l'aéroport international de Timişoara.

(379) La Commission note que le rapport d'Oxera incluait les coûts d'amortissement marginaux des investissements financés par les ressources propres de l'exploitant de l'aéroport, sur la base de la part escomptée de Wizz Air dans la capacité de l'aéroport. Toutefois, comme expliqué ci-dessus, la Commission note que l'exploitant de l'aéroport n'a pas supporté de coûts d'investissement liés à la présence de la compagnie aérienne à l'aéroport international de Timişoara. Par conséquent, la Commission considère que l'analyse ne devrait pas inclure les coûts d'amortissement liés aux accords de 2008.

(380) Sur la base des aspects susmentionnés, les coûts, recettes et bénéfices marginaux qui auraient pu être estimés au moment de la signature des accords de 2008, tels que recalculés par la Commission sur la base du rapport d'Oxera, sont résumés dans le tableau 17.

([93]) Selon la Roumanie, l'accord d'exploitation qui a révisé l'engagement figurant dans le protocole d'accord prévoyait des mesures juridiquement contraignantes, alors que le protocole d'accord présentait seulement un caractère volontaire (aucune sanction n'était prévue).

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

Tableau 17: Recettes, coûts et bénéfices marginaux escomptés par Oxera à la suite des accords de 2008, tels que recalculés par la Commission européenne

(en milliers de RON)		2008	2009	2010	2011
Nombre de passagers de Wizz Air au départ	[A]	5 586,9	100 000	150 000	164 931,5
Recettes aéronautiques	[B]	255	4 564,7	6 824,4	7 507,3
Recettes non aéronautiques	[C]	112,4	2 084,7	3 241,1	3 693,8
Total des recettes marginales	[D] = [B] + [C]	367,4	6 649,4	10 065,5	11 201,1
Coûts d'exploitation	[E]	47,4	879,1	1 366,8	1 557,7
Coûts de commercialisation	[F]	29,6	2 955,7	4 410,9	4 853,6
Total des coûts marginaux	[G] = [E] + [F]	76,9	3 834,8	5 777,7	6 411,2
Bénéfices marginaux	[H] = [D] — [G]	290,4	2 814,6	4 287,8	4 789,9
Coefficient d'actualisation		1	0,8	0,7	0,6
VAN		**8 786,8**			

(381) Pour conclure sur le rapport d'Oxera, compte tenu du nouveau calcul effectué par la Commission, les accords de 2008 devaient entraîner une rentabilité marginale pour l'exploitant de l'aéroport.

Analyse ex ante de la rentabilité effectuée par Carpatair pour les accords de 2008

L'étude de Carpatair

(382) Le 10 novembre 2014, Carpatair a présenté à la Commission une étude exposant le point de vue de Carpatair sur l'analyse ex ante et évaluant le respect, par l'exploitant de l'aéroport, du critère de l'opérateur en économie de marché lors de la conclusion de l'accord avec Wizz Air le 25 juin 2008.

(383) L'étude a présenté un scénario de référence, dans lequel il n'existe aucun accord avec Wizz Air, et trois scénarios qui prennent en compte l'existence d'accords avec Wizz Air (un scénario optimiste, un scénario réaliste et un scénario pessimiste).

(384) Carpatair suppose que, en l'absence d'un engagement de la part de la compagnie aérienne de maintenir ses activités pendant une certaine période, l'accord n'a pas de durée déterminée, et la durée appropriée pour l'analyse de rentabilité est le cadre temporel du plan de développement, qui couvrait la période allant jusqu'en 2015. Sur la base de cette hypothèse, l'analyse incluse dans son étude couvre la période 2009-2015.

Tableau 18: Scénario de base: recettes, coûts, flux de trésorerie

	Année de référence	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	Estimations	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions	Prévisions
Taux de croissance		*4 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*
Passagers, y compris	**887 630**	**921 082**	**1 013 190**	**1 114 509**	**1 225 960**	**1 348 556**	**1 483 412**	**1 631 753**
Trafic d'origine et de destination Timişoara (passagers)	579 032	600 854	660 939	727 033	799 736	879 710	967 681	1 064 449
Transfert (passagers)	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
Ventilation par passager en fonction du transporteur:								
Carpatair - Trafic d'origine et de destination Timişoara	257 739	267 452	294 198	323 617	355 979	391 577	430 735	473 808
Carpatair - Transfert	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
Autres transporteurs	77 614	80 539	88 593	97 452	107 197	117 917	129 709	142 680
Redevances forfaitaires, EUR/passager								
Trafic d'origine et de destination Timişoara (passagers)	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0
Transfert (passagers)	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Note: La redevance pour le trafic d'origine et de destination – Timişoara (passagers) comprend les redevances relatives aux aéronefs (atterrissage, balisage, stationnement, manutention) et d'autres recettes provenant d'activités non aéronautiques.								
Total des recettes nettes, en 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**
Ventilation des recettes nettes par transporteur:								
Carpatair - Trafic d'origine et de destination Timişoara	3 731 751	3 872 389	4 259 627	4 685 590	5 154 149	5 669 564	6 236 522	6 860 174
Carpatair - Transfert	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
Autres transporteurs	1 123 757	1 166 108	1 282 719	1 410 991	1 552 090	1 707 299	1 878 029	2 065 832
Total des coûts en % du total des recettes	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %
Total des coûts, en 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**
Ventilation des coûts par transporteur:								
Carpatair – Trafic d'origine et de destination Timişoara	3 060 396	3 175 732	3 493 305	3 842 635	4 226 899	4 649 589	5 114 549	5 626 004
Carpatair – Transfert	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
Autres transporteurs	921 589	956 321	1 051 953	1 157 148	1 272 863	1 400 150	1 540 165	1 694 182
Bénéfice avant impôt, en 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**
Dépenses en capital, en EUR	0	0	0	5 679 646		0	0	0
flux de trésorerie – scénario de statu quo, en 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) Dans le scénario de référence, à savoir «Sans accord avec Wizz Air», l'investissement dans le PCN (le numéro de classification de chaussée) pour renforcer les infrastructures aéroportuaires n'a été jugé nécessaire qu'en 2011, et aucun investissement dans l'augmentation de la capacité du terminal n'a été jugé nécessaire (pour de plus amples explications, voir le considérant 388).

(386) Aucun taux d'actualisation n'a été utilisé et aucune VAN n'a été calculée pour le scénario de référence.

(387) Comme expliqué ci-dessus, l'étude de Carpatair présente trois scénarios fondés sur l'hypothèse d'un «accord avec Wizz Air». La Commission présentera plus en détail le scénario réaliste ([95]).

Tableau 19: Scénario réaliste «L'accord avec Wizz Air est conclu»: bénéfices, coûts, flux de trésorerie

	Année de référence	**Année 1**	**Année 2**	**Année 3**	**Année 4**	**Année 5**	**Année 6**	**Année 7**
	2008	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
	Estimations	**Prévisions**	**Prévisions**	**Prévisions**	**Prévisions**	**Prévisions**	**Prévisions**	**Prévisions**
Bénéfice marginal généré par Wizz Air, en EUR	**0**	**- 375 518**	**- 558 394**	**- 733 496**	**- 813 040**	**- 914 694**	**- 1 042 962**	**- 1 194 727**
Dépenses en capital marginales générées par Wizz Air, en EUR	**5 679 646**	**3 000 000**	**10 000 000**	**11 320 354**	**0**	**0**	**0**	**0**

([95]) La seule différence entre les trois scénarios est le niveau des recettes aéronautiques estimées. Étant donné que 50 % du trafic réel d'origine et de destination de Carpatair à l'aéroport international de Timişoara risque d'être transféré de Carpatair à Wizz Air, l'étude a considéré que 50 % de ce trafic serait transféré de Carpatair à Wizz Air dans le scénario réaliste, 25 % dans le scénario optimiste et 75 % dans le scénario pessimiste.

Flux de trésorerie marginal, en EUR	**- 5 679 646**	**- 3 375 518**	**- 10 558 394**	**- 12 053 850**	**- 813 040**	**- 914 694**	**- 1 042 962**	**- 1 194 727**
Flux de trésorerie marginal, cumulé	- 5 679 646	- 9 055 164	49 613 558	- 31 667 408	- 32 480 449	- 33 395 142	- 34 438 104	35 632 832
Taux de rendement requis (coût du capital)	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %
Coefficient d'actualisation	1,00	0,93	0,86	0,79	0,74	0,68	0,63	0,58
Valeur actuelle, en EUR	**- 5 679 646**	**- 3 125 480**	**- 9 052 121**	**- 9 568 735**	**- 597 609**	**- 622 525**	**- 657 243**	**- 697 112**
Valeur actuelle, cumulée	- 5 679 646	- 8 805 126	- 17 857 247	- 27 425 982	- 28 023 591	- 28 646 116	- 29 303 359	30 000 471

		Condition	**Conclusion**
Valeur actuelle nette (VAN), en EUR	**- 30 000 471**	**0**	**PAS OK**
Taux de rendement interne (TRI)	**# NUM!**	**>=8 %**	**PAS OK**
Délai de récupération, en années	**Jamais**	**< 7 ans**	**PAS OK**
Délai de récupération actualisé, en années	**Jamais**	**< = 7 ans**	**PAS OK**

(388) Les résultats du tableau 19 étaient fondés sur les considérations suivantes:

- l'hypothèse est que le nombre estimé de passagers de Wizz Air est fondé sur les éléments suivants:

  a) l'étude présente les prévisions de trafic de l'aéroport figurant dans le plan de développement pour la période 2005-2015 présenté en mars 2005, ainsi que les prévisions de trafic actualisées incluses dans le plan de développement 2005-2015 présenté en mars 2006. Étant donné que ce dernier prévoyait la possibilité d'attirer des compagnies aériennes à bas coûts, l'étude de Carpatair a supposé que le trafic supplémentaire pris en compte dans ce plan de développement, par rapport au plan de développement de mars 2005, devait être attribué à l'arrivée prévue de la compagnie aérienne à bas coûts Wizz Air;

  b) l'étude part de l'hypothèse que 25 % du trafic total d'origine et de destination de Carpatair sera transféré à Wizz Air ([96]);

- sur la base du nombre estimé de passagers, il a été considéré que le montant retenu était de 4 EUR par passager au départ en 2009 et de 3,5 EUR par passager au départ entre 2010 et 2015;

- les recettes non aéronautiques ont été estimées à 1 EUR par passager embarqué, étant donné que, selon l'étude, il s'agissait du montant perçu en tant que recettes non aéronautiques par l'aéroport auprès d'autres transporteurs assurant des liaisons de point à point en 2007;

- bien que Carpatair ait estimé que les redevances de sûreté devraient être considérées comme des recettes provenant d'activités non économiques et qu'elles devaient être exclues des recettes aéronautiques provenant d'activités économiques, l'étude prend en compte des redevances de sûreté et des coûts de sûreté de 2 EUR par passager;

- l'étude prévoit des coûts variables marginaux de 70 EUR par mouvement pour les services de base de manutention des aéronefs (carburant, consommables) ainsi que des coûts liés à l'électricité pour le balisage;

- l'étude considère que, pour permettre à Wizz Air d'exploiter des aéronefs lourds (MTOW 71 t) à l'aéroport international de Timişoara, l'aéroport devait entreprendre, avant le début des activités de Wizz Air, des travaux de renforcement du PCN (numéro de classification de chaussée) pour la piste, la voie de circulation et l'aire de trafic. Selon Carpatair, ces investissements pour les travaux de renforcement du PCN devraient être considérés comme des coûts marginaux liés à la présence de Wizz Air à l'aéroport international de Timişoara. Carpatair justifie cela par le fait que tous les autres transporteurs utilisaient à l'époque, à l'aéroport international de Timişoara, des aéronefs plus légers, qui n'avaient pas besoin d'un meilleur PCN pour les infrastructures aéroportuaires. Selon Carpatair, un rapport reçu par l'exploitant de l'aéroport en mars 2007 ([97]) indiquait que, pour accepter des aéronefs plus lourds, les investissements destinés à améliorer le PCN s'élèveraient à 19 137 000 RON (5 679 646 EUR). L'étude de Carpatair considère ce montant comme un coût marginal généré par la présence de Wizz Air à l'aéroport en 2008 (car elle estime que ce renforcement du PCN a dû être réalisé avant le début des activités de Wizz Air);

([96]) Voir également la note de bas de page n° 17.
([97]) Étude d'IPTANA sur les infrastructures aéroportuaires de l'aéroport de Timişoara, 2006.

- compte tenu des engagements pris dans le cadre du protocole d'accord pour augmenter la capacité du terminal à 3 millions de passagers par an, l'investissement dans le terminal est considéré comme un coût marginal lié à la présence de Wizz Air (cet investissement est estimé à 3 000 000 EUR en 2009, à 10 000 000 EUR en 2010 et à 17 000 000 EUR en 2011). L'étude explique que ces estimations des dépenses en capital pour la construction du terminal passagers se fondaient sur la décision gouvernementale n° 1212/2007 du 4 octobre 2007 relative à l'approbation du programme de développement stratégique de l'aéroport de mars 2006;

- le taux d'actualisation présumé était de 8 % ([98]).

(389) Pour ces raisons, la valeur actuelle nette pour une période de sept ans a été estimée à - 30 000 471 EUR ([99]). L'étude a donc conclu que, sur la base du scénario réaliste, l'accord avec Wizz Air n'était pas rentable et n'était donc pas conforme au principe de l'opérateur en économie de marché ([100]).

Appréciation par la Commission de l'étude de Carpatair

(390) La Commission considère que l'étude de Carpatair est fondée sur un certain nombre d'hypothèses qui ne semblent pas raisonnables, y compris les aspects suivants:

- pour les raisons exposées au considérant 335, la Commission considère que le cadre temporel de l'analyse de rentabilité devrait être limité à la durée initiale des accords de 2008 et devrait donc être inférieur à 7 ans. En outre, la période 2009-2015 utilisée dans l'étude de Carpatair serait fondée sur le plan de développement, qui couvre l'ensemble de la période 2006-2015. Par conséquent, la période considérée dans l'étude semble arbitraire et ne reflète ni la durée du plan de développement ni la durée des accords de 2008;

- l'étude part du principe que le nombre de passagers de Wizz Air augmentera de 292 590 entre 2009 et 2010 dans un scénario réaliste, de 276 743 dans un scénario pessimiste et de 300 513 dans le scénario optimiste. Ces augmentations du trafic de Wizz Air sont supérieures à l'augmentation du trafic total à l'aéroport prévue dans le plan de développement de mars 2006 (soit une augmentation de 253 423 passagers de 2009 à 2010). L'étude semble indiquer qu'une telle augmentation serait en partie due au transfert des passagers de Carpatair à Wizz Air sur des liaisons concurrentes. Toutefois, dans les trois scénarios, l'augmentation globale du nombre estimé de passagers à l'aéroport international de Timişoara est de 359 490 passagers pour la période 2009-2010 et est également supérieure à l'augmentation prévue dans le plan de développement en ce qui concerne le trafic global à l'aéroport international de Timişoara (qui, comme indiqué précédemment, était de 253 423 passagers). En outre, la Commission note que le plan de développement estimait que l'influence positive de l'adhésion de la Roumanie à l'Union européenne en 2007 serait le principal facteur de l'augmentation du trafic. Par conséquent, la Commission doute que cette augmentation prévue du trafic, telle que précisée dans le plan de développement initial de mars 2005, par rapport au plan de développement de mars 2006, puisse être entièrement attribuée aux compagnies à bas coûts, ou à Wizz Air en particulier. La Commission considère donc que cette hypothèse suscite des doutes quant à la fiabilité des calculs figurant dans l'étude;

- l'hypothèse de base de l'étude consiste à estimer quelles parties des coûts d'investissement devraient éventuellement être imputables à Wizz Air. Cette hypothèse est fondamentale pour les calculs généraux de rentabilité prévus par l'accord en question. Pour les raisons exposées aux considérants 372 à 378, la Commission note qu'aucun coût d'investissement marginal ne devrait être attribué à la présence de Wizz Air à l'aéroport international de Timişoara. L'approche adoptée dans l'étude selon laquelle les investissements liés à la nouvelle construction du terminal et au renforcement du PCN relatif aux infrastructures aéroportuaires sont des coûts marginaux n'est donc pas acceptable. En outre, la Roumanie a fait valoir que la compagnie aérienne TAROM utilisait également des aéronefs dont le poids maximal au décollage était supérieur à 70 tonnes. Par conséquent, l'hypothèse énoncée dans l'étude selon laquelle les investissements dans le renforcement du PCN relatifs à la piste, à la voie de circulation et à l'aire de trafic auraient été générés par la collaboration avec Wizz Air ne semble pas raisonnable.

([98]) Selon l'étude, entre 2002 et 2009, les coûts moyens du capital dans le secteur du transport aérien étaient compris entre 7 et 10 %.
([99]) La valeur actuelle nette a été estimée à - 32 061 035 EUR dans le scénario pessimiste et à - 25 879 341 EUR dans le scénario optimiste.
([100]) Étant donné qu'il a été constaté ex ante qu'un accord avec Wizz Air ne serait pas rentable, l'étude de Carpatair a également envisagé, en l'absence d'un tel accord, un scénario dans lequel Wizz Air bénéficierait d'une aide au démarrage pour lancer de nouvelles liaisons (en vertu des lignes directrices de 2005 sur l'aviation). Ce scénario supposait, entre autres, que le soutien à la commercialisation ne serait accordé que pour de nouvelles liaisons pendant trois ans, qu'aucun passager ne passerait de Carpatair à Wizz Air et que le niveau des dépenses en capital nécessaires serait beaucoup plus bas. Sur la base de cette hypothèse, dans un tel scénario relatif à une aide au démarrage, l'étude a calculé une valeur actualisée nette de 1 977 176 sur sept ans.

(391) En outre, la Commission note que, dans l'étude, les flux de trésorerie marginaux sont définis comme étant la différence entre les flux de trésorerie dans le scénario de référence et les flux de trésorerie dans les trois scénarios qui prévoient un accord avec Wizz Air. Toutefois, l'étude ne calcule pas le flux de trésorerie marginal de cette manière, et chaque scénario impliquant un accord avec Wizz Air utilise une méthode spécifique de calcul du flux de trésorerie marginal (sans comparer les résultats à ceux du scénario de référence). Par conséquent, les conclusions de l'étude sur les données soumises sont également mises en doute.

(392) La Commission conclut que l'analyse ex ante de la rentabilité fournie par Carpatair ne peut être utilisée pour prouver que les accords de 2008 ne sont pas conformes au principe de l'opérateur en économie de marché.

Études de rentabilité ex post pour les accords de 2008

(393) La rentabilité escomptée des accords de 2008 avec Wizz Air est étayée par des études ex post qui ont été soumises à la Commission par:

— Oxera,

— l'Université polytechnique de Timișoara et

— RBB.

(394) La Commission fournit ci-après une brève description de ces études ex post, qui constituent des preuves supplémentaires à l'appui des conclusions des études ex ante. Toutefois, l'analyse ex ante de la rentabilité reste une preuve déterminante dans l'appréciation, par la Commission, du respect du principe de l'opérateur en économie de marché.

Oxera

(395) Le 27 octobre 2011, Oxera a présenté un rapport ex post préparé pour Wizz Air. Dans ce rapport, Oxera a calculé les coûts et recettes marginaux suivants en lien avec les accords de 2008:

Tableau 20: Recettes par passager de Wizz Air au départ, de 2008 à 2010 (en EUR)

Catégorie	2008	2009	2010
Recettes aéronautiques[1]			
Redevances d'atterrissage[2]	2,50	2,00	2,00
Redevances de manutention[2]	0,99	0,99	0,99
Redevances pour les passagers embarqués	8,00	6,40	5,04
Redevances PMR	0,20	0,20	0,20
Redevances de sûreté	10,00	10,00	10,00
Recettes non aéronautiques	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Total des recettes	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Notes: [1] Les recettes aéronautiques sont présentées après déduction des remises et des remboursements de redevances et avant l'introduction des paiements pour les services de commercialisation. Il est supposé que 50 % des recettes provenant des redevances d'atterrissage font l'objet des remises prévues dans l'AIP. [2] L'estimation des recettes aéronautiques provenant des redevances liées aux courants de trafic aérien ou au poids (à savoir les redevances d'atterrissage et d'assistance en escale) se fonde sur le nombre réel de passagers et sur la supposition que l'Airbus A320-200 est utilisé avec un poids maximal au décollage (MTOW) de 72 tonnes et une capacité de 180 sièges, dans l'hypothèse d'un coefficient de remplissage de 84 %. Il s'agit là du coefficient de remplissage moyen de Wizz Air en 2010 (pour plus de détails, voir https://wizzair.com/ro-ro/404#wizen068).

Source: analyse d'Oxera sur la base des données fournies par l'exploitant de l'aéroport.

Tableau 21: Coûts escomptés liés aux accords de 2008 (en EUR)

Catégorie	2008	2009	2010
Coûts de fonctionnement			
Personnel	1,56	1,56	1,56
Énergie	0,70	0,70	0,70
Matériaux	- 0,45	- 0,45	- 0,45
Services et autres dépenses de fonctionnement	1,65	1,65	1,65

Coûts de commercialisation	**13,70**	**15,59**	**14,95**
Coûts d'investissement	**0,89**	**0,87**	**2,06**
Total des coûts	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Source: analyse d'Oxera sur la base des données fournies par l'exploitant de l'aéroport.

(396) Les résultats des tableaux 20 et 21 sont fondés sur les considérations suivantes:

- les recettes aéronautiques sont estimées à l'aide d'une combinaison entre une approche ex post et une approche ex ante. Elles se basent sur le nombre réel de passagers et de mouvements (atterrissages-décollages) de Wizz Air (perspective ex post). Les remises sont estimées selon une approche ex ante. Pour le calcul des recettes aéronautiques, il est tenu compte d'une remise de 25 % des redevances d'atterrissage ([101]) et d'une remise de 20 % des redevances pour les passagers embarqués en 2009, ainsi que d'une remise de 30 % en 2010 (il n'a été tenu compte d'aucune remise des redevances d'atterrissage en 2008, en raison du faible nombre de rotations de Wizz Air au cours de cette année-là). Les redevances de balisage et les redevances de stationnement pour les aéronefs sont exclues, car Oxera a estimé qu'il n'était pas possible de déterminer dans quelle mesure un investisseur privé aurait pu prendre en compte les recettes générées par ces deux types de redevances. Les redevances de sûreté sont incluses;

- une approche ex ante a été adoptée pour estimer les recettes non aéronautiques (par exemple, en matière de stationnement automobile, location de voitures, restaurants). Au cours de la première année, c'est-à-dire en 2008, il a été estimé que ces recettes étaient globalement égales aux recettes non aéronautiques provenant, au cours de la même année, d'autres compagnies aériennes ([102]) que Wizz Air (soit environ 0,78 EUR par passager au départ). Pour 2009 et 2010, il a été supposé que les recettes non aéronautiques par passager augmenteraient de 50 % par an, conformément à l'augmentation réelle des recettes non aéronautiques à l'aéroport en 2008;

- en termes de coûts d'exploitation marginaux, les coûts qui varient en fonction du nombre de passagers ([103]) (coût du personnel, coût de l'énergie, coûts des matériaux et coûts des services acquis et autres dépenses de fonctionnement) ont été attribués à Wizz Air proportionnellement à sa part de passagers au départ. Selon Oxera, les coûts de sûreté sont inclus dans les coûts d'exploitation marginaux. Le calcul est fondé sur les données relatives aux coûts réels d'exploitation et est donc ex post;

- les paiements pour les services de commercialisation ont été calculés conformément à l'accord de commercialisation, sur la base du nombre réel de passagers de Wizz Air et compte tenu du montant des redevances aéroportuaires estimées comme expliqué ci-dessus;

- pour le calcul des coûts d'investissement marginaux, une approche ex post a été adoptée, sur la base des données fournies par l'aéroport en ce qui concerne les investissements réalisés entre 2007 et 2010. Les investissements financés par l'État pour la construction du terminal et pour les équipements de sécurité n'ont pas été associés à la présence de Wizz Air. D'après Oxera, il s'agissait de coûts qui auraient été supportés indépendamment de la présence de Wizz Air, étant donné qu'ils étaient liés à l'obligation de la Roumanie de satisfaire aux conditions d'adhésion à l'espace Schengen. Les coûts d'amortissement des investissements financés par les ressources propres de l'aéroport ont été pris en compte et répartis proportionnellement à la part des passagers de Wizz Air dans la capacité de transport de passagers de l'aéroport. Il a été estimé que la capacité de transport de passagers était égale au nombre maximal de passagers pris en charge à l'aéroport au cours de la période 2007-2010, étant donné qu'Oxera a reçu de la part de l'exploitant de l'aéroport des informations indiquant qu'au moment où l'étude a été réalisée (octobre 2011), l'aéroport international de Timişoara fonctionnait à pleine capacité en ce qui concerne les courants de trafic aérien.

(397) Sur la base des coûts et recettes susmentionnés, Oxera a constaté que les accords de 2008 généraient une rentabilité marginale. Le bénéfice par passager (c'est-à-dire la contribution marginale par passager, calculée comme la différence entre les recettes et les coûts marginaux estimés) est présenté dans le tableau 22.

([101]) D'après Oxera, cela correspond à l'hypothèse selon laquelle 50 % du trafic de Wizz Air serait lié à l'ouverture de nouvelles liaisons et bénéficierait donc d'une remise de 50 % des redevances d'atterrissage, alors que, pour les 50 % restants du trafic, l'intégralité des redevances d'atterrissage devrait être payée.

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

([103]) Oxera a utilisé l'analyse de régression pour déterminer la part des coûts qui pourrait être considérée comme fixe en ce qui concerne les modifications du nombre de passagers et la part des coûts qui varie.

Tableau 22: Contribution marginale liée aux accords de 2008 (en EUR)

Catégorie	2008	2009	2010
Recettes marginales moyennes par passager au départ	22,47	20,75	20,70
Coûts marginaux moyens par passager au départ	18,04	19,92	20,47
Contribution marginale par passager au départ	4,43	0,84	0,23
Total des contributions marginales	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Source: analyse d'Oxera sur la base des données fournies par l'exploitant de l'aéroport.

(398) Sur la base des calculs ci-dessus, Oxera a constaté que les accords de 2008 avaient une valeur actuelle nette positive de 145 249 EUR sur la période de trois ans prévue par ces accords, compte tenu d'un taux d'actualisation de 12,02 %.

(399) La Commission note que l'appréciation ex post de la rentabilité effectuée par Oxera combine les données ex ante et ex post pour le calcul des recettes marginales, tandis que les calculs des coûts marginaux sont entièrement ex post.

(400) La Commission note que les redevances et les coûts de sûreté sont inclus, mais elle suppose que cela n'aura pas d'incidence sur le calcul global de la rentabilité.

(401) En ce qui concerne les recettes aéronautiques, la Commission note que les redevances de balisage et de stationnement (respectivement de 2,10 EUR par tonne de MTOW par utilisation et de 0,15 EUR par tonne de MTOW par utilisation) sont exclues des calculs, ce qui constitue une approche conservatrice. En outre, la remise de 20 % pour 2009 prise en compte pour la redevance pour les passagers embarqués et celle de 30 % pour 2010 semblent surestimées, car elles supposeraient plus de 300 000 passagers embarqués en 2009 et plus de 500 000 en 2010, ce qui ne correspond pas aux données relatives aux passagers de Wizz Air, selon les résultats enregistrés. La Commission note que, sur la base des données réelles relatives aux passagers de Wizz Air, aucune remise sur les redevances passagers ne devrait être prise en compte pour 2008 et 2009, et que, pour 2010, seul un taux d'actualisation de 10 % devrait être appliqué. Toutefois, la Commission note que, sur la base de la formule figurant dans l'accord de commercialisation, la correction des redevances aéroportuaires (afin de tenir compte des redevances de balisage et de stationnement et de corriger le taux d'actualisation à utiliser pour la redevance passagers) entraînerait une correction similaire des paiements pour les services de commercialisation, du même montant, et que, par conséquent, la rentabilité globale ne serait pas affectée.

(402) En ce qui concerne les coûts:

a) la Commission juge raisonnable l'approche utilisée pour calculer les coûts d'exploitation marginaux, sur la base des données réelles disponibles avant la signature des accords de 2008;

b) la Commission note que l'étude incluait les coûts d'amortissement marginaux des investissements financés par les ressources propres de l'exploitant de l'aéroport, sur la base de la part escomptée de Wizz Air dans la capacité de l'aéroport. Toutefois, comme expliqué au considérant 372, la Commission note que l'aéroport de Timișoara n'a réalisé aucune dépense d'investissement liée à la présence de Wizz Air à l'aéroport. Par conséquent, la Commission considère que l'analyse ne devrait pas inclure les coûts d'amortissement liés aux accords.

(403) Pour les raisons exposées au considérant 401, la Commission constate que, dans l'ensemble, les coûts semblent surestimés.

(404) Toutefois, étant donné que la correction des recettes aéronautiques entraînerait une correction similaire du paiement des services de commercialisation, le calcul de la rentabilité ne serait pas affecté. En outre, les coûts semblent surestimés. La Commission conclut donc que la conclusion générale de l'étude réalisée par Oxera en 2011 serait valable et que la VAN resterait positive.

(405) Sur la base des considérants 399 à 404, la Commission juge acceptables les résultats du rapport d'Oxera du 27 octobre 2011 en ce qui concerne les accords de 2008.

Université polytechnique de Timişoara

(406) L'exploitant de l'aéroport a présenté une analyse coûts-bénéfices réalisée par l'Université polytechnique de Timişoara en avril 2011. L'analyse considère les paiements pour les services de commercialisation versés par l'aéroport à Wizz Air comme un «investissement» de l'exploitant de l'aéroport afin d'atteindre l'objectif d'augmentation du nombre de passagers et, partant, des recettes. L'analyse tient compte de deux cadres temporels pour cet «investissement»: cinq ans (2008-2012) et sept ans (2008-2014). Les calculs de l'étude sont fondés sur les données ex post couvrant la période 2008-2010, ainsi que sur les estimations pour les années 2011-2014. Pour apprécier la rentabilité de l'«investissement», l'université a calculé la VAN, en tenant compte de quatre éléments:

— le coût des paiements annuels effectués par l'exploitant de l'aéroport pour les services de commercialisation était, en vertu du contrat conclu avec Wizz Air, de 77 192,01 EUR en 2008, de 2 051 031,32 EUR en 2009 et de 223 038 EUR en 2010;

— le coût marginal pour l'exploitant de l'aéroport résultant du service offert à Wizz Air a été estimé en tant que proportion des coûts totaux (1 % en 2009, 15 % en 2010, 20 % en 2011 et 22 % au cours de la période 2011-2014). Il convient de noter que, chaque année, la part des coûts totaux alloués à Wizz Air est égale ou supérieure à la part de Wizz Air dans le total des vols à l'aéroport;

— en ce qui concerne les recettes de l'exploitant de l'aéroport générées par Wizz Air pour la période 2008-2010, les recettes réelles ont été utilisées et, pour la période 2011-2014, l'estimation des recettes futures provenant des redevances aéroportuaires s'est fondée sur l'AIP 2010;

— un taux d'actualisation de 5 % a été appliqué.

(407) L'analyse a montré que, sur cinq ans (2008-2012), les «investissements» qui couvrent trois années de dépenses de commercialisation payées d'avance au cours de la période 2008-2010, accompagnés de recettes provenant de Wizz Air au cours de la période de cinq ans 2008-2012, produisent une VAN de 590 389,80 EUR (environ 2 500 000 RON). Sur une période de sept ans (2008-2014), compte tenu des recettes obtenues au cours de la période 2008-2014, la VAN augmente de manière significative pour atteindre 2 282 687,31 EUR (environ 10 000 000 RON).

(408) La Commission prend note de la valeur actuelle nette positive calculée par l'Université polytechnique de Timişoara. La Commission estime que l'approche de la répartition des coûts totaux est raisonnable (égale ou supérieure à la part des vols effectués par Wizz Air dans le total des vols à l'aéroport international de Timişoara). Toutefois, l'étude n'inclut pas de détails sur la manière dont les recettes provenant de Wizz Air ont été calculées (par exemple, quelles étaient les remises envisagées et quelles étaient les données utilisées pour le trafic de passagers et de mouvements). Par conséquent, la Commission ne dispose pas des informations nécessaires pour déterminer si les estimations des recettes sont raisonnables. En outre, l'analyse de la rentabilité ne semble pas être spécifique aux accords de 2008 et aux accords modificatifs de 2010, mais couvre une période plus longue. La Commission ne peut donc pas se fonder sur le résultat général de cette étude.

RBB

(409) L'exploitant de l'aéroport a également présenté une étude préparée par RBB le 27 octobre 2011. RBB a constaté que les accords de 2008 s'étaient déjà avérés rentables avant 2010 et qu'ils ne pouvaient devenir qu'encore plus rentables à mesure que les bénéfices annuels actuels des activités de Wizz Air à l'aéroport international de Timişoara auraient continué à augmenter, parallèlement à la fin des dépenses de commercialisation payées entre 2008 et 2010. Selon RBB, les coûts marginaux imputables à Wizz Air entre 2008 et 2010 vont de 3 500 000 EUR (15 200 000 RON) à 3 800 000 EUR (16 800 000 RON), en fonction de la répartition des coûts d'exploitation. Ils ont été comparés aux redevances aéroportuaires payées par Wizz Air, ce qui s'est traduit par un total de recettes marginales de 5 500 000 EUR (23 900 000 RON). Il en a résulté un excédent compris entre 2 000 000 EUR (8 700 000 RON) et 1 700 000 EUR (7 100 000 RON). RBB a donc conclu que les accords de 2008 ont généré un rendement positif pour l'exploitant de l'aéroport. Ce calcul n'a pas tenu compte des recettes non aéronautiques.

(410) RBB a également relevé que la présence de Wizz Air a amélioré l'efficacité de l'aéroport international de Timişoara, étant donné que Wizz Air avait transporté un nombre considérablement plus élevé de passagers par mouvement d'aéronef que d'autres compagnies aériennes présentes à l'aéroport international de Timişoara. Il a été avancé que cela avait contribué à la rentabilité globale de l'aéroport au cours de la période 2008-2010, puisque les recettes d'exploitation totales ont augmenté de 39 %, tandis que les coûts d'exploitation totaux ont augmenté de 22 %. De même, les bénéfices d'exploitation par passager ont augmenté de 74 % entre 2008 et 2010, passant de 1,4 EUR (5,9 RON) à 2,4 EUR (10,25 RON).

(411) Enfin, RBB a calculé que Wizz Air a soutenu une part des recettes aéronautiques égale ou supérieure à sa part des mouvements de passagers et d'aéronefs à l'aéroport.

(412) La Commission constate que RBB a calculé les recettes de Wizz Air uniquement sur la base des redevances aéroportuaires et que, par conséquent, l'analyse des coûts et des recettes marginaux peut être considérée comme prudente, car elle ne comprend pas les redevances non aéronautiques. La Commission juge raisonnable l'approche utilisée pour calculer les coûts et les recettes marginaux afin de déterminer une rentabilité marginale des accords de 2008 conclus avec Wizz Air pour la période 2008-2010.

Conclusion sur l'avantage économique pour les accords de 2008

(413) Sur la base de l'étude réalisée ex ante par Oxera le 10 février 2015 et de sa reconstitution a posteriori, compte tenu du nouveau calcul effectué par la Commission (considérant 380), l'accord entre l'exploitant de l'aéroport et Wizz Air devait entraîner une rentabilité marginale pour l'exploitant de l'aéroport. La Commission note que les études ex post réalisées par Oxera et RBB fournissent d'autres éléments de preuve à l'appui des résultats de l'étude réalisée ex ante par Oxera.

(414) En outre, il existe des éléments, notamment sur la base du plan de développement 2006-2015, qui indiquent que les accords de 2008 conclus avec Wizz Air s'inscrivaient dans le cadre d'une stratégie globale et d'un effort à long terme en faveur de la rentabilité globale de l'aéroport.

(415) Par conséquent, la Commission estime qu'un opérateur en économie de marché avisé aurait conclu un tel accord. Elle conclut donc que les accords de 2008 entre l'exploitant de l'aéroport et Wizz Air n'ont pas conféré à Wizz Air un avantage économique qu'elle n'aurait pas obtenu dans des conditions normales de marché.

9.1.4.6. Analyse de la rentabilité des accords modificatifs de 2010

(416) Dans son rapport du 10 février 2015, Oxera a également calculé les coûts, recettes et bénéfices marginaux qui auraient pu être estimés au moment de la signature des accords modificatifs du 25 juin 2010 (résumés dans le tableau 23 ci-dessous). Le 14 mai 2015, Oxera a présenté une nouvelle fois les calculs relatifs à la rentabilité escomptée afin de corriger un problème de données constaté dans le rapport du 10 février 2015. La correction concernait une surestimation du coût total des investissements résultant d'un double comptage des investissements financés par l'État dans le rapport initial. Ce problème de données a eu une incidence sur la rentabilité escomptée de l'accord modificatif de 2010, qui avait été à l'origine sous-estimée.

(417) Oxera a conclu que, d'après les estimations, les accords modificatifs du 25 juin 2010 devaient générer une VAN de 2 326 000 RON.

Tableau 23: Recettes, coûts et bénéfices marginaux escomptés par Oxera à la suite des accords modificatifs de 2010

(en milliers de RON)		**2010**	**2011**
Nombre de passagers de Wizz Air au départ	[A]	71 925	13 665
Recettes aéronautiques	[B]	1 253	238
Recettes non aéronautiques	[C]	1 713	336
Total des recettes marginales	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Coûts d'exploitation	[E]	801	157
Amortissement	[F]	120	23
Total des coûts marginaux	*[G] = [E] + [F]*	*921*	*181*
Bénéfices marginaux	*[H] = [D] — [G]*	*2 046*	*394*
Coefficient d'actualisation		1,0	0,9
VAN		**2 326**	

(418) Les résultats présentés dans le tableau 23 reposent sur les considérations suivantes:

a) les prévisions du trafic de passagers de Wizz Air ont été calculées sur la base du trafic réel de passagers de Wizz Air enregistré en 2009, majoré de l'estimation faite par Eurocontrol (2008) de l'augmentation prévue du trafic aérien européen ([104]);

b) les prévisions des mouvements de Wizz Air ont été calculées sur la base de l'hypothèse que Wizz Air utiliserait des avions Airbus 320-200 d'un poids maximal au décollage (MTOW) de 72 tonnes, d'une capacité de 180 sièges et avec un coefficient de remplissage de 82 %. Ces hypothèses sont fondées sur celles contenues dans l'analyse ex ante de la rentabilité présentée par la Roumanie pour les accords de 2008;

c) les prévisions des recettes aéronautiques sont fondées sur les redevances par passager au départ et par mouvement (atterrissage-décollage) et sur les remises prévues dans les accords de 2008. L'analyse n'inclut pas la redevance de sûreté, étant donné qu'Oxera a estimé que celle-ci ne relevait pas du champ d'application de l'évaluation relative au respect du principe de l'opérateur en économie de marché, puisque ces redevances financent des activités relevant de la responsabilité de l'État dans l'exercice de ses prérogatives officielles (point 35 des lignes directrices sur l'aviation de 2014);

d) comme dans l'accord de 2008, les prévisions des recettes non aéronautiques sont fondées sur les estimations des recettes non aéronautiques par passager au départ; ces estimations sont incluses dans l'analyse ex ante présentée par la Roumanie, sont majorées de l'inflation escomptée et s'appliquent aux prévisions de trafic comme indiqué au point a) ci-dessus;

e) comme expliqué ci-dessus, en ce qui concerne les coûts d'exploitation marginaux (services de personnel, énergie, matériaux), l'exploitant de l'aéroport estime qu'environ 20 % des coûts d'exploitation peuvent être considérés comme marginaux, c'est-à-dire qu'ils varient en fonction du nombre de passagers. Dans son rapport, Oxera estime les coûts d'exploitation marginaux à partir des données réelles enregistrées entre 2007 et 2009, majorées de l'inflation escomptée, et en supposant que 20 % des coûts sont marginaux. Les coûts de sûreté sont exclus;

f) dans les estimations d'Oxera, les coûts marginaux de commercialisation supportés par l'exploitant de l'aéroport ne sont pas inclus, étant donné que l'accord de commercialisation a été résilié le 10 février 2010;

g) comme expliqué ci-dessus pour les accords de 2008, en ce qui concerne les coûts d'investissement marginaux, le rapport d'Oxera tient compte des données fournies par l'exploitant de l'aéroport pour les investissements réalisés par celui-ci et financés à la fois par des fonds publics et par des ressources propres pour la période 2007-2011. Le rapport d'Oxera part du principe qu'aucun investissement supplémentaire n'était attendu du fait de l'activité de Wizz Air. Le financement public reçu par l'exploitant de l'aéroport pour la construction du terminal et pour les équipements de sécurité a été exclu, car il n'a pas été considéré comme imputable à la présence de Wizz Air à l'aéroport international de Timişoara. L'amortissement des autres investissements financés par les ressources propres de l'exploitant de l'aéroport a été attribué sur la base de la part attendue du trafic de Wizz Air par rapport à la capacité de l'aéroport. Pendant la durée des accords, la capacité de l'aéroport était estimée à trois millions de passagers par an. Cette hypothèse repose sur le protocole d'accord de 2008, qui prévoyait une estimation de la capacité de l'aéroport à trois millions de passagers par an jusqu'en 2011. Lors du calcul des coûts d'amortissement, un amortissement linéaire a été pris en compte;

h) le bénéfice estimé a été actualisé sur la base des taux de référence de la Commission majorés d'une marge de 100 points de base, ce qui donne un taux d'actualisation de 8,82 %.

(419) La Commission juge raisonnable l'approche adoptée par Oxera pour estimer le nombre de passagers et pour calculer sur cette base les recettes aéronautiques escomptées, en tenant compte des remises prévues dans les accords modificatifs de 2010. La Commission approuve également l'exclusion de la redevance de sûreté pour les raisons exposées au considérant 365.

(420) La Commission accepte l'estimation des recettes non aéronautiques marginales. Cette estimation se fonde sur l'estimation faite par l'exploitant de l'aéroport, compte tenu des données de l'année précédente, selon lesquelles les recettes non aéronautiques représentent 15 à 20 % des recettes de l'exploitant de l'aéroport, ce qui semble raisonnable.

(421) La Commission est également d'accord avec le taux d'actualisation utilisé pour le calcul, compte tenu notamment du fait que la période analysée est inférieure à un an.

([104]) Eurocontrol (2008), Challenges of Growth 2008 («Défis de la croissance 2008»), rapport de synthèse, page 14.

(422) La Commission admet que les coûts marginaux de commercialisation ne seront pas pris en compte dans le calcul.

(423) En ce qui concerne les coûts d'exploitation marginaux, le rapport d'Oxera repose sur l'hypothèse formulée par les autorités roumaines selon laquelle 80 % des coûts d'exploitation sont fixes et seulement 20 % varient en fonction du nombre de passagers. La Commission considère que cette hypothèse est raisonnable ([105]). Oxera estime les coûts d'exploitation marginaux en utilisant les données réelles relatives aux coûts d'exploitation pour chaque passager au départ, avant la signature des accords, majorés de l'inflation prévue et en appliquant ces coûts d'exploitation par passager au nombre estimé de passagers de Wizz Air. Par conséquent, la Commission considère que les estimations des coûts d'exploitation marginaux sont acceptables.

(424) En ce qui concerne les coûts d'investissement marginaux, la Commission considère que l'approche abordée dans le rapport d'Oxera est raisonnable. En particulier, le rapport d'Oxera ne prévoit aucun investissement supplémentaire dû à la présence de Wizz Air à l'aéroport international de Timișoara. L'accord modificatif n'a pas apporté de nouveaux engagements de la part de l'exploitant de l'aéroport vis-à-vis de Wizz Air en ce qui concerne les infrastructures supplémentaires par rapport aux accords de 2008 examinés au considérant 372 ci-dessus. La Commission convient donc qu'aucun investissement n'a été réalisé en raison de la présence de Wizz Air. En outre, la Commission note que l'étude d'Oxera incluait les coûts d'amortissement marginaux des investissements financés par les ressources propres de l'exploitant de l'aéroport, sur la base de la part escomptée de Wizz Air dans la capacité de l'aéroport. Toutefois, comme expliqué au considérant 372, la Commission note que l'exploitant de l'aéroport n'a réalisé aucune dépense d'investissement liée à la présence de Wizz Air à l'aéroport. Par conséquent, la Commission considère que l'analyse ne devrait pas inclure les coûts d'amortissement liés aux accords modificatifs de 2010 ([106]).

(425) Sur la base des aspects susmentionnés, les coûts, recettes et bénéfices marginaux qui auraient pu être estimés au moment de la signature des accords modificatifs de 2010, tels que recalculés par la Commission sur la base du rapport d'Oxera, sont résumés dans le tableau 24.

Tableau 24: Recettes, coûts et bénéfices marginaux escomptés par Oxera à la suite des accords modificatifs de 2010, tels que recalculés par la Commission européenne

(en milliers de RON)		**2010**	**2011**
Nombre de passagers de Wizz Air au départ	[A]	71 925	13 665
Recettes aéronautiques	[B]	1 253	238
Recettes non aéronautiques	[C]	1 713	336
Total des recettes marginales	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Coûts d'exploitation	[E]	801	157
Total des coûts marginaux	*[F] = [E]*	*801*	*157*
Bénéfices marginaux	*[G] = [D] — [F]*	*2 165*	*417*
Coefficient d'actualisation		1,0	0,9
VAN		**2 462**	

Étude de rentabilité ex post relative aux accords modificatifs de 2010

(426) Le 27 octobre 2011, Oxera a présenté un rapport ex post préparé pour Wizz Air. Le rapport d'Oxera a calculé les coûts et recettes marginaux ci-après en lien avec les accords modificatifs de 2010.

([105]) Voir la note de bas de page n° 92.

([106]) Dans la mesure où les coûts d'amortissement ont été inclus, cette hypothèse est prudente et surestime les coûts marginaux. Dans un tel scénario, la Commission formule la même observation qu'au considérant 379.

Tableau 25: Recettes par passager de Wizz Air au départ de 2010 à 2011 (en EUR)

Catégorie	2008	2009	2010
Recettes aéronautiques[1]			
Redevances d'atterrissage[2]	2,50	2,00	2,00
Redevances de manutention[2]	0,99	0,99	0,99
Redevances pour les passagers embarqués	8,00	6,40	5,04
Redevances PMR	0,20	0,20	0,20
Redevances de sûreté	10,00	10,00	10,00
Recettes non aéronautiques	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Total des recettes	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Notes: [1] Les recettes aéronautiques sont présentées après déduction des remises et des remboursements de redevances et avant l'introduction des paiements pour les services de commercialisation. Il est supposé que 50 % des recettes provenant des redevances d'atterrissage font l'objet des remises prévues dans l'AIP. [2] L'estimation des recettes aéronautiques provenant des redevances liées aux courants de trafic aérien ou au poids (à savoir les redevances d'atterrissage et d'assistance en escale) se fonde sur le nombre réel de passagers et sur la supposition que l'Airbus A320-200 est utilisé avec un poids maximal au décollage (MTOW) de 72 tonnes et une capacité de 180 sièges, dans l'hypothèse d'un coefficient de remplissage de 84 %. Il s'agit là du coefficient de remplissage moyen de Wizz Air en 2010 (pour plus de détails, voir https://wizzair.com/ro-ro/404#wizen068). Source: analyse d'Oxera sur la base des données fournies par l'exploitant de l'aéroport.

Tableau 26: Coûts escomptés liés aux accords de 2010 (EUR)

Catégorie	2008	2009	2010
Frais de fonctionnement			
Personnel	1,56	1,56	1,56
Énergie	0,70	0,70	0,70
Matériaux	- 0,45	- 0,45	- 0,45
Services et autres dépenses de fonctionnement	1,65	1,65	1,65
Coûts de commercialisation	13,70	15,59	14,95
Coûts d'investissement	0,89	0,87	2,06
Total des coûts	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Source: analyse d'Oxera sur la base des données fournies par l'exploitant de l'aéroport.

(427) Les résultats des tableaux 25 et 26 sont fondés sur les considérations suivantes:

- la période couverte s'étend de juin 2010 à février 2011, ce qui correspond à la période d'application des accords modificatifs de 2010;
- les recettes aéronautiques sont estimées à l'aide d'une combinaison entre une approche ex post et une approche ex ante. Elles sont fondées sur le nombre réel de passagers et de mouvements (atterrissages-décollages) de Wizz Air en 2010 (perspective ex post) et sont estimés pour janvier et février 2011 par Oxera, en fonction du chiffre de décembre 2010 (perspective ex ante). Les remises sont estimées au moyen d'une appréciation ex ante et tiennent compte des redevances de base et des remises prévues dans les accords modificatifs de 2010. On suppose une remise de 10 % sur les redevances d'atterrissage et une remise de 10 % sur les redevances pour les passagers embarqués. Les redevances de sûreté sont incluses;
- les recettes non aéronautiques par passager au départ ont été estimées en fonction des recettes non aéronautiques moyennes effectivement perçues en 2010 par Wizz Air, soit 3,04 EUR par passager;
- pour ce qui est des coûts marginaux, les coûts qui varient en fonction du nombre de passagers (coût du personnel, coût de l'énergie, coûts des matériaux et coûts des services acquis et autres dépenses de fonctionnement) ont été attribués à Wizz Air proportionnellement à sa part de passagers au départ. Le calcul est fondé sur les données relatives aux coûts réels d'exploitation et est donc ex post;
- l'analyse n'inclut pas les paiements pour les services de commercialisation, étant donné que l'accord de commercialisation a été résilié en février 2010;

- les coûts d'investissement marginaux ont été estimés sur la base des investissements réalisés en 2010. Les investissements financés par l'État pour la construction du terminal et pour les équipements de sécurité n'ont pas été associés à la présence de Wizz Air. D'après Oxera, il s'agissait de coûts qui auraient été supportés indépendamment de la présence de Wizz Air, étant donné qu'ils étaient liés à l'obligation de la Roumanie de satisfaire aux conditions d'adhésion à l'espace Schengen. Il a été tenu compte des investissements financés par les ressources propres de l'exploitant de l'aéroport. Les coûts d'investissement financés par les ressources propres de l'exploitant de l'aéroport, y compris les amortissements et les intérêts, ont été répartis proportionnellement à la part des passagers de Wizz Air dans la capacité de transport de passagers de l'aéroport. Il a été estimé que la capacité de transport de passagers était égale au nombre maximal de passagers pris en charge au cours de la période 2010, étant donné qu'Oxera a reçu de la part de l'exploitant de l'aéroport des informations indiquant qu'au moment où l'étude a été réalisée (octobre 2011), l'aéroport international de Timişoara fonctionnait à pleine capacité en ce qui concerne les courants de trafic aérien;

(428) Sur la base des coûts et recettes susmentionnés, Oxera a constaté que, dans une perspective ex post (avec certains éléments ex ante), les accords modificatifs de 2010 ont entraîné une rentabilité marginale. Le bénéfice par passager (c'est-à-dire la contribution marginale par passager, calculée comme la différence entre les recettes et les coûts marginaux estimés) est présenté dans le tableau 27.

Tableau 27: Contribution marginale liée aux accords de 2010 (en EUR)

Catégorie	2008	2009	2010
Recettes marginales moyennes par passager au départ	22,47	20,75	20,70
Coûts marginaux moyens par passager au départ	18,04	19,92	20,47
Contribution marginale par passager au départ	4,43	0,84	0,23
Total des contributions marginales	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Source: analyse d'Oxera sur la base des données fournies par l'exploitant de l'aéroport.

(429) Sur la base des calculs ci-dessus, Oxera a constaté que les accords modificatifs de 2010 avaient une valeur actuelle nette positive de 483 147 EUR au cours de leurs neuf mois d'application. Les flux de trésorerie résultant des accords modificatifs de 2010 n'ont pas été mis à jour, puisque la durée des accords modificatifs de 2010 a été inférieure à un an.

(430) La Commission note que l'appréciation ex post de la rentabilité effectuée par Oxera combine des données ex ante et ex post pour le calcul des recettes marginales, tandis que les calculs des coûts marginaux sont entièrement ex post.

(431) En ce qui concerne les recettes aéronautiques, la Commission constate que les redevances de balisage et de stationnement sont exclues du calcul, ce qui constitue une approche prudente.

(432) La Commission note que les redevances et les coûts de sûreté sont inclus, mais elle suppose que cela n'aura pas d'incidence sur le calcul de la rentabilité.

(433) En ce qui concerne les coûts:

a) la Commission juge raisonnable l'approche utilisée pour calculer les coûts d'exploitation marginaux, sur la base des données réelles disponibles avant la signature des accords;

b) la Commission note que, sur la base de la formule figurant dans l'accord de commercialisation, le nouveau calcul des redevances aéroportuaires pour tenir compte des redevances de balisage et de stationnement conduit également à une surestimation, à hauteur du même montant, des paiements de commercialisation;

c) la Commission note que l'étude incluait les coûts d'amortissement marginaux des investissements financés par les ressources propres de l'exploitant de l'aéroport, sur la base de la part escomptée de Wizz Air dans la capacité de l'aéroport. Toutefois, comme expliqué au considérant 372, la Commission note que l'exploitant de l'aéroport n'a réalisé aucune dépense d'investissement liée à la présence de la compagnie aérienne à l'aéroport international de Timişoara. Par conséquent, la Commission considère que l'analyse ne devrait pas inclure les coûts d'amortissement liés aux accords.

(434) Pour les raisons exposées au considérant 433, la Commission constate que, dans l'ensemble, les coûts semblent surestimés.

(435) Étant donné que la correction des recettes aéronautiques entraînerait une correction similaire des paiements de commercialisation, qui n'affecterait pas le calcul de la rentabilité, et que les coûts semblent surestimés, la Commission en déduit que la conclusion générale de l'étude réalisée par Oxera en 2011 serait valable et que la VAN resterait positive.

(436) Eu égard aux considérants 430 à 435, la Commission juge acceptables les résultats du rapport d'Oxera du 27 octobre 2011 en ce qui concerne les accords modificatifs de 2010.

Conclusions concernant l'avantage économique

(437) Sur la base de l'étude réalisée ex ante par Oxera le 10 février 2015 et de sa reconstitution ex post, compte tenu du nouveau calcul effectué par la Commission (considérant 425), les accords modificatifs de 2010 devaient entraîner une rentabilité marginale pour l'exploitant de l'aéroport. Par conséquent, la Commission estime qu'un opérateur en économie de marché avisé aurait conclu de tels accords. La Commission note que le rapport ex post réalisé par Oxera fournit d'autres éléments de preuve à l'appui des résultats de l'étude réalisée ex ante par Oxera.

(438) En outre, il existe des éléments, notamment sur la base du plan de développement, qui indiquent que les accords modificatifs de 2010 conclus avec Wizz Air s'inscrivaient dans le cadre d'une stratégie globale et d'un effort à long terme en faveur de la rentabilité globale de l'aéroport.

(439) La Commission conclut donc que les accords modificatifs de 2010 n'ont pas conféré à Wizz Air un avantage économique qu'elle n'aurait pas obtenu dans des conditions normales de marché.

9.1.5. *Conclusion concernant la mesure 3*

(440) Pour les raisons exposées aux considérants 301 à 439, la Commission note que les accords de 2008 et les accords modificatifs de 2010 ne constituent pas des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

10. MESURE 4 — NON-PERCEPTION DES REDEVANCES AÉROPORTUAIRES FACTURÉES À WIZZ AIR ENTRE OCTOBRE 2009 ET FÉVRIER 2010

(441) Dans sa décision d'ouvrir la procédure, la Commission a constaté qu'il ne pouvait être exclu que la non-perception des redevances aéroportuaires ait conféré à Wizz Air un avantage économique. La Commission a constaté qu'au moment de la décision d'ouvrir la procédure, Wizz Air n'avait pas payé les redevances aéroportuaires de 2 600 000 EUR pour la période allant d'octobre 2009 à février 2010. Bien que les paiements en souffrance aient été pris en compte en tant que créances à l'encontre de Wizz Air dans les états financiers de l'exploitant de l'aéroport, aucune action en justice n'a été engagée.

(442) La Roumanie a fait valoir que l'exploitant de l'aéroport a assigné en justice Wizz Air afin d'obtenir un titre exécutoire. Wizz Air a également assigné en justice l'exploitant de l'aéroport afin d'obtenir un titre exécutoire en ce qui concerne les paiements en souffrance pour les services de commercialisation fournis par Wizz Air. Selon les autorités roumaines, tant les actions en justice que les procédures d'arbitrage ont été closes par des décisions définitives dans lesquelles les deux demandes de paiement ont été accueillies. La Roumanie a déclaré que les dettes mutuelles avaient été compensées conformément aux dispositions du code civil roumain au moyen d'un accord transactionnel (considérant 109).

(443) La Commission rappelle que les accords de 2008 conclus entre l'exploitant de l'aéroport et Wizz Air sont conformes au principe de l'opérateur en économie de marché, en ce sens qu'ils n'ont pas conféré d'avantage à Wizz Air et ne constituent donc pas des aides d'État.

Conclusion

(444) Par conséquent, la Commission conclut que, puisque les redevances aéroportuaires dues ont été compensées par les créances de Wizz Air relatives aux services de commercialisation conformément à la législation applicable, l'aide d'État présumée est devenue sans objet.

11. **CONCLUSION**

(445) Compte tenu de ce qui précède, la Commission considère que le financement du développement du terminal pour les vols hors Schengen, de la remise en état de la voie de circulation, de l'extension de l'aire de trafic et du matériel de balisage est une aide d'État illégale compatible avec le marché intérieur conformément à l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE.

(446) La Commission note également que les mesures suivantes ne constituent pas des aides d'État: i) le financement public de la route d'accès et du développement du parc de stationnement en 2007, ii) le financement public des équipements de sécurité en 2008, iii) les redevances aéroportuaires figurant dans les AIP 2007, 2008 et 2010 et iv) les accords de 2008 conclus avec Wizz Air (y compris les accords modificatifs de 2010),

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. Le financement public octroyé par la Roumanie entre 2007 et 2009 à l'exploitant de l'aéroport pour le développement du terminal pour les vols hors Schengen, l'amélioration de la voie de circulation, l'extension de l'aire de trafic et le matériel de balisage, d'un montant de 29 194 600 RON, constitue une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. L'aide a été mise à exécution en violation de l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

2. L'aide d'État visée au paragraphe 1 est compatible avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Article 2

Le financement public de la voie d'accès et du développement du parc de stationnement en 2007 et des équipements de sécurité en 2008, les redevances aéroportuaires figurant dans les AIP 2007, 2008 et 2010 et les accords de 2008 conclus avec Wizz Air (y compris les accords modificatifs de 2010) ne constituent pas des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Article 3

La Roumanie est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 24 février 2020.

Par la Commission,
Margrethe VESTAGER
Vice-présidente exécutive