II

(Atos não legislativos)

DECISÕES

DECISÃO (UE) 2021/1428 DA COMISSÃO

de 24 de fevereiro de 2020

RELATIVA AO AUXÍLIO ESTATAL SA. 31662 — C/2011 (ex NN/2011) concedido pela Roménia a favor do Aeroporto Internacional de Timişoara — Wizz Air

[notificada com o número C(2021) 1065]

(Apenas faz fé o texto em língua romena)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o artigo 62.º, n.º 1, alínea a),

Após ter convidado as partes interessadas a apresentar as suas observações em conformidade com as disposições supracitadas ([1]) e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

(1) Por carta de 30 de setembro de 2010, a Carpatair ([2]), uma empresa ativa no mercado europeu de transportes aéreos (a «autora da denúncia» ou «Carpatair»), apresentou uma denúncia (a «denúncia») alegando que tinha sido concedido um auxílio estatal ilegal pelas autoridades romenas no Aeroporto Internacional de Timişoara («Aeroporto Internacional de Timişoara» ou «Aeroporto») a favor da Wizz Air Hungarian Airlines Ltd («Wizz Air») ([3]). A denúncia foi registada com o número de processo de auxílio estatal SA.31662 (ex CP 237/2010).

(2) A Comissão observou que a denúncia parecia estar relacionada com a notificação das autoridades romenas de 17 de maio de 2010 (a «Notificação») relativa aos planos para prestar apoio público a favor de aeroportos regionais. A Notificação foi registada com o número de processo N 185/2010. Em 15 de setembro de 2010, as autoridades romenas informaram a Comissão de que o Aeroporto Internacional de Timişoara não faria parte dos aeroportos elegíveis ao abrigo do regime notificado. Contudo, dado que a Comissão obteve informações sobre determinados financiamentos públicos concedidos ao Aeroporto Internacional de Timişoara durante o período 2007-2009, o financiamento público relativo a este período é analisado no processo em apreço.

(3) Por carta de 21 de outubro de 2010, a Comissão remeteu a denúncia para a Roménia e solicitou informações. As autoridades romenas responderam por carta de 15 de dezembro de 2010.

([1]) Decisão da Comissão SA.31662 (11/C) (ex CP 237/10) — Aeroporto Internacional de Timişoara — Wizz Air (JO C 270 de 13.9.2011, p. 11).

([2]) A Carpatair é uma companhia aérea regional privada constituída em 1999. Em 2000, a Carpatair criou a sua plataforma no Aeroporto Internacional de Timişoara, prestando serviços de tipo radial.

([3]) A Wizz Air é uma companhia aérea de baixo custo húngara. O grupo Wizz Air é constituído por três empresas operacionais, designadamente, a Wizz Air Hungria, a Wizz Air Bulgária e a Wizz Air Ucrânia.

(4) A autora da denúncia prestou informações adicionais por cartas de 24 de novembro de 2010, 25 de novembro de 2010, 14 de janeiro de 2011 e 3 de fevereiro de 2011. Por cartas de 9 de fevereiro de 2011 e 2 de março de 2011, a Comissão informou a autora da denúncia sobre o estado do processo e solicitou informações adicionais. A autora da denúncia respondeu por cartas de 22 de fevereiro de 2011, 9 de março de 2011 e 28 de março de 2011 e prestou informações adicionais.

(5) A Comissão solicitou informações adicionais às autoridades romenas por cartas de 16 de fevereiro de 2011, 3 de março de 2011 e 16 de março de 2011. As autoridades romenas responderam por cartas de 10 de março de 2011 e 5 de abril de 2011. Em 16 de março de 2011, a Comissão informou as autoridades romenas de que ainda eram necessárias mais informações e pediu que estas fossem enviadas até 15 de abril de 2011. As autoridades romenas responderam por carta de 21 de abril de 2011.

(6) Por carta de 12 de maio de 2011, a autora da denúncia aceitou divulgar a sua identidade e a sua situação financeira e prestou informações adicionais a este respeito.

(7) Por carta de 24 de maio de 2011, a Comissão notificou a Roménia da sua decisão de dar início a um procedimento formal de investigação relativamente ao financiamento relacionado com o Aeroporto Internacional de Timișoara, o acordo de 2008 celebrado entre o operador desse aeroporto e a Wizz Air, o não pagamento das taxas aeroportuárias pela Wizz Air, bem como os descontos e reduções ao abrigo da tabela de taxas aeroportuárias de 2007, 2008 e 2010 (a «decisão de início do procedimento»).

(8) Por carta de 16 de junho de 2011, as autoridades romenas indicaram que informações pretendiam que fossem removidas da decisão de início do procedimento antes da sua publicação.

(9) Em 23 de junho de 2011, a Comissão enviou à Roménia uma proposta de versão não confidencial da decisão de início do procedimento. A Comissão indicou à Roménia que informações não aceitou considerar como confidenciais.

(10) Por carta de 27 de junho de 2011, a Roménia respondeu à Comissão, insistindo no seu pedido de eliminação de certas informações.

(11) Com base na correspondência com a Roménia, a Comissão tomou uma decisão final sobre o texto que pretendia publicar, em conformidade com o ponto 33 da Comunicação da Comissão relativa ao sigilo profissional nas decisões em matéria de auxílios estatais ([4]). Por carta de 25 de julho de 2011, a Comissão informou a Roménia da sua decisão de indeferir o seu pedido de eliminação de certas informações. Foi dado um prazo de 15 dias à Roménia para se pronunciar sobre a decisão e facultar elementos adicionais para justificar o seu pedido.

(12) Por carta de 11 de agosto de 2011, a Roménia informou a Comissão de que mantinha a sua opinião relativamente à eliminação de certas informações, mas que já não levantava objeções à publicação da decisão de início do procedimento.

(13) A decisão de início do procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* ([5]) em 13 de setembro de 2011. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre a medida em causa no prazo de um mês a contar da data de publicação.

(14) A Comissão recebeu observações da Roménia sobre a decisão de início do procedimento por cartas de 27 de junho de 2011 e 14 de outubro de 2011. A Roménia prestou informações complementares em 27 de julho de 2011 e 12 de junho de 2012.

(15) A Comissão recebeu observações sobre a decisão de início do procedimento da Societatea Nationala Aeroportul International Timișoara — Traian Vuia — S. A. («gestor aeroportuário») em 27 de outubro de 2011, da Carpatair em 8 de agosto de 2011 e da Wizz Air em 24 de junho de 2011 e 27 de outubro de 2011. A Comissão também recebeu observações sobre a decisão de início do procedimento da Associação Romena de Aeroportos, do antigo administrador do gestor aeroportuário, da Eurojet, da Austrian Airlines e da Associação das Companhias Aéreas das Regiões da Europa.

(16) A Comissão transmitiu as observações de terceiros sobre a decisão de início do procedimento à Roménia em 4 de setembro de 2012 e 20 de setembro de 2012. Recebeu a resposta da Roménia a essas observações por cartas de 5 de outubro de 2012 e 17 de outubro de 2012.

([4]) Comunicação da Comissão relativa ao sigilo profissional nas decisões em matéria de auxílios estatais (JO C 297 de 9.12.2003, p. 6).
([5]) Ver nota de rodapé 1.

(17) A Comissão solicitou informações adicionais às autoridades romenas por cartas de 12 de outubro de 2011, 24 de fevereiro de 2012, 27 de julho de 2012, 9 de agosto de 2012, 3 de novembro de 2012, 30 de outubro de 2014 e 28 de julho de 2015. As autoridades romenas responderam por cartas de 16 de novembro de 2011, 13 de abril de 2012, 3 de maio de 2012, 3 de setembro de 2012, 5 de outubro de 2012, 12 de dezembro de 2012, 2 de dezembro de 2014, 9 de dezembro de 2014 e 21 de setembro de 2015, respetivamente.

(18) Por carta de 27 de julho de 2012, a Comissão solicitou informações suplementares à autora da denúncia, que respondeu com informações suplementares em 3 de setembro de 2012. A autora da denúncia também prestou informações em 7 de junho de 2011, 30 de junho de 2011, 8 de agosto de 2011, 14 de outubro de 2011, 19 de março de 2012, 14 de maio de 2012, 13 de julho de 2012, 19 de outubro de 2012, 3 de dezembro de 2012, 1 de julho de 2013, 6 de junho de 2014, 10 de julho de 2014, 10 de outubro de 2014, 15 e 16 de outubro de 2014, 10 de novembro de 2014, 12 de novembro de 2014, 14 de novembro de 2014, 25 de fevereiro de 2015, 25 de maio de 2015, 28 de maio de 2015, 29 de setembro de 2015, 10 de dezembro de 2015, 22 de dezembro de 2015, 13 de abril de 2016, 28 de abril de 2016, 27 de fevereiro de 2018 e 20 de abril de 2018.

(19) A Wizz Air enviou informações suplementares em 11 de fevereiro de 2015 e 3 de julho de 2015, que incluíam um relatório elaborado pela Oxera para a Wizz Air, aplicando o princípio do operador numa economia de mercado («POEM») aos vários acordos celebrados entre a Wizz Air e o gestor aeroportuário. A Oxera enviou atualizações dos relatórios e notas adicionais em 14 de maio de 2015, 10 de agosto de 2015, 21 de setembro de 2015, 20 de outubro de 2015, 15 de setembro de 2017 e 22 de setembro de 2017. Em 10 de novembro de 2017, a Comissão solicitou uma versão não confidencial das respostas da Oxera de 15 e 22 de setembro de 2017. Em 15 de novembro de 2017, a Oxera informou a Comissão de que a Wizz Air não tinha solicitado que fossem ocultadas quaisquer informações e, após mais esclarecimentos obtidos junto da Oxera em 23 de novembro de 2017, a Comissão transmitiu as respostas da Oxera de 15 e 22 de setembro de 2017 à Roménia em 1 de dezembro de 2017. As autoridades romenas apresentaram as suas observações relativas ao estudo da Oxera em 1 de fevereiro de 2018.

(20) Em 14 de março de 2014, a Comissão informou a Roménia e as partes interessadas sobre a adoção da Comunicação intitulada «Orientações relativas aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas» ([6]) («Orientações relativas à aviação de 2014») e solicitou que apresentassem observações no prazo de 20 dias úteis a contar da data da publicação das Orientações relativas à aviação de 2014. Em 4 de abril de 2014, as Orientações relativas à aviação de 2014 foram publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia*. A Comissão recebeu observações da Carpatair em 25 de março de 2014, da Wizz Air em 30 de abril de 2014 e do gestor aeroportuário em 8 de maio de 2014.

(21) Em 28 de maio de 2014, a Comissão transmitiu à Roménia as observações de terceiros sobre as Orientações relativas à aviação de 2014. A Comissão recebeu as observações da Roménia sobre as observações de terceiros por carta de 3 de julho de 2014.

(22) O gestor aeroportuário apresentou informações adicionais em 11 de novembro de 2011, 24 de novembro de 2016 e 16 de dezembro de 2016. A Comissão também recebeu observações suplementares do gestor aeroportuário em 18 de janeiro de 2016, 31 de janeiro de 2016 e 7 de março de 2016. Em 11 de março de 2016, a Comissão transmitiu essas observações à Roménia, que não formulou qualquer comentário a propósito das mesmas.

(23) Por carta de 17 de julho de 2015, a Comissão transmitiu mais observações da autora da denúncia e da Wizz Air à Roménia, que apresentou comentários sobre essas observações em 21 de setembro de 2015.

(24) Por carta de 11 de março de 2016, a Comissão transmitiu mais observações da Oxera à Roménia, que apresentou comentários sobre essas observações em 15 de abril de 2016.

(25) A Comissão solicitou informações adicionais às autoridades romenas em 30 de outubro de 2017. A versão do pedido traduzida para romeno foi enviada às autoridades romenas em 9 de novembro de 2017. As autoridades romenas responderam em 15 de janeiro de 2018, após terem sido aprovadas duas prorrogações do prazo. A Comissão enviou pedidos de esclarecimentos suplementares às autoridades romenas em 26 de março de 2018 e 31 de outubro de 2018, aos quais estas últimas responderam em 4 de junho de 2018 e 21 de novembro de 2018, respetivamente. Em 8 de abril de 2019, as autoridades romenas facultaram a tradução das suas respostas de 4 de junho de 2018.

(26) Em 17 de maio de 2019, a Wizz Air enviou à Comissão uma carta na qual reivindicava o direito de acesso ao processo e o direito de ser ouvida, à qual a Comissão respondeu em 11 de junho de 2019.

([6]) Comunicação da Comissão — Orientações relativas aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas (JO C 99 de 4.4.2014, p. 3).

2. **AEROPORTO INTERNACIONAL DE TIMIȘOARA**

2.1. **O aeroporto**

(27) O Aeroporto Internacional de Timișoara é um aeroporto internacional situado na parte ocidental da Roménia.

(28) O aeroporto é explorado pelo gestor aeroportuário (considerando 15), uma sociedade por ações na qual o Estado romeno detém 80 % das ações à data da presente decisão ([7]). As restantes ações são detidas pela Fondul Proprietatea ([8]). Numa fase prévia, o capital social inicial encontrava-se totalmente subscrito pela Roménia, tendo sido integralmente pago na data em que o gestor aeroportuário foi constituído ([9]).

(29) O gestor aeroportuário detém a infraestrutura aeroportuária, exceto no que se refere à pista, caminho de circulação e plataforma de estacionamento, que são detidos pelo Estado romeno. Esta última infraestrutura está concessionada ao gestor aeroportuário pelo Estado.

(30) O Aeroporto Internacional de Timișoara tem uma pista com 3 500 metros de comprimento e 45 metros de largura. As plataformas de estacionamento disponibilizam 22 posições de estacionamento. A capacidade do aeroporto ascende a 1 300 passageiros internacionais/hora e 500 passageiros nacionais/hora. O aeroporto dispõe também de um terminal de carga.

(31) Nos anos 2007 a 2009, ou seja, no período objeto de apreciação, o Aeroporto Internacional de Timișoara era o segundo maior aeroporto da Roménia em termos de tráfego (Quadro 1). O Quadro 1 inclui também a evolução subsequente do tráfego até 2017.

Quadro 1: Tráfego no Aeroporto Internacional de Timișoara entre 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

Fonte: Autoridades romenas

(32) À data da presente decisão, o Aeroporto Internacional de Timișoara dispõe de serviços aéreos regulares de passageiros oferecidos por várias companhias aéreas de baixo custo. A Wizz Air serve o número mais elevado de destinos europeus, sendo que a Ryanair e a Blue Air têm uma oferta mais limitada. O aeroporto é também servido por duas transportadoras aéreas de serviço completo: a Tarom e a Lufthansa. Existem igualmente voos fretados sazonais e vários operadores de carga.

(33) De 2007 a 2009, o Aeroporto Internacional de Timișoara constituiu uma plataforma regional para a Carpatair, uma transportadora aérea regional de serviço completo que operou voos para cerca de 32 destinos nacionais e europeus. Outras companhias aéreas que serviam o aeroporto durante o referido período incluíam a Tarom, a Lufthansa, a Austrian Airlines, a Malev, a Alitalia e a Moldavian Airlines.

(34) Os aeroportos mais próximos do Aeroporto Internacional de Timișoara são:

— o Aeroporto de Arad, que está situado a uma distância de 50 km, o que representa 40 minutos de viagem por via rodoviária. O Aeroporto de Arad tem o maior terminal de carga da Roménia ocidental. O seu tráfego de passageiros diminuiu de 67 183 passageiros em 2007 para 11 367 passageiros em 2018; e

([7]) Statutul Societății Naționale «Aeroportul Internațional Timișoara - Traian Vuia» — S.A. din 18.9.2008 — Estatutos do operador do Aeroporto Internacional de Timișoara de 15 de outubro de 2008 («Estatutos de 2008»), artigo 8.º.

([8]) O Fondul Proprietatea é um fundo de participação criado pelo Governo romeno para indemnizar pessoas singulares que perderam património durante o regime comunista e cujos direitos de propriedade não puderam ser regularizados em espécie. O Governo romeno tornou-se acionista minoritário do Fondul Proprietatea (0,04 %) reafectando ações da sua participação inicial a requerentes elegíveis.

([9]) Statutul Societății Naționale «Aeroportul Internațional Timișoara» — S.A. din 24.8.1998 — Os estatutos do operador do aeroporto internacional de Timișoara em vigor de 7 de outubro de 1998 a 14 de outubro de 2008 («Estatutos de 1998») aprovados pela Decisão Governamental 521/1998, artigo 7.º.

— o aeroporto de Caransebes, que está situado a uma distância de 107 km, o que representa um tempo de viagem de 1 hora e 14 minutos. Trata-se de um aeroporto privado sem serviço regular. É utilizado para aviação geral e para voos de salvamento e efetuados pela polícia.

(35) O Quadro 2 sintetiza a situação financeira ([10]) do gestor aeroportuário no período em apreciação:

Quadro 2: Principais indicadores financeiros (em milhares de RON)

Milhares de RON	2007	2008	2009
Receitas	23 473	30 545	41 067
Crescimento das vendas	n. a.	+ 30,1 %	+ 34,4 %
EBITDA	7 318	10 646	12 212
Margem de EBITDA	31,2 %	34,9 %	29,7 %
EBIT	3 249	5 809	5 655
Lucro líquido	2 417	4 874	3 508
Margem de lucro líquida	10,3 %	16,0 %	8,5 %

2.2. O plano de desenvolvimento para o Aeroporto Internacional de Timişoara 2006-2015

(36) O plano de desenvolvimento 2006-2015 («Plano de Desenvolvimento») previa um aumento do tráfego de passageiros de 611 705 em 2005 para 1 661 332 em 2010 e 2 565 494 passageiros em 2015. Com a adesão da Roménia à UE em 2007, esperava-se um aumento do tráfego de 16-18 %.

(37) O Plano de Desenvolvimento observou que, durante o período 2001-2005, o tráfego de passageiros e o número de movimentos de aeronaves aumentou 250 %. Concluiu também que, em 2006, a capacidade existente atingiu um nível crítico no tocante ao terminal de passageiros, à plataforma de estacionamento, à pista, à estrada de acesso e ao estacionamento, o que comprometia a possibilidade de abrir novas rotas e aumentar o número de passageiros nas rotas existentes. As obras arrancaram em 2003 no que diz respeito à ampliação do terminal de passageiros e em 2004 relativamente à ampliação da plataforma de estacionamento. O Plano de Desenvolvimento confirmou a necessidade de continuar a ampliação e o desenvolvimento de infraestruturas para acomodar o aumento de tráfego previsto.

3. MEDIDAS CONTESTADAS

3.1. Medida 1 — Financiamento anual concedido ao gestor aeroportuário

(38) O gestor aeroportuário recebeu subvenções anuais do Estado («Medida 1»). De acordo com a Roménia, o financiamento concedido ao gestor aeroportuário no período 2007-2009 dizia respeito a investimentos dos seguintes tipos e montantes (Quadro 3).

Quadro 3: Financiamento público concedido ao gestor aeroportuário em 2007-2009

Ano	N.º item	Montante (milhares de RON)	Projeto de investimento	Proprietário da infraestrutura
2007	1	500	Desenvolvimento de estrada de acesso e parque de estacionamento	Aeroporto
	2	1 758	Desenvolvimento de um terminal não Schengen (inicialmente, terminal de voos domésticos)	Aeroporto
	3	6 846	Melhoria da pista e ampliação da plataforma de estacionamento de aeronaves	Estado romeno
		9 104	**Subtotal**	

([10]) Relatório de analistas de 7 de fevereiro de 2011 sobre o Fondul Proprietatea, IEBA Trust financial & Investment Services.

2008	4	10 236,65	Melhoria da pista e ampliação da plataforma de estacionamento de aeronaves	Estado romeno
	5	242	Desenvolvimento de um terminal não Schengen (inicialmente, terminal de voos domésticos)	Aeroporto
	6	97,24	Detetores de metais nas portas de segurança	Aeroporto
	7	4 598,4	Sistema de deteção de explosivos	Aeroporto
	8	703,99	Dispositivos portáteis de deteção de explosivos	Aeroporto
	9	1 344,00	Equipamentos de iluminação	Aeroporto
	10	1 773,61	Sistema de controlo por raio-X	Aeroporto
	11	511,81	Chassi autopropulsado para veículos EMS	Aeroporto
		19 507,7	**Subtotal**	
2009	12	2 387,99	Melhoria da pista e ampliação da plataforma de estacionamento de aeronaves	Estado romeno
	13	6 379,96	Melhoria do terminal não Schengen (inicialmente, terminal de voos domésticos)	Aeroporto
		8 767,95	**Subtotal**	
2007-2009		**37 379,65**	**Total**	

(39) Segundo a Roménia, o financiamento dos investimentos assenta nas seguintes bases jurídicas:

(1) Em relação ao equipamento de segurança, a Decisão Governamental 1461/2007 relativa ao financiamento de programas para adquirir equipamentos de segurança dos aeroportos, o que incluía equipamentos de segurança a financiar no Aeroporto Internacional de Timişoara em 2008. O financiamento foi atribuído no projeto de orçamento para 2008 aprovado pela Decisão Governamental 666/2008 de 24 de junho de 2008.

(2) Em relação aos restantes investimentos, a Decisão Governamental 615/2002 aprovou o programa estratégico para o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária no Aeroporto Internacional de Timişoara para o período 2002-2015. Foi alterada pela Decisão Governamental 1212/2007, que aprovou o programa estratégico para o período 2007-2015. A lista dos investimentos foi especificamente incluída no programa estratégico. Os montantes atribuídos a esses investimentos foram incluídos nos atos jurídicos que aprovaram os orçamentos para os exercícios de 2007, 2008 e 2009 ([11]).

3.2. **Medida 2 — As AIP de 2007, 2008 e 2010**

3.2.1. *A AIP 2007 e a AIP 2008*

(40) Com base nas informações fornecidas pela Roménia, cada gestor aeroportuário tem competência, nos termos do quadro jurídico nacional aplicável, para fixar as suas taxas aeroportuárias. As taxas fixadas por cada gestor aeroportuário estão sujeitas a uma publicação formal, conforme exigido pelas regras internacionais de aviação, na publicação de informação aeronáutica («AIP»). Assim, a política de taxas para a utilização do Aeroporto Internacional de Timişoara foi definida apenas para esse aeroporto e não é aplicável a qualquer outro aeroporto situado no território regional ou nacional. As AIP são propostas pelos órgãos executivos do gestor aeroportuário, e aprovadas pelo conselho de administração, de acordo com as prerrogativas que lhe são confiadas expressamente ao abrigo dos estatutos da empresa.

(41) As taxas aplicáveis foram publicadas na AIP em 7 de junho de 2007 com a referência GEN 4.1-17 («AIP 2007») como se segue:

([11]) Despacho n.º 289 do Ministério dos Transportes, do Ministério das Finanças e do Ministério do Trabalho, de 21 de fevereiro de 2007, para o orçamento de 2007, Decisão Governamental 666, de 24 de junho de 2008, para o orçamento de 2008 e Decisão Governamental 721, de 17 de junho de 2009, para o orçamento de 2009.

Quadro 4: Taxas aeroportuárias conforme AIP 2007 (em EUR)

Taxa	Taxa mínima	Taxa unitária
Aterragem	50	7/tonelada
Iluminação	50	2,10/tonelada
Estacionamento	15	0,15/tonelada/hora
1.Serviço de passageiros		
— ***voos internacionais***		8/passageiro
— ***voos domésticos***		3/passageiro
— ***segurança***		7/passageiro
— ***2.- trânsito ou correspondência***		3.5/passageiro

(42) A AIP 2007 prevê reduções das taxas de aterragem em função do número de aterragens, conforme sintetizado no quadro seguinte:

Quadro 5: Reduções das taxas aeroportuárias conforme AIP 2007

Voos internacionais	
Número de aterragens/ano	**Redução (%)**
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) Além disso, é concedido um desconto de 50 % sobre as taxas de aterragem por um período de seis meses para novos operadores aéreos que realizem, pelo menos, dois voos por semana e para novos destinos que ainda não estejam ligados ao Aeroporto Internacional de Timişoara.

(44) As taxas aeroportuárias aplicáveis em 2008 foram publicadas na AIP em 23 de outubro de 2008 com a referência GEN 4.1-17 («AIP 2008») como se segue:

Quadro 6: Taxas aeroportuárias aplicáveis (AIP 2008) em EUR

Taxa	Taxa mínima	Taxa unitária
Aterragem	50	7/tonelada
Iluminação	50	2,10/tonelada
Estacionamento	15	0,15/tonelada/hora
4.Serviço de passageiros		
— ***voos internacionais***		8/passageiro
— ***voos domésticos***		5/passageiro
— ***segurança***		10/passageiro
— ***trânsito ou correspondência***		1,50/passageiro
— ***5.- pessoas com mobilidade reduzida***		6.0,20/passageiro

(45) A AIP 2008 aumentou as taxas de segurança de passageiros de 7 EUR em 2007 para 10 EUR por passageiro. A taxa de passageiro para passageiros em trânsito ou correspondência foi reduzida de 5 EUR para 1,50 EUR. Além disso, o gestor aeroportuário introduziu uma taxa no valor de 0,20 EUR para pessoas com mobilidade reduzida.

(46) A AIP 2008 prevê reduções das taxas de aterragem em função do número de aterragens do ano precedente, como se segue:

Quadro 7: Reduções das taxas aeroportuárias (AIP 2008)

Voos internacionais	
Número de aterragens/ano	**Redução (%)**
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) A AIP 2008 prevê também um desconto de 50 % sobre as taxas de aterragem por um período de 12 meses para novos operadores aéreos no Aeroporto Internacional de Timişoara que realizem, pelo menos, três voos por semana numa aeronave com capacidade mínima de 70 lugares. Para cada novo destino servido, o desconto aplicado sobre as taxas de aterragem é de 50 % por um período de seis meses.

(48) Além dos descontos e reduções supracitados, o gestor aeroportuário concede igualmente um reembolso parcial das receitas provenientes das taxas de embarque (Quadro 8).

Quadro 8: Reembolso das receitas decorrentes da taxa de embarque de acordo com a AIP 2008

Número de passageiros embarcados/ano transportados pelo utilizador	**Reembolso**
150 001 – 300 000	10 %
300 001 – 500 000	20 %
> 500 001	30 %

3.2.2. *A AIP 2010*

(49) Em 26 de agosto de 2010 foi publicada uma alteração às taxas aeroportuárias no aeroporto internacional de Timişoara («AIP 2010»). O gestor aeroportuário introduziu uma nova categoria de descontos para aeronaves com peso máximo de descolagem («PMD») superior a 70 toneladas:

Quadro 9: Descontos da AIP 2010 para aeronaves com PMD superior a 70 toneladas

Número de passageiros embarcados/mês transportados pelo utilizador	**Desconto (%)**
0 – 10 000	0
10 001 – 18 000	72
18 001 – 36 000	82
> 36 000	85

3.3. **Medida 3 — Os acordos de 2008 celebrados entre o gestor aeroportuário e a Wizz Air**

(50) Em meados de 2008, o gestor aeroportuário e a Wizz Air assinaram uma série de acordos, que determinavam os princípios da sua cooperação e os termos e condições de utilização das infraestruturas e serviços aeroportuários pela companhia aérea. Os acordos assinados incluíam i) um memorando de entendimento, ii) um acordo de *marketing*, iii) um acordo de exploração, e iv) um acordo de assistência em escala (coletivamente, os «Acordos de 2008»). Com base nos Acordos de 2008, a Wizz Air iniciou as suas operações a partir do Aeroporto Internacional de Timişoara no final de 2008. Em 2009, a empresa aumentou gradualmente o número de destinos internacionais servidos por aeronaves do tipo A320 (280 lugares).

3.3.1. *O Memorando de Entendimento de 25 de junho de 2008*

(51) O memorando de entendimento («Memorando de Entendimento» ou «MdE») foi assinado em 25 de junho de 2008 pelo gestor aeroportuário e pela Wizz Air. Foi assinado por um período inicial de três anos e mais um ano durante o qual as partes podiam resolvê-lo por violação do contrato. O MdE estabelecia os princípios gerais para a sua cooperação e os termos e condições para a utilização das infraestruturas e dos serviços aeroportuários pela Wizz Air.

(52) O gestor aeroportuário concordou em ampliar o terminal de passageiros para que pudesse acolher até três milhões de passageiros por ano até 1 de janeiro de 2011, o mais tardar. Também concordou em atualizar a categoria de aterragem e descolagem da pista para a categoria III, em ambos os sentidos, até ao final de 2009, bem como em disponibilizar faixas horárias a pedido da Wizz Air.

(53) A Wizz Air aceitou realizar atividades de *marketing* para o gestor aeroportuário. Em especial, aceitou promover os destinos de voo da Wizz Air cujo ponto de partida/destino fosse o aeroporto, a fim de aumentar, no aeroporto, o número de passageiros à partida e à chegada. Em contrapartida, o gestor aeroportuário aceitou pagar taxas de *marketing*, em função do número de aterragens e do número de passageiros transportados.

3.3.2. *O acordo de marketing de 30 de julho de 2008*

(54) O acordo de *marketing* «Acordo de *Marketing*») foi assinado pelas partes em 30 de julho de 2008 e celebrado por um período inicial de três anos, com início em 11 de dezembro de 2008. A vigência do Acordo de *Marketing* podia ser prorrogada por um ano após um período inicial de três anos.

(55) O Acordo de *Marketing* estabelecia os termos e condições das atividades de *marketing* realizadas pela Wizz Air, com vista a aumentar o número de passageiros à partida e à chegada do aeroporto.

(56) O Acordo de *Marketing* especifica as seguintes atividades de *marketing* a realizar pela Wizz Air:

— a promoção, na sua revista em linha e de bordo, do Aeroporto Internacional de Timişoara e dos voos da Wizz Air com destino ao e/ou com partida do Aeroporto Internacional de Timişoara;

— publicidade ao Aeroporto Internacional de Timişoara no seu sítio Web;

— criação de uma estratégia de *marketing* para o Aeroporto Internacional de Timişoara e a Wizz Air;

— publicitar promoções relacionadas com os serviços aéreos no Aeroporto Internacional de Timişoara; e

— outras atividades que promovam o aumento do número de passageiros no Aeroporto Internacional de Timişoara.

(57) As atividades de *marketing* destinavam-se a ser realizadas nos meios de comunicação social romenos e estrangeiros.

(58) Como contrapartida pelas atividades de *marketing* a realizar pela Wizz Air, o gestor aeroportuário tinha de pagar à Wizz Air uma taxa de *marketing* que dependia do número de passageiros embarcados transportados.

(59) O Acordo de *Marketing* estipulava que, no caso de um aumento das taxas regulamentadas no acordo de exploração ou no acordo de assistência em escala, a taxa de *marketing* devia ser alterada de forma equivalente à alteração das taxas aeroportuárias.

(60) Além disso, o gestor aeroportuário tinha as seguintes obrigações em relação à Wizz Air:

— permitir que a Wizz Air utilizasse as infraestruturas do Aeroporto Internacional de Timişoara para atividades comerciais e de *marketing*;

— apoiar os contactos da Wizz Air com entidades públicas e empresariais locais;

— disponibilizar à Wizz Air as suas experiências, conhecimentos e contactos no que se refere aos serviços de *marketing* e meios de comunicação social locais;

— envolver a Wizz Air nas suas atividades de promoção e de *marketing*;

— facultar à Wizz Air um espaço publicitário no Aeroporto Internacional de Timişoara; e

— apoiar a Wizz Air nas suas atividades de relações públicas.

(61) O Acordo de *Marketing* previa que a Wizz Air tinha de emitir uma fatura relativa à taxa de *marketing* depois de receber uma «fatura *pro forma*» do gestor aeroportuário, com as taxas previstas no acordo de exploração e no acordo de assistência em escala.

(62) Nos termos do Acordo de *Marketing*, a Wizz Air era obrigada a facultar ao gestor aeroportuário, no mínimo com uma periodicidade anual, relatórios que descrevessem as atividades de *marketing* realizadas (ou seja, descrição das atividades de *marketing*, dos grupos-alvo, da publicidade, da frequência, da escolha de meios de comunicação social, dos montantes despendidos em atividades de *marketing*).

3.3.3. *Cessação do acordo de marketing e pagamento das taxas de marketing pelo gestor aeroportuário*

(63) Em 11 de fevereiro de 2010, o gestor aeroportuário decidiu resolver o Acordo de *Marketing*.

(64) No que diz respeito às regras em matéria de contratos públicos, a Autoridade romena de regulação e controlo de contratos públicos concluiu que a adjudicação do Acordo de *Marketing*, sem que tivessem sido aplicados quaisquer dos procedimentos de adjudicação estabelecidos na legislação nacional, constituía uma infração das referidas regras e era punível com coima entre 70 000 RON e 100 000 RON.

(65) O gestor aeroportuário recebeu faturas da Wizz Air num valor total de 2 560 992,90 EUR, relativas a serviços de *marketing* para o período entre outubro de 2008 e janeiro de 2010. As autoridades romenas alegam que o gestor aeroportuário não pagou este montante e que a obrigação de pagamento decorrente do Acordo de *Marketing* seria dirimida em conformidade com o direito comercial.

(66) As faturas emitidas pela Wizz Air ao gestor aeroportuário demonstram que as taxas de *marketing* foram faturadas com alguns meses de atraso.

3.3.4. *O acordo de exploração de 1 de agosto de 2008*

(67) O acordo de exploração foi celebrado em 1 de agosto de 2008 para o período de 11 de dezembro de 2008 a 10 de dezembro de 2009, com uma renovação automática por períodos de 12 meses na data de cada seu aniversário de entrada em vigor («Acordo de Exploração») ([12]). O Acordo de Exploração especificava os requisitos para os serviços a prestar à Wizz Air pelo gestor aeroportuário (serviços de passageiros, serviços de segurança, serviços de trânsito/correspondência) e estabelecia as taxas aeroportuárias aplicáveis a pagar pela Wizz Air, bem como os descontos e isenções às taxas.

(68) As taxas eram essencialmente ([13]) as mesmas estabelecidas na AIP 2008. Além disso, a companhia aérea tinha direito a um desconto de 50 % durante seis meses por um aumento da frequência dos voos.

(69) Os pagamentos pelos serviços tinham de ser efetuados 30 dias após a receção da fatura «*sem qualquer dedução motivada por um alegado pedido reconvencional ou de qualquer outra espécie*». A taxa de juros de mora foi fixada em 6,5 % por ano. Os juros de mora tinham de ser estabelecidos numa fatura.

([12]) Este Acordo de Exploração é o acordo de exploração referido no Acordo de *Marketing*.

([13]) Com exceção da taxa para voos domésticos, uma vez que Wizz Air não realizava voos domésticos.

(70) A violação da confidencialidade do contrato era sancionada com uma coima de 10 000 EUR.

(71) Em 25 de junho de 2010, o Acordo de Exploração foi alterado por um novo regime de descontos, que abrangia o período até 6 de fevereiro de 2011. Este novo regime de descontos corresponde ao estabelecido na AIP 2010.

3.3.5. *O acordo de assistência em escala de 1 de agosto de 2008*

(72) O acordo de assistência em escala («AAE») constituía um anexo do Acordo de Assistência em Escala Normalizado de abril de 2004 e estava em vigor de 11 de dezembro de 2008 a 10 de dezembro de 2009, com uma renovação automática por períodos de 12 meses adicionais na data de cada aniversário da sua entrada em vigor ([14]).

(73) O AAE fixou em 150 EUR as taxas de assistência para uma aeronave de passageiros Airbus A320, que combinava uma assistência em escala única na chegada e na partida subsequente. Os serviços «a pedido» não estavam incluídos e eram cobrados à parte.

(74) As faturas relativas aos serviços de assistência tinham de ser emitidas o mais tardar no dia 5 do mês seguinte. Os pagamentos tinham de ser efetuados no prazo de 30 dias a contar da receção da fatura. A taxa de juros de mora foi fixada em 6,5 % por ano.

(75) Em 1 de fevereiro de 2010, o AAE foi prorrogado por um período de um ano com início em 6 de fevereiro de 2010. Foi declarada nula a disposição contida no Acordo de *Marketing* que permitia uma cessação imediata do AAE e do Acordo de Exploração sem quaisquer indemnizações quando o Acordo de *Marketing* expirasse ou fosse resolvido.

(76) Em 25 de junho de 2010, o AAE foi alterado por um novo regime de descontos aplicável às taxas de assistência e aos serviços a pedido, que abrangia o período até 6 de fevereiro de 2011. O novo regime de descontos foi introduzido em 15 de junho de 2010 por decisão do conselho de administração do gestor aeroportuário. Este novo regime de descontos corresponde ao estabelecido na AIP 2010.

3.4. **Medida 4 — Diferimento das taxas aeroportuárias faturadas à Wizz Air para o período de outubro de 2009 a fevereiro de 2010**

(77) Em 28 de abril de 2010, o gestor aeroportuário enviou à Wizz Air um aviso de liquidação no valor 2 825 360 EUR, respeitante a faturas relativas às taxas devidas ao abrigo do Acordo de Exploração e ao AAE de outubro de 2009 a fevereiro de 2010.

(78) No momento da decisão de início do procedimento, a Wizz Air tinha pago apenas 264 367,10 EUR no primeiro semestre de 2010, e o gestor aeroportuário não tinha tomado mais medidas para cobrar os montantes devidos.

4. **FUNDAMENTOS PARA DAR INÍCIO AO PROCEDIMENTO DE INVESTIGAÇÃO**

(79) Na decisão de início do procedimento, a Comissão concluiu que a taxa de base das taxas aeroportuárias prevista na AIP 2007, na AIP 2008 e na AIP 2010 não constituía auxílio estatal.

(80) Contudo, a decisão de início do procedimento suscitou a questão de saber se as medidas que se seguem tinham sido concedidas em condições de mercado e se, por conseguinte, não implicavam a existência de um auxílio estatal, ou se, caso contrário, esse auxílio estatal podia ser declarado compatível com o mercado interno:

— Subvenções anuais ao funcionamento concedidas ao gestor aeroportuário em 2007, 2008 e 2009;

— Descontos e reduções de acordo com a AIP 2007, a AIP 2008 e a AIP 2010;

— Acordos de 2008 entre a Wizz Air e o gestor aeroportuário;

— Diferimento das taxas aeroportuárias faturadas à Wizz Air para o período de outubro de 2009 a fevereiro de 2010.

([14]) Este AAE é o acordo de assistência em escala referido no Acordo de *Marketing*.

4.1. **Medida 1 — Subvenções anuais ao funcionamento concedidas ao gestor aeroportuário em 2007-2009**

(81) A Comissão considerou, a título preliminar, que o financiamento anual concedido ao gestor aeroportuário não é conforme com o POEM devido ao facto de não terem sido apresentados quaisquer planos de negócios ou projeções de rendibilidade, ao facto de o acionista minoritário (Fondul Proprietatea) não parecer ter contribuído para o financiamento nas mesmas condições e ao facto de não ser claro que o gestor aeroportuário tenha sistematicamente distribuído aos acionistas os dividendos correspondentes.

4.2. **Medida 2 — Descontos e reduções de acordo com a AIP 2007, a AIP 2008 e a AIP 2010**

(82) A Comissão considerou, a título preliminar, que os descontos e as reduções previstos na AIP 2007 constituíam um auxílio estatal e não lhe foi possível excluir a possibilidade de a AIP 2008 e a AIP 2010 implicarem a existência de um auxílio estatal. A Comissão não pôde excluir a hipótese de alguns utilizadores do Aeroporto Internacional de Timișoara terem recebido uma vantagem seletiva concedida através dessas reduções e descontos. No tocante à nova redução para aeronaves com PMD superior a 70 toneladas, estabelecida na AIP 2010, a Comissão considerou que constituía um auxílio estatal, dado que não era *prima facie* suficiente para cobrir os custos do gestor aeroportuário. Além disso, a diferença entre as taxas para passageiros nacionais e passageiros internacionais, bem como para passageiros em trânsito, levou a Comissão a questionar o caráter não discriminatório dos regimes.

4.3. **Medida 3 — Acordos de 2008 entre a Wizz Air e o gestor aeroportuário**

(83) A Comissão considerou, a título preliminar, que os Acordos de 2008 com a Wizz Air não foram celebrados em condições normais de mercado e que a Wizz Air recebeu, por conseguinte, uma vantagem económica seletiva. Assim, a Comissão concluiu, a título preliminar, que os Acordos de 2008 constituíam um auxílio estatal.

4.4. **Medida 4 — Diferimento das taxas aeroportuárias faturadas à Wizz Air para o período de outubro de 2009 a fevereiro de 2010**

(84) A Comissão considerou, a título preliminar, que não pode excluir a possibilidade de o diferimento das taxas aeroportuárias implicar a existência de um auxílio estatal, porquanto não foram adotadas quaisquer medidas para executar a obrigação de pagamento.

5. **OBSERVAÇÕES DA ROMÉNIA**

5.1. **Medida 1 — Financiamento anual concedido ao gestor aeroportuário em 2007-2009**

(85) A Roménia explicou que o alegado auxílio ao funcionamento concedido ao gestor aeroportuário diz respeito, na verdade, a custos de investimento e não constituiu um auxílio estatal. Os projetos de investimento encontram-se indicados no Quadro 3 da presente decisão.

(86) No tocante ao financiamento da *melhoria da pista e da ampliação da plataforma de estacionamento de aeronaves* em 2007, 2008 e 2009, a Roménia alegou que esse financiamento foi executado em conformidade com o POEM. Segundo a Roménia, o POEM é cumprido se os investimentos forem realizados em ativos detidos pelo Estado e que gerem receitas provenientes dos dividendos e das taxas de concessão. Neste caso, a Roménia calculou uma taxa de concessão de 2 % das receitas brutas recebidas pela concessão. A Roménia afirmou que o Plano de Desenvolvimento e a Avaliação da Capacidade do Aeroporto Internacional de Timișoara elaborada em 2006 («Avaliação da Capacidade») apontavam para a sustentabilidade económica dos investimentos. Segundo a Roménia, seria possível assegurar a sustentabilidade económica, uma vez que o aumento do número de passageiros e dos ganhos de eficiência deviam permitir aumentar as receitas decorrentes da exploração das infraestruturas aeroportuárias. A Roménia considerou que os investimentos eram também necessários para satisfazer os requisitos de segurança da aviação (em especial para evitar o acesso não autorizado aos aviões) e para responder às necessidades operacionais resultantes do aumento do tráfego. A Roménia indicou ainda que, além das atividades comerciais, as infraestruturas eram também usadas para atividades militares, missões oficiais, missões de busca e salvamento, passagens aéreas de auxílio humanitário e de emergência, voos da ONU, da Cruz Vermelha e do Crescente Vermelho e para atividades similares. A Roménia afirmou que as atividades de interesse nacional (exército e defesa nacional, missões humanitárias e de salvamento e outras atividades similares) se inserem no âmbito de uma missão de serviço público. A Roménia alegou que, de acordo com o direito romeno, o gestor aeroportuário tinha a obrigação de permitir a utilização gratuita das infraestruturas aeroportuárias para essas atividades não comerciais.

(87) No que se refere ao financiamento dos *equipamentos de segurança* em 2008, a Roménia alegou que o mesmo se prende com atividades que se inserem no âmbito de uma missão de serviço público. A Roménia afirmou que esses investimentos eram exigidos pelo Regulamento (CE) n.º 2320/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, pelo Regulamento (CE) n.º 622/2003 da Comissão e pelo direito nacional. Além disso, a Roménia indicou que os equipamentos de segurança ajudaram o gestor aeroportuário a cumprir os requisitos em matéria de segurança das fronteiras impostos pelo Regulamento (CE) n.º 562/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho.

(88) No que se refere à *ampliação e melhoria do terminal não Schengen* em 2007, 2008, 2009 e 2010, a Roménia alegou que esse financiamento foi realizado em conformidade com o POEM ou estava relacionado com atividades que se inserem no âmbito de uma missão de serviço público. Segundo a Roménia, esses investimentos basearam-se em considerações económicas no sentido de preparar o aeroporto para um número mais elevado de passageiros. A Roménia indicou que o Estado foi orientado por perspetivas de rendibilidade a longo prazo. Ademais, a Roménia explicou que os investimentos eram necessários para cumprir as obrigações do país, a fim de aderir ao espaço Schengen. Em especial, a Roménia declarou que os investimentos eram necessários para cumprir o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CE) n.º 562/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho.

(89) No tocante ao financiamento do *desenvolvimento de uma estrada de acesso e parque de estacionamento* em 2007, a Roménia alegou que esse financiamento foi executado em conformidade com o POEM. A Roménia afirmou que, em 2005, foi realizado um estudo de viabilidade sobre este investimento e que o mesmo incluía um plano de negócios e uma avaliação da rendibilidade do investimento. Segundo a Roménia, a análise da rendibilidade indicava a possibilidade de obter receitas significativas.

(90) No atinente ao financiamento de *equipamentos de iluminação* em 2008, a Roménia alegou que esse financiamento foi executado em conformidade com o POEM. Segundo a Roménia, o investimento em equipamentos de iluminação era necessário para assegurar uma utilização otimizada das infraestruturas aeroportuárias e a segurança dos passageiros e das aeronaves. A Roménia indicou que o investimento também se revelou rentável *ex post*.

5.2. **Medida 2 — Descontos e reduções de acordo com a AIP 2007, a AIP 2008 e a AIP 2010**

5.2.1. *A AIP 2007 e a AIP 2008*

(91) A Roménia alegou que o gestor aeroportuário explorava o aeroporto de forma rentável desde 2007 e que os lucros aumentaram de forma contínua a partir dessa data. Neste contexto, as tarifas aplicadas pelo gestor aeroportuário cobriam os custos dos serviços prestados.

(92) A Roménia afirmou que as decisões sobre a aplicação das taxas aeroportuárias se basearam em notas informativas económicas e financeiras elaboradas por um departamento especializado do gestor aeroportuário.

(93) Segundo a Roménia, as taxas aeroportuárias foram publicadas na AIP e eram aplicáveis a todos os utilizadores numa base não discriminatória.

(94) A Roménia esclareceu que a AIP 2007 e a AIP 2008 foram aprovadas pelo conselho de administração do gestor aeroportuário cerca de dois meses antes da entrada em vigor de cada AIP, respetivamente.

(95) Segundo a Roménia, o modelo de negócios da Carpatair, nomeadamente o modelo de tipo radial, conduziu a uma situação em que, durante as horas de ponta de chegadas de passageiros da Carpatair, as capacidades do aeroporto estavam quase completamente esgotadas. Por outro lado, durante as horas de menos movimento, a capacidade encontrava-se subutilizada. Por conseguinte, devido ao facto de a maioria dos custos ser fixa, os custos incrementais do aumento do número de passageiros no Aeroporto Internacional de Timişoara eram muito baixos, pelo menos fora das horas de ponta criadas pelo modelo de exploração da Carpatair. Consequentemente, estimava-se que mesmo taxas aeronáuticas baixas pudessem gerar um aumento incremental da rendibilidade. Tal é demonstrado pelo aumento de 39 % das receitas de exploração registado pelo gestor aeroportuário durante o período 2008-2010, que foi alcançado com um aumento de apenas 22 % dos custos de funcionamento.

(96) Segundo a Roménia, as reduções e descontos incluídos na AIP 2007 e na AIP 2008 refletem economias de escala para o gestor aeroportuário que resultam do nível elevado dos custos fixos de exploração do aeroporto. Tal significa que existe um forte incentivo para procurar volumes suplementares. As reduções e descontos visam incentivar e aumentar as atividades económicas que utilizam as infraestruturas aeroportuárias da forma mais eficiente.

5.2.2. *A AIP 2010*

(97) Segundo a Roménia, o gestor aeroportuário agiu por iniciativa própria ao fixar as taxas e reduções publicadas na AIP 2010. A Roménia afirmou que as taxas e reduções não são imputáveis ao Estado.

(98) A Roménia alegou que a AIP 2010 foi adotada em conformidade com o POEM. Segundo a Roménia, as receitas não relacionadas com a aviação, a externalização da rede e um aumento do valor da empresa devem ser tidos em conta ao analisar a conformidade como o POEM. Cerca de 14 % das receitas do gestor aeroportuário foram receitas não aeronáuticas. Segundo a Roménia, os passageiros de companhias aéreas de baixo custo são normalmente mais propensos do que outros passageiros à compra de jornais, alimentos, bebidas ou artigos similares em lojas do aeroporto, uma vez que, habitualmente, as companhias aéreas de baixo custo não disponibilizam esses artigos a bordo.

(99) A Roménia acreditava que a AIP 2010 proporcionava um incentivo às companhias aéreas para atraírem mais passageiros. A Roménia afirmou que durante a aplicação da AIP 2010 o tráfego no aeroporto tinha registado uma evolução positiva (ver Quadro 10).

Quadro 10: Aeroporto de Timişoara — Receitas e número de passageiros

	Número total de passageiros	**Total das receitas 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) A Roménia explicou que as taxas aeroportuárias aplicáveis à Carpatair foram reduzidas em 70 % para aterragens e em 50 % para iluminação. A taxa cobrada por passageiro em correspondência era de apenas 1,5 EUR. De acordo com a AIP 2010, a redução máxima de taxas aeroportuárias aplicável à Wizz Air estava compreendida entre 67 % e 72 %. Os descontos de 72 % a 85 % nunca foram aplicados à Wizz Air, porque esta nunca atingiu os respetivos limiares. Segundo a Roménia, outras companhias aéreas eram também elegíveis para a redução das taxas em função do número de passageiros ou de movimentos registados.

(101) A Roménia afirmou que a redução das taxas aeroportuárias constante da AIP 2010 reflete a diferença entre os custos de oportunidade suportados pelo gestor aeroportuário pela prestação de serviços a companhias que usam pequenas aeronaves e com tempos de rotação mais longos e os custos pela prestação de serviços a aeronaves de maiores dimensões, que transportam um número mais elevado de passageiros em cada aterragem. A AIP 2010 visava atrair companhias aéreas com tempos de rotação mais curtos, de modo a permitir um número mais elevado de rotações por hora e, deste modo, melhorar a capacidade operacional do gestor aeroportuário no que se refere ao número de aterragens por hora.

(102) A Roménia indicou que os descontos aplicados à Wizz Air também refletem a menor quantidade de serviços utilizados. A Wizz Air apenas oferecia voos diretos e, portanto, não precisava de instalações nem de serviços para a correspondência. Para os voos de trânsito, o gestor aeroportuário tem de duplicar as instalações de segurança. Segundo a Roménia, 60 % dos passageiros da Wizz Air fazem o *check-in* em linha, o que conduz a uma redução significativa dos funcionários necessários no *check-in*. Os passageiros da Wizz Air transportam menos bagagem, o que diminui a necessidade de funcionários de instalações para processar essa bagagem. Segundo a Roménia, eram as equipas da Wizz Air que realizavam a limpeza de rotina das aeronaves durante o tempo de rotação.

5.3. **Medida 3 — Acordos de 2008 entre a Wizz Air e o gestor aeroportuário**

(103) A Roménia alegou que nenhum dos investimentos realizados para a restauração do caminho de circulação ou para a ampliação da plataforma de estacionamento foi especificamente devido à presença da Wizz Air. Segundo a Roménia, os investimentos realizados pelo Estado enquanto acionista principal foram lançados antes de a Wizz Air ter anunciado a sua intenção de operar no Aeroporto Internacional de Timişoara. A Roménia afirmou que, do mesmo modo, os investimentos e reparações realizados a partir de recursos próprios do gestor aeroportuário não o foram devido à presença da Wizz Air ou de qualquer outra companhia no Aeroporto Internacional de Timişoara, mas antes para assegurar as condições de segurança e proteção necessárias para a correta realização da atividade do aeroporto. As reparações foram realizadas devido ao desgaste normal e não para uma companhia aérea ou devido à sua presença.

(104) Segundo a Roménia, conforme indicado no preâmbulo, o MdE foi um acordo de princípio que não impunha quaisquer obrigações legais às partes. A Roménia alegou que, salvo no que diz respeito à violação da cláusula de confidencialidade, o acordo não estabelecia quaisquer sanções para potenciais infrações. Não estava prevista qualquer obrigação válida relativa à prestação dos serviços listados no MdE. Além disso, o gestor aeroportuário não realizou quaisquer obras infraestruturais no período em causa, exceto obras infraestruturais completamente independentes da operação da Wizz Air.

(105) A Roménia declarou que o MdE expressa a intenção das partes de encetarem negociações de boa-fé relativamente a uma potencial cooperação a estabelecer com base em acordos obrigatórios. A Roménia alegou que esses acordos obrigatórios foram efetivamente celebrados, e que, na prática, substituíram o MdE: o Acordo de Exploração, o AAE e o Acordo de *Marketing*.

(106) Segundo a Roménia, o gestor aeroportuário agiu em consonância com o POEM quando assinou os Acordos de 2008 com a Wizz Air. A fim de fundamentar o argumento, a Roménia enviou à Comissão um plano de negócios *ex ante* reformulado *ex post*, que mostra que os Acordos de 2008 com a Wizz Air deviam gerar um aumento do número de passageiros e dos lucros.

5.4. **Medida 4 — Diferimento das taxas aeroportuárias faturadas à Wizz Air para o período de outubro de 2009 a fevereiro de 2010**

(107) A Roménia afirmou que o gestor aeroportuário agiu por iniciativa própria no que diz respeito ao pagamento das taxas aeroportuárias que lhe eram devidas pela Wizz Air. Segundo a Roménia, a decisão tomada neste contexto não é, portanto, imputável ao Estado romeno.

(108) A Roménia alegou que a decisão do gestor aeroportuário relativa ao pagamento das taxas aeroportuárias que lhe eram devidas pela Wizz Air respeitava o POEM.

(109) Segundo a Roménia, os montantes que deviam ser reembolsados à Wizz Air e recuperados junto desta foram compensados em 1 de março de 2014 no acordo de resolução n.º 20310 ([15]) celebrado entre o gestor aeroportuário e a Wizz Air («Acordo de Resolução»).

(110) A Roménia alegou que, a partir de 20 de novembro de 2014, as dívidas do gestor aeroportuário à Wizz Air ascendiam a 0 EUR e que as dívidas da Wizz Air ao gestor aeroportuário ascendiam a 122 861,67 EUR, relativos a operações efetuadas de 1 de outubro de 2014 a 31 de outubro de 2014, e a 1 256,12 EUR relativos ao aluguer de um espaço administrativo no Aeroporto Internacional de Timişoara. Segundo a Roménia, esses montantes eram devidos em 30 de novembro de 2014.

([15]) O Acordo de Resolução teve por base as ações que se seguem. O gestor aeroportuário apresentou um pedido de arbitragem contra a Wizz Air junto do Tribunal Arbitral da Câmara de Comércio e da Indústria de Cluj («Tribunal Arbitral de Cluj»), com o n.º 24/2011. O Tribunal Arbitral de Cluj proferiu a sentença arbitral n.º 3, de 16 de maio de 2012 («Sentença Arbitral»). Por decisão de 11 de junho de 2012, certos erros foram corrigidos pelo Tribunal Arbitral de Cluj. A sentença arbitral ordenou o pagamento pela Wizz Air de certas faturas emitidas pelo gestor aeroportuário, bem como o pagamento do saldo remanescente devido com base no Acordo de Exploração e no Acordo de Assistência em Escala. O gestor aeroportuário também pediu à Wizz Air o pagamento de juros de mora. A Wizz Air intentou uma ação contra o gestor aeroportuário, solicitando que lhe fosse ordenado o pagamento das faturas emitidas pela Wizz Air com base no Acordo de *Marketing*. O Tribunal Especializado de Cluj proferiu a Decisão n.º 3597 de 3 de outubro de 2012, na qual deferiu parcialmente o pedido apresentado na ação judicial interposta pela Wizz Air contra o gestor aeroportuário.

6. **OBSERVAÇÕES DE TERCEIROS**

6.1. **Carpatair**

6.1.1. *Medida 3 — Acordos de 2008 entre a Wizz Air e o gestor aeroportuário*

(111) Segundo a Carpatair, os vários regimes a favor da operação da Wizz Air no Aeroporto Internacional de Timişoara constituem um auxílio estatal. A Carpatair estima que ascenda a 5,5 milhões de EUR o alegado auxílio concedido à Wizz Air entre outubro de 2008 e dezembro de 2010. Foi alegadamente concedido através do Acordo de Marketing, no montante de 2,6 milhões de EUR, e de descontos baseados na AIP e no Acordo de Exploração, no montante de 2,9 milhões de EUR. Além disso, a Carpatair alegou que, em 2011, a medida continuou a ser prestada à Wizz Air pelo gestor aeroportuário, ascendendo o auxílio a 8,3 milhões de EUR no final de 2011.

(112) A Carpatair apresentou observações d sobre o POEM. Segundo a Carpatair, um investidor numa economia de mercado teria baseado as suas decisões nas especificidades do aeroporto. A localização do aeroporto e os esforços da Carpatair permitiram criar progressivamente um sistema de tipo radial a partir 2000, através do qual a Carpatair gerava 38 % das receitas do gestor aeroportuário em 2008, altura em que a Wizz Air começou a operar no aeroporto. A situação explica-se, essencialmente, pelo facto de a Carpatair conseguir atrair um tráfego estável de empresários provenientes da Roménia, Itália, Moldávia, Ucrânia e Alemanha.

(113) A Carpatair indicou ainda que o tráfego no Aeroporto Internacional de Timişoara era de 836 574 passageiros em 2007 e 890 704 passageiros em 2008. Em condições normais, devia ser essa a base e a referência para as receitas sobre as quais um investidor privado se apoiaria para criar receitas marginais. A principal preocupação do gestor aeroportuário deveria ter sido não destruir as atividades e receitas existentes. Contudo, de acordo com a Carpatair, o gestor aeroportuário não teve este aspeto em consideração e, consequentemente, em 2013 o Aeroporto Internacional de Timişoara apenas processou 757 009 passageiros, um valor 15 % inferior ao registado antes da chegada da Wizz Air. Por conseguinte, um investidor prudente teria tido em conta que tinha sido precisamente esse tráfego que tinha proporcionado rendimento de elevada qualidade e teria restringido a vantagem conferida à Wizz Air apenas às novas rotas. Não foi esse o caso. O Acordo de *Marketing* concedeu uma redução de 85 % sobre todas as taxas, serviços de assistência e até mesmo material usado durante três anos, em todas as rotas, incluindo, portanto, as já asseguradas pela Carpatair, que representavam metade de todas as rotas. Um investidor sensato saberia que fragilizar o seu principal cliente, a Carpatair, destruiria a plataforma existente e os recursos a ela associados. Um investidor privado sensato deveria ter conhecimento das margens de rendibilidade reais no setor, designadamente as das companhias aéreas que operam um modelo do tipo radial. Considerando que a implementação do alegado auxílio apenas teria dado origem à perda de metade das receitas resultantes da exploração do Aeroporto Internacional de Timişoara (20 % do total de receitas da Carpatair), a quebra na rendibilidade corresponderia a uma perda de 15 % do total das receitas, face a 5 % de lucro. Em valores absolutos, a respetiva perda correspondeu a 10-15 milhões de EUR de impacto negativo por ano.

(114) A Carpatair afirmou que um investidor prudente teria divulgado os resultados de um estudo encomendado em 2006 que mostrava a necessidade de reparar a pista, com um custo de 30 milhões de EUR. A informação foi disponibilizada em 2010 pelo novo administrador do aeroporto. Um investidor privado prudente é orientado pela perspetiva de rendibilidade a longo prazo, que permite contornar a noção de curto prazo do lucro marginal resultante de receitas incrementais, mesmo extremamente baixas, como 1 EUR por passageiro. É evidente que, ao ignorar os custos de reparação e — numa lógica até contrária à reparação — ao permitir a entrada de uma companhia aérea que iria sobrecarregar e danificar a pista, o gestor aeroportuário não teve em conta a rendibilidade a longo prazo. Um investidor prudente no setor dos transportes aéreos teria imposto a uma companhia aérea desse tipo uma sobretaxa por cada movimento de operação em sobrecarga.

(115) A Carpatair afirmou que, no início de 2012, o gestor aeroportuário subordinou a renovação do seu contrato à aceitação, pela Carpatair, dos acordos com a Wizz Air e dos respetivos termos.

(116) A Carpatair alegou que o POEM não se encontrava satisfeito. A Carpatair alegou que não foi realizada uma análise *ex ante* e não foi apresentado um plano de negócios à Comissão, em conformidade com as Orientações de 2005 sobre o financiamento dos aeroportos e os auxílios estatais ao arranque das companhias aéreas que operam a partir de aeroportos regionais ([16]) («Orientações relativas à aviação de 2005»).

([16]) Comunicação da Comissão — Orientações comunitárias sobre o financiamento dos aeroportos e os auxílios estatais ao arranque das companhias aéreas que operam a partir de aeroportos regionais (JO C 312 de 9.12.2005, p. 1).

(117) A Carpatair refutou os argumentos da Roménia sobre o facto de o rendimento não aeronáutico ter de ser incluído na análise do POEM. A Carpatair afirmou que a Roménia não estava em condições de apresentar uma análise económica pormenorizada de como as subvenções concedidas à Wizz Air eram justificadas por um aumento dos lucros não aeronáuticos.

6.1.2. *Orientações relativas à aviação de 2014*

(118) A Carpatair afirmou que as Orientações relativas à aviação de 2014 confirmam que as medidas constituíam um auxílio estatal. O teste do POEM não foi cumprido, dado que não existia um plano de negócios *ex ante* e, consequentemente, as autoridades romenas não apresentaram à Comissão um plano desse tipo nem projeções de rendibilidade relativamente aos Acordos de 2008.

(119) A Carpatair afirmou que os dados financeiros mais recentes do gestor aeroportuário confirmam que o auxílio é incompatível. A Carpatair alegou que, além de ter diminuído a rendibilidade do gestor aeroportuário, o auxílio não preenchia as condições cumulativas para a concessão de um auxílio ao arranque.

(120) A Carpatair informou ainda a Comissão de que tinha apresentado uma queixa junto do Conselho Romeno da Concorrência, alegando que o gestor aeroportuário tinha abusado da sua posição dominante ao oferecer condições discriminatórias às companhias aéreas.

6.2. **Wizz Air**

6.2.1. *Medida 2 — Descontos e reduções de acordo com a AIP 2007, a AIP 2008 e a AIP 2010*

(121) A Wizz Air afirmou que o desconto de até 85 % nos termos da AIP 2010 nunca foi aplicado. Ao invés, o desconto médio aplicado não ultrapassou os 73 %, após o Ministério dos Transportes romeno se ter oposto ao regime de taxas supracitado.

(122) Além disso, segundo a Wizz Air, não existe seletividade nem vantagem a seu favor no âmbito da AIP 2007, da AIP 2008 e da AIP 2010. Existem outras companhias aéreas que operam aeronaves com a mesma dimensão e PMD das da Wizz Air e que podiam, portanto, beneficiar do mesmo nível de desconto.

(123) A Wizz Air alegou que, desde a sua chegada, a tendência geral para a utilização de aeronaves de maiores dimensões foi encorajada pelo gestor aeroportuário, e que o número de passageiros aumentou 36 % no período de 2007 a 2010, tendo o número de movimentos aumentado apenas 2 %.

(124) Contrariamente à Carpatair, a Wizz Air oferecia um serviço de tarifas reduzidas e as suas operações eram eficientes. Consequentemente, de um ponto de vista económico, era razoável que a disponibilização de infraestruturas e serviços menos onerosos conduzisse à aplicação de tarifas mais baixas por um aeroporto que estivesse a agir como um OEM. A Wizz Air declarou ter impulsionado o tráfego do aeroporto mediante o aumento das receitas aeronáuticas e não aeronáuticas.

6.2.2. *Medida 3 — Acordos de 2008 entre a Wizz Air e o gestor aeroportuário*

(125) A Wizz Air sustentou que a ausência de um plano de negócios *ex ante* não prova que as autoridades romenas não tenham agido como um OEM.

(126) A Wizz Air contratou uma consultora económica, a Oxera Consulting Ltd, a fim de preparar a avaliação económica do princípio do investidor numa economia de mercado em relação ao aeroporto. O relatório da Oxera, enviado à Comissão em 27 de outubro de 2011, visava determinar se os acordos entre o gestor aeroportuário e a Wizz Air cumpriam o teste do POEM.

(127) A análise da Oxera incidiu sobre os Acordos de 2008, bem como sobre a AIP 2007, a AIP 2008 e a AIP 2010.

(128) Segundo a Oxera, as taxas pagas pela Wizz Air no Aeroporto Internacional de Timişoara devem ser comparadas com as taxas pagas pela Wizz Air em aeroportos similares durante um período de tempo apropriado.

(129) Na análise da Oxera, foram selecionados três aeroportos como elementos de referência pertinentes para efeitos desta análise. A Oxera alegou que a estrutura de propriedade e de financiamento desses aeroportos são tais que todos são suscetíveis de se agir em conformidade com aeroportos de «investidores privados», sendo os mesmos também destinos da Wizz Air amplamente comparáveis em diversas dimensões.

(130) Com base nos dados recebidos da Wizz Air, a Oxera concluiu que as taxas globais pagas pela companhia aérea no Aeroporto Internacional de Timişoara podem ser comparadas com as respetivas taxas pagas nos três aeroportos de referência entre 2008-2009 e 2010-2011, tanto por passageiro como por rotação.

(131) Segundo a Oxera, a análise mostrou que o nível global de taxas pagas pela Wizz Air no Aeroporto Internacional de Timişoara ao abrigo dos acordos pormenorizados é superior, em média, ao nível médio comparável de taxas pagas pela companhia aérea nos aeroportos de referência. Os preços mais baixos pagos pela Wizz Air nos aeroportos de referência sugerem que um investidor privado teria provavelmente celebrado um contrato com as cláusulas previstas no acordo celebrado entre o gestor aeroportuário e a Wizz Air.

(132) A avaliação da rendibilidade dos acordos mostra que um investidor privado racional estaria disposto a celebrar o mesmo tipo de acordo com a Wizz Air. A análise da rendibilidade dá a entender, portanto, que, ao celebrar os diferentes acordos com a Wizz Air, o gestor aeroportuário agiu em conformidade com o POEM.

(133) De um modo geral, a Oxera concluiu que o resultado da análise comparativa e da análise da rentabilidade dos acordos sugeria que as taxas pagas pela Wizz Air no Aeroporto Internacional de Timişoara eram comparáveis às taxas que um investidor numa economia de mercado, que detém um aeroporto, teria oferecido à Wizz Air em circunstâncias similares.

6.2.3. *Medida 4 — Diferimento das taxas aeroportuárias faturadas à Wizz Air para o período de outubro de 2009 a fevereiro de 2010*

(134) No entender da Wizz Air, é evidente que o alegado montante pendente devido ao gestor aeroportuário não constituía um auxílio. A Wizz Air alegou ter créditos recíprocos contra o gestor aeroportuário, resultantes da anulação de um processo de compensação entre o gestor aeroportuário e a Wizz Air.

(135) A Wizz Air argumentou que a imputabilidade do Estado não estava provada, dado que a Comissão não tinha estabelecido que o não pagamento das taxas devidas podia ser imputável ao Estado.

(136) Citando a jurisprudência do Tribunal de Justiça no processo *Stardust Marine* ([17]), o alegado auxílio concedido pelo gestor aeroportuário a companhias aéreas não é imputável ao Estado romeno. Segundo a Wizz Air, o gestor aeroportuário parece ter agido de forma autónoma e sem a aprovação ou mesmo o conhecimento do Estado romeno. O Governo romeno interveio apenas para ordenar a anulação de certas medidas adotadas pelo gestor aeroportuário e rejeitadas *ex post* pelo governo.

6.2.4. *Orientações relativas à aviação de 2014*

(137) A Wizz Air reiterou que os Acordos de 2008 celebrados com o gestor aeroportuário não constituíam um auxílio estatal nos termos das Orientações relativas à aviação de 2014.

(138) Segundo a Wizz Air, os acordos celebrados entre o gestor aeroportuário e a Wizz Air estavam em conformidade com o teste do POEM. Neste caso, a comparação com o preço de mercado e a análise da rendibilidade *ex ante*, descritos nas Orientações relativas à aviação de 2014, foram efetuadas, conforme demonstrado pelo relatório da Oxera.

(139) A Wizz Air considera que o alegado auxílio estatal concedido ao gestor aeroportuário, caso exista, não foi transferido para a Wizz Air. Fez referência aos pontos 11 e 65 das Orientações relativas à aviação de 2014, nos termos dos quais se um aeroporto tiver sido beneficiário de auxílio, a vantagem resultante desse auxílio não é repercutida numa companhia aérea específica, se a infraestrutura relevante estiver aberta a todas as companhias aéreas e não estiver dedicada a uma companhia aérea específica e as companhias aéreas pagarem tarifas que cubram, pelo menos, um custo incremental da sua operação no aeroporto.

(140) A Wizz Air afirmou que estas condições estavam satisfeitas. A Wizz Air não era a única companhia aérea a operar aeronaves com PMD superior a 70 toneladas no Aeroporto Internacional de Timişoara durante o período em análise e, por conseguinte, outras companhias aéreas podem ter beneficiado de reduções das taxas aeroportuárias similares ou superiores às concedidas à Wizz Air.

([17]) Acórdão de 16 de maio de 2002, *França/Comissão* («Stardust Marine»), Processo C-482/99, EU:C:2002:294.

(141) A Wizz Air concluiu, com base no ponto 172 das Orientações relativas à aviação de 2014, que, mesmo que se considerasse que o gestor aeroportuário tinha recebido um auxílio, a compatibilidade desse auxílio deveria ser apreciada com base nas Orientações relativas à aviação de 2014, tendo em conta a intensidade de auxílio autorizada para aeroportos com menos de 700 000 passageiros.

6.3. **O gestor aeroportuário**

6.3.1. *Medida 3 — Acordos de 2008 entre a Wizz Air e o gestor aeroportuário*

(142) O gestor aeroportuário afirmou que os Acordos de 2008 não implicam a existência de qualquer auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

(143) De acordo com o gestor aeroportuário não existiu qualquer seletividade. O alegado auxílio concedido à Wizz Air estava disponível para todas as companhias aéreas comparáveis, numa base transparente e não discriminatória.

(144) O gestor aeroportuário alegou que o acordo de *marketing* dizia respeito aos serviços de *marketing* que lhe eram prestados pela Wizz Air. O gestor aeroportuário teria oferecido um acordo semelhante a outras companhias aéreas, mas não foi possível fazê-lo devido aos limites existentes quanto a despesas de publicidade do gestor aeroportuário.

(145) O gestor aeroportuário declarou não ter acesso a recursos estatais. Os recursos estatais apenas foram utilizados, de forma não discriminatória, para a disponibilização de infraestruturas, tais como caminhos de circulação, plataformas de estacionamento, equipamentos de segurança, instalações e equipamentos de terminal.

(146) O gestor aeroportuário alegou ter agido de forma autónoma. O facto de a Roménia ser acionista do aeroporto, com uma participação de 80 %, não implica que o Estado tenha controlo direto ou indireto sobre os recursos em consideração.

(147) O POEM foi observado em todos os aspetos nos Acordos de 2008. O gestor aeroportuário declarou ter realizado cálculos antes de celebrar os Acordos de 2008. De acordo com o gestor aeroportuário, a elaboração de um plano de negócios não constituía uma obrigação legal. O gestor aeroportuário não tinha conhecimento de quaisquer razões para conservar qualquer documentação.

(148) O relatório da RBB ([18]), enviado pelo gestor aeroportuário, procurou estimar os custos e benefícios incrementais para o gestor aeroportuário decorrentes dos Acordos de 2008. Segundo o relatório, os Acordos de 2008 produziram um retorno positivo para o gestor aeroportuário, mesmo durante os três anos em que este suportou o custo do Acordo de *Marketing*.

(149) O relatório da RBB considerou que a melhoria de eficiência de que o gestor aeroportuário beneficiou decorreu da atividade da Wizz Air. Os dados revelaram que a Wizz Air transportou um número consideravelmente superior de passageiros por movimento de aeronave do que outras companhias aéreas que operavam no aeroporto. A inclusão da Wizz Air na carteira de clientes do gestor aeroportuário proporcionou-lhe, portanto, um aumento substancial do número de passageiros em troca de um ligeiro aumento nos movimentos de aeronaves.

(150) Este padrão de crescimento melhorou a rendibilidade do aeroporto: durante o período de 2008 a 2010, o total de receitas de exploração do gestor aeroportuário aumentou 39 %, ao passo que o total dos custos de funcionamento aumentou apenas 22 %.

(151) De acordo com o relatório da RBB, os dados revelaram que a Wizz Air é responsável por uma parte das receitas aeronáuticas proporcional ou superior à sua proporção do número de passageiros e movimentos de aeronaves no Aeroporto Internacional de Timişoara. Em contrapartida, de acordo com o relatório da RBB, os dados mostraram que a Carpatair contribuiu sistematicamente em menor escala para as receitas do gestor aeroportuário do que o que corresponderia à sua utilização das instalações do aeroporto internacional de Timişoara, conforme medido pela sua proporção do número de passageiros e de movimentos de aeronaves.

(152) O relatório sugeriu que a Carpatair obteve do gestor aeroportuário melhores condições do que outras companhias aéreas, incluindo a Wizz Air. Este consistente nível insuficiente de pagamentos face à utilização da capacidade reflete uma ineficiência relativa, em termos de utilização do aeroporto, do modelo de negócios da Carpatair, que assenta num grande número de movimentos de aeronaves, cada uma transportando um número relativamente reduzido de passageiros.

([18]) A RBB Economics LLP é uma consultora económica com sede em Londres. É especializada na prestação de aconselhamento económico relacionado com o direito da concorrência.

(153) De acordo com o estudo da Universidade de Timişoara, os investimentos realizados pelo gestor aeroportuário foram lucrativos e benéficos. O estudo alegou que o gestor aeroportuário agiu em conformidade com o POEM.

(154) O estudo afirmou que o gestor aeroportuário dispunha de uma estratégia correta orientada para o aumento do número de passageiros e de movimentos de aeronaves. Para tal, tomando como exemplo as taxas noutros aeroportos no país e no estrangeiro, foi criado um regime vantajoso de descontos, sobretudo para as companhias aéreas que transportam um grande número de passageiros e operam aeronaves de grande capacidade. Além disso, as taxas de arrendamento dos espaços situados no edifício do terminal respeitam o preço de mercado e eram compatíveis com as praticadas em Timişoara para espaços do mesmo tipo.

6.3.2. *As Orientações relativas à aviação de 2014 (medida 1 e medida 3)*

(155) O gestor aeroportuário indicou que, com base nas Orientações relativas à aviação de 2014, não existiu qualquer auxílio estatal ilegal. Mesmo que tivesse existido um auxílio, este teria sido compatível com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

(156) Segundo o gestor aeroportuário, o auxílio de que foi beneficiário contribuiu para um objetivo bem definido de interesse comum, uma vez que aumentou a mobilidade dos cidadãos europeus e a conectividade do município de Timiş, ao criar pontos de acesso para voos intra-UE, combateu o congestionamento do tráfego aéreo nos principais aeroportos da UE que funcionam como plataformas de correspondência e facilitou o desenvolvimento regional no município de Timiş.

(157) O gestor aeroportuário afirmou que o investimento visava criar novas capacidades no Aeroporto Internacional de Timişoara. A nova infraestrutura satisfaz, a médio prazo, a procura prevista das companhias aéreas, passageiros e transitários na zona de influência do aeroporto internacional de Timişoara.

(158) Segundo o gestor aeroportuário, os acordos celebrados entre a Wizz Air e o gestor aeroportuário não constituíam um auxílio estatal nos termos do teste do POEM.

(159) O gestor aeroportuário aplicou as duas abordagens diferentes descritas nas Orientações relativas à aviação de 2014 para realizar o teste do POEM.

(160) O gestor aeroportuário defendeu que o preço cobrado por um aeroporto a uma companhia aérea específica corresponde ao preço do mercado: o gestor aeroportuário recordou que o relatório da RBB mostrou que as taxas aeronáuticas pagas pela Carpatair em 2010 eram inferiores às cobradas à Wizz Air.

(161) No entender do gestor aeroportuário, os acordos contribuíram para a rendibilidade do aeroporto, na medida em que quantificaram os custos e os benefícios incrementais: segundo o relatório da RBB, no período 2008 a 2010, os acordos celebrados com a Wizz Air revelaram um lucro incremental para o gestor aeroportuário.

(162) Além disso, embora as taxas aeronáuticas cobradas à Wizz Air representassem um rendimento constante para o gestor aeroportuário devido à continuidade das operações, cerca de 50 % dos custos incrementais incorridos pelo gestor aeroportuário consistiram num pagamento único de serviços de *marketing* em 2009.

(163) Consequentemente, os Acordos de 2008 não constituíam um auxílio estatal.

6.4. **Associação das Companhias Aéreas das Regiões da Europa (ERA)**

6.4.1. *Medida 3 — Acordos de 2008 entre a Wizz Air e o gestor aeroportuário*

(164) A ERA ([19]) alegou que as medidas proporcionadas à Wizz Air constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

(165) A ERA considerou que os dados financeiros constituíam uma prova essencial da infração, pelo que deviam ser divulgados.

([19]) A Associação das Companhias Aéreas das Regiões da Europa (ERA) é uma associação comercial que representa a indústria da aviação europeia (companhias aéreas, aeroportos, fabricantes e fornecedores).

(166) Segundo a ERA, a existência de um plano de negócios claro deve constituir um elemento essencial da análise de qualquer auxílio concedido. Esse plano deve demonstrar claramente a viabilidade financeira da rota.

(167) A ERA salientou que o setor dos transportes aéreos é caracterizado por margens tradicionalmente baixas e por elevadas necessidades de investimento de capital. Por conseguinte, vantagens desta envergadura, financiadas através de fundos estatais, levam rapidamente a que as transportadoras que não recebem uma vantagem abandonem o mercado.

(168) No entender da ERA, daqui resulta não apenas uma distorção da concorrência, mas uma potencial posição dominante de monopólio por parte do operador aeroportuário remanescente, que é subvencionado. A longo prazo, o impacto no consumidor implica um aumento dos preços e uma redução da escolha.

6.5. **Eurojet**

6.5.1. *Medida 2 — Descontos e reduções de acordo com a AIP 2007, a AIP 2008 e a AIP 2010*

(169) A Eurojet, uma companhia de voos fretados que também opera na Roménia, aceitou que fosse concedido um desconto a uma companhia aérea quando as atividades não relacionadas com a aviação constituíssem uma parte importante das receitas do aeroporto.

(170) Contudo, no entender da Eurojet, o desconto de 85 % aplicável aos operadores que usam aeronaves com uma massa superior a 70 toneladas foi claramente introduzido para benefício exclusivo de um único operador.

7. **APRECIAÇÃO DA MEDIDA 1 — SUBVENÇÕES ANUAIS AO FUNCIONAMENTO CONCEDIDAS AO GESTOR AEROPORTUÁRIO**

7.1. **Existência de um auxílio**

(171) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE *«são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.»*

(172) Na aceção desta disposição, a classificação de uma medida como auxílio estatal exige, portanto, que estejam cumulativamente preenchidas as seguintes condições:

a) o beneficiário é uma empresa;

b) a medida é financiada através de recursos estatais e é imputável ao Estado;

c) a medida confere uma vantagem económica ao seu beneficiário;

d) a vantagem é seletiva; e

e) a medida tem de falsear ou ameaçar falsear a concorrência e é suscetível de afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

(173) Na decisão de início do procedimento, a Comissão considerou, a título preliminar, que o financiamento público concedido ao gestor aeroportuário constituiu um auxílio estatal. Com base nas informações disponíveis no momento da decisão de início do procedimento, a Comissão considerou que esse financiamento público constituía um auxílio ao funcionamento.

(174) Na sequência da decisão de início do procedimento, a Roménia defendeu que as subvenções anuais não constituíam um auxílio ao funcionamento, tendo antes sido canalizadas para investimentos no Aeroporto Internacional de Timișoara. A Roménia alegou ainda que os investimentos realizados não constituíam um auxílio estatal, dado que se inseriam no âmbito de uma missão de serviço público ou estavam em conformidade com o POEM.

(175) A Comissão recorda que é necessário distinguir entre auxílio ao investimento e auxílio ao funcionamento. Em consonância com as Orientações relativas à aviação de 2014, entende-se por auxílio ao investimento «o auxílio para financiar ativos de capital fixo, especificamente, para cobrir o «défice de financiamento dos custos de capital». «Auxílio ao funcionamento» é definido como o auxílio destinado a cobrir o «défice de financiamento de funcionamento», ou sob a forma de pagamento à cabeça ou sob a forma de prestações periódicas para cobrir os custos de funcionamento esperados (pagamentos periódicos de montantes fixos).

(176) A Comissão observa que os projetos de investimento apresentados pela Roménia (Quadro 3) estão relacionados com o financiamento de ativos de capital fixo e foram contabilizados como despesas de capital na contabilidade do gestor aeroportuário. Com base nas informações facultadas pela Roménia após a decisão de início do procedimento, em especial os atos jurídicos que aprovam os projetos de investimento, a Comissão considera, portanto, que esse financiamento constitui um financiamento de projetos de investimento.

(177) A Comissão analisará se os investimentos apresentados pela Roménia (Quadro 3) constituem um auxílio estatal. Posteriormente, a Comissão irá deduzir do montante total anual de investimentos o montante anual de investimentos que não constituem um auxílio estatal. A diferença, se existir, corresponde ao montante anual de auxílio ao investimento concedido ao gestor aeroportuário.

(178) De seguida a Comissão analisará se o auxílio ao investimento concedido ao gestor aeroportuário, caso exista, é compatível.

7.1.1. *Atividade económica e conceito de empresa*

7.1.1.1. Princípios

(179) Segundo a jurisprudência assente, a Comissão deve começar por verificar se o gestor aeroportuário constitui uma empresa na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. O conceito de empresa abrange qualquer entidade que exerça uma atividade económica, independentemente do seu estatuto jurídico e do seu modo de financiamento ([20]). Constitui uma atividade económica qualquer atividade que consista na oferta de bens ou serviços num determinado mercado.

(180) Segundo a jurisprudência assente, a exploração e a construção de uma infraestrutura aeroportuária devem ser consideradas atividades económicas inseridas no âmbito do controlo dos auxílios estatais, a partir de 12 de dezembro de 2000, a data do acórdão Aéroports de Paris ([21]). Sempre que um operador aeroportuário exerça atividades económicas de prestação de serviços aeroportuários remunerados, independentemente do seu estatuto jurídico ou do modo de financiamento, constitui uma empresa na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, e as disposições do Tratado relativas aos auxílios estatais podem, portanto, ser aplicadas às vantagens concedidas ao operador aeroportuário pelo Estado ou através de recursos estatais.

(181) Embora se deva considerar que os operadores aeroportuários constituem empresas na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, cumpre recordar que nem todas as atividades de um operador aeroportuário são necessariamente de natureza económica ([22]).

(182) O Tribunal de Justiça salienta que as atividades que, regra geral, são da responsabilidade do Estado no exercício das suas prerrogativas de poder público, não são de natureza económica e não se inserem no âmbito de aplicação das regras em matéria de auxílios estatais ([23]).

(183) Assim, o financiamento de atividades que se inserem no âmbito de missões de serviço público ou de infraestruturas diretamente relacionadas com essas atividades não constitui, em geral, um auxílio estatal ([24]). Num aeroporto, atividades como o controlo do tráfego aéreo, o policiamento, o controlo aduaneiro, o combate a incêndios, as atividades necessárias para a proteção da aviação civil contra atos de interferência ilegal e os investimentos relativos às infraestruturas e equipamentos necessários para a realização dessas atividades não são considerados, em geral, de natureza económica ([25]).

([20]) Acórdão de 23 de abril de 1991, *Höfner e Elser/Macrotron* («Höfner and Elser»), C-41/90, EU:C:1991:161, n.º 21; Acórdão de 17 de fevereiro de 1993, *Poucet e Pistre/AGF e Cancava*, C-160/91, EU:C:1993:63, n.º 17; Acórdão de 18 de junho de 1998, *Comissão/Itália*, C-35/96, EU:C:1998:303, n.º 36.

([21]) Acórdão de 12 de dezembro de 2000, *Aéroports de Paris/Comissão*, T-128/98, EU:T:2000:290, confirmado pelo Acórdão de 24 de outubro de 2002, *Aéroports de Paris/Comissão*, C-82/01, EU:C:2002:617, n.ºs 75-79. Tal foi confirmado pelo acórdão de 24 de março de 2011, *Mitteldeutsche Flughafen AG e Flughafen Leipzig Halle GmbH/Comissão*, («Aeroporto Leipzig-Halle»), Processos T-443/08 e T-455/08, EU:T:2011:117, designadamente os números 93 e 94; confirmado pelo acórdão de 19 de dezembro de 2012, *Leipzig-Halle*, Processo C-288/11 P, EU:C:2012:821.

([22]) Orientações relativas à aviação de 2014, ponto 34. Ver igualmente o acórdão de 19 de janeiro de 1994, *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol* («Eurocontrol»), C-364/92, EU:C:1994:7.

([23]) Acórdão de 16 de junho de 1987, *Comissão/Itália*, C-118/85, EU:C:1987:283, números 7 e 8, e acórdão de 4 de maio de 1988, *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, C-30/87, EU:C:1988:225, n.º 1.

([24]) Decisão N 309/2002 da Comissão, de 19 de março de 2003, Segurança aérea — compensação de custos na sequência dos atentados de 11 de setembro de 2001 (JO C 148 de 25.6.2003, p. 7).

([25]) Orientações relativas à aviação de 2014, ponto 35. Ver igualmente *Eurocontrol*, n.º 30; Acórdão de 26 de março de 2009, *Selex Sistemi Integrati/Comissão*, C-113/07 P, EU:C:2009:191, n.º 71 e Decisão (UE) 2018/628 da Comissão, de 11 de novembro de 2016, relativa ao auxílio estatal SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) concedido pela Áustria ao aeroporto de Klagenfurt, à Ryanair e a outras companhias aéreas que utilizam o aeroporto (JO L 107 de 26.4.2018, p. 1).

(184) Todavia, o financiamento público de atividades não económicas não deve conduzir a uma discriminação injustificada entre companhias aéreas e gestores aeroportuários. De facto, a jurisprudência assente determina que existe uma vantagem sempre que as autoridades públicas libertam as empresas dos custos inerentes às suas atividades económicas ([26]). Assim, se num determinado sistema jurídico é normal que as companhias aéreas ou os gestores aeroportuários suportem os custos de determinados serviços, enquanto outras companhias aéreas ou gestores aeroportuários que prestam serviços idênticos em nome das mesmas autoridades públicas não têm de suportar os respetivos custos, estes últimos podem beneficiar de uma vantagem, mesmo que esses serviços sejam considerados, em si mesmos, não económicos ([27]).

7.1.1.2. Aplicação ao processo em apreço

(185) O gestor aeroportuário dedica-se à construção, manutenção e exploração de infraestruturas aeroportuárias. O gestor aeroportuário oferece serviços aeroportuários e cobra aos utilizadores, quer se trate de companhias aéreas comerciais quer de utilizadores não comerciais da aviação geral, pela utilização das infraestruturas aeroportuárias, explorando assim comercialmente as infraestruturas. Deve, portanto, concluir-se que o gestor aeroportuário desenvolvia uma atividade económica no período objeto de apreciação e, por conseguinte, constitui uma empresa na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

(186) A Roménia alegou que os custos resultantes das seguintes atividades devem ser considerados como inserindo-se no âmbito de uma missão de serviço público (considerandos 87 e 88):

— Os investimentos na restauração da pista e ampliação da plataforma de estacionamento dizem respeito a atividades não comerciais no Aeroporto Internacional de Timişoara (tais como atividades militares, missões oficiais, missões de busca e salvamento, voos humanitários e de emergência);

— Investimentos em equipamentos de segurança;

— Investimentos no desenvolvimento de um terminal não Schengen destinados a assegurar a conformidade com os requisitos da UE, para que o terminal estivesse apto a receber voos não Schengen — nessa altura a Roménia esperava tornar-se membro do espaço Schengen em 2011.

(187) No tocante aos investimentos na *restauração da pista e na ampliação da plataforma de estacionamento* em 2007, 2008 e 2009, a Comissão recorda que, se uma infraestrutura é utilizada para atividades económicas e não económicas, o financiamento público apenas será abrangido pelas regras em matéria de auxílios estatais na medida em que cubra os custos associados às atividades económicas.

(188) Contudo, no caso vertente os investimentos na restauração do caminho de circulação e na ampliação da plataforma de estacionamento foram predominantemente necessários devido à utilização comercial das instalações aeroportuárias. A Roménia alegou que os investimentos eram necessários para atender ao aumento da procura, ilustrado pelas previsões de aumento do tráfego comercial, para gerar mais receitas para o gestor aeroportuário e para aumentar a sua rendibilidade (considerando 86). A Comissão recorda que o financiamento de uma atividade não económica de um aeroporto não pode conduzir a subvenções cruzadas às respetivas atividades económicas. Para efeitos da presente decisão, a Comissão considera que os investimentos na restauração da pista e na ampliação da plataforma de estacionamento estão plenamente ligados a atividades económicas e, portanto, não se inserem no âmbito de uma missão de serviço público.

(189) No tocante aos investimentos em *equipamentos de segurança*, a Comissão recorda que as atividades necessárias para proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita e os investimentos relacionados com as infraestruturas e o equipamento necessários para efetuar essas atividades são considerados, em geral, de natureza não económica. A Comissão considera que o controlo da bagagem de porão, de passageiros, da bagagem de mão e o controlo do acesso de membros do público à zona de segurança de um aeroporto são medidas que se inserem no âmbito da proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita ([28]).

(190) A Roménia confirmou que, nos termos da ordem jurídica romena, o Estado financia os equipamentos de segurança de todos os aeroportos com base na Decisão Governamental 1661 de 6 de dezembro de 2007.

([26]) Acórdão de 3 de março de 2005, *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck*, C-172/03, EU:C:2005:130, n.º 36, e jurisprudência citada.
([27]) Orientações relativas à aviação de 2014, ponto 37.
([28]) Decisão (UE) 2015/1226 da Comissão, de 23 de julho de 2014, relativa ao auxílio estatal SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) concedido pela França a favor da Câmara de Comércio e Indústria de Angoulême, da SNC-Lavalin, da Ryanair e da Airport Marketing Services (JO L 201 de 30.7.2015, p. 48).

(191) A Comissão considera que os investimentos em equipamentos de segurança realizados em 2008, conforme apresentados pela Roménia, são necessários para proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita. Por conseguinte, os investimentos inserem-se no âmbito de uma missão de serviço público, pelo que não constituem um auxílio estatal.

(192) No que se refere aos investimentos no *desenvolvimento de um terminal não Schengen*, a Roménia afirma que os investimentos iniciais na ampliação do terminal foram desencadeados por considerações económicas, mas também eram essenciais para criar um terminal que cumprisse as medidas de segurança exigidas pelas regras da UE no domínio da segurança da aviação civil e do controlo das fronteiras Schengen. Tais medidas prendem-se, em concreto, com a separação de passageiros. Não existia qualquer especificação quanto aos investimentos estritamente necessários para o cumprimento dessas regras e, assim, para o exercício de poderes públicos.

(193) A Comissão recorda que o financiamento de uma atividade não económica de um aeroporto não pode conduzir a subvenções cruzadas às respetivas atividades económicas. Com base na exposição da Roménia, a Comissão considera que os investimentos nos terminais foram, em grande medida, realizados para fins económicos. Para efeitos da presente decisão, a Comissão considera que os investimentos nos terminais não Schengen não se inserem no âmbito de uma missão de serviço público.

(194) Concluindo, a Comissão considera que:

i) os investimentos na restauração da pista e na ampliação da plataforma de estacionamento em 2007, 2008 e 2009 não se inserem no âmbito de uma missão de serviço público e, portanto, constituem uma atividade económica;

ii) os investimentos em equipamentos de segurança em 2008 se inserem no âmbito de uma missão de serviço público, pelo que não um constituem auxílio estatal;

iii) os investimentos no desenvolvimento de um terminal não Schengen em 2007, 2008 e 2009 não se inserem no âmbito de uma missão de serviço público e, portanto, constituem uma atividade económica.

7.1.2. *Recursos estatais e imputabilidade ao Estado*

7.1.2.1. Princípios

(195) Para constituírem auxílios estatais, as medidas em causa têm de ser financiadas a partir de recursos estatais e a decisão de concessão das medidas tem de ser imputável ao Estado.

(196) O conceito de auxílio estatal aplica-se a qualquer vantagem financiada através recursos estatais, conferida pelo próprio Estado ou por qualquer organismo intermediário que atue no âmbito de poderes que lhe tenham sido atribuídos ([29]). Por aplicação do artigo 107.º do TFUE, os recursos das autoridades locais são considerados recursos do Estado ([30]).

7.1.2.2. Aplicação ao processo em apreço

(197) O financiamento público concedido ao gestor aeroportuário foi decidido pelas Decisões Governamentais 615/2002 e 1212/2007 (considerando 39) e consistiu em subvenções diretas a partir do orçamento da autoridade nacional, nomeadamente o Ministério dos Transportes da Roménia. Os fundos foram concedidos para os projetos de investimento e inscritos como despesas de capital. Os fundos foram atribuídos ao longo de todo o investimento com base num orçamento aprovado para o exercício em causa.

(198) Por este motivo, a Comissão considera que os investimentos são financiados através de recursos estatais e, por isso, imputáveis ao Estado.

([29]) *Stardust Marine*, n.os 53-56.

([30]) Acórdão de 12 de maio de 2011, *Nord-Pas-de-Calais*, Processos apensos T-267/08 e T-279/08, EU:T:2011:209, n.º 108.

7.1.3. *Seletividade*

7.1.3.1. Princípios

(199) Um auxílio estatal só é abrangido pelo âmbito de aplicação do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, se favorecer «certas empresas ou certas produções». Assim, apenas as medidas estatais que favoreçam empresas e concedam uma vantagem de modo seletivo podem ser abrangidas pela noção de auxílio estatal.

(200) Conforme confirmado pelo Tribunal de Justiça, sempre que os termos do acordo celebrado tenham sido propostos seletivamente pelo Estado a um ou a vários operadores e não com fundamento em critérios objetivos resultantes de um texto de caráter geral e aplicáveis a qualquer operador, em combinação com outros elementos, tal pode constituir uma indicação de auxílio estatal ([31]).

7.1.3.2. Aplicação ao processo em apreço

(201) No processo vertente, o apoio financeiro foi proposto e concedido pelo Estado a uma única empresa: o gestor aeroportuário. Trata-se de uma medida individual. A medida 1 foi, portanto, seletiva na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

7.1.4. *Vantagem económica*

7.1.4.1. Princípios

(202) Na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, uma vantagem é um benefício económico que uma empresa não teria obtido em condições normais de mercado, isto é, sem a intervenção do Estado. Apenas o efeito da medida sobre a empresa é relevante, não o sendo a causa nem o objetivo da intervenção estatal. Existe uma vantagem sempre que a situação financeira de uma empresa melhora na sequência da intervenção do Estado.

(203) Contudo, os recursos públicos colocados direta ou indiretamente à disposição de uma empresa pelo Estado em circunstâncias que correspondem às condições normais do mercado não podem ser considerados auxílios estatais ([32]) (o «Princípio do OEM» ou «POEM»).

(204) O princípio do OEM apenas é aplicável se o Estado tiver atuado como um operador privado numa economia de mercado que se encontra em circunstâncias comparáveis.

(205) Considerações de ordem regional ou política não podem ser tidas em conta para efeitos do teste do POEM. Devem ser excluídas quaisquer repercussões positivas na economia ou na acessibilidade da região onde a empresa está situada ([33]).

(206) O teste do POEM deve basear-se nas informações disponíveis e nos desenvolvimentos previsíveis no momento em que o financiamento público foi concedido, não devendo apoiar-se em quaisquer análises baseadas numa situação posterior ([34]).

(207) Por conseguinte, no que se refere ao financiamento público concedido a aeroportos, a análise da conformidade com o teste do POEM deve basear-se em sólidas perspetivas de rendibilidade *ex ante* para a entidade que concede o financiamento ([35]). Quaisquer previsões de tráfego utilizadas para esse efeito devem ser realistas e sujeitas a uma análise de sensibilidade razoável. A ausência de um plano de negócios constitui uma indicação de que o teste do POEM poderá não ser cumprido ([36]).

([31]) Acórdão do Tribunal de Justiça de 4 de junho de 2015, *Comissão/MOL*, C-15/14 P, EU:C:2015:362, n.º 91.

([32]) Orientações relativas à aviação de 2014, ponto 49. Ver também *Stardust Marine*, n.º 69.

([33]) Orientações relativas à aviação de 2014, ponto 49. Ver também Acórdão de 10 de julho de 1986, *Bélgica/Comissão*, Processo 40/85, EU:C:1986:305.

([34]) Orientações relativas à aviação de 2014, ponto 48. Ver também *Stardust Marine*, n.º 71 e Acórdão de 5 de junho de 2012, *Comissão Europeia/Électricité de France* («EDF»), Processo C-124/10 P, EU:C:2012:318, n.º 85

([35]) Decisão da Comissão no Processo C 25/2007 — *Finlândia Finavia, Airpro e Ryanair no aeroporto de Tampere-Pirkkala* (JO L 309 de 19.11.2013, p. 27).

([36]) EDF, n.ºs 84, 85 e 105.

(208) Na ausência de um plano de negócios, os Estados-Membros podem fornecer análises ou documentos internos das autoridades públicas ou do aeroporto em causa que mostrem claramente que uma análise realizada *ex ante* demonstra o cumprimento do teste do POEM ([37]).

(209) De acordo com a jurisprudência assente do Tribunal, compete ao próprio Estado-Membro determinar se agiu como um investidor privado prudente ([38]) e apresentar à Comissão os elementos de prova para esse efeito ([39]).

7.1.4.2. Aplicação ao processo em apreço

(210) No processo em apreço, a fim de determinar se as subvenções de financiamento público conferem ao gestor aeroportuário uma vantagem que este não teria recebido em condições normais de mercado, a Comissão tem de comparar o comportamento das autoridades públicas que concedem subvenções diretas ao investimento e injeções de capital com o de um operador numa economia de mercado que, com exclusão de qualquer reflexão de caráter social ou de política regional ou setorial, é orientado por perspetivas de rendibilidade a longo prazo, durante o ciclo de vida do investimento ([40]). Estas perspetivas são particularmente pertinentes no que se refere ao investimento em infraestruturas, que muitas vezes envolve importantes recursos financeiros e que pode só gerar um retorno positivo passados muitos anos. Qualquer apreciação da rendibilidade de um aeroporto deve ter em conta as receitas aeroportuárias.

(211) A Comissão observa que, inicialmente, o governo detinha 100 % das ações do gestor aeroportuário (considerando 28). Todavia, a sua participação diminuiu para 80 % das ações no final de 2008. Para efeitos da apreciação do POEM é tida em conta a percentagem da participação do governo face à parte dos custos que financiou.

(212) A Comissão deve basear a sua apreciação nas informações e nos pressupostos que estavam à disposição das autoridades romenas pertinentes no momento em que o financiamento público foi concedido ([41]).

(213) Segundo a Roménia, os seguintes investimentos foram realizados em consonância com o POEM (considerando 86):

— Financiamento da restauração da pista e da ampliação da plataforma de estacionamento em 2007, 2008 e 2009;

— Financiamento do desenvolvimento do terminal não Schengen em 2007, 2008 e 2009;

— Financiamento de uma estrada de acesso e do desenvolvimento de um parque de estacionamento em 2007; e

— Financiamento de equipamentos de iluminação em 2008.

(214) Segundo a Roménia, esses investimentos foram orientados por perspetivas de rendibilidade a longo prazo de que o Estado podia beneficiar numa dupla qualidade: enquanto acionista que recebe dividendos e enquanto proprietário que recebe taxas de concessão (calculadas como 2 % do rendimento bruto recebido através da exploração da concessão) (considerando 86). A Roménia afirma que o Plano de Desenvolvimento elaborado em 2006 e a Avaliação da Capacidade levada a cabo em 2006 apontavam para a sustentabilidade económica dos investimentos. Segundo a Roménia, a sustentabilidade económica era expectável uma vez que o aumento do número de passageiros e dos ganhos de eficiência deviam permitir aumentar as receitas da exploração das infraestruturas aeroportuária (considerando 86).

(215) A Comissão irá primeiro analisar se os estudos de viabilidade *ex ante* apresentados pela Roménia no que se refere aos investimentos *supra* são suficientes para provar a conformidade com o POEM.

([37]) Orientações relativas à aviação de 2014, ponto 51.
([38]) Conclusões do advogado-geral Henrik Saugmandsgaard Øe, de 24 de outubro de 2019, *Larko/Comissão,* Processo C-244/18 P, EU:C:2019:896, n.º 53. Ver também o Acórdão de 1 de fevereiro de 2018, *Larko/Comissão*, T-423/14, EU:T:2018:57; Acórdão de 25 de junho de 2015, *SACE e Sace BT/Comissão*, T-305/13, EU:T:2015:435 e EDF.
([39]) EDF, n.º 104.
([40]) Acórdão de 21 de março de 1991, *Itália/Comissão* («Alfa Romeo»), C-305/89, EU:C:1991:142, n.º 23; Acórdão de 12 de dezembro de 2000, *Alitalia/Comissão*, T-296/97, EU:T:2000:289, n.º 84.
([41]) Orientações relativas à aviação de 2014, ponto 3.4. Ver também *Stardust Marine*, n.º 71.

Estudos de viabilidade

(216) A Roménia apresentou estudos de viabilidade para os investimentos relacionados com a restauração da pista e a ampliação da plataforma de estacionamento, com o desenvolvimento do terminal não Schengen, com o desenvolvimento da estrada de acesso e do parque de estacionamento e com os equipamentos de iluminação. Os estudos de viabilidade destinam-se a avaliar a rendibilidade global dos projetos que beneficiaram de investimentos do Estado. Por conseguinte, são utilizados para analisar se a Roménia investiu em projetos que se esperava serem rentáveis.

(217) O estudo de viabilidade relativo à *restauração da pista e à ampliação da plataforma de estacionamento* identificou um valor atual líquido («VAL») de 3 791 milhões de EUR e uma taxa interna de rentabilidade de 10,56 % (usando uma taxa de desconto de 5 %). A Comissão concluiu que este estudo apresenta diversas lacunas. Em especial, o valor do VAL mostra discrepâncias significativas quando comparado com os valores do VAL estabelecidos nos estudos de viabilidade *ex post*. O período de previsão de 25 anos é demasiado extenso, atendendo à natureza limitada do tipo de investimentos de restauração realizados pela Roménia, sobretudo quando se tem em conta contribuição limitada desses investimentos para o aumento global do número de passageiros. O estudo de viabilidade *ex post*, em contrapartida, considera um período de previsão substancialmente mais curto para estes investimentos (seis anos). Além disso, o estudo não inclui qualquer evolução do tráfego, que deveria ter servido de base para as previsões das receitas. Não é fornecida qualquer explicação para a estimativa das taxas de inflação, que são muito baixas (1,5 % a partir do 11.° ano), considerando a taxa de inflação nessa altura (4,7 % em 2007, 7,9 % em 2008). Não é fornecida qualquer explicação para a taxa de desconto de 5 %, que parece demasiado baixa, sobretudo quando comparada com outros investimentos realizados na mesma altura, tais como a modernização e ampliação da zona de estacionamento. Por conseguinte, a Comissão não considera o estudo razoável. Além disso, apesar de uma grande parte dos investimentos ter sido realizada em 2007, o estudo foi elaborado em julho de 2008. Assim, este estudo de viabilidade não consegue confirmar a rendibilidade dos investimentos conforme exigido pelo teste do POEM ([42]).

(218) No que diz respeito ao estudo de viabilidade relativo ao *desenvolvimento do terminal não Schengen*, a Comissão concluiu que, ao calcular o VAL do terminal, o estudo não considerou os investimentos como custos. Por conseguinte, a Comissão não pode aceitar este estudo de viabilidade como prova de conformidade com o POEM. Além disso, o estudo foi elaborado em junho de 2008 e parece dizer apenas respeito aos investimentos realizados em 2009.

(219) No que se refere ao estudo de viabilidade relativo à *modernização e ampliação do estacionamento*, com base no qual foram realizados os investimentos relacionados com o desenvolvimento da estrada de acesso e do parque de estacionamento, a Comissão considera que o estudo é razoável. O estudo pressupõe um aumento de 15 % das receitas, decorrente do aumento esperado do número de utilizadores do estacionamento associado ao aumento do número de passageiros. O estudo identificou um VAL positivo aplicando uma taxa de desconto de 15 % ao longo de um tempo de vida esperado do investimento de oito anos. A Comissão considera que a taxa de desconto de 15 % é razoável e que o curto tempo de vida do investimento é uma hipótese prudente. O estudo revela que o investimento já estará amortizado após cinco anos. O estudo foi elaborado em novembro de 2005 e, portanto, é adequado para sustentar a conformidade do investimento com o POEM em 2007. Ademais, a Comissão observa que, na altura em que o financiamento da modernização e ampliação do estacionamento foi decidido, o governo detinha 100 % das ações do gestor aeroportuário. Por conseguinte, não é necessário ajustar proporcionalmente o VAL do projeto.

(220) A Roménia alegou que a data pertinente para o estudo de viabilidade relativo aos equipamentos de iluminação é a data em que o mesmo foi elaborado pela IPTANA SA, que começou a trabalhar no estudo em agosto de 2007, ao abrigo do contrato n.º 1016/22.8.2007, e recebeu um parecer favorável do Conselho Económico e Técnico do Ministério dos Transportes (Parecer n.º 33/1998, revisto em 2007). No entanto, a data exata em que o estudo foi elaborado não foi indicada. Em qualquer caso, o estudo de viabilidade relativo aos *equipamentos de iluminação* não incluiu uma análise da rendibilidade, mas apresentou as estimativas de custos para este projeto. Por conseguinte, não mostrou de que modo o comportamento do gestor aeroportuário foi orientado por perspetivas de rendibilidade a longo prazo. Por conseguinte, a Comissão não pode aceitar este estudo de viabilidade como prova de conformidade com o POEM.

(221) Com base no que precede, a Comissão considera que o estudo de viabilidade *ex ante* elaborado no que se refere aos investimentos relacionados com a estrada de acesso e a zona de estacionamento é suficiente para provar a conformidade com o POEM. A Comissão considera que os estudos de viabilidade relativos à restauração do caminho de circulação e à ampliação da plataforma de estacionamento, à iluminação e ao terminal não Schengen não demonstram a conformidade com o POEM.

([42]) *Stardust Marine*, n.º 71 e EDF, n.ºs 85 e 104.

Estudos de viabilidade *ex ante* reformulados *ex post*

(222) O gestor aeroportuário também apresentou estudos de viabilidade *ex ante* reformulados *ex post* relativos aos investimentos elencados no considerando 213.

(223) No tocante aos investimentos na *restauração do caminho de circulação e na ampliação da plataforma de estacionamento*, o estudo de viabilidade reformulado *ex post* identificou um VAL de 1 784 600,12 EUR e uma taxa interna de rentabilidade de 13,12 %. A taxa de desconto utilizada foi de 9,1 %. O estudo reformulado *ex post* baseia-se em previsões do tráfego de passageiros diferentes das disponíveis *ex ante* com base no Plano de Desenvolvimento. Essas previsões do número de passageiros são mais prudentes e o número de passageiros estimado é inferior ao previsto no Plano de Desenvolvimento. A este respeito, a rendibilidade esperada teria sido, portanto, ainda mais elevada se tivesse sido tida em conta a previsão do número de passageiros constante do Plano de Desenvolvimento. Contudo, a Comissão observa que os custos de investimento estimados divergem dos previstos no estudo de viabilidade *ex ante* elaborado em julho de 2008. Não é possível à Comissão verificar se os pressupostos dos custos de investimento são os que seriam expectáveis *ex ante*. Consequentemente, não é possível concluir que os pressupostos tidos em conta são os que teriam estado disponíveis antes da concessão do financiamento público e o estudo reformulado não pode ser considerado uma análise da rendibilidade *ex ante* fiável.

(224) No atinente ao investimento em *equipamentos de iluminação*, o estudo da rendibilidade reformulado *ex post* facultado pelo gestor aeroportuário identificou um VAL de 226 066,84 e uma taxa interna de rentabilidade de 26,9 %. A taxa de desconto utilizada foi de 9,1 %. O estudo reformulado *ex post* baseia-se em previsões do tráfego de passageiros diferentes das disponíveis *ex ante* no Plano de Desenvolvimento. As previsões do número de passageiros usadas são mais prudentes dado que o número de passageiros estimado é inferior ao previsto no Plano de Desenvolvimento. A este respeito, a rendibilidade esperada teria sido, portanto, ainda mais elevada se tivesse sido tida em conta a previsão do número de passageiros constante do Plano de Desenvolvimento. Esta análise *ex ante* reformulada *ex post* afigura-se razoável para indicar as perspetivas de rendibilidade *ex ante* do investimento em equipamentos de iluminação em 2008.

(225) O gestor aeroportuário apresentou um estudo da rendibilidade reformulado *ex post* relativo ao investimento no *terminal não Schengen*. Este estudo identificou um VAL de 2 536 094,92 EUR e uma taxa interna de rentabilidade de 14,71 %. A taxa de desconto utilizada foi de 8,67 %. O estudo reformulado *ex post* baseia-se em previsões do de tráfego de passageiros diferentes das disponíveis *ex ante* no Plano de Desenvolvimento. As previsões do número de passageiros usadas são mais prudentes e o número de passageiros estimado é inferior ao previsto no Plano de Desenvolvimento. Não obstante, não é possível à Comissão verificar se os pressupostos dos custos de investimento são os que seriam expectáveis *ex ante*. Ademais, não está claro de que modo os custos de investimento indicados no estudo reformulado correspondem aos custos de investimento assumidos no estudo da rendibilidade *ex ante* elaborado em junho de 2008 (considerando 218). Consequentemente, não é possível concluir que os pressupostos tidos em conta são os que teriam estado disponíveis antes da concessão do financiamento público e, portanto, o estudo reformulado não pode ser considerado uma análise da rendibilidade *ex ante* fiável para o investimento no terminal não Schengen.

7.1.4.3. Conclusões sobre a existência de uma vantagem económica

(226) Conforme explicado anteriormente, a Comissão considera que a Roménia agiu em consonância com o POEM ao investir no projeto de desenvolvimento da estrada de acesso e do parque de estacionamento no Aeroporto Internacional de Timişoara, conforme mostrado no Quadro 3. Por conseguinte, a Comissão conclui que o financiamento relacionado com este investimento não conferiu uma vantagem económica ao gestor aeroportuário.

(227) No que diz respeito aos outros três projetos de investimento (restauração do caminho de circulação e ampliação da plataforma de estacionamento, desenvolvimento do terminal não Schengen e equipamentos de iluminação), a Comissão conclui que o financiamento público desses três projetos de investimento conferiu uma vantagem económica ao gestor aeroportuário.

7.1.5. *Distorção da concorrência e efeito sobre as trocas comerciais entre Estados-Membros*

7.1.5.1. Princípios

(228) Quando os auxílios concedidos por um Estado-Membro reforçam a posição de uma empresa relativamente a outras empresas concorrentes no comércio intra-UE, deve considerar-se que estas últimas são afetadas por esses auxílios ([43]).

([43]) Acórdão de 30 de abril de 1998, *Het Vlaamse Gewest/Comissão*, T-214/95, EU:T:1998:77 e acórdão de 17 de setembro de 1980, *Philip Morris/Comissão*, C-730/79, EU:C:1980:209, n.º 11

(229) Uma vez que a exploração de um aeroporto é uma atividade económica, existe concorrência, por um lado, entre os aeroportos que pretendem atrair companhias aéreas e o correspondente tráfego aéreo (passageiros e mercadorias) e, por outro, entre os gestores aeroportuários, que podem concorrer entre si para que lhes seja confiada a gestão de um determinado aeroporto. Além disso, em especial no que diz respeito às companhias aéreas de baixo custo e de voos fretados, os aeroportos podem concorrer entre si para atrair essas companhias aéreas mesmo que se encontrem em diferentes zonas de influência e, inclusivamente, em diferentes Estados-Membros.

(230) O financiamento público de um aeroporto pode, portanto, falsear a concorrência *entre aeroportos*. A concorrência entre aeroportos pode ser apreciada mediante os critérios de escolha das companhias aéreas, nomeadamente a comparação de elementos como a natureza dos serviços aeroportuários prestados e da clientela abrangida, a população ou a atividade económica, o congestionamento, a existência de acesso de superfície e o nível das taxas relativas à utilização da infraestrutura e dos serviços aeroportuários ([44]).

(231) Como referido no ponto 40 das Orientações de 2005 relativas à aviação e reiterado no ponto 45 das Orientações de 2014 relativas à aviação, não é possível excluir os aeroportos de pequenas dimensões do âmbito de aplicação do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. Além disso, o ponto 45 das Orientações relativas à aviação de 2014 também estabelece expressamente que a *«relativamente modesta […] dimensão da empresa beneficiária do financiamento público não impede, em si, a eventualidade de as trocas comerciais entre Estados-Membros serem afetadas.»*

7.1.5.2. Aplicação ao processo em apreço

(232) No período objeto de apreciação, o Aeroporto Internacional de Timişoara era o segundo maior aeroporto da Roménia (considerando 31). Transportava aproximadamente 900 000 passageiros por ano. Encontra-se situado na proximidade do Aeroporto de Arad, que está a uma distância de 50 km, e a duas horas de carro de Caransebes (considerando 34). Existem voos internacionais do Aeroporto Internacional de Timişoara para outras partes da União, operados por várias companhias aéreas que diferentes operam também a partir de diferentes aeroportos na Roménia e noutros Estados-Membros. A pista do Aeroporto Internacional de Timişoara tem um comprimento que permite às companhias aéreas servir destinos internacionais de médio curso e, portanto, atrair companhias aéreas em detrimento de outros aeroportos similares situados noutros Estados-Membros. No processo em apreço, a vantagem económica conferida ao gestor aeroportuário pelas subvenções de investimento direto reforça a posição económica do mesmo, uma vez que este gestor terá a possibilidade de estabelecer a sua atividade sem ter de suportar os custos de investimento que lhe são inerentes.

(233) Por conseguinte, as medidas objeto de apreciação devem ser consideradas suscetíveis de falsear a concorrência e afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

7.1.6. *Conclusão sobre a existência de um auxílio estatal*

(234) Com base no que precede, a Comissão conclui que o financiamento público do desenvolvimento da estrada de acesso e da zona de estacionamento em 2007, e dos equipamentos de segurança em 2008, não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

(235) A Comissão conclui, porém, que o financiamento público destinado ao desenvolvimento do terminal não Schengen, à melhoria do caminho de circulação e à ampliação da plataforma de estacionamento e aos equipamentos de iluminação constitui um auxílio estatal a favor do gestor aeroportuário, na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

7.2. **Tipo de auxílio: auxílio existente ou novo auxílio**

(236) A Comissão observa que, nos termos do disposto no anexo V do Ato relativo às condições de adesão da República da Bulgária e da Roménia ([45]), *«os regimes de auxílio e os auxílios individuais concedidos ao setor dos transportes em execução num novo Estado-Membro antes da data da adesão e que continuem a ser aplicáveis depois dessa data devem ser considerados auxílios existentes na aceção do n.º 1 do artigo 88.º do Tratado CE nas seguintes condições: as medidas de auxílio devem ser comunicadas à Comissão no prazo de quatro meses a contar da data da adesão […] Essas medidas de auxílio devem ser consideradas «auxílios existentes» na aceção do n.º 1 do artigo 88.º do Tratado CE até ao final do terceiro ano a contar da data da adesão.»*

(237) Decorre do exposto *supra* que, no caso da Roménia, o regime previsto no anexo V apenas será aplicável a auxílios em execução antes de 1 de janeiro de 2007 e aos quais tenha sido dada continuidade após essa data, se esses auxílios tiverem sido comunicados à Comissão no prazo de quatro meses a contar da data de adesão.

([44]) Orientações relativas à aviação de 2014, ponto 43.
([45]) Ato relativo às condições de adesão da República da Bulgária e da Roménia e às adaptações dos tratados em que se funda a União Europeia (JO L 157 de 21.6.2005, p. 203).

(238) A Roménia alegou que o financiamento público destinado a investimentos no Aeroporto Internacional de Timişoara em 2007 foi aprovado em novembro de 2006, ou seja, antes da adesão da Roménia à União Europeia. Contudo, atendendo a que as medidas não foram enumeradas entre as medidas comunicadas à Comissão em conformidade com o procedimento especificado em cima, não podem constituir um auxílio existente. A Comissão conclui, assim, que o financiamento público destinado ao desenvolvimento do terminal não Schengen, à melhoria do caminho de circulação e à ampliação da plataforma de estacionamento e aos equipamentos de iluminação constitui um novo auxílio.

7.3. **Legalidade do auxílio**

(239) O financiamento público destinado ao desenvolvimento do terminal não Schengen, à melhoria do caminho de circulação e à ampliação da plataforma de estacionamento e aos equipamentos de iluminação foi concedido sem a aprovação formal prévia da Comissão. As medidas não preenchem os requisitos de uma isenção por categoria da obrigação de notificação estabelecida no artigo 108.º do Tratado. Foram implementadas pela Roménia em violação das suas obrigações nos termos do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE.

(240) Por conseguinte, as medidas constituem um auxílio estatal ilegal.

7.4. **Compatibilidade com o mercado interno**

(241) O financiamento público destinado ao desenvolvimento do terminal não Schengen, à melhoria do caminho de circulação e à ampliação da plataforma de estacionamento e aos equipamentos de iluminação (Quadro 3) foi concedido antes de 4 de abril de 2014, a data na qual as Orientações relativas à aviação de 2014 passaram a ser aplicáveis. De acordo com as Orientações relativas à aviação de 2014, a Comissão aplicará aos auxílios ao investimento para aeroportos concedidos ilegalmente as regras em vigor à data em que o auxílio foi concedido ([46]).

(242) As Orientações relativas à aviação de 2005 estavam em vigor quando este financiamento do investimento foi concedido. Por conseguinte, as Orientações relativas à aviação de 2005 são aplicáveis à apreciação da compatibilidade deste auxílio ao investimento.

(243) Com base no ponto 61 das Orientações relativas à aviação de 2005, a Comissão avaliará o auxílio à luz dos seguintes critérios:

— a construção e a exploração da infraestrutura correspondem a um objetivo de interesse geral claramente definido (desenvolvimento regional, acessibilidade, etc.);

— a infraestrutura é necessária e proporcional ao objetivo fixado;

— a infraestrutura oferece perspetivas satisfatórias de utilização a médio prazo, nomeadamente em relação à utilização das infraestruturas existentes;

— o acesso à infraestrutura está aberto a todos os potenciais utilizadores de forma equitativa e não discriminatória; e

— o desenvolvimento das trocas comerciais não é afetado de maneira que contrarie os interesses da União.

7.4.1. *Custos elegíveis*

(244) Segundo o disposto nas Orientações relativas à aviação de 2005, os custos elegíveis para auxílio ao investimento a favor de um aeroporto devem limitar-se aos custos de investimento relativos às infraestruturas aeroportuárias propriamente ditas (pistas, terminais, plataforma de estacionamento, etc.) ou a infraestruturas que as apoiam diretamente (instalações de combate a incêndios e equipamentos de proteção ou de segurança). Por outro lado, devem excluir-se dos custos elegíveis os custos relativos a atividades comerciais que não estejam diretamente ligadas às atividades de base do aeroporto, como a construção, o financiamento, a exploração e o aluguer de espaços e bens imobiliários, não só para escritórios e armazéns, mas também para hotéis e empresas industriais instaladas no recinto do aeroporto, e ainda para lojas, restaurantes e parques de estacionamento.

(245) Os custos relativos ao investimento elencados no quadro 3, itens n.º 2, 3, 4, 5, 9, 12 e 13, são elegíveis para auxílio ao investimento nos termos das Orientações relativas à aviação de 2005, dado que fazem parte da infraestrutura aeroportuária.

7.4.2. *Objetivo de interesse geral claramente definido*

(246) O gestor aeroportuário alega que a sua intervenção perseguiu um objetivo de interesse geral claramente definido, nomeadamente o desenvolvimento regional, a acessibilidade da região e a segurança do transporte aéreo (considerando 156).

([46]) Orientações relativas à aviação de 2014, ponto 173.

(247) Em especial, a Roménia explicou que os investimentos ao longo do período 2007-2009 na restauração do caminho de circulação e na ampliação da plataforma de estacionamento eram justificados pela necessidade de melhorar a capacidade operacional do aeroporto durante as horas de ponta, altura em que a capacidade do caminho de circulação e da plataforma de estacionamento estava condicionada, em particular à luz das previsões que apontavam para um aumento significativo do tráfego até 2015 (considerando 36). Além disso, a Roménia declarou que os investimentos também foram motivados por razões de segurança da aviação, nomeadamente a necessidade de separar as zonas de estacionamento do acesso às mesmas, bem como a necessidade de garantir a segurança das aeronaves estacionadas (considerando 86).

(248) No tocante ao desenvolvimento do terminal não Schengen, a Roménia explicou que, inicialmente, os investimentos se destinavam a melhorar a capacidade do Aeroporto Internacional de Timişoara à luz do aumento significativo esperado do tráfego de passageiros no período até 2015. Aquando da decisão de conceder o investimento em 2006, considerava-se que a capacidade do terminal se encontrava no seu limite crítico de um ponto de vista operacional. O tráfego de passageiros já tinha aumentado 250 % durante o período 2001-2005, resultando em congestionamento nas horas de ponta. O terminal original, construído em 1960, não foi projetado para acomodar níveis tão elevados de tráfego (considerando 37).

(249) A Roménia explicou que, posteriormente, os investimentos adicionais no terminal não Schengen eram necessários para assegurar a conformidade com os requisitos de segurança, para que o terminal pudesse receber voos não Schengen. Nessa altura a Roménia esperava vir a aderir ao espaço Schengen em 2011. Em especial, havia uma necessidade de separar os fluxos de passageiros entre passageiros que chegam do espaço Schengen e os que são provenientes de países não Schengen. Essa separação teria igualmente assegurado que, após a adesão da Roménia ao espaço Schengen, o Aeroporto Internacional de Timişoara poderia manter a sua atividade comercial no que diz respeito a voos realizados tanto dentro como fora do espaço Schengen (considerando 88).

(250) Segundo a Roménia, o financiamento de 2008 dos investimentos em equipamentos de iluminação destinava-se a uma melhor utilização das infraestruturas existentes, ao permitir, em caso de más condições meteorológicas, a aterragem a partir de ambos os sentidos, e não apenas a partir de um sentido. Visava ainda assegurar a segurança do tráfego aéreo e a segurança dos passageiros e aeronaves (considerando 90).

(251) À luz dos argumentos que precedem, os investimentos visavam permitir ao Aeroporto Internacional de Timişoara fazer face aos condicionalismos de capacidade em horas de ponta existentes na altura, bem como para fazer face às previsões que apontavam para um aumento significativo do tráfego. Visavam também promover a segurança da aviação e a conformidade com as medidas de segurança exigidas pelas regras da União no domínio da segurança da aviação civil e do controlo das fronteiras Schengen.

(252) Além disso, o tráfego esperado não podia ser absorvido pelos aeroportos vizinhos. O aeroporto mais próximo — Aeroporto de Arad — tinha um tráfego muito limitado, quer em termos absolutos quer quando comparado com o Aeroporto Internacional de Timişoara. O número de passageiros por ano no Aeroporto de Arad variou entre 67 183 e 128 835 no período 2007-2009, ao passo que o tráfego no Aeroporto Internacional de Timişoara variou entre 859 329 e 991 758 passageiros por ano, sem qualquer correlação entre as alterações no número de passageiros nesses dois aeroportos ([47]). O Aeroporto de Arad não dispunha de capacidades físicas para fazer face às previsões que apontavam para um aumento do tráfego de passageiros, dado que a sua capacidade máxima de passageiros era inferior a 200 000 passageiros por ano.

(253) O Aeroporto Internacional de Timişoara era o segundo maior aeroporto da Roménia no período objeto de apreciação, sendo atualmente o terceiro maior aeroporto da Roménia. De acordo com o Plano de Desenvolvimento que cobre o período de 2006-2015, o Aeroporto Internacional de Timişoara servia a região da Roménia ocidental, uma das regiões mais desenvolvidas da Roménia. Servia igualmente as regiões da Hungria oriental, bem como a Sérvia e Montenegro (eurorregião DKMT) ([48]). O Aeroporto Internacional de Timişoara desempenhava, portanto, um papel importante no desenvolvimento regional. À luz do número esperado de passageiros para o período 2006-2015, na ausência dos investimentos para aumentar a capacidade, o desenvolvimento económico das regiões servidas e a sua acessibilidade teriam sido negativamente afetados, nomeadamente atendendo ao facto de que nenhum outro aeroporto na região podia absorver o tráfego existente ou esperado. Ademais, não existia uma linha ferroviária de alta velocidade que atravessasse Timişoara, pelo que não havia concorrência intermodal para nenhuma das rotas aéreas.

([47]) A não correlação com a evolução do tráfego registado nos aeroportos vizinhos foi igualmente um critério utilizado no processo SA.22614 (C 53/07), relativo ao auxílio estatal concedido pela França à Câmara de Comércio e Indústria de Pau-Béarn, à Ryanair, à Airport Marketing Services e à Transavia (JO L 201 de 30.7.2015, p. 109), para defender a compatibilidade do auxílio a favor do aeroporto de Pau.

([48]) A eurorregião Danúbio-Criş-Mureş-Tisa (DMKT) é uma eurorregião situada na Hungria, Roménia e Sérvia. O nome provém dos quatro rios da zona.

(254) Com base no que precede, a Comissão pode concluir que o financiamento objeto de análise contribuiu para a acessibilidade das regiões servidas e para o desenvolvimento económico regional e, por conseguinte, serviu um objetivo bem definido de interesse comum.

7.4.3. *Necessidade e proporcionalidade do auxílio*

(255) De acordo com as Orientações relativas à aviação de 2005, não existe um limite máximo para a intensidade de auxílio relativamente aos auxílios ao investimento. O financiamento do Estado envolve as seguintes intensidades de auxílio: 80,3 % para o terminal não Schengen, 86,73 % para a melhoria do caminho de circulação e a ampliação da plataforma de estacionamento e 100 % para os equipamentos de iluminação.

Quadro 11 Financiamento dos investimentos 2007-2009

	2007		2008		2009		**Total**	
	Recursos próprios do aeroporto	Dotações orçamentais do Estado	Recursos próprios do aeroporto	Dotações orçamentais do Estado	Recursos próprios do aeroporto	Dotações orçamentais do Estado	**Recursos próprios do aeroporto**	**Dotações orçamentais do Estado**
Desenvolvimento do terminal não 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**
Melhoria do caminho de circulação e ampliação da plataforma de estacionamento de aeronaves	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**
Equipamentos de iluminação				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**

Fonte: Gestor aeroportuário

(256) À luz dos lucros reduzidos do aeroporto e dos dividendos pagos ao Estado romeno durante o período 2007-2009, face à dimensão dos investimentos necessários, afigura-se razoável assumir que o gestor aeroportuário não teria sido capaz de fazer contribuições próprias mais elevadas. Tal é consentâneo com as dificuldades gerais no acesso a financiamento no mercado no período objeto de apreciação, devido à crise financeira então em curso. A Comissão reconhece, além disso, que os aeroportos com um tráfego de passageiros anual de até um milhão de passageiros não são normalmente capazes de cobrir grande parte dos seus custos de capital.

(257) Consequentemente, o financiamento público era necessário para que os investimentos financiados pudessem ser realizados. Dito de outra forma, o financiamento público teve um efeito de incentivo, dado que o gestor aeroportuário não teria realizado esses investimentos sem o financiamento do Estado, ou não os teria realizado em igual medida. Além disso, respeita o princípio da proporcionalidade, porque o gestor aeroportuário não teria podido aumentar significativamente a sua contribuição para o financiamento desses investimentos.

7.4.4. *A infraestrutura oferece perspetivas satisfatórias de utilização a médio prazo*

(258) De acordo com o Plano de Desenvolvimento, durante o período 2001-2005, o tráfego de passageiros e o número de movimentos de aeronaves aumentaram 250 %. O Plano de Desenvolvimento também previa um aumento do tráfego de passageiros de 611 705 em 2005 para 1 661 332 em 2010 e 2 565 494 em 2015. Com a adesão da Roménia à UE em 2007, esperava-se um aumento do tráfego de 16-18 %.

(259) Por conseguinte, estas perspetivas justificavam os investimentos destinados a acomodar o tráfego esperado. Consequentemente, quando o financiamento foi concedido, a infraestrutura tinha perspetivas satisfatórias de utilização a médio prazo.

7.4.5. *Acesso à infraestrutura de forma equitativa e não discriminatória*

(260) A Roménia confirmou que a infraestrutura está acessível a todos os utilizadores de um modo não discriminatório. A única restrição de utilização da infraestrutura prende-se com a limitação imposta pela capacidade de receção da plataforma de estacionamento e do terminal. Por conseguinte, o acesso à infraestrutura pode ser feito de uma forma equitativa e não discriminatória na aceção das Orientações relativas à aviação de 2005.

7.4.6. *O desenvolvimento das trocas comerciais não é afetado de maneira que contrarie os interesses da União*

(261) O aeroporto mais próximo — Aeroporto de Arad — poderia ter sido afetado pelo financiamento público do Aeroporto Internacional de Timişoara no período objeto de apreciação. Contudo, a Comissão observa que diversos fatores conduziram a que o impacto concorrencial do financiamento do gestor aeroportuário do Aeroporto Internacional de Timişoara fosse reduzido.

(262) O Aeroporto de Arad dispunha de uma capacidade física limitada no que respeita ao tráfego de passageiros. Só em 2014 é que surgiram planos para ampliar a infraestrutura, de modo a que as capacidades do terminal de passageiros se aproximassem ou ultrapassassem ligeiramente o limiar de 200 000 passageiros por ano. Todavia, mesmo esse aumento da capacidade não seria suficiente para corresponder à procura prevista no Plano de Desenvolvimento para o Aeroporto Internacional de Timişoara.

(263) Os números reais do tráfego confirmam ainda que o Aeroporto de Arad tinha um tráfego de passageiros muito limitado. O tráfego no Aeroporto de Arad representou apenas 7,8 % do tráfego registado no Aeroporto Internacional de Timişoara em 2007, 14,5 % em 2008 e 8,8 % em 2009. Além disso, a evolução do tráfego nos dois aeroportos não parece estar correlacionada ([49]).

(264) Por conseguinte, o significativo aumento do tráfego de passageiros previsto para o Aeroporto Internacional de Timişoara não poderia ter sido absorvido pelo Aeroporto de Arad.

(265) Face ao exposto, a Comissão considera que as distorções da concorrência provocadas pelo auxílio foram limitadas e não superaram a contribuição do auxílio a favor do desenvolvimento regional, da acessibilidade e da segurança.

7.4.7. *Conclusões sobre a medida 1*

(266) Pelas razões estabelecidas nos considerandos 241 a 265 acima, a Comissão considera que o auxílio estatal destinado ao financiamento do desenvolvimento do terminal não Schengen, à melhoria da pista e à ampliação da plataforma de estacionamento de aeronaves e aos equipamentos de iluminação é compatível com o mercado interno com base no disposto no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

8. APRECIAÇÃO DA MEDIDA 2 — A AIP 2007, A AIP 2008 E A AIP 2010

8.1. Existência de um auxílio

(267) Os princípios do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, conforme estabelecidos nos considerandos 171 e 172, são também aplicáveis à apreciação da medida 2.

8.1.1. *Atividade económica e conceito de empresa*

8.1.1.1. Princípios

(268) A Comissão deve começar por determinar se a medida 2 se aplica a empresas na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. O conceito de empresa abrange qualquer entidade que exerça uma atividade económica, independentemente do seu estatuto jurídico e do seu modo de financiamento ([50]). Constitui uma atividade económica qualquer atividade que consista na oferta de bens ou serviços num determinado mercado ([51]).

8.1.1.2. Aplicação ao processo em apreço

(269) As AIP estabelecem as taxas aplicáveis às companhias aéreas pela utilização das infraestruturas aeroportuárias.

(270) As companhias aéreas prestam serviços de transporte aéreo. Mediante a prestação de tais serviços, as companhias aéreas exercem uma atividade económica e, portanto, constituem empresas na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

([49]) Ver nota de rodapé 32.
([50]) Acórdão de 18 de junho de 1998, *Comissão/Itália*, C-35/96, EU:C:1998:303 e Höfner e Elser.
([51]) Acórdão de 16 de junho de 1987, *Comissão/Itália*, 118/85, EU:C:1987:283; Acórdão de 18 de junho de 1998, *Comissão/Itália,* 35/96, EU:C:1998:303.

8.1.2. *Recursos estatais e imputabilidade ao Estado*

8.1.2.1. Princípios

(271) O conceito de auxílio estatal aplica-se apenas a vantagens conferidas, direta ou indiretamente, através de recursos estatais ([52]). Os recursos estatais incluem todos os recursos do setor público ([53]), incluindo os recursos das entidades intraestatais (descentralizadas, federadas, regionais ou outras) ([54]), e, em determinadas circunstâncias, os recursos de organismos privados. A origem dos recursos não é relevante desde que, antes de serem direta ou indiretamente transferidos para os beneficiários, sejam colocados sob controlo público e estejam, por conseguinte, à disposição das autoridades nacionais ([55]), ainda que os recursos não se tornem propriedade da autoridade pública ([56]).

(272) Ademais, o conceito de auxílio estatal aplica-se apenas se a concessão da vantagem for imputável ao Estado, ou seja, conferida pelo próprio Estado ou por qualquer organismo intermediário agindo no âmbito de poderes que lhe tenham sido atribuídos.

(273) O facto de o Estado ou a entidade estatal ser o único acionista ou o acionista maioritário de uma empresa não é suficiente para concluir que uma transferência de recursos realizada por essa empresa é imputável aos seus acionistas públicos ([57]). O Tribunal de Justiça estatuiu igualmente que, mesmo quando o Estado está em posição de controlar uma empresa pública e de exercer uma influência dominante sobre a sua gestão, o exercício efetivo desse controlo num determinado caso não pode ser automaticamente assumido. Uma empresa pública pode agir com maior ou menor independência, em função do grau de autonomia que lhe é deixado pelo Estado.

(274) Por conseguinte, o simples facto de uma empresa pública estar sob controlo estatal não é suficiente para que as medidas por ela adotadas sejam consideradas imputáveis ao Estado. É também necessário examinar se se deve considerar que as autoridades públicas estiveram envolvidas, de um ou outro modo, na adoção de tal medida. Relativamente a este aspeto, o Tribunal de Justiça considerou que a imputabilidade ao Estado de uma medida de auxílio adotada por uma empresa pública poderá ser deduzida de um conjunto de indícios resultantes das circunstâncias do caso concreto e do contexto no qual essa medida foi tomada ([58]).

(275) Estes indícios podem ser, nomeadamente, a integração da empresa nas estruturas da administração pública, a natureza das suas atividades e o exercício destas no mercado em condições normais de concorrência com operadores privados, o estatuto jurídico da empresa (no sentido em que pode ser regulada pelo direito público ou pelo direito comum das sociedades), a intensidade da tutela exercida pelas autoridades públicas sobre a gestão da empresa, ou qualquer outro indício que demonstre, no caso concreto, a implicação ou a improbabilidade da não implicação das autoridades públicas na adoção de uma medida, atendendo igualmente ao alcance desta, ao seu conteúdo e às condições de que se reveste ([59]).

8.1.2.2. Aplicação ao processo em apreço

(276) No caso vertente, o Estado exerceu um controlo permanente, direto ou indireto, sobre os recursos em causa. Na altura em que a AIP 2010 foi aprovada, o Ministério dos Transportes da Roménia detinha, diretamente, 80 % do aeroporto, em conformidade com o artigo 8.º dos Estatutos de 2008 (considerando 28). Os recursos do gestor aeroportuário encontravam-se sob o controlo do Estado e, portanto, estavam à sua disposição. Uma vez que exercia uma influência dominante sobre o gestor aeroportuário, a Roménia podia dirigir a utilização dos seus

([52]) Acórdão do Tribunal de Justiça de 24 de janeiro de 1978, *Van Tiggele*, 82/77, EU:C:1978:10, n.os 25 e 26; Acórdão de 12 de dezembro de 1996, *Air France/Comissão* («Air France»), T-358/94, EU:T:1996:194, n.º 63.

([53]) *Air France*, n.º 56.

([54]) Acórdão do Tribunal de Justiça de 14 de outubro de 1987, *Alemanha/Comissão*, 248/84, EU:C:1987:437, n.º 17; Acórdão de 6 de março de 2002, *Territorio Histórico de Álava e outros/Comissão*, Processos apensos T-92/00 e 103/00, EU:T:2002:61, n.º 57.

([55]) Acórdão do Tribunal de Justiça de 17 de julho de 2008, *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, EU:C:2008:413, n.º 70; Acórdão do Tribunal de Justiça de 16 de maio de 2000, *França/Ladbroke Racing Ltd e Comissão* («Ladbroke Racing»), C-83/98 P, EU:C:2000:248, n.º 50.

([56]) Air France, n.os 65, 66 e 67; Ladbroke Racing, n.º 50.

([57]) *Stardust Marine*, n.º 51 e seguintes.

([58]) *Stardust Marine*, n.os 52 e 55.

([59]) *Stardust Marine*, n.º 56.

recursos a fim de financiar vantagens específicas a favor de outras empresas. Além disso, quando a AIP 2007 e a AIP 2008 foram aprovadas ([60]), o Estado romeno era o único acionista do gestor aeroportuário. Com base no artigo 7.º dos Estatutos de 1998 (considerando 28), o capital social inicial fora integralmente subscrito pela Roménia, tendo sido integralmente pago na data em que o Aeroporto Internacional de Timişoara foi criado. Consequentemente, os recursos do gestor aeroportuário têm de ser considerados recursos estatais para efeitos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

(277) No que diz respeito à imputabilidade do Estado romeno, as autoridades romenas alegam que o gestor aeroportuário opera como um investidor numa economia de mercado e que a influência do Estado está estritamente limitada à sua função de acionista da empresa, de acordo com o respetivo ato constitutivo e com a Lei n.º 31/1990 relativa às sociedades. A política de fixação de preços do gestor aeroportuário é decidida pelo conselho de administração e pelos órgãos executivos do gestor aeroportuário em conformidade com ato constitutivo da empresa.

(278) No tocante à supervisão das atividades do gestor aeroportuário pelo Estado, a Comissão observa que a assembleia geral de acionistas é composta por representantes dos acionistas, sendo que o Estado romeno, representado pelo Ministério dos Transportes, era o único acionista nos termos dos Estatutos de 1998 e o acionista maioritário (com 80 % das ações) nos termos dos Estatutos de 2008, e é competente para decidir sobre as atividades e a política económica perseguida pelo gestor aeroportuário. Com base no artigo 19.º dos Estatutos de 2008, as decisões da assembleia geral de acionistas devem ser tomadas mediante a votação de um número de acionistas que represente, pelo menos, metade do capital social, sem quaisquer direitos de bloqueio dos acionistas minoritários.

(279) De acordo com o artigo 20.º dos Estatutos de 2008, o gestor aeroportuário é administrado por um conselho de administração composto por um máximo de sete membros, dos quais dois são representantes do Ministério dos Transportes e um é representante do Ministério das Finanças. Além disso, a Comissão observa que o conselho de administração é escolhido pela assembleia geral de acionistas (na qual o Estado era o único acionista nos termos dos Estatutos de 1998, detendo atualmente a maioria das participações). O conselho de administração e o seu presidente são nomeados por despacho do Ministério dos Transportes.

(280) As reuniões do conselho de administração podem realizar-se no caso de estar presente, pelo menos, metade do conselho acrescida de um membro ([61]). O conselho de administração delibera na presença de, pelo menos, dois terços do total dos seus membros e adota decisões por maioria dos membros do conselho de administração ([62]).

(281) O presidente do conselho de administração também exerce funções de diretor executivo do gestor aeroportuário. A estrutura orgânica e a cadeia de influência constituem um indício adicional da imputabilidade da aprovação da tabela de taxas e descontos ao Estado. Em qualquer caso, e quanto mais não seja, esses membros do conselho de administração mantiveram o Estado permanentemente informado sobre a evolução da tabela de taxas e descontos.

(282) Além disso, com base no artigo 2.º, n.º 2, dos Estatutos de 1998, o gestor aeroportuário tem como objetivo principal a realização de atividades de interesse público nacional. De acordo com o artigo 5.º dos Estatutos de 1998, o gestor aeroportuário é um organismo técnico especializado nomeado pelo Ministério dos Transportes para exercer, sobretudo, atividades de interesse público nacional com vista a, de acordo com o seu âmbito de atividade, proporcionar benefícios, serviços, trabalhos para a administração e exploração de ativos pertencentes ou alugados ao Estado, com vista ao tráfego nacional e internacional de aeronaves, assegurando o trânsito de pessoas e bens.

(283) À luz destas considerações, a Comissão considera que existem indícios suficientes para concluir que a AIP 2007, a AIP 2008 e a AIP 2010 são imputáveis ao Estado.

([60]) A Roménia esclareceu que a AIP 2007 e a AIP 2008 foram aprovadas pelo conselho de administração do gestor aeroportuário cerca de dois meses antes da entrada em vigor de cada AIP, respetivamente.

([61]) Artigo 20.º, ponto 9, dos Estatutos de 1998.

([62]) Artigo 20.º, ponto 10, dos Estatutos de 1998.

8.1.3. *Seletividade*

8.1.3.1. Princípios

(284) Um auxílio estatal só é abrangido pelo âmbito de aplicação do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, se favorecer «*certas empresas ou certas produções*». Assim, apenas as medidas que favoreçam empresas e que concedam uma vantagem de modo seletivo podem ser abrangidas pela noção de auxílio estatal.

(285) É jurisprudência assente que a apreciação da condição de seletividade impõe que seja determinado se, no quadro de um dado regime jurídico, uma medida nacional é suscetível de favorecer certas empresas ou certas produções em detrimento de outras que, tendo em conta o objetivo prosseguido pelo referido regime, se encontrem numa situação factual e jurídica comparável. O exame da seletividade requer a definição prévia do quadro de referência no qual a medida em causa se enquadra ([63]). Uma medida apenas é seletiva «se, no âmbito de um dado regime jurídico, tiver por efeito beneficiar certas empresas relativamente a outras que pertencem a outros setores ou ao mesmo setor e que, à luz do objetivo prosseguido por esse regime, se encontrem numa situação factual e jurídica comparável» ([64]). O conceito de auxílios estatais não se aplica a medidas estatais que diferenciem as empresas, se essa diferenciação for inerente à natureza ou à estrutura geral do sistema que integram ([65]).

(286) Uma medida pela qual uma empresa pública estabelece as condições para a utilização dos seus bens ou serviços nem sempre constitui, necessariamente, uma medida seletiva para efeitos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE ([66]). O artigo 107.º, n.º 1, do TFUE não estabelece qualquer distinção entre as medidas de intervenção estatal consoante as respetivas causas e objetivos, definindo-as sim em função dos seus efeitos e, portanto, independentemente das técnicas utilizadas ([67]).

8.1.3.2. Aplicação ao processo em apreço

(287) A AIP 2007, a AIP 2008 e a AIP 2010 previam um sistema de taxas de base para taxas aeroportuárias (considerandos 41 e 44, respetivamente). Além disso, a AIP 2007, a AIP 2008 e a AIP 2010 também incluíam descontos e reduções das taxas, em função do número de aterragens num determinado período de tempo, do número de passageiros, do peso da aeronave e/ou do tipo da rota servida (considerandos 42 a 43, 46 a 48 e 49, respetivamente).

(288) A AIP 2007, a AIP 2008 e a AIP 2010 foram propostas, avaliadas e determinadas pelos órgãos executivos do Aeroporto Internacional de Timişoara e foram aprovadas pelo conselho de administração (considerando 40), em conformidade com o requisito segundo o qual o operador de um aeroporto elabora, exercendo uma competência própria, a tabela das taxas aeroportuárias aplicáveis a esse aeroporto ([68]). O quadro jurídico aplicável correspondia, portanto, às taxas aeroportuárias, aos descontos e às reduções aplicáveis no Aeroporto Internacional de Timişoara e definidos pela AIP 2007, pela AIP 2008 e pela AIP 2010, respetivamente.

(289) Por conseguinte, o quadro de referência pertinente para examinar se a AIP 2007, a AIP 2008 e a AIP 2010 tiveram por efeito favorecer certas companhias aéreas em detrimento de outras que se encontravam numa situação factual e jurídica comparável era, única e exclusivamente, o do regime aplicável ao Aeroporto Internacional de Timişoara.

(290) O sistema das taxas aeroportuárias e os descontos e reduções eram aplicáveis a todas as companhias aéreas que utilizavam, ou eram suscetíveis de utilizar, o Aeroporto Internacional de Timişoara que satisfizessem as condições descritas na AIP 2007, na AIP 2008 ou na AIP 2010, respetivamente.

(291) A Comissão analisou ainda se os descontos previstos na AIP 2007, na AIP 2008 ou na AIP 2010, respetivamente, eram seletivos ao favorecer certas companhias aéreas que utilizavam o Aeroporto Internacional de Timişoara em detrimento de outras companhias aéreas que também o utilizavam.

([63]) Acórdão do Tribunal (Grande Secção) de 21 de dezembro de 2016, *Comissão/Hansestadt Lübeck* («Lübeck»), C-524/14 P, EU:C:2016:971, n.ºs 40-67.
([64]) *Lübeck*, n.º 58.
([65]) *Lübeck*, n.ºs 40-67 e jurisprudência citada.
([66]) Ibid.
([67]) Ibid. Acórdão de 15 de novembro de 2011, *Comissão e Espanha/Governo de Gibraltar e Reino Unido* C-106/09 P e C-107/09 P, EU:C:2011:732, n.º 87 e jurisprudência citada.
([68]) *Lübeck*, n.º 61.

(292) Os descontos aplicáveis variavam com base numa tabela progressiva, sendo o mais baixo de 10 % para 250-500 aterragens por ano, ou seja, cerca de cinco aterragens por semana. A Comissão observa que no período objeto de apreciação, além da Wizz Air, havia várias outras companhias aéreas a operar no Aeroporto Internacional de Timişoara que tinham na sua frota aeronaves com as dimensões relevantes e/ou com frequências de voo suficientes e que, portanto, beneficiaram ou podiam ter beneficiado dos descontos em causa.

(293) Do exposto resulta que o sistema de taxas aeroportuárias e os descontos eram aplicáveis de uma forma não discriminatória.

(294) Por conseguinte, a taxa de base, os descontos e as reduções estabelecidos na AIP 2007, na AIP 2008 e na AIP 2010 não eram seletivos.

(295) A Comissão observa que esta conclusão é válida apenas no que diz respeito às taxas, aos descontos e às reduções resultantes diretamente da AIP 2007, da AIP 2008 e da AIP 2010. Não se aplica a quaisquer taxas, descontos ou reduções previstos com base em acordos individualizados celebrados com companhias aéreas, caso estes existam.

8.1.3.3. Conclusão sobre a seletividade

(296) Do exposto *supra* resulta que a medida 2 não preenche a condição de seletividade a que se refere o artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

(297) As condições do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE são cumulativas. Se uma delas não for preenchida pela medida em apreciação, essa medida não constitui um auxílio estatal.

(298) Por conseguinte, a Comissão conclui que a medida 2 não constituiu um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, porquanto não era seletiva.

(299) A Comissão observa que a decisão de início do procedimento levantou a questão de as AIP poderem ser incompatíveis com o mercado interno devido a um potencial tratamento discriminatório entre diferentes tipos de passageiros. Este princípio aplica-se a medidas que constituem um auxílio estatal e impede-as de serem consideradas compatíveis nos termos das regras em matéria de auxílios estatais ([69]). Uma vez que, no processo em apreço, se considera que as AIP não constituem um auxílio estatal, não é necessária uma análise mais aprofundada do elemento de relação indissolúvel suscitado na decisão de início do procedimento.

9. APRECIAÇÃO DA MEDIDA 3 — ACORDOS DE 2008 COM A WIZZ AIR

9.1. Existência de um auxílio

(300) Os princípios do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, conforme estabelecidos nos considerandos 171 e 172, são também aplicáveis à apreciação da medida 3, que diz respeito aos Acordos de 2008 entre o gestor aeroportuário e a Wizz Air.

9.1.1. *Atividade económica e conceito de empresa*

(301) A Wizz Air é uma companhia aérea. Presta serviços de transporte aéreo regular de passageiros e desenvolve uma atividade económica. Constitui, portanto, uma empresa na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

9.1.2. *Recursos estatais e imputabilidade ao Estado*

9.1.2.1. Princípios

(302) Os princípios explicados nos considerandos 271 a 275 são também aplicáveis a esta medida.

9.1.2.2. Aplicação ao processo em apreço

(303) Em relação aos recursos estatais, aplica-se o mesmo que foi afirmado no considerando 276.

([69]) Acórdão do Tribunal de 15 de junho de 1993, *Matra/Comissão*, C-225/91, EU:C:1993:239.

(304) No tocante à imputabilidade dos Acordos de 2008 que foram celebrados durante a vigência dos estatutos de 1998 do aeroporto, aplica-se *mutatis mutandis* a fundamentação constante dos considerandos 277 a 279 para a AIP 2007, a AIP 2008 e a AIP 2010.

(305) À luz dessas considerações, a Comissão conclui que a celebração dos Acordos de 2008 entre a Wizz Air e o gestor aeroportuário é imputável ao Estado.

9.1.3. *Seletividade*

9.1.3.1. Princípios

(306) Os princípios explicados no considerando 199 são também aplicáveis a esta medida.

9.1.3.2. Aplicação ao processo em apreço

(307) No caso vertente, os Acordos de 2008 foram celebrados com uma única empresa — a Wizz Air. A medida 3 foi, portanto, seletiva na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

9.1.4. *Vantagem económica*

9.1.4.1. Princípios

(308) Os princípios relativos a uma vantagem económica na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, estabelecidos nos considerandos 202 a 206, aplicam-se a acordos entre aeroportos e companhias aéreas. A aplicação do princípio do OEM a esses acordos é explicada mais pormenorizadamente nas Orientações relativas à aviação de 2014 ([70]).

(309) Na situação específica aeroporto-companhias aéreas, a Comissão apreciará se a disponibilização de recursos públicos ao aeroporto confere uma vantagem às companhias aéreas que utilizam esse aeroporto. Em princípio, pode excluir-se a existência de um tal auxílio a favor de uma companhia aérea que utiliza o aeroporto quando a relação entre o aeroporto e a companhia aérea satisfaz o teste do OEM.

(310) Segundo as Orientações relativas à aviação de 2014, por força do princípio do operador numa economia de mercado, a existência de um auxílio a favor de uma companhia aérea que utilize o aeroporto pode, em princípio, ser excluída sempre que:

(1) os preços cobrados pelos serviços aeroportuários correspondam ao preço de mercado, ou

(2) através de uma análise *ex ante*, nomeadamente uma análise com base nos dados disponíveis na altura em que as medidas em apreço foram decididas, seja possível demonstrar que o acordo celebrado entre o aeroporto e a companhia aérea dará azo a uma contribuição de lucro incremental positiva para o aeroporto.

(311) No que diz respeito à primeira abordagem descrita no considerando 310 (ou seja, a comparação entre o preço cobrado pelos serviços aeroportuários e o preço de mercado), segundo as Orientações relativas à aviação de 2014, a identificação de um valor de referência requer, em primeiro lugar, que possa ser selecionado um número suficiente de aeroportos de referência que prestem serviços comparáveis em condições normais de mercado. A este respeito, a Comissão observa que, de momento, uma grande maioria dos aeroportos da União beneficia de financiamento público para cobrir os custos de investimento e de funcionamento. Os aeroportos públicos têm sido tradicionalmente considerados pelas autoridades públicas como infraestruturas que promovem o desenvolvimento local e não como empresas que operam em conformidade com as regras de mercado. Os preços desses aeroportos não tendem, por conseguinte, a ser determinados com base em considerações de mercado e, nomeadamente, sólidas perspetivas de rendibilidade *ex ante*, mas essencialmente em considerações de caráter social ou regional. Ainda que alguns aeroportos sejam privados ou geridos sem considerações de caráter social ou regional, os preços cobrados por esses aeroportos podem ser fortemente influenciados pelos preços praticados pela maioria dos aeroportos que beneficia de subvenções públicas, uma vez que os preços destes últimos são tidos em conta pelas companhias aéreas aquando das negociações com os aeroportos privados ou de gestão privada. Nestas circunstâncias, a Comissão expressou, nas Orientações relativas à aviação de 2014, as suas dúvidas sobre o facto de, atualmente, ser possível identificar um valor de referência adequado para estabelecer um verdadeiro preço de mercado para os serviços prestados pelos aeroportos ([71]).

([70]) Orientações relativas à aviação de 2014, ponto 53.
([71]) Orientações relativas à aviação de 2014, ponto 59.

(312) De qualquer modo, a Comissão considera que um exercício de avaliação comparativa deve basear-se numa comparação das taxas aeroportuárias, líquidas de quaisquer benefícios fornecidos à companhia aérea (como apoio em matéria de *marketing*, descontos ou qualquer outro incentivo), de um número suficiente de «aeroportos de referência» adequados, cujos gestores se comportam como gestores aeroportuários de economia de mercado. Devem, em especial, ser utilizados os seguintes indicadores: volume de tráfego; tipo de tráfego (negócios ou lazer ou destino para o exterior); a importância relativa da carga e a importância relativa das receitas provenientes das atividades não aeronáuticas do aeroporto; tipo e nível dos serviços aeroportuários prestados; proximidade do aeroporto em relação a uma grande cidade, número de habitantes na zona de influência do aeroporto; prosperidade da área envolvente (PIB *per capita*); diferentes zonas geográficas suscetíveis de atrair passageiros.

(313) Com base no que precede, a Comissão considera que uma análise de rentabilidade incremental *ex ante* é o critério mais relevante para a apreciação dos acordos celebrados pelos aeroportos com companhias aéreas individuais.

(314) Além disso, a Comissão entende que se pode considerar que os acordos celebrados entre as companhias aéreas e um aeroporto satisfazem o teste do POEM quando contribuem, de forma acrescida, de um ponto de vista *ex ante*, para a rendibilidade do aeroporto, pelo menos a longo prazo ([72]). Este último deve demonstrar que, ao celebrar o acordo com uma companhia aérea (por exemplo, um contrato individual ou um regime global de taxas aeroportuárias), é capaz de cobrir todos os custos decorrentes do acordo durante a sua vigência, com uma margem de lucro razoável assente em sólidas perspetivas a médio prazo ([73]).

(315) A este respeito, a Comissão considera que uma diferenciação de preços é uma prática comercial normal, desde que cumpra toda a legislação relevante em matéria de concorrência e setorial. No entanto, tais políticas de diferenciação de preços devem ser comercialmente justificadas para satisfazer o teste do POEM ([74]).

9.1.4.2. Apreciação conjunta dos Acordos de 2008

(316) A Comissão considera que para efeitos de aplicação do POEM, os Acordos de 2008 têm de ser apreciados em conjunto como uma medida única. Existem vários elementos que justificam que assim seja.

(317) Em primeiro lugar, os acordos foram celebrados pelas mesmas partes.

(318) Em segundo lugar, o Memorando de Entendimento de 25 de junho de 2008 estipula o âmbito dos serviços a prestar pelo gestor aeroportuário, bem como os serviços de *marketing* a prestar pela Wizz Air. O Memorando de Entendimento prevê a mesma fórmula para calcular a taxa de *marketing* e um montante retido por passageiro embarcado idêntico ao do Acordo de *Marketing* de 30 de julho de 2008. Consequentemente, o Memorando de Entendimento e o Acordo de *Marketing* estão estreita e diretamente ligados em termos de conteúdo. O Memorando de Entendimento também prevê os princípios gerais de cooperação entre o gestor aeroportuário e a Wizz Air, que são subsequentemente especificados, em termos mais operacionais, no Acordo de *Marketing*, no Acordo de Exploração e no AAE. O Acordo de *Marketing* também faz uma referência direta ao Memorando de Entendimento no seu preâmbulo (considerando 55). O Memorando de Entendimento acabou por ser substituído pelo Acordo de *Marketing*, o Acordo de Exploração e o AAE.

(319) Em terceiro lugar, o Acordo de Exploração e o AAE foram assinados no mesmo dia (1 de agosto de 2008) pelo mesmo período de tempo, ou seja, de 11 de dezembro de 2008 a 10 de dezembro de 2009, com renovação automática por 12 meses adicionais na data de cada aniversário da sua entrada em vigor e sem possibilidade de serem resolvidos antes do terceiro aniversário do Acordo de *Marketing*. O Acordo de *Marketing* também entrou em vigor no mesmo dia, ou seja, em 11 de dezembro de 2008 (considerando 54).

([72]) Orientações relativas à aviação de 2014, ponto 66.
([73]) Orientações relativas à aviação de 2014, ponto 63.
([74]) Orientações relativas à aviação de 2014, ponto 62.

(320) Em quarto lugar, os Acordos de 2008 estavam interligados. O Acordo de *Marketing* faz várias referências ao Acordo de Exploração e ao AAE: i) o Acordo de *Marketing* previa que as partes podiam resolver imediatamente o Acordo de Marketing, se o Acordo de Exploração expirasse sem renovação ou se fosse resolvido; ii) o Acordo de *Marketing* estipulava que as partes podiam resolver imediatamente o Acordo de Exploração e o AAE sem quaisquer indemnizações quando o Acordo de *Marketing* expirasse ou fosse resolvido; iii) o Acordo de *Marketing* estipulava que, no caso de um aumento das taxas regulamentadas no Acordo de Exploração ou no AAE, a taxa de *marketing* devia ser modificada de forma equivalente à alteração das taxas aeroportuárias (considerando 59).

(321) Com base nos argumentos que precedem, a Comissão considera que o Memorando de Entendimento, o Acordo de *Marketing*, o Acordo de Exploração e o AAE não são dissociáveis. Por conseguinte, a Comissão considera ser necessário analisar os Acordos de 2008 em conjunto, com vista a determinar se esta operação constitui um auxílio estatal.

9.1.4.3. Aplicação dos princípios ao processo em apreço

(322) No caso vertente, a fim de determinar se os Acordos de 2008 conferem à Wizz Air uma vantagem que esta não teria recebido em condições normais de mercado, a Comissão tem de examinar se, em circunstâncias similares, um aeroporto que operasse em condições normais da economia de mercado e orientado por perspetivas de rendibilidade a longo prazo ([75]) teria celebrado um acordo comercial igual ou similar com uma companhia aérea. A Comissão tem de se colocar no contexto da época em que foi tomada a decisão de celebração dos Acordos de 2008 entre o gestor aeroportuário e a Wizz Air e deve basear a sua apreciação nas informações e nos pressupostos que na altura estavam ao dispor do gestor aeroportuário.

(323) No que se refere à análise do OEM aplicável, a Wizz Air alegou que, neste caso, para além da segunda abordagem (ou seja, a análise da rendibilidade) incluída no considerando 310, ponto 2, também se deve aplicar a abordagem de comparação com o preço de mercado, ou seja, a primeira abordagem, explicada no considerando 310, ponto 1.

(324) A Wizz Air apresentou um relatório elaborado pela Oxera sobre a «Avaliação económica do princípio do investidor numa economia de mercado», de 27 de outubro de 2011, em que as taxas pagas pela Wizz Air no Aeroporto Internacional de Timișoara foram comparadas com as taxas pagas pela Wizz Air em três aeroportos no Reino Unido, que a Oxera considerou serem aeroportos comparáveis: os aeroportos de Liverpool, Prestwick e Doncaster. A análise desse estudo baseia-se nos dados facultados pelo gestor aeroportuário e pela Wizz Air. De acordo com o estudo da Oxera, esses aeroportos são suscetíveis de se comportarem como aeroportos de «investidor privado», devido à sua estrutura de propriedade e de financiamento. O estudo também apresentou uma comparação entre as características gerais do Aeroporto Internacional de Timișoara e dos três aeroportos comparáveis (por exemplo, dimensão da população da cidade de origem, distância até à cidade de origem, população da maior cidade num raio de 150 km, grande aeroporto mais próximo), o nível de rendimentos medido por PIB *per capita*, bem como pelos salários médios semanais, as tendências nos números relativos ao tráfego, as receitas dos aeroportos em causa e o estatuto de financiamento (ou seja, se recebeu ou não financiamento público). O relatório calculou as taxas pagas pela Wizz Air no Aeroporto Internacional de Timișoara e comparou-as com as dos três aeroportos do Reino Unido (a análise teve em conta diferentes taxas nos quatro aeroportos, líquidas dos benefícios concedidos à Wizz Air). A análise apresentou o total de taxas pagas pela Wizz Air no Aeroporto Internacional de Timișoara e nos aeroportos de referência, expressas em euros por rotação e euros por passageiro. Nesta base, concluiu que o nível global de taxas pagas pela Wizz Air no Aeroporto Internacional de Timișoara durante o período 2008-2011, expresso numa base por rotação e numa base por passageiro, é em média superior ao nível médio comparável das taxas pagas pela companhia aérea nos aeroportos de referência. De acordo com o relatório da Oxera, os preços mais baixos pagos pela Wizz Air nos aeroportos de referência sugerem que um investidor privado teria possivelmente celebrado um contrato com os termos de negociação existentes entre o gestor aeroportuário e a Wizz Air.

(325) No que diz respeito ao facto de o relatório da Oxera comparar o Aeroporto Internacional de Timișoara com três aeroportos do Reino Unido indicados pela Wizz Air, a Comissão recorda que a avaliação comparativa não constitui um método apropriado para estabelecer preços de mercado se os valores de referência disponíveis não tiverem sido identificados tendo em conta considerações de mercado ou se os processos existentes estiverem substancialmente distorcidos por intervenções públicas. Tais distorções parecem estar presentes so setor da aviação, pelas razões explicadas nos considerandos 311 a 312.

([75]) Alfa Romeo, n.º 23; Acórdão de 12 de dezembro de 2000, *Alitalia/Comissão*, T-296/97, EU:T:2000:289, n.º 84.

(326) Além disso, a Comissão considera que o critério da existência de um número suficiente de aeroportos de referência que prestem serviços comparáveis em condições normais, estabelecido no ponto 55 das Orientações relativas à aviação de 2014, não está satisfeito Dado que existem algumas centenas de aeroportos na Europa ([76]), três aeroportos não pode ser considerado um número suficiente que permita a identificação de um valor de referência adequado para os preços de mercado relevantes. Além disso, dois dos três aeroportos utilizados para a avaliação comparativa (Liverpool e Doncaster) são também detidos pelo mesmo grupo — Peel Airports Group. Tal compromete ainda mais o número e a variedade dos aeroportos de referência necessários para fornecer um valor de referência fiável.

(327) Ademais, os três aeroportos de referência estão situados no Reino Unido e dois deles (Liverpool e Doncaster) estão próximos da mesma grande cidade — Manchester. Além disso, o relatório da Oxera não explica se os três aeroportos de referência e o Aeroporto Internacional de Timişoara prestam serviços comparáveis. O estudo apenas presta informações relativas ao momento em que a Wizz Air iniciou a operação em cada aeroporto e para que destinos, analisando o total de taxas pagas pela Wizz Air nesses aeroportos (líquido de pagamentos para serviços de *marketing*). O que precede, contudo, não permite apreciar se os aeroportos prestam serviços comparáveis.

(328) Além disso, tal como apontado pelo próprio relatório da Oxera, existem várias diferenças entre o Aeroporto Internacional de Timişoara e dois outros aeroportos do Reino Unido (aeroporto de Liverpool e aeroporto de Prestwick). Em especial, o aeroporto de Liverpool é substancialmente maior do que o Aeroporto Internacional de Timişoara (cerca de 5,5 milhões de passageiros em 2007), sendo que o aeroporto de Prestwick servia mais de 2 milhões de passageiros. Por conseguinte, em termos de volume de tráfego, o único que era comparável era o aeroporto de Doncaster (até um milhão). O número de passageiros transportados pela Wizz Air a partir de cada um desses aeroportos difere.

(329) No que diz respeito à prosperidade da área envolvente (PIB *per capita*), havia uma enorme diferença entre a de Timişoara (índice de PIB *per capita* ([77]) abaixo de 50 em 2007) e a do Reino Unido (índice de PIB de cerca de 120 em 2007), onde estão situados os três aeroportos de referência. Além disso, o relatório da Oxera contém, na parte relativa à comparação, as informações sobre os salários médios semanais nos mercados de trabalho regionais de Timişoara e das três cidades do Reino Unido onde estão situados os aeroportos de referência (Liverpool, Prestwick e Doncaster), sendo que também aí existem grandes diferenças (Timişoara apresenta um valor inferior a 50, ao passo que as outras três cidades atingem um nível de mais de 500).

(330) Além disso, o relatório não tem em conta certos indicadores especificados no ponto 60 das Orientações relativas à aviação de 2014 (por exemplo, o tipo de tráfego ou o tipo e nível de serviços aeroportuários prestados).

(331) Por último, mesmo que fosse possível determinar, com base numa análise comparativa válida, que os «preços» em causa nas diversas transações visadas pela presente apreciação são equivalentes ou superiores aos «preços de mercado», a Comissão não poderia, porém, concluir que essas transações correspondem forçosamente ao preço de mercado. Não correspondem ao mercado se, no momento da celebração desses acordos, o operador pudesse esperar que os mesmos viessem a gerar custos incrementais superiores às receitas incrementais. Com efeito, um operador numa economia de mercado não teria qualquer interesse em oferecer bens ou serviços a «preços de mercado» se esse comportamento conduzisse a um prejuízo incremental.

(332) A Comissão considera oportuno recordar, no contexto desta análise, que, após a adoção das Orientações relativas à aviação de 2014, tanto a Roménia como as partes interessadas foram convidadas a formular observações sobre a aplicação dessas orientações ao processo em apreço. Excetuando a Wizz Air, nem a Roménia nem outras partes interessadas no processo contestaram a posição da Comissão segundo a qual, dada a impossibilidade de identificar um valor de referência adequado que permitisse atribuir um verdadeiro preço de mercado aos serviços prestados pelos aeroportos, o melhor critério para apreciar os acordos celebrados entre as duas partes seria uma análise de rentabilidade incremental *ex ante*.

([76]) O ponto 1 das Orientações relativas à aviação de 2014 indica que o sistema de transporte aéreo da União Europeia é composto por uma rede de mais de 460 aeroportos.

([77]) Conforme explicado no relatório da Oxera, o índice do PIB *per capita* para a Roménia e para o Reino Unido é expresso em poder de compra padrão (PCP), relativamente à média da União Europeia (UE-27). A média da União Europeia (UE-27) foi estabelecida como sendo equivalente a 100.

(333) Por conseguinte, com base no que precede, a Comissão considera que, no processo em apreço, deve ser seguida a abordagem globalmente recomendada nas Orientações relativas à aviação de 2014 para a aplicação do teste do POEM às relações entre aeroportos e companhias aéreas, ou seja, a análise de rentabilidade incremental *ex ante* ([78]).

9.1.4.4. Período em relação ao qual é avaliada a rendibilidade dos Acordos de 2008

(334) Ao decidir se celebra ou não acordos com uma companhia aérea, um OEM escolherá um período para a sua avaliação com base nos períodos de vigência dos acordos em questão ou no período de vigência definido em cada acordo individual. Por outras palavras, avalia os custos e as receitas incrementais durante o período de aplicação dos contratos. Na data da assinatura dos acordos, um OEM prudente não contará com a renovação dos acordos após o seu termo, seja com as mesmas seja com novas condições.

(335) Com base na abordagem descrita no considerando 334, a Comissão avaliará os custos e receitas incrementais dos Acordos de 2008 para o período de 11 de dezembro de 2008 a 10 de dezembro de 2011, que é o período inicial de aplicação do Acordo de *Marketing*. A prorrogação opcional do Acordo de *Marketing* por mais 12 meses após a expiração dos primeiros três anos não será tida em conta. Tratava-se apenas de uma opção de prorrogação e, portanto, um operador de mercado não poderia apoiar-se no facto de que essa opção seria executada.

(336) Tanto o Acordo de Exploração como o AAE eram válidos por um período inicial de um ano, ou seja, de 11 de dezembro de 2008 a 10 de dezembro de 2009. Ambos previam uma renovação automática por períodos de 12 meses adicionais na data de cada aniversário da respetiva entrada em vigor. O gestor aeroportuário não podia resolver unilateralmente esses dois contratos antes do 3.° período de renovação ([79]). Uma vez que a renovação do Acordo de Exploração e do AAE era automática do ponto de vista do gestor aeroportuário, a Comissão considera, portanto, que um OEM prudente teria assumido que o Acordo de Exploração e o AAE seriam válidos, pelo menos, durante a vigência do Acordo de *Marketing*, podendo vigorar durante mais tempo.

(337) Em contrapartida, assumir um período inicial de três anos para o Acordo de *Marketing* e um período inicial de um ano para o Acordo de Exploração não teria sido lógico, uma vez que sem a operação da companhia aérea no aeroporto, o Acordo de *Marketing* ficaria sem objeto. De igual modo, a duração da aplicação do AAE teria de ser alinhada com a duração do Acordo de Exploração, dado que os serviços de assistência em escala apenas são possíveis se a companhia aérea operar nesse aeroporto. Além disso, conforme explicado no considerando 319, a duração do Acordo de *Marketing*, por um lado, e a duração do Acordo de Exploração e do AAE, por outro, estão relacionadas.

(338) A Comissão observa que o Memorando de Entendimento assinado em 25 de junho de 2008 constituía o enquadramento que definia os princípios gerais de cooperação entre o gestor aeroportuário e a Wizz Air. Tais princípios foram depois especificados em termos operacionais no Acordo de *Marketing*, no Acordo de Exploração e no AAE. Por conseguinte, a Comissão considera que o período anterior à assinatura do Memorando de Entendimento, ou seja, anterior a 25 de junho de 2008, deve ser considerado o ponto de vista de referência para efeitos da análise da rendibilidade.

(339) O Acordo de Exploração e o AAE foram alterados em 25 de junho de 2010 por um novo regime de descontos acordado entre a Wizz Air e o gestor aeroportuário, que cobria o período até 6 de fevereiro de 2011 («Acordos de Alteração de 2010»). Este novo regime de descontos corresponde à AIP 2010. Tendo em conta que as alterações introduziram modificações aos termos dos dois acordos, a Comissão aplicará separadamente o princípio do OEM aos Acordos de Alteração de 2010, com vista a apreciar se um OEM teria celebrado os acordos de alteração. A avaliação *infra* irá, portanto, fazer a distinção entre a análise da rendibilidade para o período inicial dos Acordos de 2008 e a análise da rendibilidade dos Acordos de Alteração de 2010.

([78]) Orientações relativas à aviação de 2014, pontos 59 e 61.

([79]) Salvo por razões de violação dos termos do contrato.

9.1.4.5. Análise da rendibilidade dos Acordos de 2008

Avaliação dos custos e receitas incrementais dos Acordos de 2008

(340) Os Acordos de 2008 foram acordos negociados individualmente, apenas aplicáveis às duas partes contratantes. Não se trata de um regime global de taxas aeroportuárias aplicável a todas as companhias aéreas que utilizam o aeroporto ([80]). Os custos e receitas pertinentes que são incrementais no que se refere aos Acordos de 2008 são aqueles em que o gestor aeroportuário esperava incorrer devido à operação da Wizz Air no Aeroporto Internacional de Timişoara.

(341) A questão fundamental é a de saber se as receitas incrementais, resultantes da atividade da companhia aérea, excedem os custos incrementais. Por conseguinte, os investimentos realizados no aeroporto antes da celebração dos acordos e os custos de funcionamento fixos não são relevantes.

(342) As receitas incrementais que um investidor privado iria razoavelmente esperar dos Acordos de 2008 resultariam de receitas aeronáuticas adicionais decorrentes das taxas aeroportuárias pagas pela Wizz Air e de receitas não aeronáuticas adicionais provenientes, por exemplo, do parque de estacionamento, de lojas em regime de franquia ou de lojas exploradas diretamente.

(343) Os custos incrementais, neste caso, são custos de funcionamento, custos de *marketing* e quaisquer custos de investimento que possam ser atribuídos à presença da Wizz Air no Aeroporto Internacional de Timişoara.

Análise da rendibilidade *ex ante* facultada pela Roménia no que se refere aos Acordos de 2008

(344) A pedido da Comissão, em 9 de dezembro de 2014, a Roménia facultou uma análise da rendibilidade *ex ante* reformulada *ex post* com base nos dados disponíveis antes da celebração dos Acordos de 2008 com a Wizz Air. A análise fornecia uma visão geral das receitas incrementais que podiam ser esperadas na altura em que os acordos foram celebrados.

(345) Estimou-se que os Acordos de 2008 gerassem as seguintes receitas:

Quadro 12: Receitas estimadas *ex ante* geradas pelos Acordos de 2008 (excluindo o acordo de *marketing*)

Ano **(1)**	**Número de passageiros (estimado)** **(2)**	**Receitas aeronáuticas por passageiro da Wizz Air (EUR)** **(3)**	**Receitas não aeronáuticas por passageiro (EUR)** **(4)**	**Receitas aeronáuticas (EUR)** **(5)=(2)x(3)**	**Receitas não aeronáuticas (EUR)** **(6)=(2)x(4)**	**Total das receitas (estimado) (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) A análise usa as previsões da Wizz Air do número de passageiros a transportar em 2009, 2010 e 2011.

(347) As receitas aeronáuticas por passageiro embarcado foram calculadas como mostrado no Quadro 13. As receitas aeronáuticas por passageiro da Wizz Air foram calculadas dividindo por 2 as receitas aeronáuticas por passageiro embarcado da Wizz Air (aproximadamente 24 EUR), dado que apenas metade dos passageiros da Wizz Air são passageiros embarcados. Os custos unitários representam as taxas totais (ou seja, sem quaisquer descontos) conforme estabelecido no Acordo de Exploração e no AAE.

([80]) Orientações relativas à aviação de 2014, ponto 63.

Quadro 13: Receitas aeronáuticas por voo e por passageiro embarcado da Wizz Air

		PMD	**72**
		Capacidade	**180**
		Fator de carga	**82 %**
	Unidade de medida	Taxa unitária (EUR)	Por voo (EUR)
Taxa de aterragem	PMD	7	504
Taxa de estação	PMD	0,15	10,80
Taxa de iluminação	PMD	2,10	151,20
Taxas de assistência a operações em pista	Voo	150	150
Taxa de passageiro embarcado	Passageiro embarcado	8	1 180,80
Taxa de segurança	Passageiro embarcado	10	1 476
Taxa de passageiro com mobilidade reduzida	Passageiro embarcado	0,20	29,52
Total por voo	**Voo**		**3 502,32**
Total por passageiro embarcado	**Passageiro embarcado**		**23,73**

(348) De acordo com a Roménia, com base na experiência do aeroporto em anos anteriores, as receitas não aeronáuticas representaram apenas 15-20 % do total das receitas do gestor aeroportuário, que ascenderam a 2,5 EUR de receitas não aeronáuticas por passageiro. Este montante foi também assumido para os passageiros da Wizz Air (como mostrado na coluna 4 do Quadro 12).

(349) Ao incluir nas estimativas os pagamentos de serviços de *marketing* conforme estabelecidos no Acordo de *Marketing*, esperavam-se as receitas que se seguem. A Roménia incluiu os pagamentos de serviços de *marketing* no quadro como «investimento de *marketing* do aeroporto».

Quadro 14: Receitas líquidas estimadas *ex ante* geradas pelos Acordos de 2008 (excluindo o Acordo de *Marketing*)

Ano	**Número de passageiros/ ano**	**Número de passageiros embarcados por ano (2)/2**	**Receitas aeronáuticas por passageiro embarcado (EUR)**	**Receitas não aeronáuticas por passageiro (EUR)**	**Tarifa retida pelo gestor aeroportuário por passageiro embarcado (EUR)**	**Montante retido pelo aeroporto (3) x(7) (EUR)**	**Receitas aeronáuticas (2)x(4) (EUR)**	**Taxa de *marketing* do aeroporto (8) – (7) (EUR)**	**Receitas não aeronáuticas (2)x (5) (EUR)**	**Receitas finais do aeroporto (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) O montante retido pelo gestor aeroportuário por passageiro embarcado (coluna 6 do Quadro 14) foi calculado com base no Acordo de *Marketing*. O Acordo de *Marketing* previa que o gestor aeroportuário retivesse um montante ([81]) em função do número mensal de passageiros transportados pela Wizz Air para o/a partir do aeroporto, como a seguir indicado.

([81]) O montante retido foi a metodologia usada no cálculo dos pagamentos de serviços de *marketing* em relação às taxas aeroportuárias.

Quadro 15 Montante retido por passageiro embarcado

Número mensal de passageiros (à partida e à chegada) transportados pela Wizz Air para o/a partir do aeroporto			Montante retido por passageiro embarcado em 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) Dadas as estimativas de passageiros por ano da Wizz Air de 200 000 em 2009, 300 000 em 2010 e 350 000 em 2011, estimou-se que o número de passageiros da Wizz Air por mês teria sido de 16 666 em 2009, 25 000 em 2010 e 29 166 em 2011. Nesta base, considerou-se que o gestor aeroportuário iria reter 5 EUR por passageiro embarcado em 2009 e 4 EUR em 2010 e 2011.

(352) A análise facultada pela Roménia não inclui cálculos de custos incrementais. Segundo as autoridades romenas, os custos do aeroporto são maioritariamente fixos (aproximadamente 80 %). Além disso, estimou-se que os custos do aeroporto se manteriam constantes ou que sofreriam apenas ligeiras modificações devido a um aumento do consumo de combustível e de energia e, eventualmente, devido ao desgaste físico dos equipamentos associados às operações da Wizz Air no aeroporto. A Roménia explicou que não eram esperados outros custos adicionais com equipamentos, materiais ou infraestruturas, uma vez que as operações da Wizz Air utilizariam os ativos e infraestruturas existentes durante os intervalos de tempo em que, até ao momento, os mesmos não eram utilizados. A atividade do Aeroporto Internacional de Timişoara estava centrada nas operações da Carpatair, que utilizava apenas certos intervalos de tempo durante o dia. Pelas mesmas razões, também não eram esperados custos adicionais com pessoal. Segundo a Roménia, não foram afetados custos de investimento à Wizz Air, visto que todos os investimentos do aeroporto foram planeados antes do início das negociações com a Wizz Air. Consequentemente, segundo a análise, e atendendo à elevada proporção de custos fixos, o gestor aeroportuário beneficiaria de uma maior rendibilidade devido ao aumento do número de passageiros, mesmo ao aplicar tarifas reduzidas.

(353) A Comissão considera que a abordagem relativa ao número estimado de passageiros é razoável, porquanto é consentânea com o Plano de Desenvolvimento. O Plano de Desenvolvimento previa um aumento de 244 348 passageiros entre 2008 e 2009. Dado que o acordo de exploração da Wizz Air entrou em vigor em 11 de dezembro de 2008, pode dizer-se que, grosso modo, do aumento de 244 348 passageiros previsto no Plano de Desenvolvimento, 200 000 passageiros foram trazidos pela Wizz Air. O Plano de Desenvolvimento também estimava um aumento do tráfego de passageiros de 253 423 entre 2009 e 2010 e de 215 973 entre 2010 e 2011. Por conseguinte, afigura-se razoável o aumento de 100 000 passageiros entre 2009 e 2010 e de 50 000 passageiros entre 2010 e 2011, no que se refere à Wizz Air, previsto na análise *ex ante* da Roménia.

(354) A Comissão considera que as receitas aeronáuticas estão sobrestimadas, dado que os descontos para as taxas aeroportuárias previstos no Acordo de Exploração não são tidos em conta. Contudo, devido à fórmula para calcular o pagamento de serviços de *marketing*, a redução da receita aeronáutica teria resultado numa redução, exatamente pelo mesmo montante, do pagamento de serviços de *marketing* ([82]). Consequentemente, as receitas e os custos seriam inferiores pelo mesmo montante, pelo que não afetariam a rendibilidade.

(355) Contudo, a Comissão considera que a análise *ex ante* reformulada *ex post* facultada pela Roménia contém várias lacunas. Com efeito:

([82]) Por exemplo, se a receita aeronáutica por passageiro embarcado fosse 20 EUR em vez de 24 EUR, as receitas aeronáuticas seriam inferiores em 400 000 EUR, ou seja, ascenderiam a 2 milhões de EUR. O pagamento de serviços de *marketing* seria então de 1 500 000 EUR (2 milhões de EUR de receitas aeronáuticas menos 500 000 EUR — o montante retido pelo gestor aeroportuário). Portanto, nessa situação o pagamento de serviços de *marketing* é inferior em 400 000 EUR quando comparado com uma taxa por passageiro de 24 EUR.

a) A taxa de segurança ([83]) é integralmente incluída como receita aeronáutica do aeroporto. Esta taxa deveria ter sido excluída, uma vez que que financia atividades não económicas ([84]), ou deveria ter sido incluída nas receitas aeronáuticas com os custos de segurança correspondentes contabilizados entre os custos (por conseguinte, a inclusão da taxa e dos custos de segurança não teria afetado a rendibilidade) ([85]).

b) A análise não fornece qualquer cálculo dos custos de funcionamento incrementais, embora reconhecendo que o gestor aeroportuário incorrerá em alguns custos de funcionamento adicionais (embora reduzidos) associados à presença da Wizz Air no Aeroporto Internacional de Timişoara (considerando 352).

c) A análise não fornece um valor atual líquido nem uma taxa de desconto.

(356) Com base no que precede, a Comissão considera que a análise da rendibilidade *ex ante* reformulada *ex post* pela Roménia não demonstra a conformidade dos Acordos de 2008 com o princípio do OEM.

Análise da rendibilidade *ex ante* efetuada pela Oxera no que se refere aos Acordos de 2008

(357) A Wizz Air apresentou um relatório elaborado pela Oxera, de 10 de fevereiro de 2015 (juntamente com a sua alteração posterior, o «Relatório da Oxera»), que avalia a rendibilidade esperada dos Acordos de 2008 celebrados com a Wizz Air, reformulados *ex post* com base nos dados que estariam disponíveis no momento em que os acordos foram assinados. O relatório da Oxera intitulado «*Avaliação económica do princípio do investidor numa economia de mercado: Aeroporto de Timişoara. Análise da rendibilidade*» tem por base os dados da análise facultados pela Roménia (considerando 344), complementados com dados adicionais fornecidos pelo gestor aeroportuário à Oxera.

(358) No que toca aos Acordos de 2008, o período tido em conta é de três anos, ou seja, o prazo inicial previsto no Acordo de *Marketing*, sem a sua possível prorrogação.

(359) Em 14 de maio de 2015, a Oxera voltou a enviar os cálculos da rendibilidade esperada para corrigir um problema identificado nos dados do relatório de 10 de fevereiro de 2015. As correções disseram respeito a uma sobrestimação do total dos custos de investimentos resultante de uma dupla contabilização do investimento financiado pelo Estado no relatório apresentado originalmente. Esse problema nos dados afetou a rendibilidade esperada dos Acordos de 2008, que foi originalmente subestimada.

(360) Os resultados dos custos, receitas e lucros incrementais expectáveis no momento em que os Acordos de 2008 foram assinados encontram-se sintetizados no Quadro 16 *infra*, de acordo com o relatório da Oxera alterado. A Oxera concluiu ser expectável que os Acordos de 2008 tivessem um valor atual líquido («VAL») de 7,62 milhões de RON.

([83]) De acordo com o ponto 35 das Orientações relativas à aviação de 2014, as atividades necessárias para proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita e os investimentos relacionados com as infraestruturas e o equipamento necessários para efetuar essas atividades são considerados de natureza não económica, pelo que não são abrangidos pelo âmbito de aplicação das regras em matéria de auxílios estatais.

([84]) A Comissão está ciente de que, de acordo com a Portaria n.º 2190/2005 do Ministério dos Transportes, a taxa de segurança financia exclusivamente o investimento, obras de manutenção e equipamentos que estejam diretamente relacionados com a segurança. Na medida em que a taxa financia igualmente infraestruturas ou equipamentos que são também utilizados para fins comerciais (e, portanto, é inerente às atividades do aeroporto), a total exclusão da taxa do cálculo seria prudente e iria subestimar as receitas. Contudo, tal resultaria num aumento dos pagamentos de serviços de *marketing* exatamente pelo mesmo montante e, portanto, não afetaria o cálculo da rendibilidade.

([85]) A Portaria n.º 2190/2005 do Ministério dos Transportes relativa à utilização da taxa de segurança do aeroporto, que estava em vigor aquando da assinatura do acordo, previa que a taxa de segurança deveria ser exclusivamente utilizada para i) realizar investimentos, obras de reparação essenciais e obras de manutenção em relação a qualquer item diretamente relacionado com a segurança da atividade do aeroporto; ii) comprar equipamentos usados para a segurança da atividade do aeroporto, iii) formação específica para funcionários envolvidos na segurança do aeroporto, iv) financiamento dos serviços de segurança para o perímetro do aeroporto e outros serviços destinados à segurança do aeroporto; v) pagamento de quaisquer taxas de juro, prémios de seguro e qualquer taxa relacionada com empréstimos contraídos para financiar as atividades especificadas acima.

Quadro 16: Receitas incrementais, custos incrementais e lucros incrementais esperados com base nos Acordos de 2008, segundo a Oxera

(milhares de RON)		**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
Número de passageiros embarcados da Wizz Air	[A]	5 587	100 000	150 000	164 932
Receitas aeronáuticas	[B]	255	4 565	6 824	7 507
Receitas não aeronáuticas	[C]	112	2 085	3 241	3 694
Total de receitas incrementais	*[D] = [B] + [C]*	*367*	*6 649*	*10 066*	*11 201*
Custos de funcionamento	[E]	47	879	1 367	1 558
Custos de *marketing*	[F]	165	2 956	4 411	4 854
Depreciação	[G]	9	171	617	688
Total de custos incrementais	*[H] = [E] + [F] + [G]*	*222*	*4 006*	*6 394*	*7 099*
Lucros incrementais	*[I] = [D] - [H]*	*146*	*2 643*	*3 671*	*4 102*
Fator de desconto		1,0	0,8	0,7	0,6
VAL		**7,620**			

(361) Os resultados apresentados no Quadro 16 baseiam-se nas seguintes considerações:

a) Dado que não foram especificadas previsões de tráfego nos Acordos de 2008, as previsões de tráfego da Wizz Air no Aeroporto Internacional de Timișoara para 2009, 2010 e 2011 basearam-se nas previsões da Wizz Air conforme estabelecidas na análise *ex ante* facultada pela Roménia. As previsões de tráfego relativas a 2008 foram determinadas a partir do nível de tráfego esperado para 2009, deduzido do crescimento anual estimado do tráfego aéreo europeu da Eurocontrol (2008) ([86]).

b) As previsões das rotações da Wizz Air basearam-se nas informações prestadas pelo gestor aeroportuário diretamente à Oxera. A Oxera reconhece que as estimativas recebidas do gestor aeroportuário se basearam nos dados disponíveis antes do início dos Acordos de 2008. Essas previsões implicam um fator de carga de aproximadamente 79-80 % (em conformidade com o fator de carga de 82 % especificado na análise *ex ante* facultada pela Roménia).

c) As previsões das receitas aeronáuticas baseiam-se nas taxas e descontos por passageiro embarcado e por rotação, nos níveis estipulados nos Acordos de 2008. Os Acordos de 2008 estipulam um desconto de 10 % a 70 % para a taxa de aterragem, em função do número de aterragens por ano, e de 10 % a 30 % para a taxa de passageiro, em função do número de passageiros embarcados por ano. Com base nas conversações com a Wizz Air, a Oxera pressupõe um desconto de 50 % sobre as taxas de aterragem. Também pressupõe um desconto de 10 % sobre as taxas de passageiros. A análise não inclui a taxa de segurança, pois a Oxera considerou que a mesma não se insere no âmbito da avaliação do POEM, dado que tais taxas financiam atividades que são abrangidas pela responsabilidade do Estado no exercício dos seus poderes oficiais. O que precede baseou-se no ponto 35 das Orientações relativas à aviação de 2014.

d) A previsão das receitas não aeronáuticas baseia-se nas estimativas das receitas não aeronáuticas por passageiro embarcado que a Wizz Air incluiu na análise *ex ante* facultada pela Roménia (ou seja, 2,5 EUR por passageiro da Wizz Air). Estas estimativas estão convertidas em RON e atualizadas pela inflação prevista, sendo aplicadas às projeções de tráfego, conforme explicado nos considerandos a) e b) *supra*.

([86]) Eurocontrol (2008), «Challenges of Growth 2008», Relatório de síntese, página 14.

e) No tocante aos custos de funcionamento incrementais (por exemplo, serviços de pessoal, energia, materiais), o gestor aeroportuário considera que cerca de 20 % dos custos de funcionamento podem ser considerados incrementais, ou seja, variam em função do número de passageiros. O relatório da Oxera estima custos de funcionamento incrementais por passageiro a partir dos dados de execução dos custos de funcionamento antes da assinatura de cada acordo ([87]), assumindo que 20 % dos custos são incrementais e atualizados pela inflação prevista. Esses custos de funcionamento incrementais por passageiros são aplicados às projeções de tráfego da Wizz Air conforme explicado nas alíneas a) e b) *supra*. Os custos de segurança são excluídos.

f) O relatório da Oxera estima os custos de *marketing* incrementais incorridos pelo gestor aeroportuário com base nas disposições do Acordo de *Marketing* e tendo em conta o montante das taxas aeronáuticas estimadas conforme explicado na alínea c) *supra*.

(362) No tocante aos custos de investimento incrementais, foram assumidos os seguintes pressupostos:

a) Na ausência de previsões do investimento esperado, o relatório da Oxera estima os custos de investimento anuais com base nos valores da execução de investimentos no aeroporto financiados através de fundos públicos e recursos próprios para o período 2007-2011.

b) O financiamento público recebido pelo gestor aeroportuário para a construção do terminal e para equipamentos de segurança foi excluído, dado que não foi considerado imputável à presença da Wizz Air no Aeroporto Internacional de Timişoara. De acordo com a Roménia, esses elementos foram financiados pelo Estado no âmbito da adesão ao espaço Schengen e não eram necessários devido às operações da Wizz Air. O relatório pressupõe que não estavam previstos investimentos adicionais em resultado da operação da Wizz Air no Aeroporto Internacional de Timişoara.

c) A depreciação de outros investimentos financiados pelos recursos próprios do gestor aeroportuário foi atribuída aos acordos celebrados com a Wizz Air com base na parte esperada de tráfego da Wizz Air face à capacidade do aeroporto.

d) Para calcular os custos de amortização foi tida em conta uma depreciação linear, ou seja, a depreciação anual foi calculada afetando equitativamente o custo de investimento a cada ano, durante todo o ciclo de vida do ativo ([88]).

e) Os lucros estimados foram objeto de um desconto através da utilização das taxas de referência da Comissão acrescidas de uma margem de 100 pontos base, o que resulta numa taxa de desconto de 16,87 %.

(363) De acordo com o relatório da Oxera, os resultados da análise da rendibilidade dos Acordos de 2008 sugerem que as taxas pagas pela Wizz Air no Aeroporto Internacional de Timişoara nos termos dos Acordos de 2008 eram comparáveis às que teriam sido oferecidas à Wizz Air, em circunstâncias similares por um OEM proprietário de um aeroporto.

(364) A Comissão considera razoável o número de passageiros estimado indicado no estudo da Oxera. Essas estimativas de tráfego afiguram-se coerentes com a previsão de tráfego constante do Plano de Desenvolvimento. A estimativa do número de passageiros da Wizz Air constante do relatório da Oxera indicava um aumento de 188 826 passageiros ([89]) entre 2008 e 2009, 100 000 entre 2009 e 2010 ([90]) e 29 864 entre 2010 e 2011 ([91]). O Plano de Desenvolvimento previa um aumento de 244 348 passageiros entre 2008 e 2009, 253 423 entre 2009 e 2010 e 215 973 entre 2010 e 2011. Consequentemente, comparado com o aumento previsto no Plano de Desenvolvimento, o aumento estimado dos passageiros da Wizz Air assumido no relatório da Oxera parece razoável e prudente.

([87]) Em relação a 2008, foram tidos em conta os dados de execução relativos ao exercício completo. Contudo, a Oxera confirmou que, atendendo a que os Acordos de 2008 apenas entraram em vigor em 11 de dezembro de 2008, este pressuposto não afeta significativamente os resultados da análise. A Oxera confirmou que se, ao invés, os custos de funcionamento incrementais para a avaliação dos Acordos de 2008 se baseassem na execução dos custos de funcionamento relativos apenas a 2007, tal resultaria em estimativas mais baixas dos custos de funcionamento incrementais (ou seja, 8,0-8,9 RON por passageiro embarcado, comparativamente com 8,5-9,4 RON por passageiro embarcado) durante a vigência dos Acordos de 2008.

([88]) A Comissão observa que essa depreciação linear não é consentânea com a prática do VAL e, portanto, não pode ser aprovada.

([89]) De 5 587 passageiros embarcados em 2008 para 100 000 passageiros embarcados em 2009, multiplicado por dois para obter o número total de passageiros — à partida e à chegada.

([90]) De 100 000 passageiros embarcados em 2009 para 150 000 passageiros embarcados em 2010, multiplicado por dois.

([91]) De 150 000 passageiros embarcados em 2010 para 164 932 passageiros embarcados em 2011, multiplicado por dois.

(365) A Comissão considera que os descontos assumidos para calcular as receitas aeronáuticas são razoáveis. O Acordo de Exploração permitia um desconto de 50 % sobre as taxas de aterragem para novas companhias aéreas ou novos destinos, bem como para aumentos nas frequências para/a partir de destinos existentes. Dado que a Wizz Air ia iniciar operações no Aeroporto Internacional de Timişoara, era razoável assumir que abriria novos destinos e/ou aumentaria as frequências durante a vigência dos Acordos de 2008 e, portanto, beneficiaria de um desconto de 50 %.

(366) O relatório da Oxera também pressupõe um desconto de 10 % sobre a taxa de passageiro durante todo o período de vigência dos Acordos de 2008. Em relação aos anos de 2010 e 2011, o desconto de 10 % assumido está em conformidade com o desconto previsto no Acordo de Exploração para a estimativa de passageiros embarcados anualmente pela Wizz Air. Contudo, em relação aos anos de 2008 e 2009, não deveria ter sido assumido qualquer desconto, uma vez que o número estimado de passageiros embarcados era inferior a 150 000 por ano (sendo que o desconto só é aplicável acima deste número). Contudo, o desconto assumido de 10 % para 2008 e 2009 diminui as receitas para esses anos e, portanto, a abordagem pode ser considerada prudente e, por conseguinte, aceitável.

(367) A Comissão também concorda com a exclusão da taxa de segurança. A taxa de segurança financia atividades que se considera serem de natureza não económica e que, portanto, não se inserem no âmbito das regras em matéria de auxílios estatais, sendo essa uma das opções descritas no considerando 355 acima. A Comissão está ciente de que, de acordo com a legislação romena, a taxa de segurança financia exclusivamente investimentos, obras de manutenção e equipamentos que estejam diretamente relacionados com a segurança. Na medida em que a taxa financia igualmente infraestruturas e equipamentos que são também usados para fins comerciais (e, portanto, é inerente às atividades do aeroporto), a exclusão da taxa do cálculo das receitas é prudente e subestimaria, portanto, as receitas.

(368) A Comissão considera aceitável a estimativa das receitas não aeronáuticas incrementais, que tem por base a estimativa *ex ante* do gestor aeroportuário da receita não aeronáutica por passageiro e que foi atualizada pela inflação prevista.

(369) A Comissão também concorda com a taxa de desconto usada para o cálculo, dado que é consentânea com as taxas de referência da Comissão.

(370) No que diz respeito aos custos de *marketing* incrementais incorridos pelo gestor aeroportuário, as estimativas baseiam-se nas disposições do Acordo de *Marketing*, tendo em conta o montante estimado de taxas aeroportuárias. Por conseguinte, a Comissão considera-as aceitáveis.

(371) No tocante aos custos de funcionamento incrementais, o relatório da Oxera baseia-se no pressuposto fornecido pela Roménia de acordo com o qual 80 % dos custos de funcionamento são fixos e apenas 20 % variam em função do número de passageiros. A Comissão considera este pressuposto razoável. ([92]) O relatório da Oxera estima os custos de funcionamento incrementais recorrendo a dados de execução relativos a custos de funcionamento por passageiro embarcado antes da assinatura dos Acordos de 2008 e atualizados pela inflação prevista. Em seguida aplica esses custos de funcionamento por passageiro ao número estimado de passageiros da Wizz Air. Por conseguinte Comissão considera que a abordagem utilizada na estimativa dos custos de funcionamento incrementais é sólida.

(372) No que diz respeito aos custos de investimento incrementais, a Comissão aceita o pressuposto segundo o qual não eram de esperar investimentos adicionais em resultado da operação da Wizz Air no Aeroporto Internacional de Timişoara. No Memorando de Entendimento, o gestor aeroportuário comprometeu-se a:

i) ampliar o terminal de passageiros para poder acolher até três milhões de passageiros/ano até, o mais tardar, 1 de janeiro de 2011;

ii) atualizar a categoria de aterragem e descolagem do aeroporto para a categoria III, em ambos os sentidos, até ao final de 2009;

iii) assegurar um número suficiente de lugares de estacionamento para os passageiros;

iv) tornar disponível uma posição de estacionamento de aeronaves a partir de fevereiro de 2009 e duas a três posições de estacionamento a partir de outubro de 2009.

([92]) De acordo com a avaliação de impacto que acompanha as Orientações relativas à aviação de 2014, até 90 % dos custos de funcionamento dos aeroportos são fixos e variam pouco com a escala de funcionamento. http://ec.europa.eu/smart-regulation//impact/ia_carried_out/docs/ia_2014/swd_2014_0042_en.pdf, página 26.

(373) Além disso, o Acordo de Exploração assinado posteriormente previa que o gestor aeroportuário ficava obrigado a concluir o processo de atualização da categoria de aterragem e descolagem do aeroporto apenas para a categoria II até ao final de 2009.

(374) No que diz respeito ao compromisso de ampliar o terminal de passageiros [considerando 372, ponto i)], a Comissão observa que a ampliação do terminal foi decidida em duas etapas e que as decisões antecederam o Memorando de Entendimento. Uma primeira ampliação do Aeroporto Internacional de Timişoara foi motivada pela necessidade de aumentar a capacidade do terminal devido ao aumento de tráfego esperado nos anos seguintes. Esta ampliação estava prevista no Plano de Desenvolvimento elaborado em março de 2006 e formalmente aprovado pela Decisão Governamental n.º 1212 de 4 de outubro de 2007. A Decisão Governamental previa uma ampliação do terminal durante o período 2008-2009. Uma segunda ampliação foi desencadeada pela necessidade de cumprir os requisitos de Schengen em matéria de segurança. De acordo com as informações prestadas pela Roménia, o estudo de viabilidade para esta ampliação foi lançado em janeiro de 2008, com base num contrato com uma consultora a partir de março de 2008, e foi concluído em junho de 2008, ou seja, antes da assinatura do Memorando de Entendimento.

(375) A Comissão observa que o Acordo de Exploração reviu o compromisso assumido no Memorando de Entendimento de atualizar, até ao fim de 2009, a categoria de aterragem e descolagem do aeroporto para a Categoria III em ambos os sentidos, por um compromisso de concluir a atualização para a Categoria II até ao fim de 2009 [considerando 372, ponto ii)] ([93]). De acordo com as informações publicamente disponíveis ([94]), a atualização da categoria de aterragem e descolagem do aeroporto para a Categoria III no sentido de aterragem Leste foi realizada em 2015, através de uma atualização do sistema de radionavegação. Atualmente, o Aeroporto Internacional de Timişoara pertence à Categoria III no sentido de aterragem Leste e à Categoria II no sentido de aterragem Oeste. De acordo com as informações apresentadas pela Roménia, em 2008 o aeroporto foi atualizado da Categoria I para a Categoria II num sentido, através de um investimento na iluminação do aeroporto (o outro sentido já pertencia à Categoria II). A decisão sobre o investimento no sistema de iluminação foi adotada no Plano de Investimento e o estudo de viabilidade foi lançado em agosto de 2007 com base num contrato de 22 de agosto de 2007. Em outubro de 2008 foi assinado um contrato para a aquisição de equipamentos de iluminação. Por conseguinte, a decisão sobre a atualização dos equipamentos de iluminação foi adotada antes da assinatura dos Acordos de 2008. Nesta base, afigura-se razoável assumir que o compromisso assumido no Acordo de Exploração no sentido de concluir a atualização para a Categoria II até ao final de 2009 se referia à atualização para a Categoria II, a concretizar através dos equipamentos de iluminação, e que já estava decidida.

(376) No que diz respeito ao compromisso de assegurar o número necessário de lugares de estacionamento para os passageiros [considerando 372, ponto iii)], a Comissão observa que o investimento em estacionamento foi realizado em 2007, não tendo sido feitos mais investimentos em estacionamento após a assinatura do MdE e durante a sua vigência.

(377) No atinente ao compromisso de passar a ter disponíveis, em vez de uma posição de estacionamento de aeronaves em fevereiro de 2009, duas ou três posições de estacionamento de aeronaves a partir de outubro de 2009 [considerando 372, ponto iv)], a decisão relativa às obras para ampliar a plataforma de estacionamento do aeroporto foi tomada em outubro de 2007 e as obras foram realizadas ao longo de 2007, 2008 e 2009.

(378) Consequentemente, a Comissão considera que os compromissos assumidos no Memorando de Entendimento e no Acordo de Exploração não se concretizaram ou foram decididos antes da data dos Acordos de 2008. Não foi feito qualquer investimento que se devesse à presença da Wizz Air no Aeroporto Internacional de Timişoara.

(379) A Comissão observa que o relatório da Oxera incluiu custos incrementais de depreciação dos investimentos realizados através de recursos próprios do gestor aeroportuário, com base naquela que seria a quota prevista da Wizz Air no que respeita a capacidade do aeroporto. Contudo, conforme explicado anteriormente, a Comissão considera que o gestor aeroportuário não incorreu em custos de investimento induzidos pela presença da companhia aérea no Aeroporto Internacional de Timişoara. Consequentemente, no entender da Comissão a análise não deveria incluir quaisquer custos de depreciação associados aos Acordos de 2008.

(380) Com base no que precede, os custos, receitas e lucros incrementais expectáveis na altura em que os Acordos de 2008 foram assinados, conforme recalculados pela Comissão com base no relatório da Oxera, encontram-se sintetizados no Quadro 17.

([93]) Segundo a Roménia, o Acordo de Exploração que reviu o compromisso assumido no Memorando de Entendimento previa ações juridicamente vinculativas, ao passo que o Memorando de Entendimento era apenas de natureza voluntária (não estavam previstas sanções).

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

Quadro 17: Receitas incrementais, custos incrementais e lucros incrementais esperados com base nos Acordos de 2008, segundo a Oxera — recalculados pela Comissão Europeia

(milhares de RON)		2008	2009	2010	2011
Número de passageiros embarcados da Wizz Air	[A]	5 586,9	100 000	150 000	164 931,5
Receitas aeronáuticas	[B]	255	4 564,7	6 824,4	7 507,3
Receitas não aeronáuticas	[C]	112,4	2 084,7	3 241,1	3 693,8
Total de receitas incrementais	[D] = [B] + [C]	367,4	6 649,4	10 065,5	11 201,1
Custos de funcionamento	[E]	47,4	879,1	1 366,8	1 557,7
Custos de *marketing*	[F]	29,6	2 955,7	4 410,9	4 853,6
Total de custos incrementais	[G] = [E] + [F]	76,9	3 834,8	5 777,7	6 411,2
Lucros incrementais	[H] = [D] - [G]	290,4	2 814,6	4 287,8	4 789,9
Fator de desconto		1	0,8	0,7	0,6
VAL		**8 786,8**			

(381) Para concluir, no que se refere ao relatório da Oxera conforme recalculado pela Comissão, esperava-se que os Acordos de 2008 tivessem uma rendibilidade incremental para o gestor aeroportuário.

Análise da rendibilidade *ex ante* efetuada pela Carpatair no que se refere aos Acordos de 2008

O estudo da Carpatair

(382) Em 10 de novembro de 2014, a Carpatair enviou à Comissão um estudo que estabelece a posição da Carpatair sobre a análise *ex ante* e a avaliação da conformidade do gestor aeroportuário com o teste do OEM aquando da celebração do acordo com a Wizz Air, em 25 de junho de 2008.

(383) O estudo apresentou um cenário de base que corresponde à inexistência de um acordo com a Wizz Air e três cenários que pressupõem a existência de acordos com a Wizz Air (um cenário otimista, um realista e um pessimista).

(384) A Carpatair pressupõe que, na ausência de um compromisso da companhia aérea relativamente à manutenção das suas operações durante um determinado período, o acordo não tem uma duração determinada e a duração adequada para a análise da rendibilidade é o horizonte temporal do Plano de Desenvolvimento, que abrangia o período até 2015. Com base nesta consideração, o período para a análise incluída no seu estudo é 2009-2015.

Quadro 18: Cenário «DE BASE»: receitas, custos, fluxos de caixa

	Ano-base 2008 Estimativa	Ano 1 2009 Previsão	Ano 2 2010 Previsão	Ano 3 2011 Previsão	Ano 4 2012 Previsão	Ano 5 2013 Previsão	Ano 6 2014 Previsão	Ano 7 2015 Previsão
Taxa de crescimento		*4 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*
Passageiros, incl.	**887 630**	**921 082**	**1 013 190**	**1 114 509**	**1 225 960**	**1 348 556**	**1 483 412**	**1 631 753**
Passageiros à chegada e à partida do aeroporto de Timişoara	579 032	600 854	660 939	727 033	799 736	879 710	967 681	1 064 449
Passageiros em correspondência	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
Discriminação de passageiros por transportadora:								
Passageiros da Carpatair à chegada e à partida do aeroporto de Timişoara	257 739	267 452	294 198	323 617	355 979	391 577	430 735	473 808
Correspondência Carpatair	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
Tarom	144 311	149 750	164 725	181 197	199 317	219 248	241 173	265 291
Lufthansa	46 947	48 716	53 588	58 947	64 841	71 326	78 458	86 304

Austrian Airlines	52 421	54 397	59 836	65 820	72 402	79 642	87 606	96 367
Outras transportadoras	77 614	80 539	88 593	97 452	107 197	117 917	129 709	142 680
Taxa global, EUR/PAX								
Passageiros à chegada e à partida do aeroporto de Timişoara	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0
Passageiros em correspondência	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Nota: a Taxa de Passageiros à chegada e à partida do aeroporto de Timişoara inclui as taxas relacionadas com a aeronave (taxa de aterragem, iluminação, estacionamento, assistência) e outras receitas não relacionadas com a aviação								
Total de receitas líquidas, 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**
Discriminação de receitas líquidas por transportadora:								
Passageiros da Carpatair à chegada e à partida do aeroporto de 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
Correspondência Carpatair	231 449	240 171	264 188	290 607	319 668	351 634	386 798	423 478
Tarom	2 089 450	2 168 195	2 385 014	2 623 515	2 885 867	3 174 454	3 491 900	3 841 089
Lufthansa	679 736	705 353	775 888	853 477	938 825	1 032 708	1 135 979	1 249 576
Austrian Airlines	758 993	787 597	866 357	952 992	1 048 292	1 153 121	1 268 433	1 395 276
Outras transportadoras	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 de custos como % do total das receitas	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %
Total de custos, 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**
Discriminação de custos por transportadora:								
Passageiros da Carpatair à chegada e à partida do aeroporto de 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
Correspondência Carpatair	189 810	196 963	216 660	238 326	262 158	288 374	317 212	348 933
Tarom	1 713 550	1 778 129	1 955 941	2 151 535	2 366 689	2 603 358	2 863 694	3 150 063
Lufthansa	557 449	578 458	636 303	699 934	769 927	846 920	931 612	1 024 773
Austrian Airlines	622 447	645 906	710 496	781 546	859 700	945 670	1 040 238	1 144 261
Outras transportadoras	921 589	956 321	1 051 953	1 157 148	1 272 863	1 400 150	1 540 165	1 694 182
Lucros antes de impostos, 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**
Despesas de capital, EUR	0	0	0	5 679 646		0	0	0
Fluxo de caixa de acordo com o cenário atual, 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) No cenário de base, ou seja, em que não existe «nenhum acordo com a Wizz Air», considerou-se que o investimento no reforço do PCN (número de classificação do pavimento) da infraestrutura no lado ar apenas era necessário em 2011 e que não era necessário qualquer investimento no aumento da capacidade do terminal (ver considerando 388 para mais explicações).

(386) Não foi usada nenhuma taxa de desconto e não foi calculado nenhum VAL para o cenário de base.

(387) Conforme explicado anteriormente, o estudo da Carpatair apresenta três cenários em que existe um «Acordo com a Wizz Air». A Comissão apresentará mais pormenorizadamente o cenário realista ([95]).

Quadro 19: Cenário realista em que foi «celebrado um acordo com a Wizz Air»: lucros, custos, fluxos de caixa

	Ano-base 2008 Estimativa	**Ano 1 2009 Previsão**	**Ano 2 2010 Previsão**	**Ano 3 2011 Previsão**	**Ano 4 2012 Previsão**	**Ano 5 2013 Previsão**	**Ano 6 2014 Previsão**	**Ano 7 2015 Previsão**
Lucros incrementais da Wizz Air, EUR	**0**	**- 375 518**	**- 558 394**	**- 733 496**	**- 813 040**	**- 914 694**	**- 1 042 962**	**- 1 194 727**
Despesas de capital (CAPEX) incrementais devido à Wizz Air, EUR	**5 679 646**	**3 000 000**	**10 000 000**	**11 320 354**	**0**	**0**	**0**	**0**

([95]) A única diferença entre os três cenários é o nível de receitas aeronáuticas estimadas. Com base na consideração de que 50 % do tráfego efetivo da Carpatair com origem no Aeroporto Internacional de Timişoara e com destino a esse aeroporto está em risco de ser transferido da Carpatair para a Wizz Air, no cenário realista o estudo considerou que 50 % desse tráfego seria transferido da Carpatair para a Wizz Air, sendo essas percentagens de 25 % e 75 % nos cenários otimista e pessimista, respetivamente.

Fluxo de caixa incremental, EUR	**- 5 679 646**	**- 3 375 518**	**- 10 558 394**	**- 12 053 850**	**- 813 040**	**- 914 694**	**- 1 042 962**	**- 1 194 727**
Fluxo de caixa incremental, cumulativo	- 5 679 646	- 9 055 164	49 613 558	- 31 667 408	- 32 480 449	- 33 395 142	- 34 438 104	35 632 832
Taxa exigida de rentabilidade (custo de capital)	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %
Fator de desconto	1,00	0,93	0,86	0,79	0,74	0,68	0,63	0,58
Valor atual, EUR	**- 5 679 646**	**- 3 125 480**	**- 9 052 121**	**- 9 568 735**	**- 597 609**	**- 622 525**	**- 657 243**	**- 697 112**
Valor atual cumulativo	- 5 679 646	- 8 805 126	- 17 857 247	- 27 425 982	- 28 023 591	- 28 646 116	- 29 303 359	30 000 471
		Condição	**Estado**					
Valor atual líquido (VAL), EUR	**- 30 000 471**	**0**	**NÃO OK**					
Taxa interna de rentabilidade (TIR)	**#NUM!**	**>=8 %**	**NÃO OK**					
Período de retorno do investimento, anos	**Nunca**	**< 7 anos**	**NÃO OK**					
Período de retorno do investimento descontado, anos	**Nunca**	**<= 7 anos**	**NÃO OK**					

(388) Os resultados do Quadro 19 foram baseados nas seguintes considerações:

- O número esperado de passageiros da Wizz Air baseou-se nos seguintes pressupostos:

  a) O estudo apresenta a previsão de tráfego do aeroporto prevista no plano de desenvolvimento 2005-2015, apresentado em março de 2005, bem como as previsões de tráfego atualizadas incluídas no plano de desenvolvimento 2005-2015 apresentado em março de 2006. Dado que o último plano de desenvolvimento mencionava a possibilidade de atrair companhias aéreas de baixo custo, o estudo da Carpatair pressupôs que o crescimento adicional do tráfego assumido no último plano de desenvolvimento, em relação ao previsto no plano de desenvolvimento de março de 2005, deveria ser atribuído à chegada esperada de companhias aéreas de baixo custo/Wizz Air.

  b) O estudo pressupõe que 25 % do tráfego total de origem e destino da Carpatair passará para a Wizz Air ([96]).

- Com base no número de passageiros estimado, considerou-se um montante retido de 4 EUR por passageiro embarcado em 2009 e de 3,5 EUR por passageiro embarcado de 2010 a 2015.

- As receitas não aeronáuticas foram estimadas em 1 EUR por passageiro embarcado dado que, de acordo com o estudo, este era o montante que o aeroporto recebia como receita não aeronáutica das outras transportadoras que operavam destinos ponto-a-ponto em 2007.

- Embora, na opinião da Carpatair, as taxas de segurança devam ser consideradas uma receita de atividade não económica e excluídas das receitas aeronáuticas resultantes de atividades económicas, o estudo pressupõe a existência de taxas de segurança e de custos de segurança de 2 EUR por passageiro.

- O estudo pressupõe custos variáveis incrementais de 70 EUR por movimento para serviços básicos de assistência a aeronaves (combustível, consumíveis) e custos com eletricidade para iluminação.

- O estudo considera que, para permitir que a Wizz Air opere no Aeroporto Internacional de Timişoara com aviões pesados (PMD 71t), o aeroporto teria de realizar, antes do início das operações da Wizz Air, obras de reforço do PCN (número de classificação do pavimento) para a pista, caminhos de circulação e plataforma de estacionamento. A Carpatair considera que estes investimentos destinados a obras para o reforço do PCN deveriam ser encarados como custos incrementais associados à presença da Wizz Air no Aeroporto Internacional de Timişoara. Tal deve-se ao facto de que, nessa altura, de acordo com a Carpatair, todas as outras transportadoras operavam no Aeroporto Internacional de Timişoara com aeronaves muito mais leves, que não necessitavam de um aumento do PCN da infraestrutura no lado ar. Segundo a Carpatair, um relatório recebido pelo gestor aeroportuário em março de 2007 ([97]) calculava que, para aceitar aeronaves mais pesadas, o investimento destinado ao PCN ascenderia a 19 137 000 RON (5 679 646 EUR). O estudo da Carpatair considera este montante um custo incremental devido à presença da Wizz Air no aeroporto em 2008 (dado que considera que esta melhoria do PCN tinha de ser realizada antes que a Wizz Air iniciasse as operações).

([96]) Ver também nota de rodapé 101.

([97]) Estudo da IPTANA da infraestrutura no lado ar do aeroporto de Timişoara, 2006.

- Atendendo aos compromissos assumidos no MdE no sentido de aumentar a capacidade do terminal para três milhões de passageiros por ano, o investimento no terminal é também considerado um custo incremental associado à presença da Wizz Air (este investimento está estimado em três milhões de EUR em 2009, 10 milhões de EUR em 2010 e 17 milhões de EUR em 2011). O estudo explica que estas estimativas de despesas de capital para construir o terminal de passageiros se basearam na Decisão Governamental 1212/2007, de 4 de outubro de 2007, que aprovou o plano de desenvolvimento estratégico do aeroporto de março de 2006.

- A taxa de desconto assumida foi de 8 % ([98]).

(389) Com base nestas considerações, estimou-se que o VAL seria de −30 000 471 EUR ao longo de sete anos ([99]). Por conseguinte, o estudo concluiu que, com base no cenário realista, o acordo com a Wizz Air não era rentável e, portanto, não cumpria o POEM ([100]).

Apreciação do estudo da Carpatair pela Comissão

(390) A Comissão considera que o estudo da Carpatair se baseia em vários pressupostos que não parecem razoáveis, nomeadamente:

- Pelas razões explicadas no considerando 335, a Comissão considera que o horizonte temporal para a avaliação da análise da rendibilidade deveria limitar-se à duração inicial dos Acordos de 2008 e, portanto, deveria ser inferior a sete anos. Além disso, o período 2009-2015 usado no estudo da Carpatair é alegadamente baseado no Plano de Desenvolvimento que, porém, abrangeu todo o período 2006-2015. O período tido em conta no estudo parece, portanto, arbitrário e não reflete nem a duração do Plano de Desenvolvimento, nem a duração dos Acordos de 2008.

- Assume-se que, entre 2009 e 2010, o número de passageiros da Wizz Air aumenta em 292 590 passageiros no cenário realista, em 276 743 no cenário pessimista e em 300 513 no cenário otimista. Estes aumentos do tráfego da Wizz Air são superiores ao aumento previsto do tráfego global no aeroporto no Plano de Desenvolvimento de março de 2006 (a saber, um aumento de 253 423 passageiros entre 2009 e 2010). O estudo parece sugerir que esse aumento é em parte devido à mudança de passageiros da Carpatair para a Wizz Air em rotas concorrentes. Contudo, nos três cenários, o aumento global estimado do número de passageiros no Aeroporto Internacional de Timişoara é de 359 490 entre 2009 e 2010, valor que é também superior ao aumento previsto no Plano de Desenvolvimento para o tráfego global no Aeroporto Internacional de Timişoara (que era, conforme já referido, de 253 423 passageiros). Além disso, a Comissão observa que o Plano de Desenvolvimento previa como principal desencadeador do aumento do tráfego uma influência positiva da adesão da Roménia à UE em 2007. Por conseguinte, a Comissão tem dúvidas de que o aumento previsto do tráfego conforme estabelecido no plano de desenvolvimento de março de 2005, em relação ao estabelecido no Plano de Desenvolvimento de março de 2006, pudesse ser integralmente atribuído às companhias aéreas de baixo custo, ou, concretamente, à Wizz Air. Consequentemente, a Comissão considera que este pressuposto suscita dúvidas quanto à fiabilidade dos cálculos incluídos no estudo.

- O pressuposto básico do estudo prende-se com a estimativa, efetuada pelas partes, dos custos de investimento que devem ser atribuíveis à Wizz Air. Este pressuposto é fundamental para os cálculos globais da rendibilidade do acordo em questão. Pelas razões explicadas nos considerandos 372 a 378, a Comissão considera que não devem ser atribuídos custos de investimento incrementais à presença da Wizz Air no Aeroporto Internacional de Timişoara. Por conseguinte, não é aceitável a abordagem contida no estudo, segundo a qual os investimentos na construção do novo terminal e no reforço do PCN da infraestrutura no lado ar devem ser considerados custos incrementais. Além disso, a Roménia alegou que a companhia aérea TAROM também usava aeronaves acima das 70 PMD (toneladas). Por conseguinte, não parece razoável o pressuposto do estudo segundo o qual os investimentos no reforço do PCN da pista, do caminho de circulação e da plataforma de estacionamento se devem à Wizz Air.

([98]) De acordo com o estudo, durante 2002-2009 os custos médios de capital so setor das companhias aéreas variaram entre 7 e 10 %.
([99]) O VAL foi estimado em −32 061 035 EUR no cenário pessimista e −25 879 341 EUR no cenário otimista.
([100]) Tendo em conta que um acordo com a Wizz Air foi considerado não rentável *ex ante*, o estudo da Carpatair também considerou, como alternativa a esse acordo, um cenário em que era concedido à Wizz Air um auxílio ao arranque para o lançamento de novas rotas (com base nas Orientações relativas à aviação de 2005). Este cenário assumiu, nomeadamente, que o apoio ao *marketing* apenas seria concedido em relação a novas rotas durante três anos, que nenhum passageiro iria mudar da Carpatair para a Wizz Air e que as despesas de capital necessárias seriam significativamente mais baixas. Com base nestes pressupostos, num tal cenário de auxílio ao arranque, o estudo calculou um VAL de 1 977 176 EUR durante sete anos.

(391) Ademais, a Comissão também observa que o estudo pressupõe que os fluxos de caixa incrementais correspondem à diferença entre o fluxo de caixa do cenário de base e o fluxo de caixa dos três cenários que assumem a existência de um acordo com a Wizz Air. Contudo, o estudo não calcula o fluxo de caixa incremental desta forma e cada cenário que assume a existência de um acordo com a Wizz Air utiliza os seus próprios cálculos do fluxo de caixa incremental (não por comparação com o cenário de base). Tal suscita, portanto, mais dúvidas sobre as conclusões do estudo baseadas nos dados.

(392) Por conseguinte, a Comissão considera que a análise da rendibilidade *ex ante* facultada pela Carpatair não pode ser usada como prova da não conformidade dos Acordos de 2008 com o POEM.

Estudos da rendibilidade *ex post* para os Acordos de 2008

(393) A rendibilidade esperada dos Acordos de 2008 celebrados com a Wizz Air é apoiada por estudos *ex post*, que foram facultados à Comissão pela:

— Oxera;

— Universidade Politécnica de Timişoara; e

— RBB.

(394) A Comissão apresentará a seguir uma breve descrição desses estudos *ex post*, como elementos de prova complementares das conclusões dos estudos *ex ante*. Contudo, a análise da rendibilidade *ex ante* continua a ser o elemento de prova decisivo da apreciação da conformidade com o POEM efetuada pela Comissão.

Oxera

(395) Em 27 de outubro de 2011, a Oxera apresentou um relatório *ex post* elaborado para a Wizz Air. O relatório da Oxera calculou os seguintes custos e receitas incrementais relacionados com os Acordos de 2008:

Quadro 20: Receitas por partida de passageiro da Wizz Air 2008-2010 (EUR)

Categoria	2008	2009	2010
Receitas aeronáuticas[1]			
Taxas de aterragem[2]	2,50	2,00	2,00
Taxas de assistência[2]	0,99	0,99	0,99
Taxas de passageiro embarcado	8,00	6,40	5,04
Taxas de passageiro com mobilidade reduzida	0,20	0,20	0,20
Taxas de segurança	10,00	10,00	10,00
Receitas não aeronáuticas	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Total das receitas	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Nota: [1] As receitas aeronáuticas são indicadas após descontos e reembolsos de taxas e antes dos pagamentos de serviços de *marketing*. Assume-se que 50 % das receitas das taxas de aterragem estão sujeitas aos descontos estabelecidos na AIP. [2] As receitas aeronáuticas provenientes das taxas relacionadas com os movimentos ou o peso do tráfego aéreo (ou seja, taxas de aterragem e de assistência em escala) foram estimadas usando os resultados do número de passageiros e assumindo que é utilizada uma aeronave Airbus A320-200 com 72 toneladas PMD e uma capacidade de 180 lugares, com um fator de carga de 84 %. Esse é o fator de carga médio da Wizz Air em 2010 (para mais pormenores, ver http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068).

Fonte: Análise da Oxera, com base nos dados recebidos do gestor aeroportuário.

Quadro 21: Custos esperados associados aos Acordos de 2008 (EUR)

Categoria	2008	2009	2010
Custos operacionais			
Pessoal	1,56	1,56	1,56
Energia	0,70	0,70	0,70
Materiais	–0,45	–0,45	–0,45
Serviços e outras despesas de exploração	1,65	1,65	1,65

Custos de *marketing*	**13,70**	**15,59**	**14,95**
Custo do investimento	**0,89**	**0,87**	**2,06**
Custo total	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Fonte: Análise da Oxera, com base nos dados recebidos do gestor aeroportuário.

(396) Os resultados apresentados no Quadro 20 e no Quadro 21 baseiam-se nas seguintes considerações:

- As receitas aeronáuticas são estimadas com base numa combinação de uma abordagem *ex post* e *ex ante*. Têm por base os passageiros e as rotações efetivas da Wizz Air (perspetiva *ex post*). Os descontos são estimados através de uma abordagem *ex ante*. As receitas aeronáuticas pressupõem um desconto de 25 % para as taxas de aterragem ([101]) e um desconto de 20 % em 2009 e de 30 % em 2010 para as taxas de passageiro embarcado (em 2008 não foi assumido qualquer desconto sobre as taxas de aterragem devido ao baixo número de rotações da Wizz Air nesse ano). As taxas de iluminação e de estacionamento para as aeronaves são excluídas, dado que a Oxera considerava não ser possível determinar em que medida um investidor privado poderia ter em conta receitas provenientes desses dois tipos de taxas. As taxas de segurança estão incluídas.

- Foi adotada uma abordagem *ex ante* para estimar as receitas não aeronáuticas (por exemplo, relacionadas com o estacionamento de veículos, aluguer de veículos, restaurantes). Assumiu-se que, no primeiro ano, ou seja, em 2008, tais receitas foram em grande medida equivalentes às receitas não aeronáuticas obtidas, nesse ano, por companhias aéreas ([102]) que não a Wizz Air (ou seja, cerca de 0,78 EUR por passageiro embarcado). Em relação a 2009 e 2010, assumiu-se que a receita não aeronáutica por passageiro aumentava 50 % por ano, em linha com o crescimento real das receitas não aeronáuticas no aeroporto em 2008.

- No tocante aos custos de funcionamento incrementais, os custos que variam em função do número de passageiros ([103]) (custos com pessoal, custo da energia, custo dos materiais e custos dos serviços adquiridos e outras despesas operacionais) foram atribuídos à Wizz Air na proporção da respetiva quota de partidas de passageiros. De acordo com a Oxera, os custos de segurança estão incluídos nos custos de funcionamento incrementais. O cálculo é baseado em dados de execução relativos aos custos de funcionamento, tratando-se, portanto, de um cálculo *ex post*.

- Os pagamentos de serviços de *marketing* foram calculados de acordo com o Acordo de *Marketing* com base no número real de passageiros da Wizz Air e tendo em conta o montante das taxas aeroportuárias estimado, conforme explicado anteriormente.

- Foi adotada uma abordagem *ex post* para o cálculo dos custos de investimento incrementais, que são baseados nos dados de investimento relativos ao período 2007-2010 fornecidos pelo aeroporto. Os investimentos financiados pelo Estado para a construção do terminal e para os equipamentos de segurança não foram atribuídos à Wizz Air. Segundo a Oxera, trata-se de custos que teriam sido incorridos independentemente da presença da Wizz Air, porquanto se devem à obrigação da Roménia de preencher os requisitos para aderir ao espaço Schengen. Os custos de depreciação relativos aos investimentos financiados através dos recursos próprios do aeroporto foram tidos em conta e foram atribuídos proporcionalmente à quota de passageiros da Wizz Air face à capacidade de passageiros do aeroporto. A capacidade de passageiros foi estimada como sendo igual ao número máximo de passageiros assistidos no aeroporto durante o período 2007-2010, dado que a Oxera entendeu, com base em indicações do gestor aeroportuário, que, na altura do estudo (outubro de 2011), o Aeroporto Internacional de Timișoara funcionava a plena capacidade no tocante ao tráfego aéreo.

(397) Com base nos custos e receitas que precedem, a Oxera concluiu que os Acordos de 2008 tiveram uma rendibilidade incremental. O lucro por passageiro (ou seja, a contribuição incremental por passageiro calculada como a diferença entre as estimativas das receitas e custos incrementais) é apresentado no Quadro 22.

([101]) De acordo com a Oxera, isto equivale a assumir que 50 % do tráfego da Wizz Air está relacionado com novas rotas e, portanto, beneficia de um desconto de 50 % sobre as taxas de aterragem, sendo cobradas as taxas de aterragem integrais no que se refere aos restantes 50 % do tráfego.

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

([103]) A Oxera usou análises de regressão para determinar, no que diz respeito às alterações no número de passageiros, a parte dos custos que poderia ser considerada fixa e a parte dos custos variável.

Quadro 22: Contribuição incremental associada aos Acordos de 2008 (EUR)

Categoria	2008	2009	2010
Receita incremental média por passageiro embarcado	22,47	20,75	20,70
Custo incremental médio por passageiro embarcado	18,04	19,92	20,47
Contribuição incremental por passageiro embarcado	4,43	0,84	0,23
Total da contribuição incremental	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Fonte: Análise da Oxera, com base nos dados recebidos do gestor aeroportuário.

(398) Com base nos cálculos apresentados acima, a Oxera concluiu que os Acordos de 2008 tiveram um VAL positivo de 145 249 EUR durante o período de três anos dos Acordos de 2008, tendo em conta uma taxa de desconto de 12,02 %.

(399) A Comissão observa que a análise da rendibilidade *ex post* da Oxera mistura dados *ex ante* e *ex post* para calcular receitas incrementais, ao passo que os cálculos dos custos incrementais são completamente *ex post*.

(400) A Comissão observa que as taxas e os custos de segurança estão incluídos nos cálculos e assume que tal não afetará a o cálculo global da rendibilidade.

(401) No tocante às receitas aeronáuticas, a Comissão observa que as taxas de iluminação e estacionamento (de 2,10 EUR por tonelada de PMD por utilização e de 0,15 EUR por tonelada de PMD por utilização, respetivamente) estão excluídas dos cálculos, o que representa uma abordagem prudente. Além disso, afigura-se que o desconto de 20 % para 2009 e de 30 % para 2010 assumido em relação à taxa de passageiros embarcados foi sobrestimado, dado que tal desconto pressupõe mais de 300 000 passageiros embarcados em 2009 e mais de 500 000 passageiros embarcados em 2010, o que não é consentâneo com os dados de execução relativos aos passageiros da Wizz Air. A Comissão considera que, com base nos dados de execução dos passageiros da Wizz Air, não deve ser assumido qualquer desconto para as taxas de passageiros em relação a 2008 e 2009 e apenas deve ser assumida uma taxa de desconto de 10 % em relação a 2010. Contudo, a Comissão observa que, com base na fórmula constante do Acordo de *Marketing*, a correção das taxas aeroportuárias (para ter em conta as taxas de iluminação e de estacionamento e para corrigir a taxa de desconto a assumir para a taxa de passageiro) conduziria a uma correção similar nos pagamentos de serviços de *marketing*, pelo mesmo montante e, portanto, a rendibilidade global não seria afetada.

(402) No que diz respeito aos custos:

a) A Comissão considera razoável a abordagem para calcular os custos de funcionamento incrementais, com base nos dados de execução disponíveis antes da assinatura dos Acordos de 2008.

b) A Comissão observa que o estudo incluiu os custos incrementais de depreciação dos investimentos realizados com recursos próprios do gestor aeroportuário, com base na quota esperada da Wizz Air face à capacidade do aeroporto. Contudo, conforme explicado no considerando 372, a Comissão considera que o aeroporto não incorreu em custos de investimento induzidos pela presença da Wizz Air no aeroporto. Consequentemente, no entender da Comissão, a análise não deveria incluir quaisquer custos de depreciação associados aos acordos.

(403) Pelas razões explicadas no considerando 401, a Comissão considera que, no geral, os custos parecem sobrestimados.

(404) Contudo, uma vez que a correção das receitas aeronáuticas iria desencadear uma correção similar do pagamento de serviços de *marketing*, tal não afetaria o cálculo da rendibilidade. Ademais, os custos parecem sobrestimados. Por conseguinte, a Comissão conclui que a conclusão global do estudo de 2011 da Oxera seria válida e que o VAL continuaria positivo.

(405) Com base nos considerandos 399 a 404, a Comissão considera aceitáveis os resultados apresentados no relatório da Oxera de 27 de outubro de 2011 relativo aos Acordos de 2008.

Universidade Politécnica de Timişoara

(406) O gestor aeroportuário apresentou uma análise custo-benefício realizada pela Universidade Politécnica de Timişoara em abril de 2011. A análise considera que os pagamentos de serviços de *marketing* do aeroporto à Wizz Air constituem um «investimento» do gestor aeroportuário para a consecução do objetivo de aumentar o número de passageiros e, de forma implícita, as receitas. A análise tem em conta dois horizontes temporais para este «investimento» — cinco anos (2008-2012) e sete anos (2008-2014). O estudo baseou os seus cálculos em dados *ex post* de 2008 a 2010 e em estimativas para o período 2011-2014. Para avaliar a rendibilidade do «investimento», a universidade calculou o VAL, tendo em conta quatro elementos:

— O custo para o gestor aeroportuário de pagamentos de serviços de *marketing* anuais foi estabelecido, no âmbito do acordo com a Wizz Air, no valor de 77 192,01 EUR em 2008, 2 051 031,32 EUR em 2009 e 223 038 EUR em 2010;

— O custo incremental em que incorreu o gestor aeroportuário para servir a Wizz Air foi estimado como uma percentagem do total de custos (1 % em 2009, 15 % em 2010, 20 % em 2011 e 22 % para o período 2011-2014). Pode salientar-se que, em cada ano, a percentagem do total de custos atribuídos à Wizz Air é igual ou superior à quota da Wizz Air no total de voos no aeroporto;

— No tocante às receitas recebidas pelo gestor aeroportuário da Wizz Air, no período de 2008 a 2010 foram usadas as receitas efetivas, sendo a AIP 2010 usada para projetar futuras receitas de taxas aeroportuárias para o período 2011-2014;

— Foi aplicada uma taxa de desconto de 5 %.

(407) A análise concluiu que, ao longo de cinco anos (2008-2012), o «investimento», que compreendia três anos de despesas de *marketing* adiantadas entre 2008 e 2010, acompanhado de receitas da Wizz Air ao longo do período de cinco anos de 2008 a 2012, resulta num VAL de 590 389,80 EUR (cerca de 2,5 milhões de RON). Durante um horizonte de sete anos (2008-2014), tendo em conta as receitas obtidas durante o período de 2008 a 2014, o VAL sobe consideravelmente, para 2 282 687,31 EUR (cerca de 10 milhões de RON).

(408) A Comissão constata que o VAL calculado pela Universidade Politécnica de Timişoara é positivo. A Comissão considera razoável a abordagem de afetação dos custos globais (num montante igual ou superior à quota de voos da Wizz Air face ao total de voos do Aeroporto Internacional de Timişoara). Contudo, o estudo não inclui quaisquer dados relativos à forma como as receitas da Wizz Air foram calculadas (não inclui, por exemplo, os descontos assumidos e os dados utilizados relativos ao tráfego de passageiros e às rotações). Por conseguinte, a Comissão não dispõe das informações necessárias para poder aferir se as estimativas das receitas são razoáveis. Além disso, a análise da rendibilidade não parece referir-se especificamente aos Acordos de 2008 e aos Acordos de Alteração de 2010, cobrindo antes um período mais lato. Por conseguinte, a Comissão não se pode apoiar no resultado global deste estudo.

RBB

(409) O gestor aeroportuário também apresentou um estudo elaborado pela RBB e finalizado em 27 de outubro de 2011. A RBB concluiu que os Acordos de 2008 já tinham demonstrado serem rentáveis em 2010, e apenas se poderia esperar que se tornassem mais rentáveis à medida que os benefícios anuais contínuos das operações da Wizz Air no Aeroporto Internacional de Timişoara continuassem a aumentar, ao mesmo tempo que cessavam as despesas de *marketing* pagas entre 2008 e 2010. Segundo a RBB, os custos incrementais que podem ser atribuídos à Wizz Air entre 2008 e 2010 variam de 3,5 milhões de EUR (15,2 milhões de RON) a 3,8 milhões de EUR (16,8 milhões de RON), dependendo da afetação dos custos de funcionamento. Tais custos foram comparados com as taxas pagas pela Wizz Air, resultando em receitas incrementais de 5,5 milhões de EUR (23,9 milhões de RON) no total. Nesta base, foi apurado um excedente entre 2 milhões de EUR (8,7 milhões de RON) e 1,7 milhões de EUR (7,1 milhões de RON). A RBB concluiu, nessa base, que os Acordos de 2008 geraram um retorno positivo para o gestor aeroportuário. Este cálculo não teve em conta as receitas não aeronáuticas.

(410) A RBB concluiu ainda que a operação da Wizz Air melhorou a eficiência no Aeroporto Internacional de Timişoara, dado que a Wizz Air transportava um número significativamente maior de passageiros por movimento de aeronave do que as outras companhias aéreas que operavam nesse aeroporto. Foi alegado que isso teria contribuído para a rendibilidade global do aeroporto de 2008 a 2010, dado que o total de receitas de exploração aumentou 39 %, ao passo que o total dos custos de funcionamento aumentou 22 %. De igual modo, os lucros de exploração por passageiro aumentaram 74 % de 1,4 EUR (5,9 RON) para 2,4 EUR (10,25 RON) durante o período de 2008 a 2010.

(411) Por último, a RBB calculou que a Wizz Air representava uma parte das receitas aeronáuticas proporcional ou superior à sua quota de passageiros e de movimentos de aeronaves no aeroporto.

(412) No tocante à análise dos custos e receitas incrementais, a Comissão observa que a RBB apenas baseou as receitas da Wizz Air nas taxas do aeroporto e, portanto, essa análise pode ser considerada prudente, dado que não inclui taxas não aeronáuticas. A Comissão considera razoável a abordagem utilizada no cálculo dos custos incrementais e das receitas incrementais para efeitos de apurar a rendibilidade incremental resultante dos Acordos de 2008 celebrados com a Wizz Air durante o período 2008-2010.

Conclusão relativa à vantagem económica para os Acordos de 2008

(413) Com base no estudo *ex ante* da Oxera reformulado *ex post*, de 10 de fevereiro de 2015, conforme recalculado pela Comissão (considerando 380) esperava-se que o acordo celebrado entre o gestor aeroportuário e a Wizz Air tivesse uma rendibilidade incremental para o gestor aeroportuário. A Comissão observa que os estudos *ex post* realizados pela Oxera e pela RBB proporcionam elementos de prova complementares às conclusões do estudo *ex ante* da Oxera.

(414) Além disso, existem indícios, em especial com base no Plano de Desenvolvimento 2006-2015, de que os Acordos de 2008 celebrados com a Wizz Air eram parte uma estratégia global e de um esforço a longo prazo para a rendibilidade geral do aeroporto.

(415) Consequentemente, a Comissão considera que um operador prudente numa economia de mercado teria celebrado um tal acordo. Conclui, portanto, que os Acordos de 2008 entre o gestor aeroportuário e a Wizz Air não conferiram à Wizz Air uma vantagem económica que não teria obtido em condições normais de mercado.

9.1.4.6. Análise da rendibilidade dos Acordos de Alteração de 2010

(416) O relatório da Oxera de 10 de fevereiro de 2015 também calculou os custos, receitas e lucros incrementais expectáveis no momento em que os Acordos de Alteração de 25 de junho de 2010 foram assinados (sintetizados no Quadro 23 *infra*). Em 14 de maio de 2015, a Oxera apresentou novos cálculos da rendibilidade esperada, para corrigir um problema nos dados identificado no relatório de 10 de fevereiro de 2015. As correções disseram respeito a uma sobrestimação do total dos custos de investimentos resultante de uma dupla contabilização do investimento financiado pelo Estado no relatório apresentado originalmente. Esse problema nos dados afetou a rendibilidade esperada dos Acordos de Alteração de 2010, que foi originalmente subestimada.

(417) A Oxera concluiu que era expectável que os Acordos de Alteração de 25 de junho de 2010 tivessem um VAL de 2 326 milhões de RON.

Quadro 23: Receitas incrementais, custos incrementais e lucros incrementais esperados com base nos Acordos de Alteração de 2010, segundo a Oxera

(milhares de RON)		**2010**	**2011**
Número de passageiros embarcados da Wizz Air	[A]	71 925	13 665
Receitas aeronáuticas	[B]	1 253	238
Receitas não aeronáuticas	[C]	1 713	336
Total de receitas incrementais	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Custos de funcionamento	[E]	801	157
Depreciação	[F]	120	23
Total de custos incrementais	*[G] = [E] + [F]*	*921*	*181*
Lucros incrementais	*[H] = [D] - [G]*	*2 046*	*394*
Fator de desconto		1,0	0,9
VAL		**2 326**	

(418) Os resultados apresentados no Quadro 23 baseiam-se nas seguintes considerações:

a) As previsões do tráfego de passageiros da Wizz Air foram calculadas com base nos resultados do tráfego de passageiros da Wizz Air em 2009, atualizados pela estimativa da Eurocontrol (2008) relativa ao crescimento esperado do tráfego aéreo europeu ([104]).

b) As previsões das rotações da Wizz Air foram calculadas com base no facto de que a Wizz Air operava um Airbus 320-200 com um peso máximo à descolagem (PMD) de 72 toneladas, uma capacidade de 180 lugares e um fator de carga de 82 %. Esses pressupostos baseiam-se nos pressupostos da análise da rendibilidade *ex ante* dos Acordos de 2008, facultada pela Roménia.

c) As previsões das receitas aeronáuticas baseiam-se nas taxas e descontos por passageiro embarcado e por rotação estipulados nos Acordos de Alteração de 2010. A análise não inclui a taxa de segurança, uma vez que a Oxera concluiu que a mesma não se insere no âmbito da avaliação do POEM, dado que essas taxas financiam atividades que são abrangidas pela responsabilidade do Estado no exercício dos seus poderes oficiais (ponto 35 das Orientações relativas à aviação de 2014).

d) Tal como no caso do Acordo de 2008, a previsão das receitas não aeronáuticas resulta das estimativas das receitas não aeronáuticas por passageiro embarcado da análise *ex ante* facultada pela Roménia, atualizada pela inflação esperada e aplicada às projeções do tráfego, como explicado na alínea a) acima.

e) Conforme explicado anteriormente, no tocante aos custos de funcionamento incrementais (serviços de pessoal, energia, materiais), o gestor aeroportuário considera que cerca de 20 % dos custos de funcionamento podem ser considerados incrementais, ou seja, variam em função do número de passageiros. O relatório da Oxera estima os custos de funcionamento incrementais a partir dos dados de execução relativos ao período 2007-2009 atualizados pela inflação esperada e assumindo que 20 % dos custos são incrementais. Os custos de segurança são excluídos.

f) As estimativas do relatório da Oxera não incluem quaisquer custos de *marketing* incrementais incorridos pelo gestor aeroportuário, dado que o Acordo de *Marketing* foi resolvido em 10 de fevereiro de 2010.

g) Conforme explicado acima relativamente aos Acordos de 2008, no tocante aos custos de investimento incrementais, o relatório da Oxera tem em conta os dados facultados pelo gestor aeroportuário relativos aos investimentos realizados pelo gestor aeroportuário e financiados com fundos públicos e recursos próprios para o período 2007-2011. O relatório da Oxera pressupõe que não estavam previstos investimentos adicionais em resultado da operação da Wizz Air. O financiamento público recebido pelo gestor aeroportuário para a construção do terminal e para equipamentos de segurança foi excluído, dado que não foi considerado imputável à presença da Wizz Air no Aeroporto Internacional de Timişoara. A depreciação de outros investimentos financiados pelos recursos próprios do gestor aeroportuário foi atribuída com base na parte esperada de tráfego da Wizz Air face à capacidade do aeroporto. Assumiu-se que a capacidade do aeroporto seria de três milhões de passageiros por ano ao longo da duração dos acordos. Este pressuposto baseia-se no Memorando de Entendimento de 2008, que estabelecia ser expectável que a capacidade do aeroporto alcançasse três milhões de passageiros até 2011. Para calcular os custos de amortização foi tida em conta uma depreciação linear.

h) Os lucros estimados foram objeto de um desconto através da utilização das taxas de referência da Comissão, mais uma margem de 100 pontos base, o que resulta numa taxa de desconto de 8,82 %.

(419) A Comissão considera razoável a abordagem adotada pela Oxera na estimativa do número de passageiros e no cálculo, nessa base, da receita aeronáutica prevista tendo em conta as reduções previstas nos Acordos de Alteração de 2010. A Comissão também concorda com a exclusão da taxa de segurança pelas razões explicadas no considerando 365.

(420) A Comissão aceita a estimativa das receitas não aeronáuticas incrementais. Esta estimativa assenta na do gestor aeroportuário, com base nos dados do ano anterior, de acordo com os quais as receitas não aeronáuticas representam 15-20 % das receitas do gestor aeroportuário, o que parece razoável.

(421) A Comissão concorda igualmente com a taxa de desconto usada para o cálculo, em especial atendendo ao facto de o período sob análise ser inferior a um ano.

([104]) Eurocontrol (2008), «Challenges of Growth 2008», Relatório de síntese, p. 14.

(422) A Comissão concorda que não devem ser incluídos nos cálculos quaisquer custos de *marketing* incrementais.

(423) No tocante aos custos de funcionamento incrementais, o relatório da Oxera baseia-se no pressuposto fornecido pela Roménia, de acordo com o qual 80 % dos custos de funcionamento são fixos e apenas 20 % variam em função do número de passageiros. A Comissão considera este pressuposto razoável ([105]). A Oxera estima os custos de funcionamento incrementais recorrendo aos dados de execução relativos aos custos por passageiro embarcado antes da assinatura dos acordos e atualizados tendo em conta a inflação esperada, e aplicando esses custos de funcionamento por passageiro ao número estimado de passageiros da Wizz Air. Por conseguinte, a Comissão considera aceitáveis as estimativas dos custos de funcionamento incrementais.

(424) No que se refere aos custos de investimento, a Comissão considera razoável a abordagem apresentada no relatório da Oxera. Em especial, o relatório da Oxera não prevê que quaisquer investimentos adicionais decorram da operação da Wizz Air no Aeroporto Internacional de Timişoara resulte. Comparativamente com os Acordos de 2008, apreciados no considerando 372 *supra*, o Acordo de Alteração não trouxe novos compromissos do gestor aeroportuário em relação à Wizz Air em termos de infraestruturas adicionais. Por conseguinte, a Comissão concorda que não foi realizado qualquer investimento devido à presença da Wizz Air. Além disso, a Comissão observa que o estudo da Oxera incluiu os custos incrementais de depreciação dos investimentos realizados por meio de recursos próprios do gestor aeroportuário, com base na quota esperada da Wizz Air na capacidade do aeroporto. Contudo, conforme explicado no considerando 372, a Comissão considera que o gestor aeroportuário não incorreu em custos de investimento induzidos pela presença da Wizz Air. Consequentemente, no entender da Comissão a análise não deveria incluir quaisquer custos de depreciação associados aos Acordos de Alteração de 2010 ([106]).

(425) Com base no que precede, os custos, receitas e lucros incrementais expectáveis na altura em que os Acordos de Alteração de 2010 foram assinados, conforme recalculados pela Comissão com base no relatório da Oxera, encontram-se sintetizados no Quadro 24.

Quadro 24: Receitas incrementais, custos incrementais e lucros incrementais esperados com base nos Acordos de Alteração de 2010, conforme segundo a Oxera — recalculados pela Comissão Europeia

(milhares de RON)		**2010**	**2011**
Número de passageiros embarcados da Wizz Air	[A]	71 925	13 665
Receitas aeronáuticas	[B]	1 253	238
Receitas não aeronáuticas	[C]	1 713	336
Total de receitas incrementais	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Custos de funcionamento	[E]	801	157
Total de custos incrementais	*[F] = [E]*	*801*	*157*
Lucros incrementais	*[G] = [D] - [F]*	*2 165*	*417*
Fator de desconto		1,0	0,9
VAL		**2 462**	

Estudo da rendibilidade *ex post* para os Acordos de Alteração de 2010

(426) Em 27 de outubro de 2011, a Oxera apresentou um relatório *ex post* elaborado para a Wizz Air. O relatório da Oxera calculou os seguintes custos e receitas incrementais resultantes dos Acordos de Alteração de 2010.

([105]) Ver nota de rodapé 92.

([106]) Na medida em que os custos de depreciação foram incluídos, este pressuposto é prudente e sobrestima os custos incrementais. Num tal cenário, a observação da Comissão é idêntica à constante do considerando 379.

Quadro 25: Receitas por partida de passageiro da Wizz Air 2010-2011 (EUR)

Categoria	2008	2009	2010
Receitas aeronáuticas[1]			
Taxas de aterragem[2]	2,50	2,00	2,00
Taxas de assistência[2]	0,99	0,99	0,99
Taxas de passageiro embarcado	8,00	6,40	5,04
Taxas de passageiro com mobilidade reduzida	0,20	0,20	0,20
Taxas de segurança	10,00	10,00	10,00
Receitas não aeronáuticas	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Total das receitas	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Nota: [1] As receitas aeronáuticas são indicadas após descontos e reembolsos de taxas e antes dos pagamentos de serviços de *marketing*. Pressupõe-se que 50 % das receitas das taxas de aterragem estão sujeitas aos descontos estabelecidos na AIP. [2] As receitas aeronáuticas provenientes das taxas relacionadas com os movimentos ou o peso do tráfego aéreo (ou seja, taxas de aterragem e de assistência em escala) foram estimadas usando os resultados do número de passageiros e assumindo que é utilizada uma aeronave Airbus A320-200 com 72 toneladas PMD e uma capacidade de 180 lugares, com um fator de carga de 84 %. Esse é o fator de carga médio da Wizz Air em 2010 (para mais pormenores, ver http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068). *Fonte:* Análise da Oxera, com base nos dados recebidos do gestor aeroportuário.

Quadro 26: Custos estimados associados aos Acordos de 2010 (EUR)

Categoria	2008	2009	2010
Custos operacionais			
Pessoal	1,56	1,56	1,56
Energia	0,70	0,70	0,70
Materiais	- 0,45	- 0,45	- 0,45
Serviços e outras despesas de exploração	1,65	1,65	1,65
Custos de *marketing*	13,70	15,59	14,95
Custo do investimento	0,89	0,87	2,06
Custo total	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Fonte: Análise da Oxera, com base nos dados recebidos do gestor aeroportuário.

(427) Os resultados apresentados no Quadro 25 e no Quadro 26 baseiam-se nas seguintes considerações:

- O período abrangido vai de junho de 2010 a fevereiro de 2011, o que corresponde ao período de vigência dos Acordos de Alteração de 2010.
- As receitas aeronáuticas são estimadas com base numa combinação de uma abordagem *ex post* e *ex ante*. Baseiam-se no número real de passageiros e de rotações da Wizz Air para 2010 (perspetiva *ex post*) e estimado para janeiro e fevereiro de 2011 pela Oxera, com base no valor disponível em dezembro de 2010 (perspetiva *ex ante*). Os descontos são estimados através de uma perspetiva *ex ante* e têm em conta as tarifas base e as reduções estabelecidas nos Acordos de Alteração de 2010. Pressupõe-se um desconto de 10 % sobre as taxas de aterragem e um desconto de 10 % sobre a taxa de passageiro embarcado. As taxas segurança estão incluídas.
- As receitas não aeronáuticas por partida de passageiro foram estimadas em conformidade com os resultados médios das receitas não aeronáuticas relativas a 2010 para a Wizz Air, ou seja, 3,04 EUR por passageiro.
- No tocante aos custos incrementais, os custos que variam em função do número de passageiros (custos com pessoal, custo da energia, custo dos materiais e custos dos serviços adquiridos e outras despesas operacionais) foram atribuídos à Wizz Air na proporção da respetiva quota de partidas de passageiros. O cálculo é baseado em dados de execução relativos aos custos de funcionamento, tratando-se, portanto, de um cálculo *ex post*.
- Não foram incluídos na análise os pagamentos de serviços de *marketing*, uma vez que o Acordo de *Marketing* foi resolvido em fevereiro de 2010.

- Os custos de investimento incrementais foram estimados tendo em conta o investimento realizado em 2010. Os investimentos financiados pelo Estado para a construção do terminal e para os equipamentos de segurança não foram atribuídos à Wizz Air. Segundo a Oxera, trata-se de custos que teriam sido incorridos independentemente da presença da Wizz Air, porquanto se devem à obrigação da Roménia de preencher os requisitos para aderir ao espaço Schengen. Foram tidos em conta s investimentos financiados através dos recursos próprios do gestor aeroportuário. Os custos de investimento financiados através dos recursos próprios do gestor aeroportuário, incluindo a depreciação e os juros, foram atribuídos proporcionalmente à quota de passageiros da Wizz Air face à capacidade de passageiros do aeroporto. A capacidade de passageiros foi estimada como sendo igual ao número máximo de passageiros assistidos em 2010, dado que a Oxera entendeu, com base em indicações do gestor aeroportuário, que, na altura do estudo (outubro de 2011) o Aeroporto Internacional de Timişoara funcionava a plena capacidade no tocante ao tráfego aéreo.

(428) Com base nos custos e receitas que precedem, a Oxera concluiu que, de uma perspetiva *ex post* (com alguns elementos *ex ante*) os Acordos de Alteração de 2010 tiveram uma rendibilidade incremental. O lucro por passageiro (ou seja, a contribuição incremental por passageiro calculada como a diferença entre as estimativas das receitas e custos incrementais) é apresentado no Quadro 27.

Quadro 27: Contribuição incremental associada aos Acordos de 2010 (EUR)

Categoria	2008	2009	2010
Receita incremental média por passageiro embarcado	22,47	20,75	20,70
Custo incremental médio por passageiro embarcado	18,04	19,92	20,47
Contribuição incremental por passageiro embarcado	4,43	0,84	0,23
Total da contribuição incremental	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Fonte: Análise da Oxera, com base nos dados recebidos do gestor aeroportuário.

(429) Com base nos cálculos apresentados acima, a Oxera concluiu que os Acordos de Alteração de 2010 tiveram um VAL positivo de 483 147 EUR durante os nove meses de vigência dos Acordos de Alteração de 2010. Os fluxos de caixa dos Acordos de Alteração de 2010 não foram deduzidos, porquanto a vigência dos Acordos de Alteração de 2010 foi inferior a um ano.

(430) A Comissão observa que a análise da rendibilidade *ex post* da Oxera mistura dados *ex ante* e *ex post* para calcular receitas incrementais, ao passo que os cálculos dos custos incrementais são completamente *ex post*.

(431) No tocante às receitas aeronáuticas, a Comissão observa que as taxas de iluminação e estacionamento são excluídas dos cálculos, o que representa uma abordagem prudente.

(432) A Comissão observa que as taxas e os custos de segurança estão incluídos nos cálculos e assume que tal não afetará a o cálculo da rendibilidade.

(433) No que diz respeito aos custos:

a) A Comissão considera razoável a abordagem para calcular os custos de funcionamento incrementais, com base nos dados de execução disponíveis antes da assinatura dos acordos.

b) A Comissão observa que, com base na fórmula contida no acordo de *marketing*, o recálculo das taxas aeroportuárias para ter em conta as taxas de iluminação e de estacionamento também resulta numa sobrestimação dos pagamentos dos serviços de *marketing* pelo mesmo montante.

c) A Comissão observa que o estudo incluiu os custos incrementais de depreciação dos investimentos realizados por meio de recursos próprios do aeroporto com base na quota esperada da Wizz Air na capacidade do aeroporto. Contudo, conforme explicado no considerando 372, a Comissão considera que o gestor aeroportuário não incorreu em custos de investimento induzidos pela presença da companhia aérea no Aeroporto Internacional de Timişoara. Consequentemente, no entender da Comissão, a análise não deveria incluir quaisquer custos de depreciação associados aos acordos.

(434) Pelas razões explicadas no considerando 433, a Comissão considera que, no geral, os custos parecem sobrestimados.

(435) Com base no facto de que a correção das receitas aeronáuticas desencadearia uma correção similar do pagamento de serviços de *marketing* que não afetaria o cálculo da rendibilidade, e no facto de que os custos parecem sobrestimados, a Comissão conclui que a conclusão geral do estudo da Oxera de 2011 seria válida e que o VAL continuaria positivo.

(436) Com base no exposto nos considerandos 430 a 435, a Comissão considera aceitáveis os resultados do relatório da Oxera de 27 de outubro de 2011 relativos aos Acordos de Alteração de 2010.

Conclusão relativa à vantagem económica

(437) Com base no estudo *ex ante* da Oxera reformulado *ex post*, de 10 de fevereiro de 2015, conforme recalculado pela Comissão (considerando 425), esperava-se que os Acordos de Alteração de 2010 tivessem uma rendibilidade incremental para o gestor aeroportuário. Consequentemente, a Comissão considera que um operador prudente numa economia de mercado teria celebrado tais acordos. A Comissão observa que o relatório *ex post* realizado pela Oxera proporciona elementos de prova complementares às conclusões do estudo *ex ante* da Oxera.

(438) Além disso, existem indícios, em especial com base no Plano de Desenvolvimento, de que os Acordos de Alteração de 2010 celebrados com a Wizz Air eram parte uma estratégia global e de um esforço a longo prazo para a rendibilidade geral do aeroporto.

(439) Por conseguinte, a Comissão conclui que os Acordos de Alteração de 2010 não conferiram à Wizz Air uma vantagem económica que não teria sido obtida em condições normais de mercado.

9.1.5. *Conclusões sobre a medida 3*

(440) Pelas razões explicadas nos considerandos 301 a 439, a Comissão conclui que os Acordos de 2008 e os Acordos de Alteração de 2010 não constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

10. MEDIDA 4 — DIFERIMENTO DAS TAXAS AEROPORTUÁRIAS FATURADAS À WIZZ AIR PARA O PERÍODO DE OUTUBRO DE 2009 A FEVEREIRO DE 2010

(441) Na sua decisão de início do procedimento, a Comissão observou que não se pode excluir que o diferimento do pagamento das taxas aeroportuárias confira uma vantagem económica à Wizz Air. A Comissão observou que, aquando da decisão de início do procedimento, a Wizz Air não tinha pago as taxas aeroportuárias relativas ao período de outubro de 2009 a fevereiro de 2010, e que ascendiam a 2,6 milhões de EUR. Embora os pagamentos pendentes tenham sido contabilizados, na demonstração financeira do gestor aeroportuário, como contas a receber pagáveis pela Wizz Air, não tinham sido intentadas ações judiciais.

(442) A Roménia alegou que o gestor aeroportuário tinha processado a Wizz Air para obter um título executivo. Ao mesmo tempo, a Wizz Air processou o gestor aeroportuário com vista a obter um título executivo relativo aos pagamentos pendentes por serviços de *marketing* prestados pela Wizz Air. De acordo com a Roménia, ambas as ações judiciais/decisões arbitrais foram dirimidas através de decisões finais, que confirmaram ambos os pedidos de pagamento. A Roménia afirmou que as dívidas mútuas foram compensadas, em conformidade com o disposto no Código Civil romeno, através do Acordo de Resolução (considerando 109).

(443) A Comissão recorda que os Acordos de 2008 celebrados entre o gestor aeroportuário e a Wizz Air eram consentâneos com o princípio do OEM, ou seja, não conferiam uma vantagem à Wizz Air e, por conseguinte, não constituíam um auxílio estatal.

Conclusão

(444) A Comissão conclui, por conseguinte, que, uma vez que as taxas aeroportuárias cujo pagamento estava pendente foram compensadas mediante o pagamento dos serviços de *marketing* da Wizz Air, nos termos da legislação aplicável, o alegado auxílio estatal ficou desprovido de objeto.

11. **CONCLUSÃO**

(445) À luz do que precede, a Comissão considera que o financiamento do desenvolvimento do terminal não Schengen, da melhoria da pista e da ampliação da plataforma de estacionamento e dos equipamentos de iluminação constitui um auxílio estatal ilegal que é compatível com o mercado interno com base no disposto no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

(446) A Comissão considera ainda que as seguintes medidas não constituem um auxílio estatal: i) o financiamento público da estrada de acesso e do desenvolvimento do parque de estacionamento em 2007, ii) o financiamento público destinado aos equipamentos de segurança em 2008; iii) as taxas aeroportuárias da AIP 2007, da AIP 2008 e da AIP 2010 e iv) os Acordos de 2008 celebrados com a Wizz Air (incluindo os Acordos de Alteração de 2010).

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. O financiamento público que a Roménia concedeu no período 2007-2009 ao gestor aeroportuário para o desenvolvimento do terminal não Schengen, a melhoria do caminho de circulação e a ampliação da plataforma de estacionamento e os equipamentos de iluminação, no montante de 29 194 600 RON, constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. Foi aplicado em violação do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

2. O auxílio estatal referido no n.º 1 é compatível com o mercado interno, na aceção do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Artigo 2.º

O financiamento público da estrada de acesso e do desenvolvimento do parque de estacionamento, em 2007, e para os equipamentos de segurança, em 2008, as taxas aeroportuárias da AIP 2007, da AIP 2008 e da AIP 2010 e os Acordos de 2008 celebrados com a Wizz Air (incluindo os Acordos de Alteração de 2010) não constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Artigo 3.º

A destinatária da presente decisão é a Roménia.

Feito em Bruxelas, em 24 de fevereiro de 2020.

Pela Comissão
Margrethe VESTAGER
Vice-Presidente Executiva